

TRANSPORT

ARBETADEN

Nummer 12 december 2017

**Svårt att höja lönen
trots chaufförsbrist**

Frågor & svar

**Så vill EU ändra
regler för godstrafiken**

**Sextrakasserier –
en fråga för facket**

FOKUS

**På väg mot
en framtid
utan olja**

Vägens hjältar

Jonathan Rothman bärar bilar
med livet som insats

Tidningsbud Sägs upp när tidningar skickas med post **Bevakning** Säkerhetsföretag
vill närma sig polisen **Miljöarbetare** Norskt företag tar över efter Reno Norden

JOBMAN

WORKWEAR

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 vårt 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.

Hitta din återförsäljare på www.jobman.se

TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

Omslagsfoto:
Justina Öster

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 2-3 januari.

PRENUMERATION

200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla info@transport-
arbetaren.se.

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 12



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om
rädslan för framtiden.

6 GRANSKNING ÅKERI
Erik Fredriksson jobbar
för högre löner när
branschen skriker efter
chaufförer.

10 AKTUELLT
Åtta sidor om vad som
hänt sedan sist.

15 TIDNINGSBUD
Uppsägningar på flera
håll när tidningen



skickas med posten.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 #METOO
Så kan facket agera mot
sexism och övergrepp.

22 ARBETSPLATS
BÄRGINGSBIL
Bärgare och TMA-förare
samarbetar i Örebro.

26 FRÅGOR & SVAR EU
Varför ska en lastbilsföra-
re bry sig om beslut i EU?



28 FOKUS FRAMTID
Nya bränslen krävs för
godstransporterna.

38 KULTUR
Hitta övergivna platser!

40 DECEMBERKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Transports ordförande
om sextrakasserier.

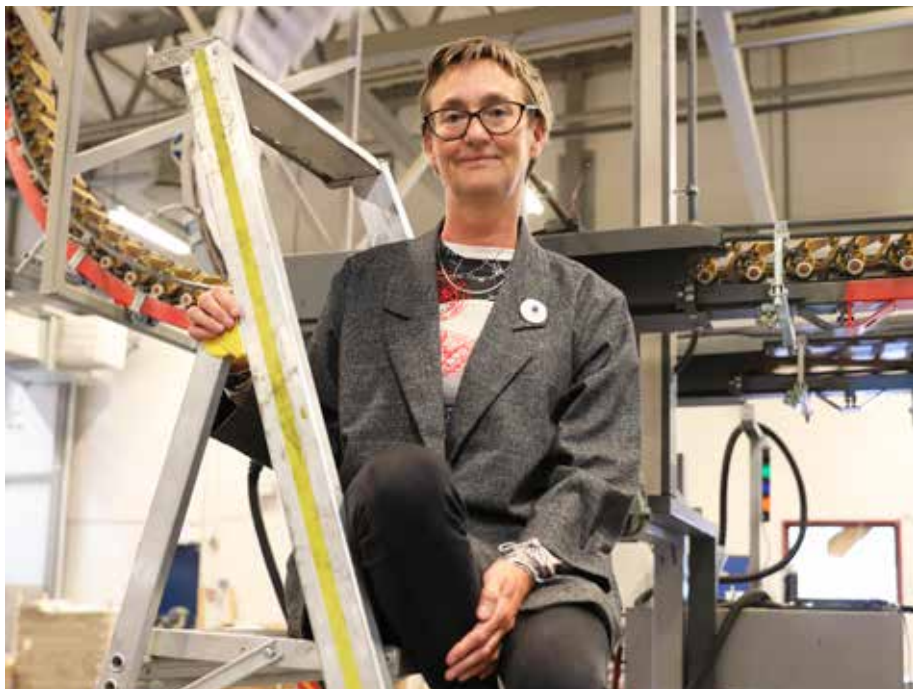
42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS
AVDELNING
Avdelning 55 bjuder in till
kongress i Uddevalla.

46 MÅNADENS MEDLEM
För Niclas Angrell är svet-
sen och hästkorna bästa
terapin.

47 DEBATT
"Lägg den facklig
splittringen i hamnarna
bakom er."

48 LEDARE JAN LINDKVIST
Chefredaktören har ordet.



Vi spanar mot framtiden

Räknar du någon gång efter hur många år det är kvar i yrkeslivet? Försöker du förutspå hur mycket jobbet kommer att ändras under den tiden? Tvivlar du någonsin på att du platsar ända fram till pensionen?

Jag erkänner:

Efter min första Internektkurs var jag övertygad om att jag måste byta yrke. En journalist som inte kan hantera world wide web fanns det ingen plats för då – eller under den tid jag hade kvar. Som då handlade om ungefär tre decennier.

Nu, när ålderdomen har krupit ganska mycket närmare, kan jag konstatera att Internet gick hyggligt att bemästra. Inte bara för mig som blev kvar som journalist, utan för en massa människor i en rad yrken där datorn numera är ett nödvändigt arbetsredskap.

DE FLESTA JOBB står, kanske mer än någonsin tidigare, inför stora och snabba förändringar. Utifrån många och långa diskussioner här på redaktionen startar vi artikelserien om framtiden. Du hittar vår första spaning på sidan 28 och de åtta följande sidorna.

Godsen är först ut. Mycket kommer att ligga kvar på lastbilarna inom en överskådlig framtid, det är experterna eniga om. Men vilka drivmedel är det som gäller när oljan har fasats ut?

Nästa nummer blir det ännu mer om lastbilar. Då är en grundfråga om chaufförerna blir av med sina jobb. Om – och i så fall när – de förlärlösa fordonen kommer att rulla längs E4:an.

MYCKET ÄR PÅ gång även i andra transportbranscher. Vi fortsätter under våren med spaningar som kan handla om bevakning, hamnjobb, tidningsutdelning och bensinmackar. Hur facketts roll ser ut på framtidens arbetsmarknad är också värt några artiklar.

Hör av dig med funderingar kring ditt eget yrke! Vare sig du blickar framåt med panik, lite oro, nyfikenhet eller bara förväntningar.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Efter min första Internektkurs var jag övertygad om att jag måste byta yrke.

Lena tipsar

Kvinnor, ta ingen skit! Du bestämmer vad som är skoj och vad som är trakasserier.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

En reaktion efter artikeln om chauffören som fick sin bil kapad och använd i terrorattentatet.

”Starkt av chauffören att gå vidare. Och mycket bra av företaget med den feedbacken. Här ska inte svenska företag vika sig för terroristerna.”
Karl-Gustav Kalle Thuresson

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Nytt avtal för taxiförarna ett steg mot en sundare bransch.
2. Värt att veta om nya taxiavtalet.
3. Chauffören jobbar igen efter kapningen.

Sagt på facebook

I Örnsköldsvik ska morgontidningen inte längre delas ut på morgonen, berättade vi.

”Tja, med postnord så blir det ju inte riktigt aktuella nyheter...”

– Posten kom just med tidningen. Har du sett, Agda, de har rivit berlinmuren, nu!”
Bror Hellman

”Är ju privilegierad och bor i Stockholms innerstad, men rör inte våra tidningsbud, klarar mig inte utan DN på morgonkvisten.”
Annika Thiam

Sagt på webben

Vi skrev om de skärpta straffen för brott mot kör- och vilotiderna.

”Det ska löna sig att följa lagar och regler vilket i slutändan gör vår arbetsplats säkrare. När vinsten med stress och fusk minskar så minskar också de underförstådda kraven på att ”jobba på rast”, ”köra för fort”, ”stressa med lastsäkringen” osv, så det blir bra!”

Göran Cederfjärd

Regeringen föreslår att polisen ska kunna låsa fast lastbilar i upp till 36 timmar om transporten bryter mot reglerna för hur mycket ett utländskt åkeri får köra sina fordon i inrikestrafik (cabotagareglerna):

”Ett litet steg i rätt riktning. Men det optimala vore om klampningen fick sitta kvar tills pengarna var betalda och hela situationen var löst med ny bil och ny förare. Och att fordonet bärgades till en central uppställningsplats så det inte tar upp onödig plats för oss som behöver stå någonstans och ta en 45:a eller dygnsvila.

Men det tycks ju vara långt kvar innan våra folkvalda vågar ta det beslutet.”

J-O Bernhardsson

I Örnsköldsvik ska morgontidningen inte längre delas ut på morgonen, berättade vi.

”Bedrövt beslut! Jag är själv inte prenumerant av ÖA. Utan av Östersundsposten. Men utfallet blir desamma! Får inte jag min tidning i pappersform? Då slutar jag läsa den!”

Utan min tidning i näven på morgonen, och i stället en app som jag ska sitta och bläddra i? Glöm! Utan pappersform är lokalpressen död!”
Sven Sörlin

Läsarbilden



Nej, han fanns inte bland hushållssoporna. Men Linn Lagerström blev ändå lite häpen när den här mannen stack upp ur container hos ett företag i Västervik, där hon hämtar soporna.

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



Obs! Detta är modern konst

EN TRAPPA NER på Moderna museet i Stockholm kan du just nu gå rakt in i detta konstverk. Konstnären, som heter Walid Raad, kommer från Libanon och lever i USA. Pall-stallage brukar ingå i hans verk, och den här gången valde museet att låta hela rummet förvandlas till ett lager, där några andra konstskapelser går att hitta i hyllorna. Som synes var betraktarna på denna förhandsvisning klart intresserade av själva inredningen.

FOTO: LENA BLOMQUIST

Förarbrist – läge för höjd lön?

**Högkonjunktur och byggboom driver på
åkeribranschen. På tio års sikt saknas
50 000 lastbilsförare. Guldläge för höjd lön?**

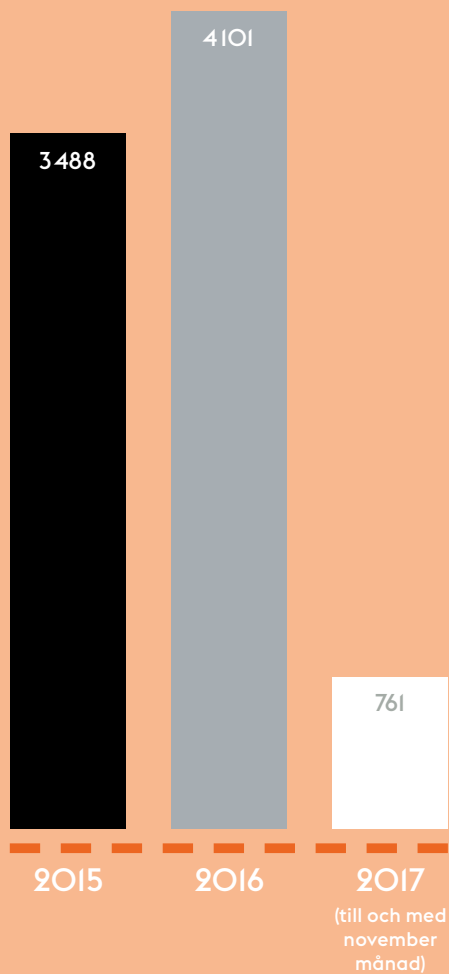
Text JOHN ANTONSSON Grafik CHRISTINA AHLUND



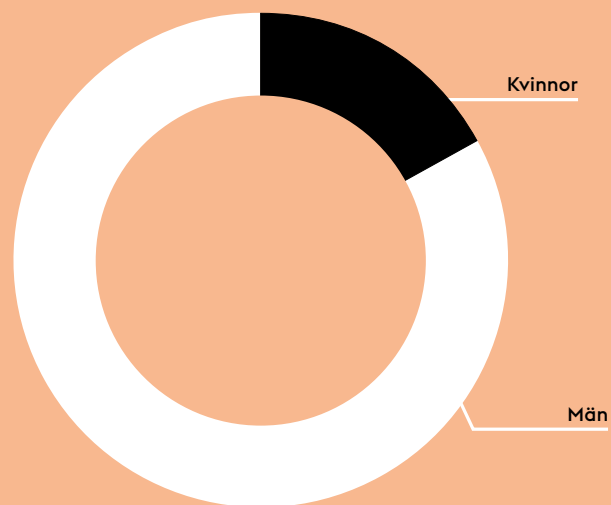
414 annonser efter lastbilsförare fanns på Platsbanken den 16 november.

7 000 lastbilsförare behövs det närmaste året.

Lastbilsförare utbildade på uppdrag av Arbetsförmedlingen



Könsfördelning bland gymnasieelever



17 procent kvinnor och 83 procent män studerar på fordons- och transportprogrammet.

1700

så många går transportinriktningen på fordonsprogrammet.

50 000 lastbilsförare behövs de närmaste tio åren.





Eric Fredriksson är distributionschaufför och aktiv i Transportklubben på jobben. Här har han just lämnat en leverans hos ett industriföretag.

Premielön

I de flesta av Transports avtal gäller tariffilöner. Det innebär att den anställda får betalt efter grundkompetens och är i branschen. Det finns inte något hinder att betala mer i lön än det som står i tabellen.

Dessutom finns premiekompensationen. Den kom till som kompensation när ackorden inte tillämpades. Premiekompens är på mellan två och sju kronor i timmen, beroende på bransch.

När transportare får högre lön än avtalet är det vanligtvis via förhöjd premiekomp.

Enligt kollektivavtalet är prestationsbaserat premietillägg normalläge och premiekomp undantag. Men i praktiken har det blivit tvärt om.



öretagen skriker efter lastbilschaufförer. Det borde vara guldläge att få upp lönen. Men väldigt lite talar för att förarlönerna är på väg att glida i väg.

Från Göteborg, via Lerum till Floda, Stenkullen för att sedan köra till-

baka till Göteborg. Rutten måste vara så effektiv som möjligt. Stegen med lådor till apotek, gods till industrier och hämtade bageriprodukter får aldrig vara långsamma, det finns inte tid för det. Just den här tisdagen är något lugnare. Eric Fredriksson hittar små luckor att växla några ord, med handen vilande på ratten, innan det är dags att köra till nästa stopp.

Eric Fredriksson har kört hos åkeriet Bäckebol, för Schenker, sedan studenten för sju år sedan. Han sitter i styrelsen för fackklubben på jobbet. Eric och resten av styrelsen jobbar för att få upp lönerna.

På deras arbetsplats finns ett fryst premielönesystem. Förr fick chaufförerna en del av lönen som premie betalt efter vikt och antal gods. I takt med att typen av leveranser förändrades blev lönerna

mindre rättvisa. Så premielönesystemet frystes och i stället får chaufförer en premiekomp baserad på ett snitt.

För Eric innebär det 7:50 kronor i timmen. Ett par kronor högre än den premiekomp på 5:50 kronor i timmen som avtalet garanterar honom. När en ny kollega kommer till företaget är det den lägre nivån i premiekompen som gäller.

VID ARBETSDAGENS BÖRJAN, klockan sex, är trafiken ganska lugn i Göteborg. Men snart fylls gatorna av lätt och tung trafik. Det blir svårare att navigera fram snabbt i det Storgöteborg som är en enda stor byggarbetsplats. Så börjar det se ut i hela Sverige. Bostadsöverskottet som funnits sedan 1980-talet är slut. Nu saknas bostäder och även om det börjat tisslas och tasslas om bostadsbubbla pågår fortfarande en rejäl byggboom.

Åkeribranschen gör, med vissa undantag, de bästa siffrorna på tio år, enligt en rapport från Sveriges Åkeriföretag (SÅ). Men siffrorna är inte lika goda som i många andra branscher. Enligt ekonomisk teori ska priserna gå upp när det är hög efterfrågan och dålig tillgång.

– I en ironisk mening skulle jag kunna säga att det är tvärt om i den här bran-

”Löneglidningen hamnar ofta inte på papper. Det handlar om: Du kör hos mig och så får du tanka bilen. Det är sånt som inte är mätbart, men som i kronor och ören blir en kostnad för åkeriet.”

Ulric Långberg, branschansvarig på SÅ

schen. Man prutar in sig när det är lågkonjunktur för att ha en sysselsättning. Sedan behåller man de låga priserna när det är goda tider. De mest lönsamma åkerierna har så klart fattat att man kan ta mer betalt i goda tider, säger Ulric Långström, branschansvarig på SÅ.

Långberg tror att personalkostnaderna gått upp en del för vissa åkerier, men att det nödvändigtvis inte syns på lönekontot.

– Löneglidningen hamnar ofta inte på papper. Det handlar om: Du kör hos mig och så får du tanka bilen privat. Det är sånt som inte är mätbart, men som i kronor och ören blir en kostnad för åkeriet. Jag tror inte att man ändrar löneavtalet. Från båda sidor vill man inte driva en process som kan slå tillbaka längre fram om det blir sämre tider.

VI RINGDE RUNT till Transportombudsmän i flera avdelningar. Nja, säger de flesta. Lönerna har inte gått upp, vad de hört. Ett undantag är Stockholm. Roger Ringius, avtalstecknare för Transport i Stockholm, säger att det finns goda möjligheter att gå upp i lön i huvudstaden.

– Kan du köra kran skriker arbetsgivarna efter dig. Jag ska sluta här snart och har redan blivit erbjuden jobb med lön som ligger en bra bit över avtal. Det är främst inom distribution som lönerna stått stilla. Många av oss lastbilschaufförer är ensamvargar och vi står gärna upp för oss

själva. Jag vet tyvärr ingen arbetsplats där man fackligt lyckats driva upp lönerna, säger Roger Ringius.

I Norrbotten har många åkerier premiekomp på mellan åtta och tolv kronor i timmen, berättar ombudsmannen Olov Wiklund. Gruvan och åkerierna konkurrerar om förarna. Men det är många år sedan premiekompen gick upp.

– Jag vill nästan inte säga varför det inte händer något nu. Men det är avsaknaden av lokalt, långsiktigt, fackligt arbete, säger Wiklund.

IRONISKT NOG ÄR chaufförsbristen en av anledningarna till att fackklubben på Bäckebo inte fått till något nytt premiesystem ännu.

– Det är så mycket att göra. Det är svårt att avsätta tid för att fem förare och företagets ledning ska sätta sig ner och förhandla säger Eric Fredriksson.

När ett centralt avtal har gått ut och ett nytt ska tas fram, finns ingen fredsplikt mellan arbetsmarknadens parter. Facket kan hota med att lägga ner jobbet. Eller vägra övertid. Arbetsgivaren kan hota med lockout, att förvägra arbetarna att jobba och få lön. Vid lokala förhandlingar finns inga lagliga stridsmedel att ta till.

– Det vi kan göra är säga att vi ska jobba mer effektivt och argumentera för att fler blir nöjda och stannar, och att vi kan locka in nya förare, säger Eric Fredriksson.



Saknas: Förare, väldigt många förare

Aldrig förr har arbetsgivarna skrikit efter så mycket personal, berättar Lasse Holm på Tya.

– Men vi kan bara fråga om de tror de behöver folk inom sex månader. Att veta hur det ser ut efter tre år, det går inte i den här branschen, säger Lasse Holm. Han är projektledare på Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya).

Tya har gjort den här typen av undersökningar sedan 2010. I den senaste, som kom i somras, säger 41 procent av företagen att de vill anställa. Det handlar om 3 456 personer. Efter tidigare undersökningar har det visat sig att nyanställningarna blivit betydligt fler, ungefär tio procentenheter.

– Vi gör en bedömning att det behövs 7 000 chaufförer det närmaste året. Utifrån det bedömer vi också att det kommer behövas 50 000 nya lastbilsförare den närmaste tioårsperioden.

I DAG FINNS det tre sätt att utbildas till lastbilsförare: gymnasieskolan, vuxenutbildningen eller Arbetsförmedlingen.

– Vi bedömer att utbildningarnas kapacitet ligger på ungefär hälften av efterfrågan, säger Lasse Holm.

Då har Tya inte räknat in regeringens utlovade satsning på 1 000 nya yrkesförare årligen via vuxenutbildning. Men bara för att pengar finns betyder det inte att det blir av.

– Först måste vi få kommunerna att söka pengar för att genomföra utbildningar. Sedan måste vi hitta folk som vill gå utbildningen, säger Holm.

PLATSERNA PÅ GYMNASIETS transportprogram fylls inte, och ungefär 15 procent tar inte examen. Utmaningarna på rekryteringssidan är många. Inte minst eftersom lastbilsförarens roll är i snabb förändring.

– I dag ska chauffören vara socialt kompetent och ha höga kunskaper runt digitala system. Att vrida ratt kommer inte vara det viktigaste i framtiden, berättar Holm.

– Min känsla är att fler och fler tycker att det är okej att köra kretstrafik och närdistribution. Det är mellan sju och fyra och du kommer hem. Få ungdomar jag träffar vill köra fjärrtrafik. Att ligga borta är nog en 60-talsdröm när det stod en fru hemma och hanterade saker och ting. Då får man helt enkelt se yrket utifrån det perspektivet och försöka förändra jobbet utifrån det.

John Antonsson



Doft av choklad och socker. Arbetsdagens sista stopp är på ett företag som gör bageriprodukter.

FOTO: JOHN ANTONSSON

Höga böter för brott mot kör- och vilotid

Åkeri. I mars nästa år höjs böterna kraftigt för åkerier som systematiskt bryter mot kör- och vilotidsreglerna. Maxbeloppet vid flera överträdelser blir 800 000 kronor, i stället för dagens tak på 200 000 kronor. Fast många små och medelstora åkerier slipper undan maxboten.

Beslutet, som regeringen har fattat, innebär också att sanktionsavgiften sänks för mindre allvarliga överträdelser. Boten halveras – från 1 000 till 500 kronor. För allvarliga eller synnerligen allvarliga övertramp höjs dock avgifterna. Spannet blir från 2 000 kronor ända upp till 20 000 kronor. JL

FOTO: WORLD SKILLS



Flygteknikern Caroline Söderqvist under yrkes-VM tidigare i år.

Transports slutspurt i avtalsrörelsen

Flyg. När den här tidningen når läsarna är det mycket som talar för att Transport hunnit slutföra löneförhandlingarna för alla medlemsgrupper.

Sist ut var flygteknikerna. I måndags, den 27 november, träffades fack och flygarbetsgivare för kansliöverläggningar.

Inför mötet gav Transports avtalssekreterare Peter Winsten den här bilden av förhandlingsläget:

– Vi har förhandlat med inkallade delegationer i två hela dagar och kommit en bra bit på väg. Det är detaljer som återstår att lösa och jag skulle bli förvånad om vi inte blir klara den 27 november.

– Den viktigaste frågan för våra medlemmar har varit att lönehöjningarna ska räknas på utgående löner, inte bara på tarifferna. JL

3%

Räknar LO-ekonomerna med att tillväxten i Sverige ökar både i år och nästa år.

Försäkring även för våld i hemmet

Ersättning. Kvinnor som utsatts för våld i hemmet har vittnat i medierna och LO har länge bollat frågan med försäkringsbolaget Folksam. Men nu är det klart. Från årsskiftet utökas hemförsäkringen till att även gälla våld i nära relationer.

Text **Justina Öster**

Som medlem i Transport har du flera av dina försäkringar i Folksam. Från den 1 januari 2018 införs några förändringar i hemförsäkringen, bland annat när det gäller det så kallade överfallsskyddet.

HITTILLS HAR FÖRSÄKRADE som utsatts för misshandel eller sexualbrott, av kända eller okända gärningsmän, fått ersättning från hemförsäkringen. Det har gällt på stan, på krogen, på jobbet. Men i hemmet har skyddet varit sämre.

Transportarbetaren skrev i februari 2016 om en kvinnlig chaufför som uppgav att hon utsatts för psykiskt våld och systematiska våldtäkter av sin man, även han lastbilsförare. Båda var medlemmar i Transport med hemförsäkring i Folksam.

När Maria (fingerat namn) till sist tog mod till sig och polisanmälde maken kom nästa kalldusch, överfallsskyddet gällde inte och någon ersättning skulle inte betalas ut från Folksam.

Maria fick heller inte rätt till kristerapi – på grund av att chaufförerna levit ihop och hade samma hemförsäkring. Men från årsskiftet blir det förändring även här. En partner – kvinna eller man – som utsatts för våld i en nära relation får rätt till samtalsstöd upp till tio gånger. Förutsättningen är att den som drabbats gör en polisanmälan och att gärningsmannen döms i domstol.

Samma sak krävs för att få ersättning från överfallsskyddet.

MARIA BERÄTTAR OM fortsatta trakasserier från sin exman och hans vän, liksom utebliven vård och rehabilitering. Men hon är glad över förbättringen i försäkringen.

– Det är jättebra att det kommer nu. Det behövs verkligen, att man får lite mer hjälp. Titta bara på allt som händer med Metoo-upproppet, säger hon.

– Jag ville inte hålla tyst och jag gör det inte nu heller. Jag berättar om min panikångest för både arbetsgivare och kollegor och vad jag varit med om. De flesta förstår. Någonstans låg jag i framkant för alla vittnesmål vi hör nu.

– Problemet har blivit synligt. Det ska vara nolltolerans för sexuella övergrepp.

Transports försäkringsansvariga Sture Thorsell är också nöjd:

– Det känns helt rätt att vi fått igenom den här förändringen.

Kvinnor som utsatts för våld i hemmet har framträtt i medierna och det här är en begäran vi haft vid våra möten med Folksam i många år.

ATT FÖRÄNDRINGEN DRÖJT beror på problem att hitta en fungerande modell, förklarar Christer Landelius på Folksam.

Kan det bli fler som anmäler i kölvattnet av Metoo?

– Det kan det mycket väl bli. Det är jätteviktigt att man anmäler våld i nära relationer. Överfallsskyddet gäller även barn som utsatts av föräldrar, säger han.

Hemförsäkringen

→ **Överfallsskyddet utökas till att även gälla våld i nära relationer, där bägge parter omfattas av samma hemförsäkring.**

→ **Den som utsatts för våld i en nära relation får rätt till kristerapi, upp till tio samtal. Ersättning för tolk- och resekostnader ingår också.**

→ **Hemförsäkringen kan inkludera personer som ännu inte har svenskt personnummer och därför inte kan folkbokföras på din adress. Ni ska bo tillsammans, ha gemensamt hushåll och du behöver anmäla det till Folksam.**

→ **Ska du ut och resa? Du kan själv skriva ut ett resebevis om du loggar in på Mina sidor på folksam.se.**

FOTO: ALLONIAS SEBHATU



Taxichef dömd till dagsböter

Taxi. Chefen för Sverigetaxi i Stockholm har dömts för skadegörelse. Han slog telefonen ur handen på chauffören Allonias Sebhatu som filmade honom under en taxiprotest. Taxi-vd:n Claes Löfvenberg staffas med 40 dagsböter, som för Löfvenberg landar på 40 000 kronor. Enligt domen ska han också betala 1 000 kronor i skadestånd till Sebhatu. Domen är överklagad, men Svea hovrätt har ännu inte avgjort om fallet ska tas upp. LB

Uber förlorade igen –förarna är anställda

Internationellt. En domstol i Storbritannien avslag Ubers överklagan. Förarna är anställda och ska därmed ha rätt till grundläggande rättigheter som betald semester och minimilön.

Text John Antonsson

Yaseen Aslam och James Farrar är två före detta Uber-förare som har utmanat Silicon Valley-företaget i brittisk domstol med hjälp av fackförbundet GMB. Striden handlade om ifall förarna ska ses som anställda av företaget eller egenanställda.

En första dom, som sa att förarna var anställda av Uber, kom redan förra året. Men företaget överklagade och i november bekräftades förra årets dom.

Domstolen tyckte: "Påståendet att Uber i London är en mosaik av 30 000 småföretag sammanlänkade av en gemensam plattform är i vår

mening smått löjligt", enligt BBC. Uber har sedan tidigare sagt att domen kommer att överklagas till Storbritanniens högsta domstol.

NU SPEKULERAR BRITTISKA medier om domen kan få en effekt på andra delar av den så kallade gig-ekonomin. Alltså de företag som säljer tjänster via mobil eller dator.

Själva kärnan i frågan handlar i Ubers fall huruvida det är ett taxiföretag eller ett mjukvaruföretag som bara förmedlar tjänster mellan köpare och säljare.

– FÖR MÅNGA arbetare är gig-ekonomin en riggad ekonomi, där företag kan komma undan utan att betala minimilön och ge anställda grundläggande rättigheter som betald semester och raster, sa Frances O'Grady, generalsekreterare för den brittiska motsvarigheten till LO, till BBC, om domen.

Prova på! 4 nr 229:-



Beställ din prenumeration på:
www.motortidningar.se/2017
eller kontakta kundservice på 0455-30 29 30

PROJOB
SWEDISH WORKWEAR

WHAT WORKS IN SWEDEN

WORKWEAR COLLECTION 2017

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

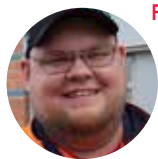
5 tycker till

Ska du jobba i julhelgen?



Lena Madsen, bensinmacksanställd, Halmstad:

– Nja, enligt schemat är jag ledig julafton och jobbar kväll juldagen och annandagen. Men jag har tagit semester på juldagen. Vi firar nämligen dansk jul på julafton och sedan tar jag hem min gamla mamma för att fira svensk jul på juldagen.



Fredrik Lahti, chaufför, Västerås:

– Nej, inte i år. Vafab Miljö, där jag jobbar, har bestämt att vi inte ska köra på röda dagar i år. Förra julen jobbade jag.



Karin Blomberg, skyddsvakt, Oskarshamn:

– Ja, julafton, juldagen och annandagen. Men det är helt okej eftersom min familj bor på Gotland. Ofta lyxar vi till det lite med julmat så att det blir kvalitetstid också, lite mysigare stämning.



Elias Zomaya, taxi-chaufför, Växjö:

– Ja, då har vi fullt upp, mycket färdtjänst. Vi har en önskelista där vi skriver upp vilka dagar vi vill ta ledigt och vilka vi vill jobba. Julafton är en av de bästa dagarna, folk är glada, det är roligt att serva dem. Nyårsafton är också bra.



Torkel Blom, tidningsbud, Stockholm:

– Jag brukar inte vara ledig på julafton. Men juldagen och annandagen är tidningsfria dagar, då är jag ledig som alla andra.

Dyrt och otacksamt för facket att hjälpa Arbetsförmedlingen

Arbetsmarknad. Mycket tid. Mycket jobb. Mycket pengar till arbetsgivarna. Men inget besked om resultatet. Transport och andra fack är irriterade över sitt uppdrag att granska arbetsgivare åt Arbetsförmedlingen.

Text Lena Blomquist

Lennart Sköld, ombudsman på Transport i Uddevalla, är en av dem som granskar arbetsgivare som vill anställa med olika former av bidrag från Arbetsförmedlingen. I till exempel Uddevalla handlar det om mellan 15 och 20 ärenden i veckan. Samma uppdrag har ombudsmännen på de andra avdelningarna.

– Det känns hopplöst ibland, säger Bo Nilsson på Stockholmsavdelningen. Här handlar det mest om åkeriföretag och taxi, och man undrar vart våra synpunkter egentligen tar vägen.

OMBUDSMÄNNEN HAR FEM dagar på sig att yttra sig när Arbetsförmedlingen skickar över ett ärende. Myndigheten vill veta om facket anser att en person med någon typ av lönebidrag bör få anställning hos arbetsgivaren.

– Vi säger nej till alla företag som inte har kollektivavtal, säger Lennart Sköld. Det tycker vi är olämpliga arbetsplatser.

Han efterlyser besked från Arbetsförmedlingen om den verkligen tar hänsyn till samrådsyttrandena från Transport. Facken får aldrig återkoppling efteråt, och detta har kritiserats från flera olika Transportavdelningar och andra LO-förbund. Men på det har Arbetsförmedlingen ett rakt svar:

– Sekretessreglerna gör att vi inte kan berätta när någon får ett jobb, säger Anna Araskog, tillförordnad sektionschef på Arbetsförmedlingen.

– Jag förstår att de blir frustrerade på facken om medlemmar hör av sig med problem efter att förbunden själva har sagt nej till en anställning. Men de måste lita på att arbetsförmedlarna använder deras information på rätt sätt.

LO har föreslagit regeringen att facken ska få betalt för dessa samråd. Något svar har efter snart en månad inte kommit.

HOTELL- OCH RESTAURANGFACKET har gått ut med hård kritik mot fackens gratisarbete. Per Persson, förbundets

avtalssekreterare, berättar att HRF svarar på 17 500 samrådsfrågor varje år. Det är 5,5 procent av Arbetsförmedlingens samtliga förfrågningar. Transportbranschen står för en lägre andel av samråden, 1,5 procent.

ARBETSGIVARNA I hotell- och restaurangbranschen får 1,6 miljarder kronor i statligt lönestöd under ett år. Sammanlagt går det åt mellan fyra och fem heltidstjänster på förbundets avdelningar för att hantera samråden.

– Sedan berättar lokalombudsmännen att 95 procent av alla lönetvister handlar om personer med någon form av statligt lönestöd, säger Per Persson.

Facket granskar stöd

Arbetsgivare kan få ekonomiskt stöd för att anställa personer i en rad olika situationer. För de följande sju anställningarna vill Arbetsförmedlingen att ett fackförbund granskar arbetsgivaren:

Integrsjobb, lönebidragsjobb, jobb med särskilt anställningsstöd, extratjänst, yrkesintroduktion, traineejobb och stöd för statliga myndigheter.

FOTO: JAN LINDKVIST



Miljöarbetarens bilder ställs ut

Konst. Grejen med att fota är att det ska finnas en betraktare, säger miljöarbetaren Lars Sjölund.

Du har kanske sett hans bilder i Transportarbetaren, vyer från soprundan i fjällvärlden och dokumentationen av hus som flyttas i Kiruna. För första gången ska han ställa ut foton på en jurybedömd utställning, Runös vintersalong.

Ytterligare tre transportmedlemmar finns med på salongen som har vernissage den 16 januari. Anneli Gomér med en helginspirerad installation, Daniel Henriksson, som målar i akryl, och lastbilsmodellbyggaren Jonas Hansson.

LB

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Välkommen till **NYA** Mina sidor!

Den 21 november lanserade vi den nya versionen av Mina sidor, med en massa förbättringar för dig som medlem.

Ny och tydligare utformning

En ny och **tydligare design** ger dig en mycket bättre överblick av ditt ärende.

Till exempel finns en ny Att göra-lista som vägleder dig genom hela din ansökningsprocess och meddelar dig om det är något du behöver göra eller skicka in.

Du kommer också att kunna **ladda upp både dokument och bilder** inne på Mina sidor i stället för att behöva mejla eller skicka dem med posten till oss.

Vi gör även språket tydligare

Det är viktigt att det är lätt att förstå informationen från oss.

Därför passar vi på att byta ut gamla begrepp som vi vet att folk har upplevt som svåra att förstå.

Till exempel ersätter vi **"Kassakort"** med **"Tidrapport"**. Tanken är att de nya begreppen ska vara lättare att förstå då de lite bättre förklarar vad de innebär.

Nu kan du skicka in en vecka i taget

I den nya versionen kan du fylla i och signera dina tidrapporter (kassakort) **en vecka i taget**.

Det ger dig större möjlighet att **styra över dina utbetalningar**.

Du kan nu själv bestämma om du ska få din ersättning varje, varannan, var tredje eller var fjärde vecka.

Läs mer på www.transportsakassa.se/mina-sidor



TRANSPORTS A-KASSA

www.transportsakassa.se

Så funkar nya taxiavtalet

Taxi. Det nya taxiavtalet väcker frågor bland förarna. När får jag månadslön? Vad gäller för procentlönen? Transport påminner om att förare i avtalsbundna företag som kör vidare på rakt ackord har rätt till garantilön. För varje arbetad timme.

Text Jan Lindkvist

Uppgårelsen mellan Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund tecknades i oktober. För facket är det stora målet att fler förare ska få fast månadslön. Fast avtalet innehåller flera fallgropar:

→ Den första är grundläggande. För att de nya reglerna ska gälla måste taxiåkeriet vara bundet av kollektivavtal. Saknas kollektivavtal finns ingen lägsta lön alls. Utan kollektivavtal gäller heller inte garantilönen som finns reglerad i avtalet.

Många seriösa taxiföretag har trots allt kollektivavtal och med den nya uppgörelsen gäller detta för dem:

→ För chaufförer som kör privatesor eller en kombination av



färdtjänst och privatesor, kan åkeriet även i framtiden välja att betala procentlön. Fast det kräver – precis som tidigare – att arbetsgivare och arbetstagare skriftligen kommer överens om det.

→ Ett alternativ är en kombination av fast lön och procent på inkörda pengar. Även här krävs skriftlig överenskommelse mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Om procentlön används och intäkterna blir låga finns en garanterad lägsta lön. Den höjs nu med 6,5 procent under de kommande tre åren.

Från och med den 1 juli 2017 är garantilönen:

→ 19 572 kronor i månaden i Stockholm

→ 18 834 kronor i månaden i övriga landet.

Observera att månadsgarantin gäller för vanlig heltid – det vill säga 174 timmar eller 166,4 timmar i månaden, beroende på om man räknar helgfri vecka eller inte.

Det är vanligt att chaufförer som kör på procentlön jobbar betydligt mer.

En förare (med kollektivavtal) som jobbar låt säga 220 timmar en månad ska ha garantilön för varje arbetad timme. Beroende på ort och schema varierar timgarantin mellan 108,24 kronor och 117,60 kronor.

VECKOLÖNEN FÖRSVINNAR och ersätts med månadslön, i och med det nya kollektivavtalet. Fast veckolönen lever vidare för chaufförer som haft den sedan tidigare. Exakt hur den ska fasas ut blir en fråga för parterna.

Från den 1 juli 2017 är veckolönen:

→ 3 744,16 kronor i Stockholm.

→ 3 738,51 kronor i övriga landet.

Men den stora nyheten i årets avtalsuppgörelse är alltså månadslönen. Den kommer sannolikt att bli normerande när kommuner och landsting upphandlar färdtjänst och andra samhällsbetalda resor, även om taxiföretagen saknar kollektivavtal.

För chaufförer som har rätt till fast månadslön enligt de nya bestämmelserna gäller:

Begynnelselön:

→ från den 1 december 2017: minst 22 758 kronor

→ från den 1 juli 2018: minst 23 249 kronor

→ från den 1 juli 2019: minst 23 824 kronor

Lön för chaufförer med minst två år i yrket:

→ från den 1 december 2017: minst 23 239 kronor

→ från den 1 juli 2018: minst 23 730 kronor

→ från den 1 juli 2019: minst 24 305 kronor

Notera att förare med månadslön har rätt till ob- och övertidsersättning. De tilläggen höjs också med 6,5 procent under de tre år som avtalet löper.

KRUXET MED MÅNADSLÖNEN är alltså att de anställda bara kan kräva den när förarna kör renodlad samhällsbetalad trafik. Och bara för upphandlingar som startar efter den 1 december 2017.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Kämpar på för färdtjänstavtal

Färdtjänst. Ett steg i rätt riktning för att få till ett eget färdtjänst-avtal, kommenterar färdtjänst-chaufförerna Jens Östergaard och Sven-Åke Österberg det nya taxiföraravtalet.

De bägge Smålandförarna kör för Keolis i Jönköping och driver ihärdigt frågan om färdtjänstförarnas villkor: "Vi har ju väntat i snart tio år så vi är väldigt tåliga", säger de med ett samfällt skratt. "Vi räknar med att processen fortsätter och att vi får ett färdtjänst-avtal vid förhandlingarna om tre år."

I dag tvingas många förare av samhällsbetalda resor jobba för så låga löner som 18 800 kronor. Det nya avtalet innebär att chaufförer med kollektivavtal minst två år i yrket ska få minst 23 239 kronor i fast månadslön när nya upphandlingar görs. JO

Tidningsbud sägs upp i Ö-vik och Dalsland

Tidningsbud. Den 15 december kommer prenumeranter i norra Dalsland att få sin morgontidning med post. I maj nästa år räknar Örnsköldsviks Allehanda med att avskaffa tidningsbuden. Kvarvarande pappersläsare får även där vänta tills posten kommer.

Text Lena Blomquist

På båda platserna sägs tidningsbuden upp. Förhandlingar är på gång. Norra Dalsland och Örnsköldsvik i Ångermanland är först i den utveckling som branschbedömare har förutspått. Tryckta morgontidningar kommer inte att nå inte sina läsare på morgonen.

I stället hänvisas prenumeranterna till digital läsning. Eller en papperstidning som delas ut framåt dagen tillsammans med posten.

– **JAG SOM** älskar det här jobbet! Jag älskar att köra bil och jag älskar att städa och tvätta och fixa med bilarna, säger Roger Sjöberg i Örnsköldsvik.

Han har delat tidningar sedan februari 1988 och är ett av 53 bud på Tidningstjänst som riskerar att förlora jobbet i vår.

Fredrik Lindfors, regionchef på Tidningstjänst, har när detta skrivs ännu inte fått klart besked från rikstidningarna Dagens Nyheter och Dagens Industri om de vill ha kvar morgondistributionen.

– Vi för positiva diskussioner, säger han. Förhoppningsvis kommer de att landa i att vi fortsätter att dela ut DN och DI i centrala Örnsköldsvik och då kanske vi har sysselsättning kvar för två eller tre personer.

FREDRIK LINDFORS BERÄTTAR att ungefär 20 av de 53 anställda har hela sin försörjning genom budjobbet.

Roger Sjöberg har ett ganska stort distrikt och med lite extrauppdrag är han uppe i 35 timmars arbetstid per vecka.

– Så det kanske blir att köra bud-

"Det är tragiskt att en bransch är på väg att försvinna"

Mikael Ladman, Transport



FOTO: STEFAN BORGSTRÖM

Tidningsbudet Roger Sjöberg har svårt att förstå strategin. Han tror att de flesta prenumeranter vill ha tidningen på morgonen, och inte till elvakaffet.

bil sedan ... eller jobba med bilskötsel. Jag har gått nio år i skolan och jobbat sedan jag var 16 så det blir att se sig omkring nu, säger han.

Örnsköldsviks Allehandas upplaga ligger på 12 000 papperssexemplar. En siffra som går ner. Men sedan koncernen lanserade en digital plus-tjänst ökar det totala antalet betalande läsare för första gången på många år. Det är nät-läsarna som blir fler.

– Samtidigt kostar det lika mycket att köra ut papperstidningarna trots att antalet minskar, säger chefredaktören Karin Näslund. Utdelningen blir dyrare per exemplar, och nu närmar vi oss en brytpunkt när vi inte kan fortsätta med morgondistribution.

PÅ TRANSPORT i Örnsköldsvik gör sig ombudsmannen Åke Wijkmark beredd att förhandla om uppsägningarna. Samma sak gör ombudsmannen Mikael Ladman i Karlstad. Där handlar det om tioalet tidningsbud som också är anställda på Tidningstjänst, men som jobbar i Bengtsfors och Dals-Ed i Dalsland.

– Vad ska vi göra? frågan han med en suck. Det är tragiskt att en bransch är på väg att försvinna, men tidningsupplagorna sjunker.

I DALSLAND ÄR det tidningarna Bohuslänningen, TTELA och Göteborgs-Posten som har beslutat att gå över till postutdelning den 15

december. Där har även rikstidningarna hoppat av morgonutdelningen.

– Vi kommer att fortsätta med utdelning två morgnar i veckan, berättar Peter Ehn, regionchef på Tidningstjänst. Lokala Bengtsfors-Tidningen/Dalslänningen håller fast vid morgondistribution.

ALLT TALAR FÖR att tidningsbuden som blir av med sina arbeten kommer att jobba kvar till den 3 februari även om de tre tidningarna slutar med utdelningen i december.

Annonserna flyttar till webben

Digitala annonser: Förra året tjänade dagstidningarna 1,9 miljarder kronor på annonser i den digitala upplagan. För morgontidningarna i storstäderna var siffran 450 miljoner, för landsortspress 380 miljoner. Resten står kvällstidningarna för.

Papperstidningsannonser: Förra året tjänade dagstidningarna 4,2 miljarder på annonser i pappersupplagan. För morgontidningarna i storstäderna var siffran 1,3 miljarder, för landsortspress 2,6 miljarder. Resten står kvällstidningarna för.

Utvecklingen går mot minskade intäkter från papperet och ökade från webben.

Källa: Tidningsutgivarna

Alla utom en hade dålig lastsäkring

Trafiksäkerhet. Alla lastbilar utom en hade stora brister i lastsäkringen. På ett containerchassi fanns sprickor i ramen. Det blev facit när polisen och Arbetsmiljöverket gemensamt kontrollerade lastbilar utanför grindarna till Gävle hamn.

– Chaufförerna kan räkna med böter. Det är ett problem att förarna ofta får stå till svars ensamma. Men vi kommer att gå vidare och granska de inblandade åkerierna också, säger arbetsmiljöinspektör Peter Grufman.

Under en dag i november stoppade polis och arbetsmiljöinspektörer ett antal ekipage – alla från svenska åkerier. Arbetsmiljöverkets personal hann med fem bilar, polisen några fler.

Alla lastbilar utom en hade undermålig säkring av lasten, som bestod av virke och stål. I några fall saknades spännband, i andra var banden i dåligt skick. Även kunskapen om lastsäkring var otillräcklig. **JB**

Transport utreder övertramp

Transport. Transport gör en undersökning bland alla anställda och förtroendevalda. Förbundet vill veta om och i vilken utsträckning sexuella trakasserier, kränkningar och övergrepp förekommer bland de fackliga.

Frågorna ska gå till drygt 150 anställda på Transports förbunds kontor och avdelningar samt alla som har ett fackligt uppdrag för förbundet. Undersökningen görs digitalt och svaren är anonyma.

– Då får vi en bild av hur det ser ut, säger Tommy Wreeth, förbundsordförande.

Den som har någon upplevelser att berätta om ska i frågeformuläret ha möjligheten att ange sina kontaktuppgifter. På så sätt ska förbundet, som arbetsgivare, kunna ta tag i kränkningar eller övergrepp. **LB**



500 000

kronor i vite ska en åkare betala för att han skyltat sin bil med en gulsvarv skylt som ser som Taxi Göteborgs logotype. Domen kommer från Patent- och marknadsdomstolen.

Bevakningsföretagen vill ha tätare samarbete med polis

Bevakning. "Vi är ju en bransch där om någon springer bort från någonting så springer vi dit." Säkerhetsföretagen har granskat insatserna under och efter terrorattentatet på Drottninggatan. Högst på önskelistan står ett tätare, mer strukturerat samarbete med polisen.

Text och foto Justina Öster

Bevakningspersonalen var först på plats de "första farligaste minuter" innan polis och räddningstjänst anlände, konstaterar arbetsgivarorganisationen i sin rapport. Företagen berättar om den utsatthet anställda upplevde, obeväpnade i jämförelse med en tungt beväpnad polis.

"Det är en sak att hjälpa skadade och hålla avspärningarna, men om det är en terrorist kvar på platsen?"

FÖRETAGEN EFTERLYSER RIKTLINJER för när en ordningsvakt får lämna platsen. Undersökningen lyfter fram ett talande citat från en företagsansvarig:

"De första minuterna vet man inte om det är en olycka eller ett attentat. Normala människor lämnar, men ordningsvakter springer dit. Alla förväntar sig det också. Vi förväntar oss det av oss själva. Men jag hade inte klandrat en enda anställd om de inte gjort det."

Rapporten har tagits fram genom intervjuer med bolagens personal- och driftansvariga. Slutsatsen är att minst 72 väktare, ordningsvakter, värdetransportörer och tekniker



En grupp ordningsvakter och väktare som deltog i räddningsinsatserna efter attentatet tackas med gula rosor av förbipasserande. Blomsterhögar växte utanför deras arbetsplats, Ähléns.

deltog i insatserna som följde.

Ansvariga resonerar kring om ordningsvakter också borde bära vapen, men landar i att "det är tveksamt ifall det är rätt lösning."

Andra förslag är att tillsätta en utredning som i detalj analyserar hur utbildningssystemet kan förändras. Att alla gruppleddare i publika miljöer med hög hotbild borde få en obligatorisk utbildning i krishantering, framförs också i rapporten.

Vid attentatet agerade de anställda huvudsakligen spontant, utan

att ha övat eller ha rutin, vissa fick också order av polisen. Problemet var att det saknades en genomtänkt strategi, både på ledningsnivå och på gatan också att enskilda polismän gav motstridiga order. Den ena sa: lämna och den andra sa: stanna, enligt undersökningen.

ANDRA PROBLEM VAR ryktesspridning och felaktiga uppgifter i medierna. Nätet var överbelastat och det dröjde 30 till 60 minuter innan flertalet företag nått fram till sina anställda i

tjänst. I ett fall nästan tre timmar.

Transports ombudsman inom bevakning, Jerker Nilsson, tycker att säkerhetspersonalens insatser under terrorattacken borde uppmärksammas mer.

– De gjorde ett fantastiskt bra jobb. Vi har pratat med Säkerhetsföretagen och Bya Vaktarskolan om utbildning i terror och alla är positiva. Som säkerhetsanställd behöver man reflektera över och ha ett hum om vad man ska göra, om ett attentat inträffar.

Säkerhetsföretagens förslag för att stärka krisberedskapen

Säkerhetsföretagens rapport om terrorattentatet radar upp en rad förslag för att stärka krisberedskapen vid nya angrepp. Här följer några:

→ Bevakningsbolagen behöver finnas med på krisledningsplatsen. Låt polisen utse en representant från bolagen som agerar krisledare och samordnar företagens insatser.

→ Inför den så kallade Oslomodellen (som kom till efter Breivik-attentatet i Norge). Det innebär att polischeferna i city och säkerhetsbolagens träffas på regelbundna tisdagsmöten.

→ Krisövningar med polis, räddnings- och bevakningspersonal behövs och ska finansieras av polisen eller Myndigheten för sam-

hällsskydd och beredskap. I dag deltar inte de privata bolagen i de gemensamma övningarna, delvis på grund av att samhället inte bekostar dem.

→ Inför ett gemensamt kommunikationssystem, så att polis och bevakning lättare kan kommunicera med varandra.

→ Utöka ordningsvaktens förordnandeområden och låt dem ingripa i en hel kommun. I dag hämmas vakterna av att rätten att agera begränsas till enskilda byggnader.

→ Förstärk användningen av kameror, de bidrog till att gärningsmannen på Drottninggatan snabbt kunde gripas.



Personer som startat konkursföretaget Reno Norden är i Sverige med nytt bolag.

Efter Reno Norden kommer Nordren

Renhållning. Ytterligare ett norskt miljöföretag är på väg att etablera sig i Sverige. Bolaget, Nordren, har vunnit upphandlingar i Värmland och Västmanland. Huvudmännen i Nordren var tidigare med och startade krisdrabbade Reno Norden.

Text Jan Lindkvist

Efter Reno Nordens omskrivna konkurs i höstas har Nordren tagit över avfallshämtningen i en rad norska kommuner.

Under hösten har företaget också vunnit upphandlingar i Sverige. Den 1 september 2018 tar Nordren över sophämtningen i Hällefors, Lindesberg, Ljusnarsberg och Nora. En månad senare, den 1 oktober 2018, börjar bilarna rulla i Sunne, Torsby, Hagfors och Munkfors.

I Nora och de övriga tre kommunerna i Västmanland skulle Nordren ha börjat redan den 1 april 2018, men på grund av överklagad upphandling vill bolaget skjuta på starten, till den 1 september.

Enligt uppgift har Nordren inget svenskt bolag och ännu inget svenskt kollektivavtal med Transport.

Huvudmän i bolaget är Svein Sørensen, Roy Åsheim och Asbjørn Haugen. Alla tre var tidigare med och grundade Reno Norden. 2012 bröt de sig ur och startade eget. Namnet – Nordren – kopierades från ett danskt bolag (Nord-Ren) som Reno Norden köpte 2011.

Risk för namnförvirring? Ja, antagligen.

OCH MÖJLIGEN BLIR det ännu trassligare när Nordren beskriver sin verksamhet på hemsidan. Under punkten "referensuppdrag" nämner man flera norska kommuner. Men också svenska städer och orter som Stockholm, Österåker, Sollentuna, Malmö och Vellinge.

Det är kommuner där Reno Norden hämtar in avfallet. Inte Nordren.

Är Reno Norden och Nordren samma sak, trots allt?

– Nej, bedyrar bolagets vd Svein Sørensen.

Varför använder ni i så fall Reno Nordens kontrakt som referensobjekt i er marknadsföring?

– Det gör vi inte. Det är referenser för personerna som sitter i ledningen. Vi var tidigare med och byggde upp verksamheten i Reno Norden.

nivå som tjänsterna ska hålla".

Reno Norden vann den senaste upphandlingen och tog över hämtningen av hushållssopor för ett drygt år sedan. Avtalet skulle egentligen ha löpt till oktober 2021, men avslutas alltså den sista mars 2018.

Renova ägs av tio kommuner, bland andra Lerum, Partille och Härryda, och får ta över uppdraget utan ny upphandlingsprocess.

Tre kommuner dumpar Reno Norden

Renhållning. Tre kommuner på västkusten avslutar kontraktet med Reno Norden.

Text Lena Blomquist

Kommunägda Renova tar över sophämtningen i Lerum, Partille och Härryda i april.

Förklaringen är, enligt ett pressmeddelande från de tre, att "kommunerna och Reno Norden haft olika syn på vilken kvalitets-

David Ericsson

Hur svårt kan det va?

När jag började min chaufförsbana – för ett bra tag sen – körde jag en lastbil med tipp och kran som hette Volvo Raske. Så rask var den dock inte med sina knappt hundra hästkrafter. Styrsvot satt i armmusklerna. Den hade vakuumbromsar och en lustig elektrisk "norrlandsväxel" som sa "brrrrrt - poing!" när den gick i. Fast det gjorde den inte alltid. Med en sådan lastbil var man såklart bara en liten kille bland de 'riktiga' tradarchaufförerna. Några år före min tid med Rasken var dock kungarna på vägarna de som drog trailers med släp, ekipage på upp till 40 meter.

”Låt det som måste gå på landsväg få dras av miljövänliga lastbilar med kunniga förare som har schysta villkor.

TYDLIGEN HAR ÄVEN jag blivit stor nu för sedan ett par år tillbaka kör jag regelbundet ett 32-meters ekipage för Scania. Jag ska inte förneka att det kan vara en mäktig känsla ibland då man, bokstavigt talat, möter sig själv i rondellerna.

Nu ska dock Scanias och såvitt jag förstår också alla andra "långbilar" i Sverige bort. Dispenserna går ut vid årsskiftet och sedan får vi se om det blir några nya. Miljöpartiet är emot långa fordon. De tror att de tar gods från järnvägen och har inte fått igenom så mycket i regeringen. Kanske blir ett förbud mot långkekipagen sossarnas bondeoffer till dem. Så fel det i så fall blir. När de verkliga "dinosaurierna" rullade på vägarna fanns det godståg överallt. Varenda industri hade ett stickspår och det fanns godsmagasin i varje stad.

NUMER ÄR VÄGARNA proppfulla med långtradare som är just så små och korta som "miljövännerna" alltid förordat. Det är till nittio procent utländska trailerekipage som även tagit över den inhemska linjetrafiken med bil och släp. Allt utan att ett enda paket förts över till järnvägen.

Av lukten att döma körs många av de utländska lastbilarna på rysk bunkerolja. De är inblandade i otaliga olyckor och saknar ofta vinterdäck. En del av chaufförerna hungrar och fryser i utkylda hytter.

VAD VI HAR är alltså underbetalda chaufförer, ett växande klimat-hot med skogsbränder och stigande vatten längs kusterna. Samtidigt måste allting runt omkring oss transporteras med lastbil någon sträcka. Det kan man inte ens försöka tänka bort.

Ska man då göra lastbilarna kortare, mindre och lättare? När det visat sig att ett 32-metersekipage ger 30 procent mindre utsläpp än ett 17-meters per kilometer och ton?

Visst, kör så mycket som möjligt på järnväg. Men låt det som måste gå på landsväg få dras av miljövänliga lastbilar med kunniga förare som har schysta villkor. Då blir konkurrensen bil-tåg rättvis. Hur svårt kan det vara att fatta det, regeringen?

Toppen & botten

↑ **Livet, livet, livet!**

↓ **"Vafan får jag för skatten?" Undrade Leif Östling. Ja va fan har han inte fått?**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



#METOO

Berätta!

Ombudsmän, regionala skyddsombud och ordföranden är överens: Berätta, berätta, berätta. Prata med någon som du har förtroende för. Säg ifrån. Hör av dig till oss på facket.

Text **LENA BLOMQUIST** Foto **JAN LINDKVIST**

I YRKESGRUPP EFTER YRKESGRUPP har kvinnor de senaste veckorna vittnat om övergrepp, sexuella trakasserier och sexistisk jargong. Skådespelarna var först ut, sedan har sångare, musiker, jurister, journalister och politiker följt efter med berättelser och upprop. Vittnesmål har också spridits från idrottsrörelsen, skolorna och fackförbundsvärlden.

En insamling av berättelser om övergrepp och trakasserier startade förra veckan även inom transportbranscher: #banaväg.

– Vi tror att det behöver synliggöras att det här finns i transportnäringen också, säger Tove Winiger, en av initiativtagarna.

Själv jobbar hon som politiskt sakkunnig på branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag (SÅ). Men idén att börja samla berättelser om övergrepp, trakasserier och jargong mot kvinnor fick hon i sitt feministiska nätverk.

– Eftersom vi på SÅ tycker att det är viktigt att lyfta upp den här frågan har vi kunnat sprida information om upprop och insamling på organisationens Facebooksida. Problemet är större än att det kan finnas dåliga arbetsgivare som är medlemmar i SÅ. Det här handlar om kulturen inom branscherna.

Tove Winiger konstaterar dock att insamlandet av berättelser går trögt den första veckan. I Facebookgruppen för chaufförskvinnor, Queen of the road, pågår en debatt om att jargongen är rå i åkeribranschen, och flera av kvinnorna trivs med den.

TRANSPORTARBETAREN RINGDE TILL 20-talet ombudsmän, regionala skyddsombud och avdelningsordföranden i Transport, alla kvinnor. Frågan gäller om de blir kontaktade av medlemmar som upplever övergrepp eller sexuella trakasserier på jobbet. Och hur facket agerar.

Några av dem har under sin tid på avdelningskontoret inte hört av en enda medlem som behövt hjälp att slippa övergrepp eller sexism. Men sammantaget har ombudsmän och regionala skyddsombud under årens lopp hanterat en del fall, några av dem kan du läsa om på nästa sida.

– Det är jättevanligt när unga tjejer börjar köra lastbil – att de får kommentarer om hur de ser ut, vad de vill eller inte vill och klappar där de inte vill bli klappade, säger Cecilia Johansson, ombudsman i Borlänge.

– Men nästan ingen vill driva det vidare, de vet att de blir rökta på arbetsplatsen. Men de vill prata av sig och få det bekräftat att de har rätt att säga nej, fortsätter hon.

CECILIA JOHANSSON OCH de andra ombudsmännen och RSO:erna är rörande överens om vad den som utsätts för sexuella trakasserier ska göra: Se först och främst till att inte behålla upplevelserna inom dig själv.

– Prata med din arbetsgivare, kontakta skyddsombudet. Om det är chefen själv som kränker dig får du gå högre upp i hierarkin. Och naturligtvis ska du söka stöd hos oss i facket, säger Marja-Lena Lundberg, regionalt skyddsombud i Luleå.

– Börja med att berätta för någon som du har förtroende för. Då kanske ett beslut att prata med chefen också mognar hos dig själv, säger Susanne Bergman-Israelsson, avdelningsordförande i avdelning 19 i Västerås.

– Gör en polisanmälan om det handlar om ett övergrepp. Och självklart ska du kontakta facket, säger Lotta Larsson, ombudsman i Halmstad.

Kjell Arbestål, ombudsman på Transports avdelning i Sörmland, hanterar fyra fall med sexuella trakasserier just nu. Två har kommit till förhandlingsstadiet.

– Men jag företräder dem som har gett de oönskade kramarna. Som har känt på kvinnors kroppar mot deras vilja och som arbetsgivaren vill bli av med, säger han.

Det handlar om män som har tafsat på kvinnor hos arbetsgivarens kunder, kvinnor som inte är transportare.

– Männen är medlemmar i facket, säger Kjell Arbestål. Och min roll är att försöka få till det så bra som möjligt för dem när arbetsgivaren tänker avskeda dem.

Och om han framöver kommer till en arbetsplats där både offer och förövare är med i Transport?

– Ja, då måste jag nog ta hjälp av min kollega så att vi får lyssna på och stötta båda parter.

Så säger lagen

I diskrimineringslagen definieras sexuella trakasserier som "ett uppträdande av sexuell natur som kränker någons värdighet". Det gäller all typ av fysiska handlingar som kramar och tafsande. Men också kommentarer, antydningar eller förslag om sexuell samvaro. En händelse måste vara oönskad, kränkande och av sexuell natur för att det ska räknas som sexuella trakasserier.

Arbetsgivaren måste enligt samma lag agera:

3 § Om en arbetsgivare får kännedom om att en arbetstagare anser sig i samband med arbetet ha blivit utsatt för trakasserier eller sexuella trakasserier av någon som utför arbete eller fullgör praktik hos arbetsgivaren, är arbetsgivaren skyldig att utreda omständigheterna kring de uppgivna trakasserier och i förekommande fall vidta de åtgärder som skäligen kan krävas för att förhindra trakasserier i framtiden.



"Jag har haft flera fall där kvinnor som jobbar på bensinmack råkat ut för kunder som har tafsat på dem. De utsatta ville inte polisanmäla. Jag talade med arbetsgivarna och de var bra. Kunderna stängdes av och fick inte komma till macken."

Ombudsman

"På två olika arbetsplatser har två olika mellanchefer fått lämna sina arbetsuppgifter efter att jag vänt mig till deras arbetsgivare. I båda fallen handlade det om deras kommentarer, fortsatta intresse och idoga meddelanden till en kvinna trots att de hade blivit avvisade."

Regionalt skyddsombud

"En medlem berättade om en manlig kollega som sökte upp henne på jobbet och hemma. Som gjorde närmanden och uppvaktade henne trots att hon inte ville det. Jag, arbetsledningen och den utsatta konfronterade honom, och när han insåg att polisanmälan hotade valde han att säga upp sig."

Regionalt skyddsombud

"Ett manligt tidningsbud förföljde sin kvinnliga kollega fysiskt med sin bil, men också med telefonsamtal, sms, lappar och brev. Han krävde att få åka med henne i bilen. Mannen blev varnad av arbetsgivaren, och vi stöttade kvinnan att göra en polisanmälan. Men det slutade med att kvinnan sade upp sig."

Regionalt skyddsombud

"På en arbetsplats där det skickades nakenbilder var jag med och fick arbetsgivaren att ta tag i detta. Det slutade med att arbetsgruppen delades upp efter kön."

Regionalt skyddsombud

"En manlig chef stoppade in handen mellan en anställds ben. Han sa till henne att han "skulle känna på materialet på stolen". Till detta kom oförsämda anspelningar och upprepade sexuella inviter trots att hon sagt nej. Jag konfronterade chefer högre upp och mannen fick en varning. Ett par månader senare, när han hade fortsatt att skriva till kvinnan, blev han avskedad och fick lämna arbetsplatsen på stående fot."

Ombudsman



Med livet



Jonathan "Jonte" Rothman har närkontakt med asfalten, som vi andra har under däcken. Både kroppen och knoppen behövs i jobbet.

som insats

Jonte kryper med näsan i asfalten för att kroka fast en Golf som kraschat i en lyktstolpe. Trafiken svischar förbi. Henrik är hans bodyguard. Vill du att bärgningsarbetarna ska komma hem i kväll?

Text och foto JUSTINA ÖSTER





Kopplingen har lagt av på en sopbil och Jonathan Rothman kopplar loss drivaxeln för att inte växellådan ska gå sönder när han kör den till verkstan. Tung trafik vischar intill, i nästa stund ropar kollegan Henrik Järhede åt en privatbilist som trotsar avspärningen. "En sak gäller för både begravningsentreprenörer och bärgare. Ingen vill veta av oss, men det är bra att vi finns", säger han.



Jonathan "Jonte" Rothman intar sin favoritposition i hörnet av det rymliga lunchrummet hos Örebrobärgarna. "Många ser bara bärgare vid trafikolyckor men vi gör en massa specialgrejor också, som att vinscha tunga vattenrör. Allt som går att vinscha. Jag tycker om att tänka, låta hjärnan jobba lite", säger han.



Jonathan "Jonte" Rothman har jobbat som bärgningsarbetare i snart 14 år och på Örebrobärgarna i åtta. Han har haft jour hela natten, gjort 15 jobb, och efter den kommande veckan hade hunden Bibbi. Om han hade han dragit till sig, nu blir det nog att träffa honom igen.

BODYGUARDEN OCH KOLLEGAN Henrik Järhede är också bärgare från början, men har nu sadlat om till TMA-förare. Han parkerade lastbilen med påkörnings-skydd, Truck Mounted Attenuator, bakom

"Folk blir mer och mer stressade. De ska bara fram och förbi. Man kan tro att det är deras sista stund i livet."

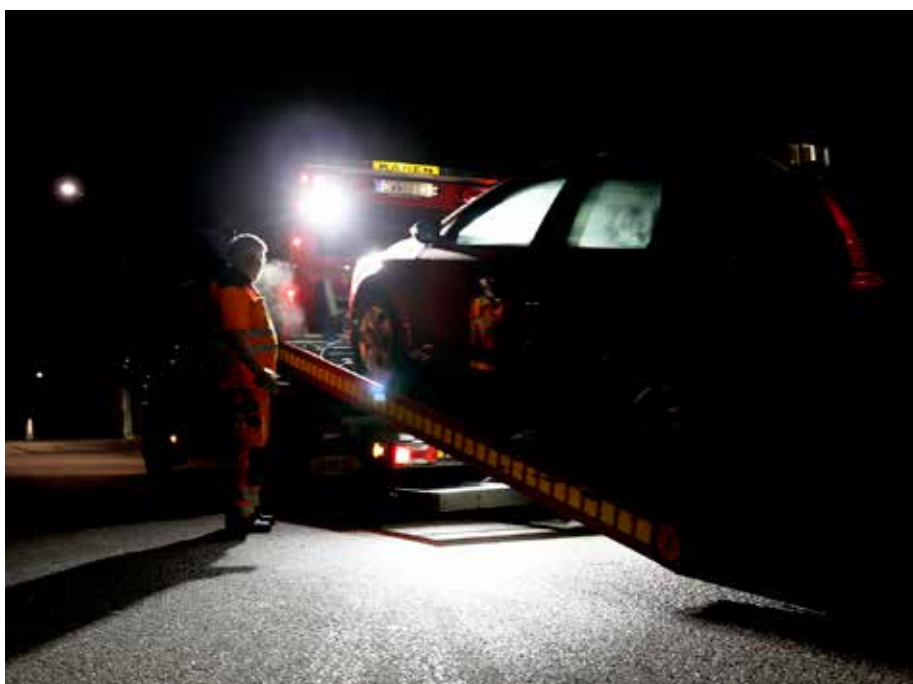
Henrik Järhede

bärgningsbilen i centrala Örebro för att skydda Jonte när han drog upp personbilen på flaket.

Henrik håller koll på trafiken, hjälper Jonte sopa kring den kvaddade stolpen och ropar åt en förbipasserande bilist att sluta filma.

– Jag skriker när jag ser dem. Vid en olycka är alltid någon drabbad, foton och filmer kanske hamnar på sociala medier och så kan en anhörig få veta vad som hänt den vägen.

Henrik och Jonte vittnar om det hårda trafikklimatet. Om att få backspeglar som snuddar rygglutet, om hyttande nävar, ilsket tutande, blinkande, glåpord och förrare som trotsar avspärningar och susar förbi, kusligt nära.



"Det blir några mil", säger bärgaren Arne Molin som kört en timme för att hämta en bil med motorfel i Rönfors. Jobbet är klart på några minuter. Arne är 71 år och hoppade på bärgaryrket när han gick i pension från bilskroten. "Jag vill inte sitta still, trivs med att hjälpa folk och har lite bakjour för jämnaren. Fast en månad per år tar jag ledigt och åker till Kanarieöarna med frun."

– Folk blir mer och mer stressade. De ska bara fram och förbi. Man kan tro att det är deras sista stund i livet, säger Henrik.

– Det är livsfarligt att jobba på vägen och det blir bara värre, fyller Jonte i.

FÖRSÄMRINGEN KOM MED smarta mobiler och paddor, upplever han. Förarna tappar uppmärksamheten. Fick Jonte bestämma skulle reglerna skärpas för mobiler i bilen.

– Och så borde det ingå i körkortsutbildningen att vara med en dag ute på vägen när vi jobbar. Nu är det noll respekt!

Att en personbil kraschat mot en stolpe inne i stan tyder på sjukdom, annars är det oftast två bilar som kör ihop i stadstrafik, säger killarnas erfarenhet. I eftermiddagens rusningstrafik brukar "det hända grejer", inte minst vid Mariebergs köpcentrum när alla ska fram och hem.



VAD VILL EU MED VÄGTRAFIKEN?

Det snackas om nya kör- och vilotider för lastbilschaufförer. Och glunkas om uppluckrade cabotageregler för utländska åkerier i Sverige. Något slags EU-paket för vägtrafiken är på gång, borta i Bryssel. Här försöker vi bena ut begreppen.

Text **JUSTINA ÖSTER** Illustration **MATTIAS KÄLL**

1 Vad är mobilitetspaketet?

Det stora paketet med förslag om ny lagstiftning och förändrade regler inom hela transportsektorn heter Mobility package (rörlighetspaketet), men brukar kallas vägpaketet.

EU-kommissionen presenterade första delen i år. I november kom del två med insatser för miljön, satsningar på miljöbilar och en översyn av så kallade kombitransporter. Kommissionen vill främja transporter med kombinerade trafikslag, som järnväg, sjöfart och lastbil. Vägtransporterna ska kortas och trafiken styras om till mer räls och vatten.

Tredje och sista delen av paketet ska lanseras 2018.

2 Varför lägger EU-kommissionen en massa förslag om vägtrafiken nu?

Vägtransporterna sysselsätter cirka fem miljoner européer. Sektorn är också en av få där utsläppen sedan 1990 har ökat inom unionsländerna. Landtransporterna står i dag för nästan en fjärdedel av utsläppen av växthusgaser, uppger EU. Orsaken är den stigande efterfrågan. Kommissionen säger sig vilja hejda ökningen och leva upp till klimatmålen i Parisavtalet.

Andra skäl är att reglerna behöver komma i kapp den snabba tekniska utvecklingen, en ny ekonomi och att fler människor

jobbar mer eller mindre tillfälligt i andra EU-länder.

Kommissionen är rädd att EU ska hamna på efterkälken gentemot Asien, och hävdar att man vill skapa en mer konkurrenskraftig och socialt rättvis transportsektor. Syftet sägs också vara att minska företagens administrativa bördor, förbättra kontrollen av att regler följs, skapa en mer jämlik konkurrens och förtydliga oklara lagar.

3 Varför ska en svensk lastbilschaufför bry sig?

Nya regler om bland annat kör- och vilotider och hur mycket utländska åkerier får köra i Sverige påverkar dig som chaufför. Både direkt i form av arbetstider och indirekt i fråga om konkurrens från andra EU-länder.

4 Vad händer med den heta frågan – cabotagetrafiken?

I dags tillåts tre inrikeskörningar inom sju dagar av utländska åkerier (som innan dess levererat gods i eller utanför ett annat EU-land). Tanken är att undvika tomma lastbilar och spara miljön. Kommissionen vill i stället tillåta ett obegränsat antal körningar under fem dagar.

Transport invänder att förslaget skapat stort missnöje och oro bland yrkeschaufförerna. Med ett fritt antal transporter kan utlandsåkerier planera en vanlig arbetsvecka för en chaufför som kör cabotage. Tar man bort begränsningen av antal så måste man samtidigt minska max antal dagar till två eller tre.

Transport vill i stället begränsa det totala antalet cabotagekörningar under en kalendermånad. Utländska företag ska inte kunna köra kontinuerligt cabotage, som i dag, och komma runt reglerna genom att rulla över gränsen till exempelvis Norge en gång i veckan.

En tydlig definition av vad som menas med tillfällig trafik saknas fortfarande. Begränsas cabotagetiden under en längre period så blir det tydligare. Kontrollerna av att cabotagereglererna följs behöver också stärkas mer än kommissionen föreslår.

Kommissionens förslag främjar inte konkurrens på lika villkor. Risken är att svenska chaufförer förlorar sina jobb och att miljön skadas av äldre fordon med mer utsläpp, anser Transport.

5 Hur länge ska chaufförer få sova i lastbilshytten?

”Kommissionens förbud mot veckovila i hytten blir ett slag i luften eftersom chaufförerna fortfarande kan ta sin dygnsvila där.”

... varnar Transport, som vill behålla dagens kör- och vilotider.

Reglerna har varit otydliga och tolkats olika i unionsländerna. Kommissionen föreslår att chaufförer inte ska få ta sin reguljära veckovila i hytten. Arbetsgivarna ska därför bli skyldiga att erbjuda logi med mat- och duschmöjligheter för förare som kör långdistanstransporter när de ska ta 45-timmars-vila.

6 Det knådas också på nya regler för kör- och vilotider?

Enligt dagens bestämmelser ska chaufförer ta sin 45-timmars-vila senast efter sex dagars arbete. Tar förarna förkortad veckovila är det 24 timmars vila efter sex dagar som gäller.

EU-kommissionen föreslår i stället att förare under en fyra-veckors-period ska kunna ta upp till två förkortade 24-timmars-raster. Kompensationen för den minskade vilan måste sedan läggas till den följande ordinarie vilan.

Förslaget ökar flexibiliteten. Utlandsförarna kan åka hem efter tre arbetsveckor och vara hemma i fem dagar, i stället för att vara borta flera månader i sträck. De blir mer utvilade och vägtrafiken säkrare, menar kommissionen.

Transport invänder att kommissionen beskär veckovilan. Skjuter chaufförerna upp sin långa ledighet så kan de köra på i tre veckor – och under den tiden bara ha två lediga dagar. Det innebär trötta förare, långa perioder utan kontakt med familj och vänner samt sämre trafik-säkerhet.

Kommissionens förbud mot veckovila i hytten blir ett slag i luften eftersom chaufförerna fortfarande kan ta sin dygnsvila där. I praktiken kommer de att bo i sina fordon tre veckor i sträck, varnar Transport, som vill behålla dagens kör- och vilotider.

7 Är det fler förslag och förändringar på gång?

Åtskilliga. Kommissionen presenterar olika åtgärder för att bekämpa så kallade brevlådeföretag. Andra rör transportköparnas ansvar för att lagar och bestämmelser följs under transporterna, men är för svaga, tycker Transport.

Förslag finns om att chaufförer ska registrera gränspassager manuellt. Det så kallade kombidirektivet, för kombinerade transporter via järnväg, sjöfart och väg, har också setts över. Men nyheterna är få. Kommissionen uppmuntrar kombi-transporter, av miljöskäl. Transport anser tvärtom att reglerna utnyttjas för att runda cabotageregler och vill avskaffa dem helt.

8 Var det inte nya bestämmelser för utlandsarbetare också?

Jo, det så kallade utstationeringsdirektivet gäller anställda som arbetar tillfälligt i andra medlemsländer. Direktivet behandlas nu i unionen med förslag om att tillfälliga utländska anställda ska ha samma lön som arbetstagare i värdlandet.

Men kommissionen vill ha särskilda bestämmelser för transportsektorn. Man föreslår att utlandsförare, som under en månad vistas kortare tid än tre dagar i en medlemsstat, inte ska omfattas av utstationeringsreglerna om lön, semester och andra villkor. Stannar chaufförerna längre än tre dagar i en månad ska utstationeringsreglerna däremot gälla.

Kommissionen föreslår även att företag vid utstationering ska informera berörda myndigheter om chaufförer och vilka fordon de kör. Transport anser att värdlandets löner och villkor ska gälla, oavsett om det handlar om internationella, cabotage- eller kombitransporter.

9 Vad händer nu?

Den 5 december träffas infrastrukturminister Thomas Eneroth (S) och EU:s transportministrar i Bryssel för att bland annat diskutera nya cabotageregler och andra förslag i vägpaketet.

Det manglas nu av politikerna i både EU-parlamentet, ministerrådet (med ministrar från unionens länder) och kommissionen – innan de nya reglerna klubbas och införs i medlemsländerna.

Tidsplanen är inte klar. Bulgarien som ordförandeland från årsskiftet kan sinka processen, tror bedömare. Många vill ha paketet i hamn före valet till EU-parlamentet i juni 2019.



NYCKELN TILL EN SCHYSST PENSION

Vad ser du framför dig när du tänker på pensionen? För att få friheten att göra det du längtar efter, behöver du en bra tjänstepension. Hos oss får du en hög avkastning som legat i topp i flera år och en låg avgift.

En halv miljon LO-medlemmar har redan valt oss för sin tjänstepension. Välj nyckeln till en schysst pension du också!

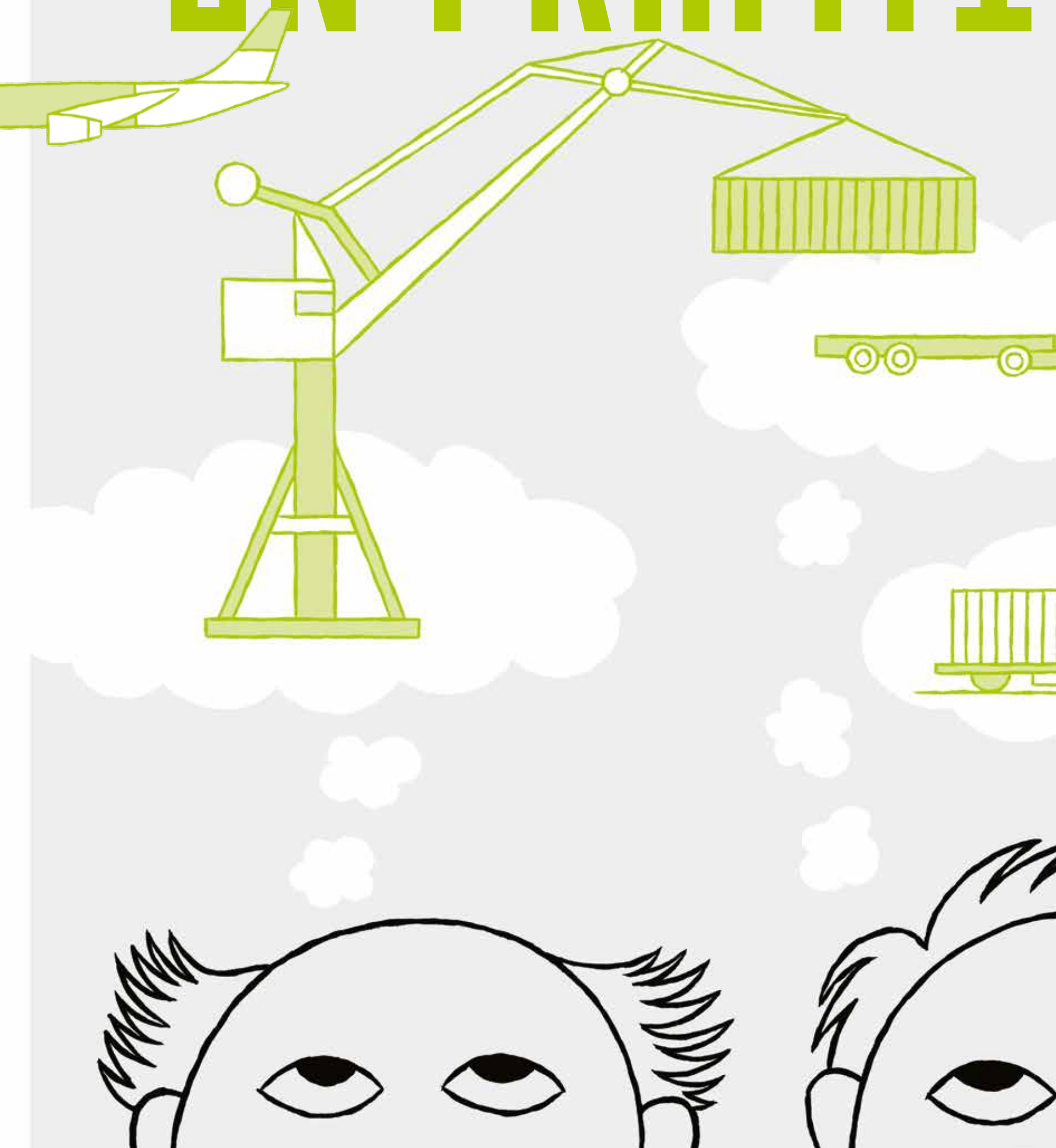
Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse, nr 12 den 13 oktober 2016, har vår avkastning till våra fondsparare legat i toppen, sett över 10 år, 5 år och 3 år.

**LÄS MER PÅ FOLKSAMLOPENSION.SE
ELLER RING OSS PÅ 020-414 414**



FOKUS FRAMTIDEN

EN FRAMTI



DU UTAN OLJA



Hur ska godset åka i framtiden? På lastbil? Eller med tåg, båt, flyg? Vilket drivmedel gäller?

Text JAN LINDKVIST Illustration STINA LÖFGREN



Det är stora akuta frågor och alla inser nog inte att omställningen till ett fossilfritt Sverige redan har börjat.

Om bara tolv år ska transporterna ha minskat sina klimatutsläpp med 70 procent.

Runt om i landet pågår redan försök med elektrifierade vägar, längre och tyngre lastbilar och produktion av biobränslen. Tusentals forskare och tekniker är upptagna med att utveckla nya motorer, drivmedel och bättre batterier.

Målet är att ersätta den fossila oljan. En komprimerad energi som i miljontals år lagrats i jorden och bundit enorma mängder kol.

På Transportarbetaren bestämde vi oss för att försöka göra en framtidsspaning. I första hand ville vi prata med myndigheter och personer som inte är kopplade till enskilda företag eller särintressen.

Under arbetets gång insåg vi att Sverige redan kommit långt. I dag är bensinen och dieseln som säljs på mackarna uppblandad med omkring 20 procent biobränslen.

I våras la regeringen fram ett radikalt lagförslag – "bränslebytet" – som innebär att oljebolagen från och med nästa år måste blanda i mer och mer biobränslen. Till 2030, då vi fyller tanken med ren biobensin eller biodiesel.

Det vill säga vi som ännu inte skaffat el-bil eller kör en lastbil på biogas eller el från batterier, lufttrådar eller en skena i marken.

Fast det är få som tror att Sverige hunnit bygga några längre elvägar till 2030.

Läs mer på sidorna som följer. Läs om en hängiven man som ser framför sig ett nytt bättre välfärdsland. Ett utan fossil olja.



”BRÄNSLEBYTET – E

Om bara tolv år ska vägtransporterna ha minskat sina klimatutsläpp med 70 procent. Hur ska det lösas?
– Genom bränslebytet, en genialisk idé! säger Svante Axelsson.

Text och foto JAN LINDKVIST

I 16 ÅR VAR SVANTE AXELSSON generalsekreterare i Svenska Naturskyddsföreningen. Sen fick han frågan från regeringen: Vill du bli nationell samordnare för omställningen till ett fossilfritt Sverige?

– Jag blev faktiskt överraskad. Men jag fick ett enormt bra mandat av regeringen, säger han.

Uppdraget då?

Att påskynda omställningen till ett samhälle utan olja. Fossil olja. Och det är vind i seglen, tycker Axelsson. Klimatmötet i Paris beskriver han som en milstolpe. Världens länder enades om att försöka begränsa den globala uppvärmningen till högst 1,5 grader.

– Det är en tuff utmaning. Vi har ett mål i Sverige på 85 procents minskning av koldioxidutsläppen till år 2045. För trafiken finns särskilda delmål.

SVANTE AXELSSON BERÄTTAR att han har flera strategier. En är att berätta hur ett fossilfritt samhälle kommer att se ut för människorna som lever där:

– Jag är övertygad om att ett sådant samhälle blir attraktivare än dagens. Mindre buller. Renare luft. Men jag inser att många människor är oroliga och har mörka fantasier kring en framtid utan olja.

– Vi märker det i USA. I England. Ja, överallt i världen tittar människor hellre bakåt än framåt. Det beror på att man inte har någon vision.

Svante Axelsson är hängiven. Han anser att visionen om fossilfrihet har större dignitet än själva klimatfrågan.

– Det är det nya välfärdssamhället vi pratar om! Vi har ju bestämt oss för ett mantra: ”Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsnation.” Vi ska gå först och vi ska vara så bra att omvärlden blir avundsjuka på oss.

– I det ligger en exportstrategi också. Sverige ska vara en permanent världsutställning för ny teknik. Då kan vi påverka världen på ett sätt som annars inte vore möjligt, vi är trots allt ett litet land.

Godstrafiken och lastbilarna då? En näring som fått klä skott för buller, avgaser och stora utsläpp av klimatgaser. Fortfarande finns det röster som ropar på mer järnväg. Är det lösningen?

– Det där snacket om att föra över gods på räls måste bli realistiskt. Trafikverket har i sitt klimatscenario för 2030 utgått från en överföring till 30 procent av den totala godsvolymen. Från lastbil till sjöfart och järnväg.

– Då måste man samtidigt komma ihåg att godsvolymer växer. Prognosen är en 50-procentig ökning till 2050. Det är enorma mängder som i så fall måste flyttas över från lastbilarna. Jag tror att det blir svårt.

EN ANNAN STATLIG myndighet, Trafikanalys, talar i stället om 10 procent mer gods på järnväg. Det är alltså två helt olika myndighetsscenarior.

– Jag tror att vi kommer att få en viss överföring, i första hand till sjöfarten. Jag anser också att de tre trafikslagen måste samverka, de är beroende av varandra.

Svante Axelsson är övertygad om att lastbilen ändå kommer att vara den dominerande godsbäraren även i framtiden.

MEN VILKEN SORTS motor gäller? Och vad drivs den med?

I dag pågår flera försök med så kallade el-vägar. Alltså elektrifierad landsväg.

– Jag tror att el-vägar bli ett komplement för vissa transporter. Framför allt mellan låt säga en viss industri eller gruva och en utskeppningshamn.

– Att bygga elvägar går mycket snabbare än att bygga ny järnväg. Kostnaden är bara en tiondedel, jämfört med ny tågbanan. Elvägar, tror jag, kommer att bli en av exportprodukterna jag talade om tidigare. Scania är ett företag som redan ligger långt framme.

Längre och tyngre lastbilar är också en het fråga. I Sverige har en rad försök gjorts med 90-tons maxvikt, i stället för 64 ton. Ekipage på 30–32 meter rullar, bland annat på E6. Trafikverket har varit påhejare för idéerna som fått ett eget projektnamn, HCT (high capacity transport).

Försöken har visat på stora minskningar av koldioxidutsläppen – per fraktt ton – när lastbilarna lastar på uppåt 50 procent mer gods på ekipaget.

Kommer vi att se mer av längre och tyngre fordon i Sverige, trots att frågan är kontroversiell i övriga EU?

– Ja, det tror jag, säger Svante Axelsson. Kanske släpper man inte hela Sverige fritt för tyngre och längre fordon, men man kommer nog att öppna upp fler sträckor.

N GENIALISK IDÉ”



Regeringen har utsett Svante Axelsson till nationell samordnare för ett fossilfritt Sverige. Han är optimistisk och tror att ett framtida samhälle utan kol och olja kan bli bättre att leva i än dagens.

3 snabba

1 Biobränsle.

Drivmedel som görs av annat än fossil kol, gas eller olja. Exempelvis skogsavfall eller vegetabilisk olja.

2 Förnyelsebart.

En bil som körs på biobränsle släpper ut lika mycket klimatgaser som om den tankats med vanlig bensin eller diesel. Vinsten uppstår när skogs- eller åkermarken återplanteras och de nya växterna tar upp koldioxiden igen.

3 Växthus-effekten.

Runt vårt klot finns ett naturligt "täcke" av livsviktiga växthusgaser, bland annat vattenånga och koldioxid. Skiktet hindrar värme från att stråla ut från jorden och utan gaserna skulle temperaturen vara 30 grader lägre. Vårt klimat har varierat kraftigt under årmiljonerna. Men nu menar en stor majoritet av forskarkåren att människan påskynar en uppvärmning genom att frigöra stora mängder kol, som varit bundet i marken.





Utanför Sandviken pågår ett försök med lastbilar som drivs med el från lufttrådar. Vid omkörningar eller viadukter kopplas strömvtagaren automatiskt ner och bilens dieselmotor går i gång.

Särskilt där det inte finns järnväg.

Det är vind i seglen nu, upprepar samordnare Axelsson.

– Det finns en dynamik. En konstruktiv vilja från politikerna, näringslivet och kommunerna att lösa det här. Tillsammans. Och det är inte konstigt. Läget är så akut för vårt jordklot att det inte är dags att sitta i diket och tjura!

BRÄNSLEBYTET DÅ? I våras la den röd-gröna regeringen fram ett lagförslag som egentligen bär namnet reduktionsplikt. Enkelt uttryckt handlar det om att oljebolagen från och med 2018 måste börja blanda i biodrivmedel i den vanliga bensinen och diesel som säljs på mackarna.

Redan i dag innehåller bensinen fem procent etanol och diesel uppåt 20 procent förnyelsebar biodiesel. Tanken är att öka på iblandningen – framför allt i diesel. Dagens dieselmotorer kan redan nu köras på ren biodiesel. En sådan produkt finns på stationerna, under namnet HVO100.

Svante Axelsson menar att "bränslebytet" gått många människor förbi:

– Folk i allmänhet har nog inte koll på el-certifikaten heller. I Sverige har vi fått

mycket förnyelsebar el. Varför? Jo, därför att vi fick en lag som säger att man måste sälja förnyelsebar el, annars straffas bolagen med böter. Det har varit en enorm framgång, det är därför vi har så mycket vindkraft i Sverige.

Det är den erfarenheten Sverige nu kopierar när det handlar om bränslet till förbränningsmotorerna i bilar, lastbilar och bussar.

Målet är att alltså att minska utsläppen av klimatgaser med 70 procent till 2030. För att nå dit måste vi nå i stort sett 100 procents iblandning av biobränslen i pumparna, poängterar Axelsson.

HÄR ÄR MATEMATIKEN lurig. Man kan tycka att en deciliter iblandning av biobränsle per liter vanlig diesel borde ge 10 procents "reduktion" av koldioxidutsläppen. Men så är det inte.

Förklaringen är att själva produktionen av biodrivmedel faktiskt genererar en del klimatutsläpp.

– Det som räknas är den faktiska klimatnyttan som varje iblandad deciliter ger, förtydligar Svante Axelsson. Svensk etanol ger stor klimatnytta, omkring 90 procent mindre klimatgaser. Raps, alltså

Fakta om bränslebytet

Förslaget som regeringen la fram i våras har namnet **Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**. Några basfakta:

→ Lagen är tänkt att börja gälla den 1 juli 2018.

→ För bensin blir reduktionsplikten 2,6 procent 2018, för att öka till 4,2 procent 2020. Motsvarande siffror för diesel är 19,3 procent minskning av växthusgasutsläpp 2018 och 21 procent 2020.

→ Observera att det inte är iblandningen av biobränsle som ska vara 4,2 procent respektive 21 procent år 2020 – utan den faktiska minskningen av utsläpp av klimatgaser. Alltså nettoeffekten när man räknat bort de utsläpp som även biobränslen genererar när de produceras.

→ För att nå målet om 70 procent minskning av klimatgaser från transportsektorn 2030 räknar bedömare med att diesel och bensin, som säljs på mackarna, måste vara 100-procentig ren biobensin och biodiesel.

→ Den nya lagen innebär inte heller att macken måste ha samma iblandning av biobränsle året om. Bolagen kan variera efter säsong och utetemperatur, men på årsbasis måste de uppsatta målen nås. Annars blir det böter.

→ Varken inrikes- eller utrikesflyget omfattas av reduktionsplikten. Inte diesel-drivna järnvägslok heller.

så kallat RME-bränsle, ger mindre.

– Vissa biodrivmedel är faktiskt så dåliga är klimatpåverkan blir större än om man använt fossila bränslen. Som riktigt dålig palmolja. Där gör skogsskövlingen att klimateffekten blir negativ.

SVANTE AXELSSON KONSTATERAR att Sverige inte går i takt med EU och Bryssel när det handlar om biobränslen.

– Sverige och Finland är en egen ankdamn. Vi har massor av skogsråvara att göra biodrivmedel av. I Bryssel är biobränslen ett hatobjekt. I Holland, exempelvis, säger man: "Vad ska vi göra biodrivmedel av? Varenda tillgänglig plätt är redan uppodlad!"

– Holländarna måste importera, från länder där skogsskövling redan är ett stort problem.

Svante Axelsson påpekar att det svenska skogsavfallet gjort att omkring 85 procent av all uppvärmning är fossilfri.

– Vi måste visa på miljövänlig framställning av biodrivmedel och det är rejäl uppförsbacke i Bryssel. Starka krafter försöker stoppa den svenska modellen, med iblandning.

En del av motståndet bottnar i en

ideologi som går ut på att det är fel att odla biobränsle på åkrar, som kunde ha används för matproduktion. Men Svante Axelsson anser att resonemanget är förenklat:

– Massor av jordbruksmark ligger i träda i EU-länderna. I Afrika finns också länder som har ledig kapacitet. I Västvärlden har vi mängder med golfbanor, hästbeten, vi odlar tobak, grödor som blir alkohol, foder för köttdjur som bidrar till växthuseffekten.

– Till allt detta används åkermark. Varför ska den som kom in sist i matchen – biobränslet – inte få vara med och konkurrera? Om nu transporternas klimatpåverkan är en ödesfråga för mänskligheten, så tycker jag att biodrivmedel faktiskt är ganska viktigt.

I SLUTET AV oktober fattade EU-parlamentets miljöutskott beslut som kan försvåra de svenska planerna. Samtidigt råder det politisk enighet på hemmaplan, enligt Svante Axelsson. De politiska blocken är överens om bränslebytet.

Fast invändningar finns. Räcker råvarorna? Sverige importerar redan i dag en stor del av EU:s samlade produktion av biobränsle.

I nuläget produceras nästan inget biodrivmedel ur den skogsråvara som Sverige har så gott om. Men Svante Axelsson menar att det är på gång:

– Det är ett av syftena med reduktionsplikten. Vi ska bygga bioraffinaderier. Med den här lagen sänker vi risken för investeringarna och vi ska få i gång storskalig produktion av eget biodiesel och egen biobensin.

– Det är själva grunden i reformen. Får vi inte i gång det, är upplägget inte särskilt smart. Men Preem är i gång och investerar. Bolaget ST1 också. En massa företag satsar på bioraffinering, med skogsråvara som bas.

När får vi se den första stora fabriken?

– Jag skulle tro att spadarna går i marken under 2018. Det är ett enormt tryck just nu.

Priset är en nyckelfråga. Att framställa biobränslen är generellt sett dyrare än att pumpa upp den färdiga råvara som naturen lagrat i marken.

Hur blir det med biobränsle kontra el?

– För personbilarna tror jag att biobränslena blir ganska kortvariga. Där kommer el och batteridrift att ta över. Kvar blir lastbilarna. Och flyget. Där är det processer på mycket längre sikt.

Varken sjöfarten eller flyget kommer att omfattas av bränslebyteslagen, som den är tänkt.

– Flyget är egentligen den svåraste frågan, säger Axelsson. Fast inrikesflyget är inte så svårt, här borde man faktiskt kunna införa reduktionsplikten. Utrikes-trafiken är besvärligare.

SKATTERNA ÄR ETT annat krux. Att framställa biobränslen är över lag dyrare än att använda fossil olja. EU har regler som hindrar stater från att gå in med skatte-subsventioner.

Sverige fick ett tag dispens för etanolbränslen E85, men till slut satte EU ner foten. Skatt infördes och oljebolagen tvingades höja priset. Sura bilägare som köpt etanolbilar valde att tanka bensin i stället.

2014 lade den förra borgerliga regeringen ett förslag om kvotplikt på biobränslen, ett förslag snarlikt reduktionsplikten. Det byggde på skattelättnad för just biobränslet. Förslaget sänktes av EU.

I den nya bränslebyteslagen blir det samma skattesats för både fossila och icke fossila bränslen. För att priset på drivmedel inte ska skena föreslår regeringen en liten sänkning av skatten för alla produkter som blandas i "soppan".

Men i praktiken blir det ändå så att konsumenterna får räkna med att betala ett högre pris för drivmedlen i framtiden.

Samtidigt ser Svante Axelsson nya jobb, nya industrigrenar, när vi fasar ut oljeimporten och börjar producera egna bränslen i stor skala.

Hur kommer Transports medlemmar att märka av omställningen?

– En del kundföretag kommer att gå i bräsch och kräva helt fossilfria transporter. Det driver på utvecklingen. Mejeriföretaget Arla säger att hela deras transportkedja ska vara fossilfri redan till 2020.

Det finns miljöbränslen redan i dag. Är oljebolagen dåliga på att marknadsföra de här produkterna?

– Ja, det tycker jag. Det finns redan nu bra produkter att välja vid pumparna. Preem har högst iblandning. Med reduktionsplikten kommer det gradvis att blandas ännu mer grönt i soppan, utan att folk märker det.

– Och 2030 är det förhoppningsvis 100 procent grönt. Hela idén är genial. Förslaget om en bränslebyteslag är ett av de viktigaste besluten den här regeringen har tagit under mandatperioden.



Överkurs: Drivmedel

Vid sidan av de vanliga fossila drivmedlen finns en uppsjö biobaserade fordonsbränslen. Några exempel:

FAME

Står för fettsyrametylester och kan blandas i diesel eller ersätta vanlig diesel. FAME framställas ur oljeväxter. Den vanligaste varianten, RME, (rapsmetylester), görs av rapsolja. Ren FAME kan användas ned till cirka minus elva grader.

HVO

Hydrerad vegetabilisk olja. Görs av bland annat oljeväxter, slaktavfall, tallolja och en restprodukt från palmolja (PFAD). HVO är ett förnyelsebart dieselbränsle som kan blandas i vanlig diesel. Dieslbilar kan köras på ren HVO också.

E85

Består av 85 procent etanol och 15 procent bensin. Kräver speciella motorer. Motorer som kan köras även på ren bensin.

E10

Ny produkt som väntas komma i och med reduktionspliktslagen. Tio procent bioetanol blandas i bensinen. Produkten kräver omfattande investeringar på mackarna, eftersom dagens bensincisterner inte klarar så hög iblandning.

ED95

Etanol för dieselmotorer. 95 procent etanol, plus 5 procent tändförbättrare. Används främst i bussar som har motorer anpassade för bränslet.

LNG

Flytande gas som kylts till under 160 minusgrader. LNG är inte ett biodrivmedel då råvaran är fossil naturgas. Men utsläppen av koldioxid är lägre än för olja och kol. Å andra sidan består naturgas till största delen av metan. En 35 gånger starkare växthusgas än koldioxid, om den kommer ut i atmosfären

”Förslaget om en bränslebyteslag är ett av de viktigaste besluten den här regeringen har tagit under mandatperioden.”

Svante Axelsson, nationell samordnare för omställningen till ett fossilfritt Sverige



LASTBILEN FORTSÄTT



2009 började ett åkeri i Överkalix köra virke med ett 30 meter långt ekipage, med en maxvikt på 90 ton. Projektet döptes till En trave till.

Anders Berndtsson är strateg på Trafikverket i Borlänge. Hur blir det, kommer vi att klara miljömålen till 2030?

– Det är möjligt, men tekniskt svårt. Det kräver väldigt stora, modiga politiska beslut.

Text och foto JAN LINDKVIST

I MER ÄN TIO ÅRS TID har Anders Berndtsson varit en sorts framtidsspanare på Trafikverket, med inriktning på gods-transporterna.

Han har varit med och startat två stora försöksprojekt. Det ena handlar om längre och tyngre lastbilar och har fått namnet HCT (high capacity transport). Det andra är elvägarna, det vill säga elektrifierad landsväg.

Inom ramen för HCT ryms en serie försök, bland annat med en 30 meter lång timmerbil i Överkalix med en totalvikt på 90 ton.

Efter det har flera andra försök startat med längre och tyngre lastbilar. Ett konkret resultat är beslutet att öppna några områden i Sverige för 74-tonsbilar, i stället för 64 ton som annars är maxvikten.

Anders Berndtsson säger:

– Vi ser att längre och tyngre fordon är samhällsekonomiskt lönsamt. Det finns ingen annan åtgärd som ger lika bra utdelning i form av minskade klimatutsläpp. När andra insatser ger 1,5 gånger investerade pengar kan HCT ge upp mot tio gånger.

Trafikverket ansvarar inte bara för

vägtrafik, utan även järnväg och sjöfart. Det har genom åren funnits ett konkurrenstänkande kring de olika trafikslagen. Anders Berndtsson är frispråkig:

– Det finns en fientlig dualism mellan väg och järnväg. Det är olyckligt. Konkurrensytan är väldigt liten mellan de två trafikslagen, det är bara fem-tio procent av godset som kan gå på det ena eller det andra.

– Alla trafikslag behöver samverka och utvecklas, om vi ska nå målen. Att påstå att järnväg och sjöfart kan ersätta lastbilarna är antingen naivt eller intellektuellt ohederligt. Järnväg är utmärkt för tunga malmtransporter, liksom för persontransporter i storstäderna. Men lastbilen kommer att dominera. Även i framtiden.

DET FINNS EN splittring i politiken, konstaterar Berndtsson. Nästan alla partier ser positivt på elvägar, men Miljöpartiet har varit märkligt reserverat.

I dag går närmare 90 procent av allt landtransporterat gods på lastbil. Räkningar i stället om det till ton gånger den körda sträckan, så kallade tonkilometer,

ER DOMINERA

”Att påstå att järnväg och sjöfart kan ersätta lastbilarna är antingen naivt eller intellektuellt ohederligt.”

Anders Berndtsson,
strateg på Trafikverket i Borlänge



så står lastbilarna för omkring 67 procent av trafikarbetet.

Tåget svarar alltså för en tredjedel. Det är nästan dubbelt så stor andel som i övriga EU. Huvudförklaringen är malmtransporterna i Norrbotten som förrycker statistiken.

Trafikverket kalkylerar med två procents ökning av godstransporterna per år under de närmaste decennierna. Det innebär en 50-procentig ökning fram till år 2050.

– När så stora volymer går på lastbil, kan man inte byta till järnväg – annat än marginellt. Ska vi över huvud taget få över något, måste vi rusta upp järnvägen. Det föreslår Trafikverket också i den nationella planen för 2018–2019, förklarar Berndtsson.

ELEKTRIFIERADE VÄGAR HAR funnits på Trafikverkets agenda sedan 2009–2010. Då gjorde myndigheten en så kallad förkommersiell upphandling och bjöd in intressenter som ville vara med och testa olika tekniska lösningar.

Utanför Sandviken rullar lastbilar som får ström från luftledningarna och vid Arlanda ska bilarna få elektricitet via en skena i marken.

Vad är då Trafikverkets huvudspår för att klara de uppsatta klimatmålen för transporterna?

Anders Berndtsson:
– Personbilstrafiken är vi på väg att lösa, bland annat med batteridrift. Men än har vi inte sett någon riktigt bra lösning för tunga fordon. Batteridrift fungerar inte för fjärrtrafik. Åtminstone inte i nuläget. Å andra sidan är den tekniska utvecklingen svindlande snabb. Batterier kommer in i fler och fler lastbilssegment, som distributionstrafik.

– För fjärrtrafiken blir det inte en lösning, utan flera. Först ut blir biobränslena där man ökar iblandningen i dieseln.

OSÄKERHETEN LIGGER I produktionskapaciteten, påpekar Anders Berndtsson, som menar att det gäller att ”ha span” på utvecklingen inom flera områden:

– På sikt tror jag ändå att förbrännings-

motorn kommer att fasas ut även i lastbilarna. Till förmån för elmotorer som har dubbelt så hög verkningsgrad. Den stora frågan är hur elektriciteten kommer till motorn.

– Även här kan det bli en kombination. Kanske elväg på vissa sträckor, där batterierna kan laddas. Att elektrifiera motorväg kostar sannolikt bara en tiondedel av att bygga ny järnväg.

BRÄNSLECELLER OCH GAS, särskilt LNG (flytande, komprimerad gas) är intressant också, anser Berndtsson. I framtiden kommer inget bränsle att vara lika dominerande som bensin och diesel varit, förutspår han.

Många pratar om el. Räcker den om personbilar och tunga transporter skulle börja drivas med elektricitet?

– Om 70 procent av lastbilarna gick på el skulle vi behöva fem terawattimmar extra. Å andra sidan skulle vi spara 10 terawattimmar i annan energi.

Trafikverket håller just nu på att dra i gång ett tredje stort ”framtdsprojekt”. Det handlar om att bjuda in aktörerna på marknaden till forsknings- och testprojekt där målet är att se hur Sverige i praktiken ska ställa om så att godstrafiken blir fossilfri.

– Vi har egentligen inte kunskap om hur man ställer om ett helt samhälle. Det var ju ingen som ställde upp målet att vi skulle förbruka mer och mer energi. Det bara blev så.

OM STRATEGEN ANDERS Berndtsson tittar riktigt djupt i godstrafikens kristallkula: Vad pekar den på då?

– Elektrifiering, men kanske också elektrobränslen. Det är en teknik där man bygger bränslen av koldioxid och vätgas. I första steget blir det metan, sedan kan man bygga vidare på det. Kruket är att processen är energikrävande. Den kräver fem gånger mer energi än den ger.

– Men det är klart. I en framtid där vi har massor med sol- och vindkraft så har vi kanske genom elektrobränslen skapat en hållbar form av ren förnyelsebar energi.



Täcket av för Teslas nya batterilastbil

Ny teknik I mitten av november presenterade den hajpade elbilstillverkaren Tesla en batteridrivna dragbil. Den påstås ha en räckvidd på 800 kilometer och kan accelerera från noll till 95 kilometer i timmen på fem sekunder. Utan påhakat trailer. Lastbilen uppges också vara självkörande. I vart fall på motorväg.

Efter månader av spekulationer och hemlighetsmakeri rullade Tesla in den futuristiska lastbilen på en demonstrationsscen i Kalifornien. Modellen, som döpts till Tesla semi truck, sägs vara i produktion under 2019.

INFÖR LANSERINGEN har mängder av bedömare spekulerat i räckvidd, pris och prestanda.

Den allmänna uppfattningen i fordonsbranschen har hittills varit att tunga lastbilar i fjärrtrafik inte kan drivas med batterier – eftersom själva batteripaketet skulle bli alldeles för tungt.

Teslas grundare Elon Musk utlovar nu en dragbil som kan rulla 500 amerikanska miles på en laddning. I motorvägsfart med en last på 36 ton.

Sträckan motsvarar 80 svenska mil och har – om utfästelserna håller – överträffat förväntningarna. Även acceleration är bättre än väntat. 0-95 på fem sekunder gäller ”tom” dragbil. Med lastad trailer tar det 20 sekunder. Men Tesla hävdar hur som helst att elbilen är vassare än diesellastbilarna – även i uppförsbackar.

Enligt Elon Musk blir batteribilen billigare att köra, jämfört med en vanlig dieseldriven dragbil. Teslabilen sägs kosta knappt åtta dollar per tio kilometer i amerikansk fjärrtrafik, en diesellastbil runt 9,5 dollar. Exakt hur Tesla räknar framgår inte. Inte heller vad inköpspriset blir på elbilen.

ELMOTORER HAR GENERELLT omkring dubbelt så hög verkningsgrad som förbränningsmotorer. Industrin räknar också med lägre underhållskostnader på motor och drivlina.

Klart är i vart fall att lastbilen kan bli ett välbehövligt lyft för företaget Tesla, som än så länge varit en rejäl förlustaffär för aktieägarna.

Marknaden är också gigantisk – om det visar sig att det går att köra fjärrtrafik med elbil. Bara i USA säljs omkring 250 000 dragbilar per år. Till det kommer lätta lastbilar och andra typer av lastfordon.

Vid demonstrationen passade Tesla på att premiärvisa två andra nya bilar – en pickup och en sportbil. Den senare blir – enligt Elon Musk – den snabbaste serietillverkade sportbilen på marknaden. 0–100 klaras av på 1,9 sekunder.

Jan Lindkvist

Preem är ett oljebolag som satsar stort på biobränslen. Redan nu kan dieselskunder tanka ren HVO, som innehåller vegetabilisk olja.



"MÅNGA PROBLEM ÅTERSTÅR"

– Miljömålen kommer att bli oerhört svåra att uppnå. Kom ihåg att personbilar har en genomsnittlig livslängd på 17 år. Det är bara tolv år kvar till 2030.

Text och foto Jan Lindkvist

Ulf Svahn är vd på branschorganisationen Svenska petroleum och biodrivmedel institutet (SPBI). Han är i grunden positiv till lagförslaget om en reduktionsplikt där mer och mer biobränslen blandas i den vanliga bensinen och dieseln.

Men han ser också problem med omställningen. Sverige måste femdubbla användningen av biodrivmedel jämfört med i dag:

– Om det bara var vi i Sverige som konsumerade biobränsle skulle det kanske hålla. Men andra länder kommer att gå i samma riktning. Vi använder redan nu 50–60 procent av all HVO som produceras i EU. Det är kanske inte att vara ett föredöme, som många säger att vi ska vara.

SPBI bedömer att Sverige år 2030 kommer att ha omkring en miljon personbilar som drivs med el. Det motsvarar omkring

20 procent av personbilsparken. Stämmer prognosen måste förbränningsmotorn leva i bortåt 20 år till. Med biobränsle som kraftkälla.

– Reduktionsplikten är ett bra initiativ, säger Ulf Svahn. Inte i alla detaljer, men i huvudsak är det bra. Men vi kan inte fortsätta vara beroende av import, vi måste bli bättre på att producera själva.

– Sverige har stor potential för framställning av biodrivmedel. Men när det gäller skogsråvara är vi inte framme tekniskt än. Utifrån de samtal jag för med forskare och expertis inom industrin gissar jag att den första storskaliga fabriken är i drift först om fem år.

INGEN HAR HELLER talat om vad biodrivmedlet som produceras där kommer att kosta, betonar Svahn:

– Det är väldigt stora investeringar som måste göras. En spelare som berörs är ju skogsindustrin. Där vill man ha klara besked innan man satsar. Kom också ihåg att den tänkta råvaran används redan i dag. För uppvärmning och elproduktion. I framtiden blir det konkurrens om den.

En snabb kalkyl visar att bränslebytet – iblandningen av biodrivmedel – kommer att ge en merkostnad på i runda tal tio miljarder kronor. Det är en nota som skattebetalarna under alla händelser får stå för, betonar Ulf Svahn.

SPBI anser att lagförslaget om reduktionsplikt innehåller ett antal frågetecken som måste rätas ut. Några grundar sig i motståndet mot biodrivmedel i övriga EU. Svahn befarrar att EU kan stjäla de

svenska planerna. Grödebaserad vegetabilisk olja är basen i dagens HVO-diesel. Utan den går det inte att nå målen – i vart fall inte innan de inhemska svenska fabrikerna är i gång.

EU anser att biodrivmedlet i stället ska framställas ur avfall, slaktavfall och tallolja. Men enligt Ulf Svahn finns inte de råvarorna i tillräcklig mängd:

– Jag ser konturerna av ett decennium, 2020-talet, som kommer att bli knöligt.

Och efter 2030?

– Då drivs nog en stor del av EU:s personbilsflotta med el. Men innan dess måste man lösa flera stora frågor. Som utvecklingen av batterier. År 2040 kommer vi inte att ha en miljard bilar i världen, utan två miljarder.

Vilka förändringar kommer Transports lastbilschaufförer märka av 2030?

– Mitt grundtips är att fjärrförarna fortfarande har en förbränningsmotor i bilen. Den drivs av diesel med inblandning av biobränsle.

– På en del ställen används gas. Fast jag tror faktiskt inte så mycket på gasdrift. Det är en problematisk teknik. Det finns heller inte tillräckligt med biogas, utan då talar man om naturgas. Alltså fossil gas.

När det gäller el-drift tycker Ulf Svahn att mer uppmärksamhet borde ägnas åt själva framställningen av elektriciteten. Vilken klimatpåverkan uppstår när man bygger exempelvis vindkraftverk?

Han sänder med ett par tips till de styrande politikerna:

– Var ödmjuka! Teknikutvecklingen går oerhört fort. Ni kan ha haft fel.

"Var ödmjuka! Teknikutvecklingen går oerhört fort. Ni kan ha haft fel."

SPBI:s vd Ulf Svahns tipsar de styrande politikerna.



MARKNADSPLATSEN MED RELEVANTA FORDON FÖR BRANSCHEN



Köp och sälj tunga fordon - i tidningen och på nätet



TRAILERbeg

www.trailerbeg.se



FOTO: CAMILLA LARSSON

En övergiven fabrik någonstans i Dalarna. Camilla Larsson är fotograf på deltid (och en gång i tiden väktare). Hon vill förmedla en känsla – och är ute och fotar öde miljöer mest varje helg.

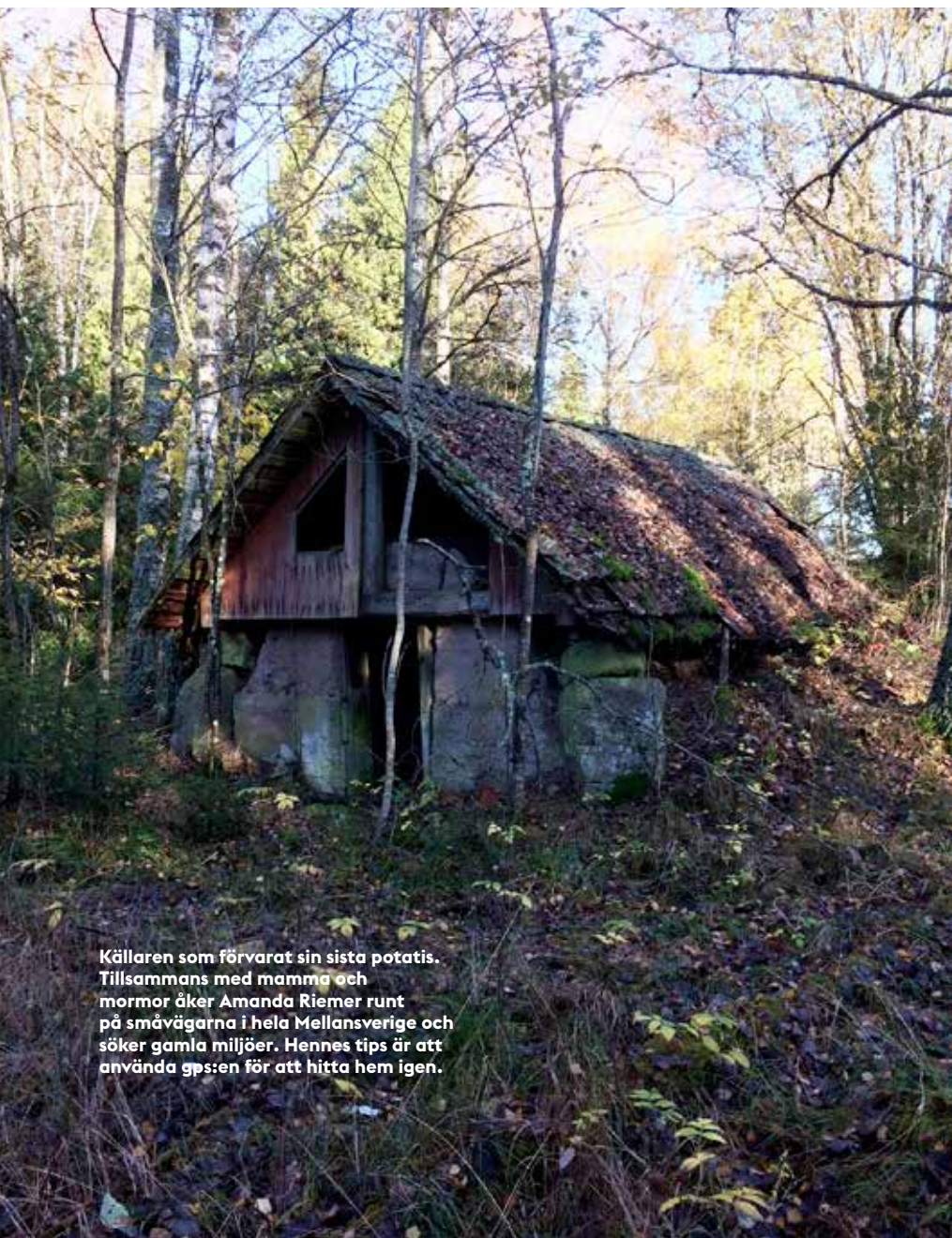


FOTO: AMANDA RIEMER

Källaren som förvarat sin sista potatis. Tillsammans med mamma och mormor åker Amanda Riemer runt på småvägarna i hela Mellansverige och söker gamla miljöer. Hennes tips är att använda gps:en för att hitta hem igen.



FOTO: MAGNUS BÄCKESJÖ

Bilkyrkogård som inte längre finns. Magnus Bäckesjö tycker att själva letandet efter miljöerna är en stor del av grejen. En metod är att titta på flygbilden genom Google maps. Denna bilkyrkogård hittade han i Uppland för nästan tio år sedan.



FOTO: DENNIZ BLOMBERG

Sitter det någon i vardagsrummet? Nej, en kompis kompis visade efter mycket övertalning Denniz Blomberg till detta 1800-talshus. Dörren är olåst, grannarna berättar att ingen har varit där på minst tio år. Ågaren finns inte i Sverige.



Här skulle tusentals pendlare ta rulltrappan upp från tunnelbanan till bostäderna (som aldrig blev byggda) på Masmoberget. I stället är schaktet en övergiven plats som Jonas Svanström gärna återkommer till med sin kamera.

Ödeplatser som kittlar fantasin

Gillar du rost, mögel och damm? Vittrande betong och murkna timmerväggar? Jonas Svanström är särskilt glad när han hittar ett projekt som aldrig blev av, som övergavs och står kvar som ett minne av den storslagna planen.

Text **LENA BLOMQUIST**

TILL EXEMPEL TUNNELBANENEDGÅNGEN i Masmö, söder om Stockholm. Stationen har funnits sedan 1972, men när planerna på ännu ett bostadsområde lades i träda fick den bara en utgång.

Ute i skogen, uppe på ett berg visar Jonas Svanström ravinen som sprängdes för en rulltrappa som inte byggdes. Där finns även hiss-schaktet där hissen aldrig installerades.

– Jag gillar också gamla industrier som inte längre finns, som ångsågar och tegelbruk.

Han talar om *Övergivna platser*. Jonas Svanström är en av elva administratörer i Facebookgruppen som heter just så. Över 93 000 personer är med. Många lägger ut foton på sina fynd, men de allra flesta njuter bara av bilderna.

Det kan handla om en öde skidanläggning, en bedagad dansbana, några torp som andas fattigdom. Industrimiljöer blandas med bostäder där det ser ut som om ägarna gått ut för att köpa tidningen. Fotografen berättar nästan aldrig var bilden är tagen, och det är förbjudet för andra medlemmar att skriva det i kommentarsfältet.

– Ställena riskerar att bli förstörda om

fel folk hittar dit, förklarar Jonas Svanström. Det ska inte synas att man har varit där.

Ett annat skäl till tystnaden kan vara att fotografen har befunnit sig där han eller hon inte har rätt att vara.

– Det finns alltid en ägare, och det bästa är förstås om man kan fråga innan man går in. Men ibland är det helt uppenbart en övergiven industri eller ett hus med dörren öppen...

Och några platser är inte särskilt hemliga. De återkommer i flödet, ibland med uppgifter om nära förestående rivning. Bland dem finns ett nedlagt nöjesfält i Varbergstrakten. Gamla paviljongen på Sätters mentalsjukhus. Bilkyrkogården i Ryd i Småland.

Men hur hittar man sina egna ödemiljöer?

– Titta i gruppen och fråga om personen vill dela med sig i ett privat meddelande, eller leta på Riksantikvarieämbetet efter något att börja med. Runt en gammal bro eller ett industriminne kan du ofta hitta rester av bostäder eller kanske en järnvägsstation. Och fråga folk i trakten, säger Jonas Svanström.

Eller kittla din fantasi bara genom att följa med i Övergivna platser på Facebook.

Tre tips

Jonas Svanströms bästa tips på kända övergivna platser:



1 Den gamla spikfabriken och ödehusen i Björnhammar i Närke.

2 Tegelriket runt Heby i Västmanland. "Fantastiska miljöer."

3 Kolsyrefabriken i Liljeholmen i Stockholm. "Kan vara värt att fråga grannfirman om du får titta inuti också."



Tung jacka hyllar alla lastbilschaufförer...

Tolv kilo väger jackan som är tillverkad av 200 meter fläktrem. Remmarna har skurits till 800 fjäderformade bitar. Bakom designen står den legendariska lastbilsbyggaren Svempa Bergen-dahl – tillsammans med utspejade modedesignern Bea Szenfeld (som gjort scenkläder åt Lady Gaga, Björk och Loreen).

Varför? En hyllning till världens lastbilschaufförer, enligt Scania som har låtit tillverka jackor i samma stil. Men utan fläktremmar.

Den unika jackan säljs på auktion och pengarna ska gå till organisationen Actionaid, som arbetar för social rättvisa i världen. **LB**

...och almanacka hyllar arbetarkvinnor



Systrar, kamrater!
KVINNOR I ARBETARRÖRELSEN
Almanacka 2018

Som varje år har Arbetarnas kulturhistoriska sällskap gjort en väggalmanacka med kvinnliga förebilder: fackföreningsledare,

aktivister, politiker, journalister och konstnärer från världen. I 2018 års utgåva kan man lära sig mer om bland andra Lillemor Arvidsson, vårdbiträdet som blev ordförande i Kommunal och sedermera landshövding på Gotland. **LB**

Dokumentär x 2

Två aktuella rullar på SVT Play berättar om livet för en arbetare, från helt olika utgångspunkter.

➤ *Efter Inez är det pappan, byggnadsarbetaren, som berättar om tystnaden på jobbet när han kom tillbaka efter att dottern hade dött strax före sin egen födsel. En fin film om sorg och saknad, men också om kärlek och vägen tillbaka till livet efter att det värsta har hänt.*

➤ *Himlens mörkrum heter filmen om fotografen Jean Hermanson som plågade arbetare på de svenska industrigolven under 1960-talet. Hans assistent Nils Petter Löfstedt har gjort filmen. Och han låter oss träffa några av dem som finns med på foton från förr. Det blir en resa i både färg och svartvitt.* **LB**

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

Postadress: _____

Kan chefen tvinga mig ta ut semesterdagar när firman har julstängt? Måsta jag gå på julfesten som alltid spårar ur? Hur många fackförbund kan man tillhöra på samma gång?

Fråga facket om du undrar vad som gäller på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Kan jag tvingas att ta semester i jul?

? Jag jobbar på en liten däckverkstad och i år har chefen bestämt att vi ska hålla stängt mellan jul och nyår. Kan han tvinga mig att ta ut tre semesterdagar? Jag är tillsvidareanställd och jobbar heltid.

Gummigubben

Svar: När det gäller utläggning av annan semester än huvudsemester ska arbetsgivaren samråda (alltså prata) med den anställda.

Om du och din arbetsgivare då inte blir överens, bör du vända dig till din avdelning för fortsatt rådgivning och eventuell förhandling med din arbetsgivare.

Magnus Thelander,
central ombudsman i Transport

Bävar för julfest med berusade kollegor

? Min arbetsgivare bjuder på julfest varje år. Det brukar bli mycket öl och många nubbar. Detta trots att både chefen och alla andra vet att några har svårt med alkoholen.

Det är alltid samma kollegor som ballar ur, uppträder dumt och ångrar sig dagarna därpå. Kan jag göra något mer än att själv tacka nej till tillställningen för att slippa se det?

Tommy

Svar: Frågan är svår, men det enkla svaret är att du bör prata med din chef. Säg att du tycker att det är obehagligt när festerna urartar. Problemet är sedan arbetsgivarens.

Om detta känns jobbigt tycker jag att du ska ta kontakt med ditt lokala

fack. Om ni inte har någon förtroendemän på arbetsplatsen så kan du vända dig till en ombudsman vid den Transportavdelning du tillhör.

Arbetsgivaren, däremot, har en hel del att göra i den här situationen. Hen har en långtgående skyldighet att förebygga ohälsa och olycksfall bland sina anställda.

Arbetsgivaren bör i ditt fall därför se över företagets alkoholpolicy, och om det inte finns någon skriven policy ska hen ändå avgöra hur alkohol ska hanteras både på företagsfester och vid representation.

En enkel policy, som finns på många företag, begränsar den mängd som de anställda kan bjudas på. Det finns också ett juridiskt ansvar för arbetsgivaren när det gäller anställda med kända alkoholproblem.

Den som återkommande spårar ur vid tillställningar ska erbjudas rehabilitering och en plan för den bör upprättas.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman i Transport

gamla nu när jag har börjat på ett jobb där Transport har avtalet.

Isabella

Svar: Du får vara med i hur många fack du vill eftersom vi har föreningsfrihet i Sverige.

Mitt råd är att du i vart fall ska vara med i det förbund vars avtal du går på. Där är möjligheten störst att du får hjälp om du får problem med anställningen eller arbetsgivaren.

Magnus Thelander,
central ombudsman i Transport

Kan man vara med i två fack samtidigt?

? Kan jag vara med i två fackförbund? Vill stanna i mitt

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Oktoberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

Sonia Övén, Norrköping
Eric Walleberg, Visby
Jan Thestrup, Listerby.

Vinnarna av en trisslott:

Berno Landström, Ljungby
Björn Olsson, Bollnäs
Annika Lundgren, Luleå.

Bokvinnare

Vi vann varsin ex av "Drömmen om ett bättre liv":
Dan Johansson, Värnamo
Nina Risberg, Skutskär
Tomas Egneby, Enskede.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Det här är inte bara kvinnornas strid

Inom facket är det nästan tjänstefel att säga att man är nöjd med ett avtal. Men när det gäller det taxiavtal vi nu har skrivit under är jag faktiskt både stolt och nöjd.

Vi var en bra delegation som var mycket väl förberedd, och då blir det svårt för arbetsgivaren att blankt säga nej till våra krav. Tvärtom har vi haft en bra och konstruktiv förhandling som bland annat mynnat ut i att:

→ Vi har öppnat dörren för fasta löner inom taxinäringen genom att de chaufförer som enbart kör samhällsbetalda tjänster, som exempelvis färdtjänst och skolskjuts, nu kommer att få fast lön.

→ De som omfattas av garantilön nu kommer att få se antalet arbetade timmar på lönespecifikationen vilket gör det lätt att räkna ut (exempelvis med hjälp av räknesnuran på transport.se) om man fått rätt lön utbetald.

→ Vi har fått igenom ett enhetligt nationellt regelverk för frånvarorapportering vid till exempel sjukdom eller vård av barn.

#INTEFÖRHANDLINGSBART heter det upprop där kvinnor inom fackföreningsrörelsen berättar om sexuella trakasserier, kränkningar och övergrepp. Det är upprörande läsning om ett oacceptabelt beteende i den rörelse där jag själv är aktiv. Det här är inte kvinnornas strid att ta själva. Män har i allra högsta grad också ett ansvar. Jag tänker ta mitt genom att gå till botten med frågan inom Transport.

ATT LÄSA VITNESMÅLEN från alla dessa kvinnor i fackföreningsrörelsen som, mitt i sin gärning för bättre villkor på svensk arbetsmarknad, blivit kränkta för att de är just kvinnor är skakande. En del av de kvinnor som skrivit under #inteförhandlingsbart finns inom Transportarbetareförbundet och även om jag naturligtvis förstår att vi inte är en isolerad ö, så gör det extra ont att se. Det går emot allt det vi som förbund står och verkar för och det är naturligtvis fullkomligt oacceptabelt.

”

En del av de kvinnor som skrivit under #inteförhandlingsbart finns inom Transportarbetareförbundet och även om jag naturligtvis förstår att vi inte är en isolerad ö, så gör det extra ont att se.

För oss som förbund och mig som ordförande blir det nu oerhört viktigt att ta reda på hur problemet ser ut inom just vårt förbund. Därför har jag initierat en undersökning bland anställda och förtroendevalda inom Transport där vi hoppas få svar på den frågan.

Undersökningen kommer sedan att ligga till grund för hur vi ska arbeta vidare med den här frågan. Detta borde vi ha gjort tidigare. Men vi gör det nu.

SEX KVINNOR PÅ ledande positioner inom LO skrev häromdagen en debattartikel om nolltolerans mot sexuella trakasserier. Jag håller naturligtvis med och jag vill understryka att även om vittnesmålen kommer från kvinnor, så ska inte striden vara kvinnornas.

Hade de frågat mig hade jag gärna skrivit under debattartikeln jag också.

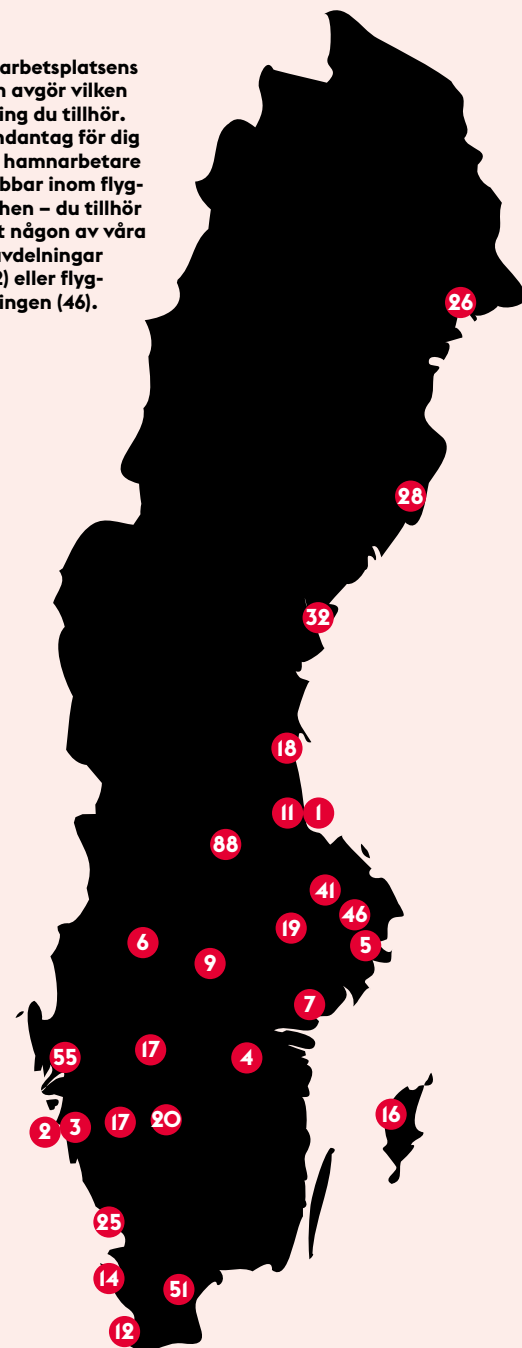


Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



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

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 12 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till representantskaps-sammanträde Måndagen den 11 december kallas samtliga representantskapsledamöter till sammanträde kl 18.00, med fika från 17.30. Vi kommer att vara på Hotell Kusten på Kustgatan 10. På dagordningen bland annat val till föreningar och företag.

SENIORMÖTE

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 5 december kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

Avtalspunkten Vi ska börja planera Avtalspunkter där du får lära dig att läsa just ditt eget avtal. Det behövs inga förkunskaper och alla medlemmar är välkomna!

Datum för dessa kurser kommer sättas snart och de presenteras i nyhetsbrevet som går ut till era förtroendevalda på arbetsplatsen.

Saknar ni nyhetsbrevet på er arbetsplats? Kontakta avdelningen på tel OIO-4803009 eller mejl transport.9@transport.se.

Vi vill även tacka

alla förtroendevalda för ett bra jobb under året. Ni gör verkligen skillnad, både på arbetsplatsen och på uppsökeri! Bra jobbat och fortsatt så!



AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Start-/Avtalspunkten finns det platser kvar på den 9 december. Sista anmälningsdag är den 7 december kl 17.00. Anmäl dig till magnus.dawest@transport.se eller OIO-4803246.

Vi finns även här: www.transport.se/avdelningar/nordupplandgastrikland/.

Vill du ha ett presentkort värt 200 kronor? Gå in på www.transport.se/blimedlem/ och värva en kollega, så får du ett rikspresentkort.

Julhälsning Vi på avdelning 11 önskar alla medlemmar god jul och gott nytt år!



AVDELNING 12 MALMÖ

Kallelse till klubbmöte i Securitasklubben: Alla medlemmar som arbetar på Securitas är välkomna på klubbmöte måndagen den 18 december kl 16.00. Plats: Securitashuset på Agnesfridsvägen 113 A i Malmö. Lokal: "Väktaren". Välkomna!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vet vi var du arbetar och vilken lön du har? Uppgifterna ändras inte per automatik när du byter arbetsgivare eller får ändrad inkomst. Det är väldigt viktigt, i första hand för dig som medlem och anställd på ett företag inom något av våra avtalsområden, att vi har fått rätt uppgift om var du är anställd. Det behöver vi veta för att



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan.

Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar!

Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.

Tillsammans arbetar vi för ett större och starkare Transportarbetareförbund!



kunna försäkra oss om att din arbetsgivare har kollektivavtal, och att du har det skydd som kollektivavtalet ger dig som anställd på företaget. Dessutom är det din skyldighet enligt våra stadgar § 9.

Mejla uppgiften till transport.14@transport.se eller ring Jessica på tel OIO-4803014.

Tack för i år! Avdelningsstyrelsen och alla anställda på avdelning 14 önskar eder alla en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 16 GOTLAND

Budgetmöte Torsdagen den 7 december kl 18.00 håller avdelningen sitt årliga budgetmöte på Arbetarrörelsens hus. Vi kommer att besluta om verksamhet och budget för 2018. Alla medlemmar är välkomna.

Vi kommer att servera en liten jultallrik, så det är bra om du anmäler att du tänker komma. Mejla din anmälan till transport.16@transport.se eller ring OIO-4803016.

Julhälsning Vi på avdelningen vill önska alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år.



AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Södra Älvsborg hälsar alla sina medlemmar välkomna till årsmöte tisdagen den 16 januari 2018 kl 18.00 i Arbetar-

rörelsens hus, Borås! Fika serveras från kl 17.30.

På dagordningen bland annat val av representantskapsledamöter och sektionsstyrelse.

Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen genom Christer Gustavsson, sektionsordförande.

Årets första Startpunkter 2018 hålls i februari. Startpunkten är en utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar.

Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna. Den här utbildningen borde alla delta i!

► Tisdagen den 6 februari kl 8.00–16.00 på Transport i Borås.

► Torsdagen den 8 februari kl 8.00–16.00 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisations Ulf Stigsson på mejl ulf.stigsson@transport.se eller tel OIO-4803641.

Avdelningsstyrelsen

önskar alla medlemmar, förtroendevalda och personal en god jul och ett gott nytt år!
...genom Ulf Stigsson, avdelningsordförande



AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss på OIO-4803018.

Startpunkten hålls måndagen den 4 december kl 16.00–20.00 på Transports kontor, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

Avtalspunkt steg 1 hålls fredagen den 8 december kl 12.30–16.30 på Transports kontor, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

LUCIAFIKA

Onsdagen den 13 december bjuder vi våra medlemmar på luciafika på följande platser:

► **Ljusdal:** Kl 9–15 på ABF i Ljusdal, Södra Järnvägsgatan 42 A.

► **Hudiksvall:** kl 9–15 på Transports kontor, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

► **Söderhamn:** Kl 9–15 på Transports kontor, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

Välkomna!



AVDELNING 9 ÖREBRO

Julhälsning Vi från avdelning 9 önskar er alla en god jul och ett riktigt gott nytt år! Nästa år kommer vi ha en hel del på gång med utbildningar och annat roligt.

Missa inte att vi har en ungdomsansvarig som vill träffa er som är under 30 år.

Öppettider under jul och nyår Vi kommer ha begränsade öppettider under jul och nyår, så slå en signal till OIO-4803009 och kolla om vi är på plats.

Avdelningsstyrelsemöte Nästa möte är den 7 februari. Plats: Avdelningen, Elementvägen 5.



AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Avdelningsstyrelsen har haft planerings- och budgetsammanträden, och ska vid sammanträdet den 2 december informera representantskapet om den beslutade budgeten för 2018.

Styrelsen beslutade också, med stöd i kongressbeslut tidigare i år, att förändra avdelningsstyrelsens sammansättning vad gäller ersättare till styrelsen. Sektionerna kommer att få information om detta inför sektionsårsmötena, då nomineringar till avdelningsuppdrag ska ske.

Avdelningen har även uppvaktat de medlemmar som har varit med i 30 respektive 50 år(!), samt en medlem för 20 års sammanhängande fackligt arbete.

Kalendarium

- 2 december: Representantskapet sammanträder, start kl 9.30.
- 3 december: Startpunkten, start kl 16.00.
- 4 december 2: Pensionärsklubben på julbordsskryssning.
- 8 december: Vu sammanträder, förmiddag.
- 13 december: Lucia. Var varsam med levande ljus!
- 24 december: God Jul!
- 31 december: Gott slut, och gott nytt år!

Fackligt förtroendevalda

Avdelningsstyrelsen har stadfäst arbetsplatsklubb och val av ledamöter i klubben vid VD AB:

- Ordförande: Andreas Kedborn.
- Sekreterare och försäkringsinformatör: Joel Frykelius.
- Ledamöter: Adam Carlehed, Andreas Frenning, Lennart Sörell, Patrik Östberg, Maud Larsson.
- Ersättare: Kjell Söderberg, Tore Silmu, Allen Gardner och Gunnar Hultberg.

Styrelsen har även stadfäst val av huvudskyddsombud vid Vafab Miljö Kommunalförbund:

- Fredrik Lahti.

Styrelsen har vidare stadfäst val av interimsstyrelse vid arbetsplatsklubb Nokas i Västerås:

- Ordförande: Martin Landin.
- Sekreterare: Krister Svartström.

➤ Ledamöter: Natacha Westermarck, Melek Özer, Roubar Mala och Patric Larsson.

- Ersättare: Niklas Strand och Kimberley Westermarck.

Pensionärsklubbens styrelse sammanträder tisdagen den 16 januari kl 10.00 2018, i avdelningens lokaler på Ängsgårdsgatan i Västerås.

Julhälsning

Avdelning 19 önskar er alla en god jul och ett riktigt gott nytt år!



AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Det går fort när man har kul!

2017 är snart slut och ett nytt år drar i gång. Vi från avdelning 20 vill tacka för året som gått och ser med stort intresse fram emot 2018. Alla våra medlemmar tillönskas en god jul och ett gott nytt år!

Lenny Ödegården,
avdelningsordförande.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Har du rätt lön? Kontakta din avdelning om det är så att din lön inte stämmer, eller om du har andra frågor kring lön och arbetsrätt.

Har ni skyddsombud på jobbet? Saknar ni skyddsombud på din arbetsplats kan avdelningen hjälpa er att utse ett. Kontakta avdelningskontoret för mer information om hur.

Fackliga utbildningar Vill du gå en facklig utbildning, för att få veta mer om vad du får i ditt medlemskap och vad förbundet arbetar med? Kontakta avdelningskontoret, via mejl transport.26@transport.se eller tel OIO-4803026, för att kun-

na anmäla dig till olika kurser.

Representantskapet Måndagen den 11 december har repskapet möte. Det är avdelningens högsta beslutande organ och är öppet för medlemmar att närvara på. Vill du sitta med på mötet? Hör av dig till avdelningen för att få en plats. Välkommen!

Avslutningsvis vill avdelningen tacka alla medlemmar som varit delaktiga i olika uppdrag och event under året och önska er alla en riktigt god jul och ett gott slut på 2017. Tänk på att vintern är här som vanligt, så ta det försiktigt ute i trafiken.



AVDELNING 28 I NORR

2017 närmar sig sitt slut och vi från avdelning 28 vill passa på att tacka alla fantastiska medlemmar för det gångna året.

Vi vill även passa på att bjuda in er till årets sista frukostträff på avdelningskontoret, måndagen den 8 december kl 7.30-9.30.

God jul och god fortsättning!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Tisdagen den 5 december vill vi gärna att du besöker oss mellan kl 15 och 18 på Hotell Hammar-



Har du flyttat eller bytt jobb?



Glöm inte att uppdatera dina uppgifter i vårt medlemsregister när du till exempel byter arbetsgivare, får ny lön, flyttar eller byter telefonnummer!

Lättast gör du det genom att logga in på Transports hemsida, www.transport.se, och fylla i de nya uppgifterna där. Du kan också ringa **Transport på direkten, OIO-480 0000**. Där får du personlig hjälp av vår kunniga personal, från kl 8.00 till 18.00 alla vardagar förutom fredagar. Då är telefontiderna 8.00-16.40. Och dag före röd dag är öppettiderna 8.00-12.00.

strand. Där besvarar vi dina frågor gällande medlemsförsäkringar och kollektivavtal.

Välkomna på vår introduktionsdag Startpunkten den 6 december kl 18.00 på Café Uh i Örnsköldsvik. Anmälan görs till Viktor på mejl viktortransport32@gmail.com, eller ring/sms:a O70-3139399.

Representantskapsmöte

Välkomna på möte i representantskapet söndagen den 10 december. Tid och plats kommer i kallelsen som går ut till våra repombud.

Medlem värvar medlem Gå in på transport.se/blimedlem/ och värva en kollega så får du ett presentkort!

Har vi rätt uppgifter? Har du bytt arbetsgivare, telefonnummer, adress eller fått en annan inkomst? Ta kontakt med oss och uppdatera dina uppgifter.

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



AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Hösten rullar på och så även Transports flygavdelning! Vi vill fortsätta jobba nära er på era arbetsplatser. Hör gärna av, er så vi tillsammans kan stärka den fackliga strukturen och försöka påverka just er arbetssituation till det bättre.

Vi stärker även gärna er kunskap om facket genom att komma ut och hålla en introduktionsutbildning (Startpunkten) på plats hos er.

Hör av er till avdelningen så försöker vi boka upp en tid! Kika in på vår hemsida för kontaktuppgifter: www.transport.se/avdelningar/flyg/

Johan Eriksson,
Transport 46:an

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Så har ännu ett år snart passerat! Jag har alltid fått höra att åren går fortare ju äldre man blir, och jag kan nog inte annat än att hålla med.

Det här året har varit tuft för många – så även för avdelning 51. Men det har även varit ett år när vi har lärt oss vilka som

är våra kamrater och vilka som backar upp oss när vindarna viner. Kongressen i juni visade sig inte från sin bästa sida, men kongressdelegationen från vår avdelning var fantastisk! Med raka ryggar, god kamratskap och många skratt känns det som att vi är en vinnande avdelning, oavsett vad som händer runt omkring oss. Så vi ser med fram emot vad 2018 har att erbjuda!

Vi jobbar framåt med vårt SOA-projekt (systematiskt organiseringsarbete). Både ombudsmän, sektionsstyrelser och fackligt förtroendevalda har visat hur viktigt det är att vi organiserar oss på arbetsplatserna runt om i avdelningen. Vill ni veta mer är ni välkomna att bevista ett av våra medlemsmöten ute i sektionerna. Titta på vår hemsida (www.transport.se/avd51) när nästa möte i din sektion är, ta tag i en kollega och kom. Vi vill gärna träffa dig också. Är du osäker på vilken sektion du tillhör är du välkommen att ringa avdelningskontoret på OIO-4803051, så kan jag hjälpa dig.

Tack alla som har ställt upp under 2017, jag hoppas på att få se ännu fler 2018. Tillsammans är vi starka!

Cecilia Gunnvall,
verksamhetsassistent
och avdelningssekreterare



Nytt från sektionerna

➤ Sektion 1: Lördagen den 9 december anordnar sektionen en Startpunkt i Kristianstad. Är du medlem men inte har gått utbildningen rekommenderar vi dig att göra det. Vi pratar bland annat om dina rättigheter och skyldigheter på arbetsplatsen, vad facket egentligen är och vad vi jobbar med.

Utbildningen börjar kl 9.30 och äger rum på avdelningskontoret, Bryggerigatan 7 i Kristianstad. Anmäl dig genom att ringa avdelningen på tel OIO-4803051, eller till sektionens ordförande Helena Blomstrand på tel O730-352839. Senast den 4 december.

Önskar ni få besök på er arbetsplats av sektionen är ni hjärtligt välkomna att höra av er till Helena på samma telefonnummer som ovan.

Helena Blomstrand,
sektionsordförande

Sugen på stugsemester i fjällen?

AVDELNING I 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 OIO-4803108. 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. Anmäl ditt intresse för nästa säsong redan nu på OIO-4803006 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**, Sälén. För mer info, besök vår hemsida, transport.se/avd88. Intresse anmäler du på OIO-4803088.



► Sektion 4: Sektionen kommer bedriva uppsökeri inom åkeri och tidningsdistribution under december och januari.

*Stefan Liljehorn,
vice sektionsordförande*

Vi på avdelningskontoret och våra sektionsstyrelser vill även passa på att önska er alla en god jul och ett gott nytt år!



AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Medlemsmöten i sektionerna Nu är det snart dags för årsmöten!

► Tidningsbudssektionen: Den 23 januari kl 17.

► Bevakningssektionen: Den 24 januari kl 15.

► Åkeri-, miljö-, bensin-, gummi- och taxi/buss-sektionerna: Den 27 januari kl 10.

På dagordningen i samtliga sektioner: Val till sektionsuppdrag och nomineringar till avdelningsuppdrag (ordförande och två ledamöter).

Alla möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla, och vi bjuder på fika. Alla medlemmar är välkomna!

Nästa representantskapsmöte är den 2 december på Gullmarstrand i Fiskebäckskil. Årsmötet 2018 hålls den 24 mars, plats meddelas senare. Kallelse går ut till valda ledamöter, övriga intresserade anmäler sig till avdelningen.

Startpunkten: Facklig grundutbildning (även för icke medlemmar) som hålls den 6 februari kl 17-21 och den 10 mars kl 10-14.

Avtalspunkten: Grundutbildning på 4-8 timmar i ditt kollektivavtal. Hör av dig om du är intresserad (endast medlemmar).

Har du frågor om studier? Kontakta då Alexander Hutter på OIO-4803622.

AVDELNING 88 DALARNA

Arbetsplatsklubbarna har årsmöten mellan vecka 51 och vecka 2. Kolla hemsidan för plats och tid.

Studier Hör av dig till studieorganisationen Victoria Eriksson, om du vill gå en facklig utbildning. Ring OIO-4803635 eller maila, victoria.eriksson@transport.se

Arbetsplatsträff Vill du att vi ska komma ut till din arbetsplats och hälsa på? Kontakta vår ordförande Kent Christensen på OIO-4803634 eller kent.christensen@transport.se.

Ett gott slut och ett gott nytt år önskar vi alla våra medlemmar!



Jan Lendin, Lennart Sköld, Alexander Hutter, ordförande Glenn Johansson, Lotta Wendel Lendin, som är central studiesekreterare i förbundet, och Anders Dristig.

FOTO: LENA BLOMQUIST

Månadens avdelning

Lägg kongressen här hos oss!

Mest rör det sig inom taxi och bevakning. Avdelning 55 i Uddevalla jobbar också gärna tvärfackligt med de andra LO-förbunden.

Färdtjänsten och Västtrafiks senaste upphandlingar sprider oro både på kontoret och bland taxiförarna.

– Flera av de företag som har haft trafiken tidigare kallar till förhandlingar, säger ombudsman Lennart Sköld.

Bevakning är en annan bransch som kräver lite extra insatser i år. När Migrationsverket drog ner på verksamheten så Securitas upp närmare 30 anställda.

Efter ett skyddsstopp i september, då väktare hade utsatts för stenkastning och fått se sin bil sättas i band, har ett samarbete inom bevakning kommit i gång. Anders Dristig är regionalt skyddsombud:

– Jag startade en larmgrupp, berättar han. I den möts de olika företagen och skyddsombuden kring arbetsmiljö och risker.

SAMARBETE ÄR DET som gäller också med de andra LO-facken i området.

– Det började som en be-

manningsgrupp eftersom alla förbund har medlemmar som går på bemanningsavtalet, berättar Lennart Sköld. Men det har blivit ett bredare tvärfackligt samarbete. I somras träffade vi Arbetsförmedlingens regiondirektör.

Och med E6:an som skär genom området är oschyst konkurrens inom åkeri en diskussion som aldrig stannar av bland medlemmarna.

– Vi har inget emot chaufförerna från andra länder, men de ska ha samma villkor, säger ombudsman Jan Lendin. Där försöker vi informera om hur Transport jobbar centralt.

Inom miljö är årets händelse att ett företag blev av med sophämtningen efter att ha misskött sig. Facket krävde skadestånd för uteblivna förhandlingar och fick till slut sina 50 000 kronor. Plus att det gamla mer stabila företaget fick tillbaka uppdraget.

Mångsysslaren Alex-

ander Hutter laddar för många samtal om försäkringar framöver. LO finansierar ett projekt som går ut på att han ringer medlemmar, informerar om försäkringsskyddet och fiskar upp dem som kan ha ersättning att kräva.

– Det är positivt! säger han, som är lika glad när han ringer runt och värvar nya medlemmar.

EN NYHET UNDER senhösten är att Lennart Sköld blir Transports centrala ombudsman för taxi, taxitelefonister och hyrverksförare. Men på plats i Uddevalla

och kvar också som lokalombudsman.

För övrigt hoppas avdelning 55 att få arrangera Transports kongress 2022 i Uddevalla. En ansökan är redan formulerad och skickad till förbundet.

Lena Blomquist

FAKTA OM AVDELNING 55

Område: Bohuslän och Dalsland.

Avdelningsexpedition: Uddevalla.

Antal medlemmar: Cirka 1300.

Sektioner: Fem yrkessektioner.

Aktiva klubbar: Ett par vilande och en i vardande.



1928 års avdelningsstyrelse i 55:ans minnesskåp.



Niclas Angrell
i skapartagen.

FOTO: LENA BLUMQUIST

Månadens medlem

Niclas skärmar av sig och släpper loss skaparglädjen

Ett sätt att koppla bort tankarna. Och samtidigt skapa efter eget huvud. För chauffören Niclas Angrell har svetsen och hästskorna blivit bästa terapin.

– När jag drar ner skärmen framför ansiktet fokuserar jag bara på smidet, säger han. Niclas Angrell har haft några tuffa år. Tre syskon har gått bort i cancer och ett har drogat sig till döds.

Till en syster smidde han kyrkogårdens vackraste utsmyckning. Ett dubbelhjärta av hästskor som står i minneslundan.

– Hjärtan är så kärleksfulla.

Ett hjärta ingår också i det konstverk han än så länge känner sig allra mest nöjd med. Grannarna fick det i bröllopspresent: en skulptur med deras initialer och så hästkohjärtat med en gyllene pil av armeringsjärn.

DET BÖRJADE MED en gammal pinnsvets från 1960-talet. Niclas Angrell fick den av en kollega för drygt fem år sedan.

– Jag började laborera lite och såg att andra gjorde saker av hästskor. Jag testade det också, men hittade på mina egna grejer.

Varje konstverk är sedan dess unikt. Serieproduktion är inget för Niclas Angrell. Hans fantasi är så gott som utan gränser. Men allteftersom han blivit skickligare vid svetsen har vänner och andra kommit med önsknings.

I somras, när han hade sålt ett par verk,



Ställ för vinbox
och två glas.

blev det en ny svets. Den plockar han fram till arbetsbänken bakom gårdens ridhus när det är läge att skapa. Just nu ska det bli ett ställ för vinboxen, med inbyggd hållare för två glas.

– Den har jag hittat på, tror inte att det finns någon liknande. Jag har gjort lite olika varianter och sålt ett par tre stycken.

INNE I LÄGENHETEN ovanpå stallet finns dock ingen vinhållare, eftersom han själv aldrig druckit. Där får ögonen vila på rejäla bordsunderrederna, väggprydnader, ljusstakar och nyttoprylar i snyggt, svart smide. Eller så glider blicken ut över hästhagen, ner mot havet och Orust som ligger på andra sidan sundet.

En gång i livet har Niclas Angrell ridit. Det räckte. Däremot har det alltid funnits hästar i hans närhet, och han är inte rädd att hjälpa till med dem. Numera är ju deras begagnade skor också materialet i de flesta av hans smideskonstverk.

– Jag putsar av rosten och petar bort all gammal hästskit. Det är det jobbigaste.

Lena Blomquist

NICLAS ANGRELL

Ålder: 48.

Familj: Frun Ylva och två vuxna döttrar. Blandrastiken Fanta.

Jobb: Chaufför och administratör på Stålfraakt i Göteborg.

Bor: I lägenhet ovanpå stallet på Strand-Lyckås gård, i Ljungs-kile.

Facebook: Visar sin hästskokonst på egna sidan Hästsko-smide.



FOTO: LENA BLUMQUIST

Serieproduktion är ingenting för Niclas Angrell. Varje konstverk är unikt.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 59 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredag. Dag före helgdag stänger växel 12.00.

Under maj är växel 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 stuveri-avdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

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

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

”Lägg den fackliga splittringen bakom er”

Den 10 december öppnar världens största automatiserade hamnanläggning, Yangshangs djuphavshamn i Shanghai.

Förlösa kranar och automatiska godsflöden innebär inte att personalbehovet blir noll. Inledningsvis räknar man med en produktivitetsökning på 30 procent. Men det inbegriper att arbete skiftas mot ökade investeringskostnader.

I Rotterdam, där man kommit längst med automatiserad hamndrift i Europa, har man räknat med att personalbehovet minskar med en femtedel fram till 2020, från 3 700 hamnarbetare till 2 900. Samtidigt planerar hamnen att öka godsvolymen med fem till tio procent om året. Utvecklingen av artificiell intelligens antas dock forcera rationaliseringen.

Den tekniska utvecklingen driver fram en strukturomvandling av världens hamnar. Östasiatiska anläggningar – Shanghai, Singapore, Qingdao – ligger i frontlinjen, men det kommer hit också.

HUR SKA DET mötas fackligt?

Hamnarna är strategiska punkter i den globala ekonomin. Det har givit styrkepositioner i det fackliga arbetet. Ofta har det lönat sig att var militant. Men här står världens stuveriarbetare inför en dramatisk omställning.

Man kan jämföra med grafikerna inom dagspress. De hade en styrkeposition med klockan som avgörande faktor. Produkten skulle vara klar varje morgon. Störningar slog hårt mot arbetsgivarna.

Grafikerna hade länge ett av de starkaste facken. De senaste decenniernas teknikskifte och outsourcing slog undan grunden för det.

UTVECKLINGEN ÄR DOCK inte förutbestämd. Det är inte givet att det bästa sättet att införa ny teknik är att göra sig av med den erfarenhetsbaserade kunskap om gods och logistik, som finns hos hamnarbetarna, och enbart anställa nykläckta IT-tekniker.

Automation består av utförande verktyg och en digital input/output-process. Med artificiell intelligens kan maskinen lära sig att bearbeta inputdata för att styra



Risken är att arbetsgivarsidan ser automatiseringen som en väg att komma undan en svårhanterlig facklig situation. Kanske främst i Göteborg, skriver Anders Nilsson.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

”I ljuset av den nära framtidens automation av stuveriverksamheten är det hög tid att i medlemsintresset lägga halvseklet av facklig splittring i hamnarna bakom sig.”



ANDERS NILSSON

redaktör på tankesmedjan Tankeverksamheten inom arbetarrörelsen i Göteborg, tidigare LO-ombudsman.

processen. Men det är en allmän regel för automation att inputsidan alltid släpar efter utfördelen. Hur intelligent maskinen än blir är den beroende av vilken information den får.

Processindustrin är ett exempel på att yrkesarbetare har hängt med i teknikskiften. Den erfarenhetsmässiga kunskapen är ett komplement till den digitalt styrda tekniken. Yrkesarbetare och tekniker arbetar sida vid sida med goda löner och anställningsvillkor.

Det kräver fackliga strategier för överenskommelser med arbetsgivaren om medlemmarnas fortbildning samt om omställnings- och trygghetsavtal i strukturomvandlingen. Stuverifacket i Rotterdam har sedan något år tillbaka ett sådant avtal.

MED DEN FACKLIGA splittringen i Sverige som är en rest från en allt mer svunnen styrkeposition, där militans lönade sig och underbläste konflikter på arbetsidan, är det svårt att se att det skulle finnas förutsättningar för det hos oss.

Risken är överhängande att arbetsgivarsidan ser automatiseringen som en väg att komma undan en svårhanterlig facklig situation. Det

gäller kanske främst i landets enda egentliga storhamn i Göteborg, som tappat stora volymer.

EN FRAMKOMLIG VÄG kan vara att Transport och Hamnarbetsförbundet med stöd av sakkunskap inleder ett gemensamt utredningsarbete om den strukturomvandling som hamnarna står inför, och hur en facklig strategi för gynnsammast möjliga utfall för medlemmarna skulle kunna se ut.

Med en sådan gemensam kunskapsgrund skulle det kanske vara lättare att hitta vägar för en facklig samordning också i representationen gentemot arbetsgivarna.

I ljuset av den nära framtidens automation av stuveriverksamheten är det hög tid att i medlemsintresset lägga halvseklet av facklig splittring i hamnarna bakom sig.

Delta i debatten!

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

Från baksätet

Många män har en resa att göra



Metoo-upproppet har skakat om Sverige och det är nog få som är oberörda av alla vittnesmål. Jag gissar att många män rannsakar sig själva i det tysta. Vad har jag gjort som gått över gränsen?

MIN EGEN SKOLGÅNG på högstadiet var i en tuff miljö med mycket mobbning. I det ingick att grabbarna retade tjejerna och tjejerna retade grabbarna.

Jag minns att de kaxigaste killarna fingerfärdigt, genom polotröjan, knäppte upp BH-bandet på 16-åriga kvinnliga kamrater i bänken framför. Tjejerna blev skitförbannade och kontrade med att vid lämpligt tillfälle rycka ner löst sittande gympabralor på killarna.

Jag tror inte att vi grabbar då uppfattade det som sexuella trakasserier, utan bus eller möjligen ren och skär mobbning. När övergår taskigt bus i sexuella trakasserier? På högstadiet var vi trots allt halvvägs in i vuxenvärlden...

NÄR JAG GJORDE lumpen som 20-åring ingick i det i veckorutinen att turas om att gå upp på "Markan" och köpa de två herrtidningar som såldes i kiosken.

En kväll satt en kille uppflugen i ett hörn av sängen med Fib Aktuellt uppslagen framför sig. Ingen höjde på ögonbrynen. Inte förrän en lumparkompis ryckte undan tidningen och det visade sig att han dold bakom den satt med den militära instruktionsboken, Soldat i fält. Han tittade inte på nakenbilder, utan pluggade på inför en kommande skrivning.

Killen i sängen rodnade. Vi fanns i en värld där det var okej att kolla på kvinnoförnedrande utveckningsbilder, men inte

att plugga in militära gradbeteckningar.

Det sägs att pengar, makt och inflytande är faktorer hos män som attraherar kvinnor. Förklaringen skulle i så fall vara evolutionär. Framgångsrika män antas ha större möjlighet att sörja för familjens överlevnad.

I DE VITTNESMÅL som kommit fram, hittills, i Metoo är det ofta män med maktpositioner och hög status som pekas ut som förövare, om än inte med namn.

Är det så att dessa alfa-hannar grovt övertolkar sin attraktionskraft? Jag hoppas i så fall – ja, det är kanske bara en förhoppning – att vanliga män med vanliga arbetarjobb, vanliga löner och vanliga positioner i samhället i mindre utsträckning utsätter kvinnor för det som nu kommer fram i berättelserna.

Hur som helst. Det är drygt 40 år sedan jag gjorde lumpen och mycket har förändrats. Metoo kommer garanterat att skynda på den utvecklingen. Och vi är många män som har en resa att göra. En del har varit med på tåget ett tag. För andra är det hög tid att hoppa på.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Jag tror inte att vi grabbar då uppfattade det som sexuella trakasserier, utan bus eller möjligen ren och skär mobbning.



Hallå där!

SOFIE REHNSTRÖM

... LO-jurist som skrivit ett kritiskt svar till ett lagförslag om företagshemligheter.

Vad handlar lagen om?

– Vi har haft en lag om företagshemligheter i drygt 30 år, nu kommer ett EU-direktiv som gör att hela lagen måste skrivas om. Vi är inte kritiska till själva implementeringen, men vi tycker att det nya lagförslaget är för hårt.

På vilket sätt blir lagen för hård?

– Det finns många olika små bitar som tillsammans gör en väldigt tuff lagstiftning. Dels utvidgas definitionen om vad som är företagshemligheter. Men framför allt tycker vi att den rent straffrättsliga delen med fängelsestraff är helt onödigt. EU ställer inget krav på det, utan det kommer helt från departementet. Det finns vissa risker för anställda, inte nog med att man kan hamna i fängelse, man kan få skadeståndsanspråk som är fruktansvärda.

Kan lagen påverka transportarbetare?

– Jag har svårt att tro det, vanligtvis har LO-kollektivet inte tillgång till den typen av hemlig information. Men man vet aldrig hur en lag slår innan den tillämpas. I vissa lägen påstår företag att allt är företagshemligheter, även om det inte är det. Företagen kan försöka hävda att kompetens är företagshemligheter vilket det inte är. Men det kan vara bra att ha viss försiktighet om man är osäker.

Hur påverkas arbetstagares relation till facket om lagen går igenom?

– Om man har tillgång till företagshemligheter ska man ta det säkra före det osäkra när man diskuterar det. Kanske bara konsultera en person, har man pratat med flera kan man råka i klistret.

JOHN ANTONSSON

Toppen & botten

↑ **Att Leif Östling** lämnar posten som ordförande i Svenskt Näringsliv. Det gör han efter avslöjandet om skatteplanering och ett synnerligen korkat försvarstal.

↓ **#Metoo.** Nya avslöjanden dag efter dag. Ja, vad fan säger man? Hur var det nu? Vi män är inte djur...