

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 1 januari 2019

Flyttfirma utan tillstånd
lockar migrantarbetare

6 frågor

**Hysteriskt tidsmätande
stressar de anställda**

Hotfulla färdtjänstkunder
fara för chaufförerna

Fritt, otryggt och farligt



Matbudet Santiago Bautista
kämpar för säkrare jobb

Bevakning Hot och våld drabbar väktare och ordningsvakter **Podtaxi** Grön utmanare
i miniatyrformat **Färdtjänst** Ökänd taxiföretagare dömd till näringsförbud

Innehåll Nr 1

Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

Visste du att du som värvar en arbetskamrat får 200 kronor i Superpresentkort? Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin ansökan.

Läs mer på www.transport.se/varva



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

Omslagsfoto:
John Antonsson

ANNONSER

Stockholm AdSales
Media AB, Emil Persson
08-580 80 413
emil@adsales.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 31 januari–1 februari.

PRENUMERATION

200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla [info@transport-
arbetaren.se](mailto:info@transport-arbetaren.se).

REDAKTION

E-post:
[fornamn.efternamn@
transportarbetaren.se](mailto: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

SVERIGES
TIDSKRIFTER



18

4 VÄLKOMMEN

Lena Blomquist om plattformsekonomi, vare sig du vill eller inte.

6 GRANSKNING ARBETS-

KRAFTSINYVANDRING
Flyttfirman som tar in utomeuropeiska arbetare har inga flyttbilar.

10 AKTUELLT

Åtta sidor om vad som har hänt sen sist.

16 PODTAXI

Eric Shabaj och Dennis



30

Blomqvist har värvat 65 fackmedlemmar bland förarna.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 6 FRÅGOR JONNA BORNEMARK
Filosofen om mätthysteri i arbetslivet.

20 MÖTET SANTIAGO BAUTISTA

Ett cyklande matbud som kämpar för säkrare jobb.



26

24 FEM TYCKER TILL
Önskelistorna inför 2019.

26 ÅRSKRÖNIKA Vad minns du av 2018?

30 KULTUR

Arbetarnas vardag lever kvar när hamnen blir bostäder.

32 JANUARIKRYSSSET

33 FRÅGA FACKET

34 KRÖNIKA TOMMY WREETH

Transports ordförande har ordet.

34 MEDLEMSSIDOR

37 MÅNADENS KLUBB

38 MÅNADENS MEDLEM

39 DEBATT

Klimatkampen Ulf Jarnefjord om fackets framtidsfråga nummer ett.

40 LEDARE JAN LINDKVIST
Chefredaktören skriver från baksätet.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Vi blickar framåt

Välkommen till ett nytt år med Transportarbetaren. Vi blickar både bakåt och framåt i detta nummer.

I EN LITE större nyårsenkät (på sidorna 24 och 25) får tungviktare inom Transports områden fundera kring 2019. När ingen vet hur Sverige kommer att styras har de tänkt ut temat för sitt första möte med den regering som så småningom utses.

Plattformsekonomi är en fråga som kommer att tas upp. Det handlar om konstruktioner där arbetarna ofta får jobba via bemanningsföretag, egenanställningsföretag eller med egen firma mot en uppdragsgivare. På många sätt befinner sig detta långt ifrån den svenska modellen med kollektivavtal, förhandlingar och försäkringar, kan man tycka.

Men i denna tidning får du möta både matbudet som blivit skyddsombud och jobbar för bättre arbetsmiljö – och fackklubben som framgångsrikt värvar medlemmar bland dem som kör moppetaxi i Stockholms innerstad.

Och vi kommer att ägna mer spaltutrymme åt plattformsekonomin framöver. För oavsett vad fackförbunden tycker om detta så finns modellen redan på den svenska arbetsmarknaden.

NYHETER LEVER LÄNGRE än förr. Och de utvecklas snabbare. Anledningen är förstas webben.

Du som redan har läst om flyttföretaget som varken orkar betala skatter eller äger några flyttbilar kan kanske bläddra förbi sidorna 6 till 9. Där återberättar vi den historia som har utvecklats på nätet under ett par veckor.

VEM SA FÖRRESTEN att transportarbetare inte kunde skriva? I dag tipsar vi om nya böcker signerade av lastbilschaufför, ett tidningsbud, ett före detta tidningsbud och en före detta hamnarbetare. Slå upp kultursidorna och se om du blir lockad.

Det kanske blir inspiration för dig som känner suget från tangentbordet. Ta vara på de lediga dagarna, om du har några.

lena tipsar
Linschips! Prova och du riskerar att bli fast i ett behagligt beroende.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Att Arbetsmiljöverket säger upp alla generella beslut om skyddande TMA-fordon vid bärgning och andra servicejobb, var inget populärt beslut:

"Som sagt, värdera människoliv är ett måste. Nära och kära vill ha hem sina bröder och systar efter jobbet, något annat finns inte. TMA är ett krav för att utföra jobbet – annars ingen bärgning.." Claes Björk

"Att ta bort TMA-bilarna är vansinne. Bärgare och servicefolk som jobbar på vägarna har ett av de farligaste jobben som finns." Jörgen Gustafsson

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1."Schenker agerar jävligt fult"

2.Krav på TMA-skydd rivs upp för hundratals bärgningsfirmor

3.Därför får inte aktiva sverigedemokrater vara med i Transport

Sagt på webben

Om TMA-beslutet:

"Vi vet ju att folk inte respekterar vare sig blåljus eller andra som jobbar på vägarna. Detta kommer tyvärr att sluta med fler dödsolyckor.." Magnus Nilsson

Insänt

Jag orkar snart inte mer!

Har jobbat skift i snart 14 år. Kört lastbil dag som natt. Känns som att jag aldrig är ledig. Hinner aldrig återhämta mig, kör- och vilotider utnyttjas till max av arbetsgivaren. Jag ser i syne när jag kör på natten, har inte tid att stanna, jag har svårt att gå rakt, axlarna värker, det enda jag hinner göra på min fritid är att äta och sova. Jag glömmer saker, orkar inte träffa familj och vänner.

Det var inte så här jag tänkte att livet som chaufför skulle se ut för 14 år sen när jag tog körkort. Och inget kan man göra heller eftersom företaget följer alla regler. Jag är på gränsen på att ge upp, ni får klara er själva. Tro fan ingen vill bli chaufför på dessa villkor.

Petter

Obligatorisk fackkurs!

Tycker att facken generellt gör ett bra jobb i Sverige, men man måste bli mycket bättre på att utbilda sina arbetare. En facklig kurs per år borde vara tvång inom alla yrken, precis som YKB är för oss chaufförer. Till exempel fem fackliga delkurser, en heldag per år.

KP

Läsarbilden



FOTO: CHRISTER KARLSSON

När sopgubben Christer Karlsson skulle göra rent skåpet på frontlastaren tittade en liten fripassagerare ut. Hen valde att självmant hoppa ut genom bakluckan och försvann på tippen i Örebro.

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



Flygtaxi – bokstavligt talat

RYSKA FÖRETAGET BARTINI förevisade i december en modell av sin flygande el-taxi i Moskva. Farkosten ska starta rakt uppåt som en helikopter för att sedan fortsätta färden som ett flygplan. Bolaget räknar med att den flygande taxin ska finnas på marknaden 2020, dock slutade demonstrationen lite snöpligt. Prototypen kraschade i en snödriva. Tidigare i år visade Vertical Aerospace ett liknande fordon i England, och flera andra tillverkare är på gång. Googlea EVTOL om du blir nyfiken.

FOTO: SERGEI ILNITSKY/TT

Flyttfirman bakom namnet Orkarinte.se gick i konkurs i februari 2018, kort efter att två så kallade målvakter klivit in i bolaget. Verksamheten har fortsatt, under samma namn. Fast med ett nytt bolag, Orkar Tjänster, i bakgrunden. Orkar Tjänster uppger att bolaget har anställda expressarbetare, men företaget betalar inte in arbetsgivaravgifter till Skatteverket.

Flyttfirma utan egen personal

I Stockholm har minst elva flyttföretag begärt att få anställa arbetskraft utanför EU. Ett bolag sticker ut. Orkarinte.se bedriver en omfattande verksamhet mitt i centrala stan, men betalar inga arbetsgivaravgifter. Flyttbilarna är skrivna på privatpersoner eller andra firmor.

Text och foto **JAN LINDKVIST**



Allting i företaget sköts korrekt. Har du andra uppgifter får du ringa Skatteverket eller polisen, säger Clay Onyango, som är ansvarig för driften.

Onsdag den 28 november. En vit skåpbil bromsar in och dubbelparkerar på Roslagsgatan i Stockholm. Två män hoppar ur hytten och ytterligare två kommer småspringande från ett hus intill.

Männen börjar snabbt plocka av tomma lastpallar och skräp från skåpbilen, som är stripad med det fyndiga namnet Orkarinte.se. När bilen är tömd går de in på flyttfirmans kontor som ligger i gatuplanet.

Under en timmes tid är det fyra olika flyttbilar med ett tiotal expressarbetare som stannar till utanför Orkarinte.se.

Tre av lastbilarna bär företagets logga, den fjärde är anonym. Inget av fordonen är skrivet på flyttfirman, utan på olika privatpersoner eller bolag. Ingen av bilarna är heller registrerad för yrkestrafik och varken flyttföretaget eller ägarna till fordonen har trafiktillstånd.

TILL FÖRRA NUMRET gjorde Transportarbetaren en kartläggning av företag som ansökt om att få ta in arbetskraft från länder utanför EU. Ett av dem var just Orkarinte.se. Fast bolaget hette då Normmalms Flytt och Städ. Flyttfirman begärde att få ta in expressarbetare från Kamerun. Till låg lön.

Det är flera saker som är anmärkningsvärda kring Orkarinte.se. Ansökan om

arbetskraft kom in till Migrationsverket i februari 2018, bara dagar innan Normmalms Flytt och Städ begärdes i konkurs – med närmare en halv miljon kronor i skatteskulder.

Kort före konkursen fick bolaget dessutom nya huvudmän. Två målvakter som tagit över rader av konkursbolag.

VARFÖR ANSÖKER MAN om utländsk arbetskraft i ett konkursmässigt bolag? Varför låter man två målvakter kliva in i styrelsen ett par dagar innan konkursansökan registreras, om verksamheten varit seriös? Och vem driver egentligen Orkarinte i dag?

En koll på hemsidan indikerar att firman nu har en omfattande verksamhet med flytt, städning, hämtning av grovsoopor, matleveranser och personaluthyrning.

Verksamheten bedrivs formellt genom företaget Orkar Tjänster AB.

Bolaget är skrivet på två unga medlemmar i familjen Onyango och startades i våras. När tidningen ställer frågor uppger en kvinna på Orkarintes kontor att Clay Onyango, pappan i familjen, är chef och ansvarig.

Det var Clay och hans hustru Elisabeth som drev föregångaren, Normmalms Flytt och Städ innan konkursen.

Om man får tio årsredovisningarna gick rörelsen knackigt. År 2016 omsatte flyttföretaget bara knappt 151 000 kronor. Sista året före konkursen, 2017, har över huvudtaget inte redovisats till myndigheterna.

EN PLING TILL konkursförvaltaren, advokat Svante Olofsson, ger inte mycket heller. Han har inte lyckats få kontakt med företrädarna för bolaget.

– Konkursen är långt ifrån avslutad. Jag har inte ens fått tag på bokföringen. Tingsrätten har försökt, men inte lyckats delge företrädarna en begäran om att avlägga ed.

– Jag har sökt de gamla ägarna också, men de fränsäger sig ansvar. De förnekar även allt samröre med det nya bolaget, Orkar Tjänster. Trots att deras egna barn står som företrädare i bolaget. Hur trovärdigt det är kan du ju själv bedöma, säger Olofsson.

En koll hos myndigheterna i november visar att Orkar Tjänster AB saknar F-skattsedel och inte är registrerat som arbetsgivare. Under senaste kvartalet har företaget inte betalat in en enda krona i löneskatt eller arbetsgivaravgifter.

Var finns personalen?

Jag utger mig för att vara kund, ringer upp Orkarinte och frågar hur många anställda flyttfirman har.

– Jag vet inte på rak arm, säger kvinnan som svarar. Men det är ganska många.

Är de anställda i Orkar Tjänster eller i andra bolag?

– Vi samarbetar med andra flyttfirmor, men vi har egna anställda i Orkar Tjänster också. Om du vill veta mer får du prata med Clay.

Clay Onyango har inga formella uppdrag i Orkar tjänster AB, men han beskrivs alltså som ”chef” för verksamheten.

Transportarbetaren ringer upp Clay och frågar om det stämmer att rörelsen drivs genom Orkar Tjänster AB, och hur många anställda som finns i företaget. Han säger:

– Varför frågar du? Alla skatter betalas

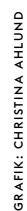
Elva flyttfirmor har ansökt om arbetstillstånd för migrantarbetare



Bakgrund

I förra numret granskade Transportarbetaren 500 ansökningar som kom från företag som ville anställa arbetskraft utanför EU. Elva av företagen var flyttfirmor i Stockholm. Sex av dem saknar kollektivavtal.

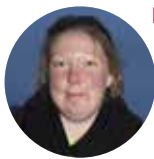
Orkar Tjänster är bolaget bakom sajten Orkarinte.se, som erbjuder flytt- och städtjänster. Orkarinte saknar kollektivavtal.



- När det gäller avsaknaden av trafik-tillstånd har vi vädat till myndigheterna att åtminstone göra stickkontroller. Lätta lastbilar med groteska överlass är ett jätteproblem. Här kommer man undan krav på färdskrivare och kör- och vilotidsregler. Den stora smällen får chaufförerna ta. Det är hemska böter när man har 200-300 procent i överlass.

5 tycker till

Vad ser du fram emot 2019?



Kristin Vallin, TMA-bilförare (skyddsbil), Hallstavik:

– Inget direkt, så där wow, det ska jag göra.... Jag ska spara pengar för att kunna köpa hus eller lägenhet ihop med min kille. Och så hoppas jag komma in i mitt nya jobb. Första dagen jag arbetade var det jävligt halt.



Linda Wilhelmsson, hamnarbetare, Gualöv:

– Det var en jättesvår fråga, det är mycket men jag vet inte vad jag ska prioritera... Självklart hoppas jag att jag, min dotter och de som står mig nära ska få vara friska och behålla hälsan. Det är grunden för att allt ska fungera.



Dick Mattsson, åkeri-chaufför, Skultorp:

– Att alliansen förlorar! De har ju försökt bluffa sig till makten. Jag hoppas det ska bli ett bra år, att man får må gott och ha hälsan. Och så hoppas jag att EU äntligen klubbar igenom att chaufförer inte ska få ta helgvila i hytten.



Helena Gullmarstam, taxiväxeltelefonist, Häverödal:

– Ett bra år, att jag får vara frisk och pigg, barnen också, hela familjen. Att man ska hinna med det man vill.



Bosse Andersson, tidningsbud och pensionär, Hallstavik:

– Har renovering hemma så jag ser fram emot ett nytt badrum. Det ska bli skönt att kunna gå på toaletten i lägenheten. Jag ser fram emot ett bättre liv, att fotografera mer och börja träna med vikter, på gym. Kanske en vinst på travet?

Klimattoppmötet i Polen

”Det viktigaste sköts upp”

Klimat. Världens länder ska öppet redovisa sina utsläpp av växthusgaser. Efter nattliga förhandlingar skrev de under en komplicerad överenskommelse om hur det ska gå till. Transports utsända på klimatkonferensen vill se fler och kraftigare åtgärder.

Text Lena Blomquist

– Men den mest kritiska frågan diskuterades inte alls, och det var heller inte meningen, säger Ulf Jarnefjord, Transports och transportfackens världsfederations observatör på FN:s klimatmöte i Katowice i Polen.

– Frågan om hur vi faktiskt ska minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser sköts på framtiden. Och det är bråttom, fortsätter han.

UNDER TVÅ VECKOR samlades 196 länder på klimatmötet i det polska kolbältet. Syftet var alltså att skapa ett regelverk för hur världens länder ska redovisa sina utsläpp av växthusgaser, utsläpp som ligger bakom den stadigt höjda medeltemperaturen på jordklotet. Att länderna ska minska utsläppen enades de om redan på klimatmötet i Paris 2015.

ENLIGT PARISAVTALET ska den globala uppvärmningen begränsas till klart under 2 grader, helst 1,5 grader, före år 2030. Ökningen räknas från den genomsnittstemperatur som rådde under förindustriell tid, det vill säga



Ulf Jarnefjord var Transports utsända på klimattoppmötet i Katowice, Polen.

FOTO: SUSANNE HEDMAN

runt 1880. Just nu säger prognoserna att världen är på väg mot en temperaturhöjning på 3 till 3,5 grader fram till år 2100. Transports Ulf Jarnefjord suckar lite:

– Allt går åt fel håll. Länderna kom inte heller överens om hur den gröna fonden ska fungera. Hur vi rika länder ska kompensera de fattiga länderna när det kommer till utsläppen.

HAN TILLBRINGADE EN stor del av sin tid i Katowice tillsammans med representanter för världens fackförbund i allmänhet och transportfack i synnerhet.

Fackens klimatnätverk diskuterar en schyst omställning där till exempel vårdnationens kolarbetare ska få

nya jobb, när kolhanteringen byts ut mot en fossilfri elproduktion.

Vad hände mer för viktiga saker?

– Polen föreslog tre olika deklamationer och den som handlar om elektricitet gav ut på att få ner utsläppen från bilarna genom elfordon, elvägar och mera biogas. Sverige och många andra länder skrev under på detta och på att skapa en stödfond för den övergången.

Laddar du för nästa års klimatmöte som FN håller i Chile?

– Tveksamt, först måste jag överväga om min närvaro där gör tillräckligt mycket nytta för att kompensera det klimatavtryck min flygresa skulle göra. Jag ska föreslå trappa ner i lite förtida pension nästa år.

Nu finns plan för GPS-staket

Chaufförer. Elektroniska staket i städerna blev en het fråga våren 2017, efter terrorattacken då en lastbil användes som dödligt vapen på Drottninggatan i Stockholm. Trafikverket har nu, tillsammans med andra berörda, gjort en handlingsplan för geofencing. Det vill säga hur lastbilar med hjälp av satellitsignaler ska tvingas ner till gånghastighet på förutbestämda platser. Eller hur fordon som inte är behöriga helt enkelt kan stängas ute från ett område.

LB

FOTO: TRAFIKVERKET



Den lettiska dragbilen trafikerar nu Schenkers linje mellan Karlstad och Jönköping.

FOTO: PRIVAT

Schenker sparkade ut åkeri

– ersatte med lettisk dragbil

Åkeri. I höstas sparkade speditören Schenker ut ett av sina husåkerier från en paketlinje mellan Jönköping och Karlstad. Uppdraget gick i stället till Hagman Transport, som satte in en lettisk dragbil med en lettisk förare på linjen. Bytet skapade debatt bland förare och åkare.

Text Jan Lindkvist

– Bilen får köra inrikes i Sverige och chauffören har avtalsenlig lön, hävdar Anna Hagberg, chef för Schenkers linje- och nätverkstrafik.

Smålands Logistik är en av Schenkers fasta samarbetspartners. Där blev förväningen stor när speditören sa upp kontraktet på Karlstadslinjen.

Gunvor Munck är vd på Smålands Logistik:

– Det var en daglig linje där vi hade flera bilar och chaufförer. Jag kan inte säga mer om bakgrunden, än att vi blev uppsagda. Det känns trist förstås. Det är första gången Schenker agerar på det här sättet mot oss.

EFTER PETNINGEN LA Schenker ut körningen på speditören NTG, som i sin tur anlidade åkeriet Hagman Transport i Varberg. Under hösten har godset rullat med en lettiskskylad dragbil, med lettisk förare.

Chauffören och Transportmedlemmen Kim Gewert har flera förarkollegor som drabbats när linjen hamnat hos det som ser ut att vara en lågprisaktör. Han säger:

– Jag har öppet ifrågasatt Schenker nya trafikupplägg, men fick till svar att det saknas chaufförer. En annan källa i Schenker uppgav att Smålands Logistik var för dyra. Jag sa att jag tycker att Schenkers agerande är jävligt fullt.

Örjan Jakobsson, ombudsman på Transports Karlstadsavdelning, håller med:

– Jag ser den lettiska dragbilen stå inne på Schenkers terminalområde varje morgon, med fördragna gardiner. Är det så här seriösa speditörer agerar?

Transportarbetaren sökte Schenker, som först svarade skriftligt på tidningens frågor. Där uppger Schenkerchefen Anna Hagberg: (Inlägget är förkortat. Hela kan läsas på Transportarbetarens webb.)

DB Schenkers verksamhet i Sverige baseras helt och hållet på vårt samarbete med BTF (Bilspedition Transportörförening) och våra kontrakterade svenska linjeåkerier. Vi har en väldigt stark och nära relation med dem. Det finns absolut ingen anledning för oss att rucka på detta samarbete. Tvärtom är vår strategi att vidareutveckla

och stärka vårt samarbete med de svenska åkerierna.

Det transportupplägg som nämns i artikeln, är ett enskilt flöde där delar har lagts ut på externa aktörer. Transporten som nämns i artikeln är inte en cabotagetransport. Transportstyrelsen har godkänt att fordonet får användas för yrkesmässig trafik i Sverige och chauffören som är anställd av Hagmans Transport har ett anställningsavtal med dem och betalar skatt i Sverige.

I det här specifika fallet har vi säkerställt att chauffören har ett svenskt anställningsavtal med kollektivavtalsenlig lön.

CHAUFFÖREN UPPGES ALLTSÅ ha svensk avtalsenlig lön. Men så sent som den 4 december 2018 förhandlade Transport med Hagman Transport, om kollektivavtal. Åkeriet sa då nej till avtal med motiveringen att företaget inte har råd att betala avtalsenliga löner.

Fast Anna Hagberg står på sig:

– Vi har dubbelkollat. Vår chaufför har avtalsenlig lön och traktement.

Hagman Transport har omkring 15 dragbilar. Är det bara en av åkeriets chaufförer, Schenkerföraren, som nu får avtalsenlig lön?

– Det vet jag inte, säger Anna

Hagström. Men vi har på alla sätt försökt säkra upp villkoren för chauffören som kör för oss. Enligt vår HR-avdelning täcker summan som åkeriet betalar avtalsenlig lön och traktement.

Hur ser Schenker på att en transportör vägrar teckna kollektivavtal med facket?

– Vi är noga med att lagar och regler följs. Vi vill att våra underentreprenörer är seriösa. Men vi har en komplex situation, med stor chaufförsbrist. Det är ett stort bekymmer för hela branschen.

Hagman Transport ägs sedan något år tillbaka till största delen av transportföretaget Dinotrans, som har hundratals dragbilar registrerade i Lettland. Dinotrans har uppmärksammat för att ha bemannat bilarna med lågbetalda förare från Filippinerna.

FÖR NÅGRA MÅNADER sedan ansökte Hagman Transport om arbetstillstånd för åtta filippiner.

Enligt Transportstyrelsen kan en filippinsk chaufför inte köra lastbil i Sverige med hemlandets körkort. Det krävs att föraren tar nya C- och E-behörigheter.

Chauffören måste också genomgå 140 timmars utbildning för EU:s obligatoriska yrkeskompetensbevis (YKB).

JL



JL

kronor kräver det kommunala renhållningsbolaget Reko i Sundsvall av Ragnsells. Orsak: En sopbil har under tio månader blandat matavfallet med övriga sopor. Matresterna har bränts upp i stället för att omvandlas till biogas.



Taxiåkaren döms till sex månaders fängelse och förbjuds driva företag i tre år.

Taxi. Hovrätten har dömt den omdebatterade taxi- och färdtjänstföretagaren Sultan Salimovic till sex månaders fängelse för grovt skattebrott. Han förbjöds också att driva företag i tre år.



LE

JD

LE



Karensdag blir karensavdrag

Sjukskrivna. Vid årsskiftet ändras lagen som styr karensavdraget vid sjukdom. Målet är att skapa större rättvisa mellan arbetstagare med olika långa arbetspass.

De nya reglerna innebär att arbetsgivaren i stället för en karensdag ska göra ett avdrag som motsvarar en femtedel av en "genomsnittlig veckoersättning med sjukpenning". För många av Transports yrkesgrupper är frågan redan reglerad i kollektivavtal.

För vissa innebär förändringen en ekonomisk vinst. För tidningsbud, som i regel jobbar minst sex dagar i veckan, betyder den nya lagen en försämring. Tidigare drogs det bort en sjättedel av veckoarbetstiden – och nu en femtedel av veckolönen. JL

Arbetsmiljöverket tar längre tid på sig

Arbetsmiljö. Arbetsmiljöverket tar allt längre tid på sig att kolla arbetsmiljöproblem. Tiden mellan ett skyddsombuds larm och myndighetens inspektion har förlängts de senaste åren, visar en granskning som Arbetet har gjort.

Tidningen har gått igenom samtliga 6:6a-anmälningar sedan den 1 januari 2006 och sedan jämfört anmälningsdatum med när myndigheten inspekterade arbetsplatsen. En 6:6a-anmälan gör skyddsombud när arbetsgivaren inte reagerar på ett påpekande om brister i arbetsmiljön.

För hälften av alla anmälningar som kom in 2017 tog det mer än 33 dagar innan en inspektion blev av. 2006 var hälften av inspektionerna gjorda inom 20 dagar. LB



70 000

paket skickades från Boozts lager lördagen efter Black Friday. Lagret, som bemannas av Logent, kritiseras i våras av före detta arbetare och Transport för överdriven kontroll och för att det är svårt att få fast jobb.

Våldsamma kunder livsfara för färdtjänstens chaufförer

Färdtjänst. Många färdtjänstförare har kört kunder som varit våldsamma eller hotfulla. I början av 2018 dog en stökig psykiatripatient och en samåkande äldre kvinna när taxichauffören tappade kontrollen över bilen och kraschade in i ett träd. Föraren misstänktes först för vållande till annans död, men friades.

Text Jan Lindkvist

– Jag har talat med många färdtjänstförare det senaste året. Alla har varit med om situationer där passagerarna varit hotfulla eller bråkat. Färdtjänsten måste ändra sina rutiner och sätta in fler ledsagare, säger Mikael Wahlberg, regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Örebroavdelning.

Han tar fram tidningsklippet från den 17 januari 2018. En kraftigt demolerad taxibil mot en grov trädstam på en väg utanför Katrineholm.

Mikael Wahlberg har läst polisens nedlagda förundersökning. Där framgår att chauffören, en 38-årig man, hade två färdtjänstresenärer i bilen.

EN ÄLDRE DIALYSPATIENT satt i framsätet. Bak fanns en kvinna som föraren hämtat vid en psykiatrisk mottagning. När kvinnan kom till bilen följdes hon av två sjuksköterskor. Hon hade inga ytterkläder, bara en filt som sköterskorna sedan tog med sig.

CHAUFFÖREN BÖRJADE KÖRA mot Katrineholm. Efter ett tag noterar han att kvinnan i baksätet gråter och talar högt för sig själv. Han vider backspegeln för att ha koll och ser hur hon börjar kränga av sig säkerhetsbältet.

Föraren säger till att bältet måste vara på. Plötsligt tar kvinnan tag i chaufförens axel och rycker till. Hon försöker också öppna bakdörren, föraren kontrar med att fjärrlåsa dörren.

Sedan minns chauffören inte mer förrän han vaknar upp i ambulansen.

I polisförhören säger 38-åringen att allt gick väldigt fort. Att han tänkte ringa trafikledningen och be om råd...

– Två personer dog i kraschen. Man kan ju inte skylla på psykiskt sjuka



FOTO: ROGER CULHSEE/KATRINEHOLMS-KURIREN

En färdtjänstförare körde in i ett träd i efter att en brukare varit våldsam. Två passagerare dog. Först misstänktes chauffören för vållande till annans död. Men friades.

människor när det går snett. Men färdtjänsten måste organiseras så att inte en ensam taxichaufför får hela ansvaret under resan, säger Mikael Wahlberg.

I Örebro har avdelningen jobbat målmedvetet med att organisera taxiförare och utbilda nya skyddsombud. Det var under det arbetet som vittnesmålen från färdtjänsten började komma fram.

DET HANDLAR OM resenärer som varit bråkiga, hotfulla eller bara utagerande. Om en ung kille som flippar ur och dunkar sitt eget huvud blodigt mot rutan. Om en funktionshindrad ung man som gillar att festa. Kruxet är att hans lika berusade medåkande ledsagare viftar med kniv i bilen.

Mikael Wahlberg säger:

– Det finns nog ingen färdtjänstchaufför som inte varit med om en hotfull situation. Problemet är att förarna inte litar på systemet, de tycker inte att det är någon idé att anmäla. De har heller inte rätt att säga nej till körningar.

– Det var när jag hörde berättelserna som jag började jag fundera över när den första dödsolyckan kommer att inträffa. Risken var ju uppenbar när chaufförerna utsätts för så allvarliga störningar. Jag googlade och upptäckte att den redan hänt.

Som RSO har Mikael Wahlberg jobbat på flera fronter. Han har begärt ut tillbuds- och incidentrapporter från Arbetsmiljöverket. Förarna har informerats om sina rättigheter

och åkarna om arbetsmiljölagen.

Facket har också uppvaktat Länstrafiken, som ansvarar för färdtjänsten.

– Jag tog med mig uppgifterna vi samlat in. Men jag upplevde inte att ledningen tog problemet på tillräckligt stort allvar. Vi ser att samma färdtjänstresenärer återkommer i anmälningarna.

– Ändå gör Länstrafiken ingenting. Nya färdtjänstresor beställs till kunder där det är uppenbart att den ensamma föraren utsätts för risker. Det är inte bara kundens och förarens säkerhet det handlar om. Utan även andra trafikanter. Ofta är det dessutom samåkning i färdtjänstbilar.

Transportarbetaren har pratat med två Örebroförare som efterlyser mer information om resenärerna de ska plocka upp. Både de och Mikael Wahlberg har fått höra att sekretessregler lägger hinder i vägen.

WAHLBERG TYCKER INTE det argumentet håller:

– I lagen som reglerar färdtjänst står det uttryckligen att tillståndsgivare, trots sekretessen, får lämna ut uppgifter om "enskildas personliga förhållanden" till en beställningscentral eller "trafikutövare". Om uppgifterna behövs för att ordna transporten.

– Ett dilemma är att färdtjänst är en rättighet för de människor som behöver den. Myndigheterna kan inte dra färdtjänsttillståndet bara för att en resenär är stökig. I fallet med den knivviftande ledsagaren försökte Länstrafiken faktiskt dra in tillståndet. Men det blev bakläxa i domstol.

EU-ministrar: Ja till schystare villkor

EU. Nattmanglingar krävdes för att EU:s transportministrar skulle komma fram till en överenskommelse om schystare villkor på vägarna. Svenska Tomas Eneroth (S) är nöjd. Transport och de europeiska facken vill komma längre.

Text Lena Blomquist

– Nu mobiliserar vi mot EU-parlamentet. Målet är att få till det vi saknar i ministerrådets uppgörelse, säger Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport.

DETTA HAR HÄNT:

Den 3 december träffades EU-ministrarna i Bryssel. På dagordningen stod mobilitetspaketet – en samling av förslag om villkoren för Europas transportbranschen.

Förhandlingarna mellan västländer och östländer var tuff. Men Tomas Eneroth var nöjd med resultatet, som kan sammanfattas så här: → Striktare regler för cabotage. Lastbilar från andra EU-länder ska

få köra högst tre inrikestransporter under sju dagar efter att de kommit in i Sverige. Sedan måste bilen lämna landet och vara borta i minst fem dagar.

→ Reglerna om utstationerad arbetskraft vidgas. Det betyder att förare från ett annat EU-land har rätt till svensk lön och vissa andra svenska villkor när de kör i Sverige.

→ Nya smarta färdskrivare kommer att krävas i nya lastbilar som rullar i EU från 2022. I befintliga fordon från 2024. De gör att myndigheterna lättare kan kontrollera att reglerna kring cabotage och utstationering följs.

→ Undantaget för kombitransporter, som har gjort det möjligt för åkerier från andra länder att köra i Sverige utan att registrera sina lastbilar här, tas bort. Det handlar om transporter som kombinerar järnväg, sjöfart och lastbil. Reglerna, som kom till för att skona miljön, har utnyttjats för att runda cabotagereglererna.

– Det är bra för hela EU med

striktare generella regler, och för svensk del är det mycket bra, kommenterar Tomas Eneroth.

TRANSPORT HAR ANALYSERAT överenskommelsen, och även Magnus Falk konstaterar att det handlar om klara förbättringar inom just de områdena: cabotageregler, kombitrafik och utstationering.

Men han saknar det som inte kom med i uppgörelsen från ministermötet. Framtidens kör- och vilotidsregler kommer, med denna uppgörelse, inte att stoppa dagens sociala utnyttjande av chaufförer från läglöneländer.

– Det blir tydligt att chaufförerna inte får ta sin långa veckovila i hytterna, men när det gäller den reducerade veckovilan behöver åkeriet inte ordna övernattning, säger Magnus Falk.

– Och när reglerna samtidigt tillåter tre veckor utan lång veckovila kommer chaufförerna att få köra 18 dagar av 20, och få bo i sina hytter tre veckor i sträck. Där finns efter-

giften åt östländerna.

När nu transportministrarna har gjort sin överenskommelse ska politikerna i EU-parlamentet debattera och fatta beslut om mobilitetspaketet. Parlamentets transportutskott förhandlar den 10 januari, sedan kommer hela paketet upp i plenum veckan efter eller sista veckan i januari.

Sedan återstår den så kallade trialogen – då kommissionen, parlamentet och ländernas ministrar slutligt ska enas om hur lagar och regler ska ändras.

Fakta: EU

EU-beslut fattas i tre olika församlingar:

Ministerrådet. Här möts ministrar från unionsländerna.

Europaparlamentet kan liknas vid Sveriges riksdag och är den enda EU-instans du kan rösta till.

EU-kommissionen är mer likt en regering och består av 28 kommissionärer, en från varje medlemsland.

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

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

Läs mer på [swedbank.se/medlemslan](https://www.swedbank.se/medlemslan) eller ansök direkt och få besked i vår app eller Internetbank.

* Effektiv ränta 4,65 % december 2018



JÖ



Eric Shabaj och Dennis Blomqvist är aktiva i fackklubben på Bzzt. Ungefär 60 procent av arbetarna är med i facket.



Dennis Blomqvist manövrerar den eldrivna podtaxin på Stockholms slaskiga vintergator.

Snabbväxande klubb för podt axins pionjärer

Taxi. De är små, tysta och ser ut som ufo:n. Det handlar om en ny typ av miljövänliga taxifordon. Och om ett företag som kontaktade facket för att försöka göra rätt från början.

Text och foto Jan Lindkvist

– Vi är definitivt pionjärer. Pod-taxi finns bara i Stockholm, än så länge, säger Eric Shabaj och Dennis Blomqvist, som på kort tid fått ihop omkring 65 medlemmar till den nybildade fackklubben.

FÖRETAGET BZZT STARTADES 2017, med ordentligt med riskkapital i bakfickan.

Idén är att köra kunder i Stockholms innerstad med små trehjuliga el-mopeder.

Eric och Dennis var bland de första som anställdes, som förare.

De är entusiastiska. Över själva upplägget med små el-drivna fordon. Över en växande skara nyfikna kunder. Över en arbetsgivare som bryter mönstret...

– Vi har en väldigt bra dialog med ledningen, säger Eric Shabaj. Fast allt är inte perfekt. Företaget har tecknat kollektivavtal med Transport, men det är tyvärr inte helt

anpassat för vår verksamhet.

Eric Shabaj och Dennis Blomqvist beskriver trehjulningarna, som vid en provkörning känns större än vad de ser ut.

DE HAR PLATS för förare och en eller två passagerare. Två förutsätter ett minimum av bagage. Taxipodarna drivs med två elmotorer, en för varje bakhjul. En laddning räcker runt 2 till 2,5 timmar alternativt fem eller sex mil – beroende på årstid.

– När laddningen börjar ta slut byter föraren helt enkelt fordon i något av våra två garage, förklarar Dennis.

EFTER 18 MÅNADERS verksamhet har bolaget, Bzzt AB, ett 50-tal taxipodar och närmare 110 förare. Tolv nya fordon är på ingång. Körningarna baseras helt på en mobilapp där kunderna beställer och betalar resan i förväg.

– Vi tar över huvudet taget inte upp resenärer vid trottoarkanten. Fast många skulle vilja att vi gjorde det, säger Eric.

Både Eric Shabaj och Dennis Blomqvist är numera "team-leaders". De kör ibland, men jobbar huvudsakligen som trafikledare.

De beskriver förarna – kollegorna – som en brokig samling.

– Vi har förare som är mellan 18 och 75 år. Snittåldern är runt 30 år. För många är det första riktiga jobbet. Men de allra flesta har sökt sig hit för att det är något nytt. Något som är bra för miljön, säger Dennis.

MÅNGA AV FÖRARNA har heller ingen större erfarenhet av facket eller arbetsrättsliga frågor. Ändå har Dennis och Eric lyckats rekrytera 60 procent av dem till Transport.

I november bildade medlemmarna en fackklubb där Eric Shabaj valdes till ordförande och Dennis Blomqvist till sekreterare. Eric säger:

– Företaget är positivt till facket och att vi bildat en klubb. De är nya företagare som försöker göra rätt, fast det kan ta lite tid ibland.

På den fackliga åtgärdslistan finns arbetsmiljön. Podarna har visserligen värme och ett slags gardindörrar, men på vintern blir det ändå kallt om benen.

BZZT BRYTER AV mot många andra företag som poppat upp i den nya gig- eller plattformsekonomin. Pod-förarna har riktiga anställningar och

företaget har skrivit på Transports taxiavtal.

SCHEMALÄGGNINGEN ÄR EN fråga som fackklubben driver. Som det är nu får chaufförerna själva boka arbetspass tills de får ihop full arbetstid – hel eller deltid. Schemat spikas sedan för en vecka framåt.

– Det är inte en optimal lösning. Vi skulle vilja ha schema en månad framåt. Men det är lite tricksigt. Helgpassen är inte så populära och kan vara svåra att fylla. En bra ob-ersättning skulle underlätta, säger Dennis Blomqvist.

LÖNEN ÄR EN fråga som klubben jobbar med. Företaget tillämpar taxiavtalets omdebatterade procent-lön. Vanliga taxichaufförer brukar få omkring 37 procent på inkörda pengar.

DE BZZT-ANSTÄLLDA FÅR en procent.

– En dagskassa hos oss, säger Dennis, brukar ligga kring 600 kronor. En procent på det blir sex kronor i dagslön. Det är förstås orimligt. I stället betalar företaget ut avtalets garantilön, som är strax under 20 000 kronor.

– Det är inte mycket och lönen

gör att vi har ganska stor personalomsättning. För 18-åringar som fortfarande bor hemma hos mamma och pappa är det en hygglig inkomst, men inte för andra.

BZZT HAR NÅGRA hemsnickrade tillägg – i stället för ob och övertid som normalt inte utgår vid procentlön.

Eric Shabaj och Dennis Blomqvist förklarar att företagets mål egentligen är att det ska vara gratis att resa med podtaxi.

Förhoppningen är att intäkterna ska komma från reklam och från tillskott från kommunen.

DE TVÅ TEAMLEDARNA berättar om en stark "vi-känsla" i företaget. Och om en kundkrets som skiljer sig från de vanliga taxiresenärerna. Dennis säger:

– Vi kör bara i en begränsad zon inom Stockholms tullar. Södermalm ingår inte, även om vi hoppas kunna utvidga dit så småningom. Vi har bara korta, snabba körningar, de som de vanliga taxichaufförerna inte vill ta.

– Vi skjutsar skolbarn till plugget, kändisar, tanter på 80 år. Fast främst är det förstås yngre människor som lockas av konceptet.

Bzzt och podtaxi

→ **Bzzt AB startades i Göteborg och det första försöket med podtaxi gjordes i Göteborg.**

→ **Fast Göteborg valdes bort till förmån för Stockholm. De första podarna rullade ut i Stockholm i maj 2017.**

→ **Fordonen är tillverkade i Trollhättan. De är batteridrivna och hastigheten strypt till 45 km/h.**

→ **Podarna klassas som mopeder och får köras utan B-körkort. Taxilegitimation krävs inte heller. Fast Bzzt AB kräver B-kort och att de som söker jobb är ostraffade.**

→ **Bzzt har en pristariff som helt baseras på körd sträcka. Resan kostar tre öre per meter. Det blir 300 kronor för en mil. Det vill säga en bit under Taxi Stockholms enhetspris för vanlig taxibil.**

→ **En podtaxi som får batteritorsk ute på stan bogseras hem av en annan pod.**

→ **Podarna får inte köra på trafikleder med högre skyltad hastighet än 50 km/h. Och inte heller i stadens kollektivfiler. Något företaget hoppas kunna ändra på.**

David Ericsson

Driving home for Christmas

När jag körde av färjan härom kvällen i Helsingör såg jag något märkligt. En tom utländsk dragbil framför mig lämnade hamnområdet, vände i rondellen utanför och körde tillbaka in mot terminalen.

Jag har sett det förr och vet att det bara kan betyda en sak: att föraren skulle fortsätta idka inrikestrafik i Sverige med de tre nya körningar som lagen tillåter.

Läget på svenska vägar känns alltmör bisarrt. Visst, det finns svenska åkerier som går rätt bra. Men efter vad jag kan se ökar den utländska lastbilstrafiken hela tiden och då nästan bara med 17 meters EU-ekipage.

För miljön måste det vara en katastrof att järnvägens bangårdar står tomma samtidigt som de här korta, ekologiskt sett hjärndöda, billighetsekipagen dominerar godstrafiken i landet.

”**Då kan jag tänka att världen och livet ändå är vackert.**

JAG TYCKER SYND om svenska åkare. Att driva åkeri i Sverige i dag är snudd på en hjälte-gärning. Kraven ökar hela tiden på rena motorer och specialutrustade fordon samtidigt som de kan förlora sina uppdrag i princip när som helst.

Vad jag inte fattar är hur de ska klara pressen från utlandet, miljökraven, grönliga kunder och att faktiskt vara schysta arbetsgivare.

Den press jag själv känner då jag kör i snöstorm i sextio-sjuttio kilometer i timmen för att hinna stanna på siktsträckan. Och ändå ständigt blir omkörd av trailerekipage i nittio, som kan köra på mig och tryck framåt och krossa mig om jag måste stanna för ett hinder. Den känslan är som en bild av hela åkeribranschen i dag.

DEN SOM TROR på en förbättring ska inte hoppas för mycket.

Under åtta år av Alliansstyre skedde ingenting av värde för godstrafiken. Tvärtom lobbade Moderaterna i EU för att släppa den utländska inrikestrafiken i landet helt fri.

Sossarna har åtminstone gjort något: infört fastlåsning av lastbilar, höga böter för cabotage och ett beställaransvar.

De som till äventyrs tror att SD skulle göra något för åkerinäringen i en Alliansregering, ska veta att de exempelvis röstar emot sådant som kollektivavtal vid offentlig upphandling.

MEN NÄR JULHELGEN närmar sig och jag är på väg hem i årets sista nattkörning, finns det annat att tänka på.

För då jag passerar stugor där röken står rakt upp ur skorstenarna i vinternatten. När det lyser ur enstaka fönster där folk kanske bakar de sista pepparkakorna före jul. Eller, stärkta av glöggen, snart ska krypa ner och göra barn.

Då kan jag tänka att världen och livet ändå är vackert.

Toppen & botten

↑ **Att Sossarna och V går framåt, framåt, framåt!**

↓ **V:s lobbade för höghastighetståg på högbanor av betong – den största miljöförstörelsen i Sverige.**

David Ericsson är författare och lastbilchaufför.



"Stå upp mot mätsamhället"

Vårt samhälle har drabbats av mätthysteri, anser filosofen Jonna Bornemark. Vi mäter hur lång tid en färdtjänstresa får ta, hur mycket en lager- och terminalarbetare ska hinna på en timme – och våra egna steg.

TIPS

→ Filosofiska rummet i SR Play: *Jag mäter – alltså finns jag.*

→ Sommar & Vinter i P1: *Jonna Bornemark* (2017).

→ Boken *Det omätbaras renässans. En uppgörelse med pedanternas herravälde*, Volante förlag 2018.

1 Hur hamnade vi i det du kallar ett mät-samhälle, där arbete siffras?

– Det har att göra med vår syn på kunskap och förnuft, där en kalkylerande rationalitet fått övertag. Jag säger inte att det alltid är fel att mäta, tvärtom, man ska organisera jobbet så bra som möjligt så att man får ut mest för pengarna. Men all kunskap låter sig inte mätas, som exempelvis hur färdtjänstföraren hanterar en svår mänsklig situation. Det måste finnas förståelse för att resenärer behöver olika mycket hjälp eller att det blir stopp i trafiken i de system som styr arbetet.

2 Du är kritisk mot att administrationen tar en allt större tugga av resurserna i olika verksamheter, särskilt inom välfärden?

– Administration ska vara till hjälp för verksamheten och inte hindra anställda att utföra ett professionellt arbete. Vi sätter för stor tilltro till stora övergripande styrningssystem och skriver manualer, för att göra människor utbytbara. Men vi kan inte skriva manualer för alla situationer. De skulle bli jättelika!

3 Dagens syn på kunskap är fattig och rätt enfaldig, anser du?

– Ja, men för att se det behöver man ta ett steg tillbaka och ta filosofer från en annan tid till hjälp. I dagens mätande strävar vi hela tiden efter att bli av med den mänskliga faktorn. Vi måste fråga oss: Vad är viktigt att mäta?

4 Varför har vi säljtävlingar på bensinmackor och pulsmätare på fritiden?

– För att det är enkelt att mäta. Men att en person är duktig på att sälja skumtomtar säger ingenting om hens förmåga att hantera knepiga situationer under sena kvällar.

5 Du har skrivit boken *Det omätbaras renässans*. Vad vill du uppnå?

– Jag vill se en förskjutning av vårt tänkande och ge större utrymme för omdöme och empati. I dag slits många sönder av etisk stress och tvång att redovisa varje arbetsmoment. Jag vill ge människor råg i ryggen att göra motstånd och försöka förändra. Mikromotstånd finns redan, anställda som säger till chefen: Jag hann inte det där för det här mellanmänskliga var viktigare.

6 Du talar om tillit i stället för tidshets, kontroller och misstänkliggörande?

– Människor är kloka och vi måste våga lita på att de gör sitt bästa. Forskning visar att personer som känner sig delaktiga och får vara med och styra över sitt arbete tar ansvar, trivs och håller över tid. Styrning är en viktig fråga för facket att driva.

3 röster om tidsmätning:



David Bolin, terminalarbetare:

– För en av våra kunder har företaget börjat mäta hur mycket vi gör på en timme. Sen får var och en veta hur vi ligger till. Det kan kännas lite som: Du jobbar långsamt... Går det bra kan det ju vara en morot, men inte om det går dåligt.



Sven-Åke Österberg, färdtjänstförare:

– Förut fick bolagen vite om vi missade tiden med en halvtimme. Nu har Länsstrafiken, som lägger ut uppdragen, krympt det till en kvart och talar om att dra ner tiden till tio minuter. Förarna blir stressade, sjuka, orkar inte och slutar. Vad är det för samhälle vi skapar? Företagen borde skapa tillit hos sina anställda.



Daniel Hilmér, tidsningsbud:

– Det är absurt att det ska finnas en fastställd tid, på minuten, för ett distrikt, oavsett väder, vind och trafik. I stället för att man uppskattar en tid och stämmer av mot verkligheten blir den uppmätta tiden verklighet. Ungefär: "Nu står det 253 minuter på papperet så det ska du rätta dig efter."



Mätsamhället leder till att många slits sönder av etisk stress och tvång att redovisa varje arbetsmoment.

Filosofen Jonna Bornemark vid Södertörns högskola mäter inte sina steg. Men hon har koll på hur många gånger radioprogrammet Filosofiska rummet, om hur vi mäter och siffrasätter, har delats i sociala medier.

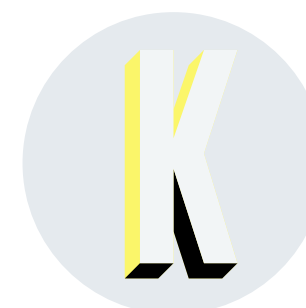


"I dagens mätande strävar vi hela tiden efter att bli av med den mänskliga faktorn. Vi måste fråga oss: Vad är viktigt att mäta?"

”Appen är min chef”

Santiago Bautista försörjer sig med att cykla ut mat till hungriga kunder. Han för också en envis kamp mot sin arbetsgivare för att göra jobbet säkrare.

Text och foto JOHN ANTONSSON



olla här.

Santiago Bautista plockar upp en mobiltelefon med sprucken skärm ur fickan.

– Jag kan visa dig faktiskt. Foodora och On-linepizza är samma företag och ägs av Delivery Hero, ett av de största företagen i världen som jobbar med hemleverans.

Han loggar ut från sitt konto och visar alla länder det går att logga in i. Land efter land, där företaget levererar mat med sina gällt rosa kubformade väskor som släpas runt på svettiga ryggar på stadernas krokiga, raka, branta, sluttande, plana gator. På cykelbanor. Och i trafiken bland livsfarliga bilar.

Santiago Bautista är skyddsombud på Foodora i Uppsala och ett av få matbud som är medlem i facket.

– Jag älskar att cykla. Och jag älskar att jobba för att man inte har någon chef som pressar hela tiden. Jag gör bara mitt jobb. Om något går fel, är det inte mitt fel.

Men appen är din chef?

– Exakt. Det är typ som under indu-

striella revolutionen, men nu är det på telefonen, säger han.

Arbetsgivaren säger att det inte är meningen att jobbet ska vara på heltid. Själva vitsen är att det ska vara en extra sysselsättning. För Santiago Bautista har det varit hans försörjning ända sedan han kom till Sverige en sensommar för lite mer än två år sedan.

– Jag känner personligen flera, de är mina vänner, som försörjer sig på det här. Jag frågar om han jobbar fem dagar i veckan.

– Sju! Passen är inte mer än fem timmar. Sen får vi inte ta ett nytt pass utan att ha minst en timmes uppehåll.

RESAN TILL UPPSALA började i Colombias huvudstad Bogota. I de sena tonåren flyttade Santiago Bautista till USA för att studera. Han tog en examen i statsvetenskap och sociologi. Efter hans examen började han jobba med att organisera kasinoarbetare på facket Unite Here, ett förbund med 100 000 medlemmar i USA.

– Många som jobbar i den branschen är papperslösa, berättar han.

Det var svårt att få arbetstillstånd och

stanna kvar i USA. Så Santiago Bautista packade väskan igen och flyttade till Europa. Han hamnade i Tyskland och Köln för att fortsätta sina studier.

SÅ BLEV DET en termin på Uppsala universitet som utbytesstudent. Han lärde känna en tjej. De höll kontakten och efter två års långdistansförhållande flyttade han till Uppsala.

Att cykla ut mat kunde han redan. Hemma i Köln hade han jobbat för både Deliveroo och Foodora. Lönerna där var lägre än den svenska timlönen på 110 kronor. I Tyskland finns en lagstadgad minimilön på strax under nio euro. Men priserna för mat var lägre och dessutom dricksade kunderna.

– I Sverige räknar kunderna med att alla ska ha bra betalt.

SANTIAGO BAUTISTA PENDLADE först till Stockholm. Efter rusningstrafiken lagt sig cyklade han in till centralstationen och tog med sig cykeln på pendeltåget till huvudstaden. I några veckor jobbade han för Uber Eats, under uppstarten betalade de bra. Sedan sjönk ersättningarna och

Det här är Santiagos fina cykel som han köpt i Spanien. Han har en annan han oftast jobbar på.

det blev Foodora igen.
– Uppsala är Sveriges bästa cykelstad. Men i Stockholm finns ingen infrastrukturer. Man cyklar bland bilar, lastbilar och bussar, det är jättefarligt.

NÄR FOODORA DROG i gång verksamheten i Uppsala sökte Santiago Bautista jobb där, han fick både arbete och befordran.
– Han som var chef för Sverige visste vem jag var. Han sa att jag var en bra kille och jag fick jobb som rider captain. Jobbet innebar arbetsledning för tio personer. Santiago Bautista fick göra saker som att skriva nya anställningspapper, se till att det finns utrustning och liknande.
– Först var det tio timmar i veckan. Då var det ganska mycket jobb. Man skulle ringa upp cyklisterna och gå igenom deras statistik. Hur många leveranser du har gjort, din genomsnittshastighet bla bla bla. Sedan skulle man göra det på tre timmar. Så jag struntade i det.
Santiago Bautista berättar om ett jobb där allt styrs genom en app. Arbetsledningen har koll på allt.
– De vet hur länge du stannar hos kunderna och på restaurangerna. Vi får stanna max fem minuter hos en kund, men efter två minuter får du en signal från telefonen som säger att du ska röra på dig. Men det är lugnt, det är Sverige. Man säger tjena, tack, hejdå, man pratar inte så mycket, säger han och skrattar.

DE FÖRSTA MÅNADERNA var bra. Att cykla i Sverige i september är ganska perfekt. Men sedan kom isen.
– Det var paranoia. Man tänker att man ska ramla hela tiden.
– Phh, jag har ramlat hur många gånger som helst, hehe.

HAN MINNS SÄRSKILT ett tillfälle. Santiago Bautista cyklade St Olofsgatan fram. En bil kom från vänster i en korsning, men stannade för att låta honom passera. Santiago Bautista skulle svänga vänster. Han hade ögonkontakt med bilföraren. Det var en massa trafik i alla riktningar. Svartisen låg blank. Och så slog han i backen.
– Jag tänker på det varje gång jag tar den gatan och är extremt försiktig.
DÅ. DEN FÖRSTA vintern fanns inget skyddsombud på Foodora. Några skyddsrutiner fanns inte heller. Arbetsmiljölagerarna i Sverige är baserade på att arbetsgivaren och arbetarnas skyddsrepresentanter ska samverka på arbetsplatsen. När det inte fungerar kan arbetstagarna vända sig till Arbetsmiljöverket och ställa vissa krav.
– Foodora går inte med på någonting om Arbetsmiljöverket inte fattar ett beslut, säger Santiago Bautista.



Santiago Bautista träffar Transportarbetaren vid lunchtid på en restaurang han ibland hämtar mat på. ”De är trevliga på de flesta restaurangerna och låter oss låna toaletten och fylla på vatten. Men på vissa vill de helst inte att någon ser oss.”

Så den vägen har han fått gå. Med egen erfarenhet av hur farligt vinterväglaget kan vara började Santiago Bautista jobba på att få vinterdäck från arbetsgivaren. Ingenting hände. Så han valde att skicka en anmälan till Arbetsmiljöverket och krävde dubbdäck om vintern.
Foodoras svar sammanfattat: Buden använder egna cyklar, som också brukas på fritiden. Därför betalar de 450 kronor, vilket borde täcka ungefär halva kostnaden för vinterdäck.
Santiago Bautista nöjde sig inte med svaret, och det gjorde inte heller Arbetsmiljöverket. Efter att myndigheten hotat

med vite lovade Foodora till slut att alla som jobbar ett visst antal timmar i veckan ska få däck monterade på verkstad.
– Mitt förslag var att vi ska ha inspektion av cyklarna samtidigt som vi monterar däcken på verkstad. Då kan verkstaden säga: den cykeln håller på att gå sönder, den här är redan sönder. Den här utrusningen måste bytas. Men Foodora sa nej.
Därför har han skickat in ett nytt krav om ingripande till Arbetsmiljöverket.
– Jag vill att Foodora ska stå för reparationskostnader. Om min cykel går sönder, och jag inte har råd att lämna in den på

verkstad kan jag helt enkelt inte jobba. Det finns en cykel på kontoret som är till för nödsituationer. Jag får ha den kanske en dag. Sen måste jag fixa en cykel själv.

SANTIAGO BAUTISTA HAR inga större förhoppningar om att företaget ska ta sitt ansvar.
– Mitt syfte är att skicka in så många anmälningar som möjligt. Vi har fått dubbdäck, nu gäller det i hela företaget och förhoppningsvis blir det standard i hela branschen. Kanske kan mina anmälningar leda till någon slags reglering. Santiago Bautista är med i Transport.

Under en period försökte han värva medlemmar till facket. Men de blev aldrig särskilt många.
– Jag försökte, men nu orkar jag inte mer. Det finns två saker som gör det svårt:
– Ett. Många som jobbar är invandrare och här tillfälligt för att plugga. De tycker att de har det bättre än i sitt hemland. Jag säger att de ska jämföra med hur det är för andra i Sverige.
– Två. Många har jobbet tillfälligt. Vi skriver kontrakt på tre månader och många tänker att när det går ut då slutar jag. Då är det ganska svårt att få dem att gå med.

– Företaget kommer aldrig att teckna kollektivavtal om vi inte tvingar dem till det. När vi var 40 som jobbade i Uppsala hoppades jag att vi kanske kunde bli tillräckligt många för att tvinga till oss ett. Men nu är vi över 100 anställda och det känns svårt.

”Företaget kommer aldrig att teckna kollektivavtal om vi inte tvingar dem till det.”

Önskelista inför 2019

Klimatet och bostadsbyggandet. Trygghet på gatorna och oschyst konkurrens på vägarna. Se där några frågor som en kommande regering kommer att ta tag i om den här panelen får bestämma.

Text JOHN ANTONSSON



Karl-Petter Thorwaldsson, ordförande i LO:

❓ **Vad är det första du vill berätta för nästa regering, när den väl är på plats?**

– Nu måste ni sätta in tillräckligt stora konjunkturåtgärder så att nedgången i ekonomin mildras. Eller konkret: Se till att byggandet av billiga hyresrätter upprätthålls.

❓ **Vilken politisk reform önskar du dig 2019?**

– Jag vill se att etableringsjobben kommer på plats. Många av dem som har kommit till Sverige de senaste åren behöver hjälp in på arbetsmarknaden. Vi kan inte vara nöjda så länge sex procent i landet är utan jobb, och de flesta av dem är utrikesfödda.

❓ **På vilket sätt kommer klimatfrågan påverka nästa år?**

– Sverige kan förhoppningsvis ta flera viktiga beslut. Till exempel måste kolet i stålbranschen ersättas med vätgas, i dag står den sektorn för 13 procent av våra utsläpp. Men omställningen ska vara schyst och de som "drabbas" av den gröna omställningen måste få hjälp och stöd så att de inte hamnar i arbetslöshet.

❓ **Kommer du själv ändra din livsföring för att vara lite mer klimat- och miljövänlig 2019?**

– Ja, jag försöker anpassa mig och leva i samklang med miljön. Under 2019 ska min miljöbil bytas ut, det blir en uppgradering till Volvos mest miljövänliga modell. Jag försöker ta taget när det fungerar och vi odlar redan våra grönsaker själva. Men själv tycker jag att en utveckling av nya flygbränslen är att föredra framför att vi ska sluta flyga.

❓ **Vad ser du fram emot nästa år?**

– Att vi får en lösning på det svåra läget i politiken. 2019 kommer det att behövas mycket, mycket politik. Det behövs insatser inom utbildning och det krävs offensiva satsningar på infrastruktur och bostadsbyggande. (Och förresten hoppas jag att vi redan har fått en regering som har stöd för detta när den här tidningen kommer ut.)



Tove Winiger, politik- och hållbarhetsansvarig på Sveriges Åkeriföretag:

❓ **Vad är det första du vill berätta för nästa regering, när den väl är på plats?**

– Att åkerinäringsen är redo ställa om för klimatet. För att det ska vara möjligt behöver vi få ordning på konkurrensen. Ungefär 90 procent av konkurrensen är bra och driver på utvecklingen. Det finns tio procent som ställer till del. Man kan uppfatta det som orättvist och odrägligt att driva företag när regelefterlevnaden inte fungerar. Om vi får ordning kan vi satsa ordentligt på lönsamhet, arbetsvillkor och klimat.

❓ **Vilken politisk reform önskar du dig 2019?**

– Vi behöver seriösa klimatstyrande åtgärder, på systemisk nivå. Jag tycker att man bör lyfta blicken från konsumenter och se att det är systemproblem vi har i samhället. Vi har drivit frågan om en kilometerskatt differentierad efter utsläpp under flera år. Den ska sättas efter utsläpp och skatteväxlas mot drivmedlet. Då kan vi komma åt flera punkter med samma styrmedel.

❓ **På vilket sätt kommer klimatfrågan påverka nästa år?**

– Jag tror att den kommer att segla upp seriöst, att den tas på allvar och jag hoppas vi får klimatpolitik i alla politiska färger. Det har inte gynnat frågan att den mest har varit röd- och grönfärgad. Frågan är större än blå, röd eller grön, det gör att vi blir tvungna att omvärdera hur vi sett på den.

❓ **Kommer du själv ändra din livsföring för att vara lite mer klimat- och miljövänlig 2019?**

– Jag har gjort ett test när man räknar ut sin påverkan. Jag är vegetarian sedan länge och har ingen bil. Det jag tänker på är att försöka flyga mindre. Men det är också viktigt för oss att besöka medlemsföretag i hela landet. Så jag ska försöka kompensera det med att köpa till biodrivmedel på biljetten.

❓ **Vad ser du fram emot nästa år?**

– Vår och sommar.



Tommy Wreeth, förbundsordförande i Svenska Transportarbetareförbundet:

❓ **Vad är det första du vill berätta för nästa regering, när den väl är på plats?**

– Det första är att den svenska modellen fungerar alldeles utmärkt och att parterna bör få fortsätta att ansvara för svensk lönebildning. Det andra är att det nu verkar som om EU har tagit sig i kragen och skärpt till regelverket kring tung trafik. Nu är det dags för svenska politiker att ta ansvar för efterlevnaden. Det tredje är att det ofog som kallas plattformsekonomi fortsätter att få fäste i Sverige, men utanför den traditionella arbetsmarknaden. Detta måste vi ta på allvar och se som ett hot mot den svenska modellen.

❓ **Vilken politisk reform önskar du dig 2019?**

– Den politiska reform som jag helst skulle vilja se nästa år är en bred sådan som skulle välkomnas av många LO-medlemmar; slopad visstid och avskaffandet av hyvling.

❓ **På vilket sätt kommer klimatfrågan påverka nästa år?**

– Klimatfrågan måste påverka nästa år på många sätt. Den måste påverka hur vi jobbar inom förbundet och jag förväntar mig att den påverkar hur branscherna utvecklas och vilka beslut politiken fattar. Alla måste ta sitt eget ansvar för den här frågan i större utsträckning.

❓ **Kommer du själv ändra din livsföring för att vara lite mer klimat- och miljövänlig 2019?**

– Själv kommer jag att försöka göra min personliga klimatvardag mer miljövänlig genom att bli ännu bättre på att sortera, återvinna och handla klimatsmart.

❓ **Vad ser du fram emot nästa år?**

– Jag känner en stark framtidstro när vi nu går in i 2019. Jag ser fram emot att mobilisera vår folkrörelse inför avtalsrörelsen 2020, att gå igenom våra avtalsområden och se hur vi ska arbeta strategiskt med dessa för att våra medlemmar ska få bästa möjliga villkor, inte bara de kommande åren utan även i framtiden.



Li Jansson, branschchef på Säkerhetsföretagen

❓ **Vad är det första du vill berätta för nästa regering, när den väl är på plats?**

– Vilka bra saker ordningsvakter och väktare gör. Jag tror att många politiker inte förstår det. Under 2017 gjorde våra medarbetare 2,6 miljoner insatser. Det är en trygghetsinsats som gör Sverige till ett bättre land.

❓ **Vilken politisk reform önskar du dig 2019?**

– Jag har flera önskningar, men en som vi driver är en trygghetsmiljard som ska kompensera kommuner som köper lokal trygghet genom till exempel kommunala ordningsvakter. Vi ser en trygghetsklyfta där vissa kommuner har behov men inte råd. Då behöver staten ta ansvar finansiellt.

❓ **På vilket sätt kommer klimatfrågan påverka nästa år?**

– Jag tror att det blir fortsatt fokus på frågan. Säkerhetsbranschen påverkas mindre än renodlade transportföretag, men vi märker redan att våra företag ställer om till gröna fordon.

❓ **Kommer du själv ändra din livsföring för att vara lite mer klimat- och miljövänlig 2019?**

– Jag tror att jag är ganska nöjd med mitt klimatavtryck som det ser ut i dag.

❓ **Vad ser du fram emot nästa år?**

– Det ska bli spännande att ha en ny regering på plats, oavsett vilken färg den får. Det finns många frågor, inte minst trygghetsfrågor, där det behövs lite action. En fördel med läget i dag är att politikerna måste hitta en enighet i riksdagen, då blir det breda och långsiktiga lösningar.



Marita Ulvskog, avgående EU-parlamentariker (S):

❓ **Vad är det första du vill berätta för nästa regering, när den väl är på plats?**

– Jag har en ganska kritisk hållning till EU och många väljare har också det. Men nu är vi medlemmar och om vi tror att vi ska kunna gå ur ljuset vi för oss själva. Därför tycker jag att vi ska ta för oss lite mer i EU-samarbetet. Alla från fackliga företrädare och uppåt måste engagera sig.

❓ **Vilken politisk reform önskar du dig 2019?**

– Jag skulle önska att vi får till en bättre reglering av transportmarknaden. Vi har fått till en reglering av övriga arbetsmarknaden som ska leda till att det blir lika lön för lika arbete. Transportmarknaden är speciell eftersom den rör sig, men vi måste ändå få till rimliga regler och arbetsvillkor.

❓ **På vilket sätt kommer klimatfrågan påverka nästa år?**

– Vi står inför dramatiska förändringar, även de som inte har varit så intresserade av klimatfrågan kommer att tycka att den är viktig. Den kommer att präglade delar av EU-valrörelsen. Samtidigt är det viktigt att knyta ihop klimatfrågan med transportpolitiken. Om vi får till bättre ordning på våra vägar kommer det att sänka klimattrycket.

❓ **Kommer du själv ändra din livsföring för att vara lite mer klimat- och miljövänlig 2019?**

– Jag tycker jag har blivit lite bättre bara det senaste året. Jag har två döttrar som jagar mig om de ser att jag inte har tillräckligt höga ambitioner. Både i smått och stort ska jag bli bättre på att leva som jag lär.

❓ **Vad ser du fram emot nästa år?**

– En tuff och viktig EU-valrörelse. Jag och metallaren Olle Ludwigsson kommer att lämna parlamentet för att ge plats till nyare och yngre förmågor. Samtidigt kommer vi att delta fullt ut i valrörelsen. Vi vet hur det funkar i EU och har ett tydligt fackligt och rättviseperspektiv. Vi kommer att inrikta oss på att vara ute på arbetsplatser och i miljöer där fackligt engagerade rör sig. Efter det kan jag ta det lugnt.

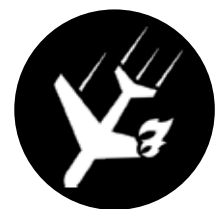


2018

Vad minns du av året som gick? Medan Sverige fortfarande väntar på en regering tittar vi tillbaka på det som trots allt hände 2018.

Text LENA BLOMQUIST

FOTO: JAN LINDKVIST



Årets flygchock

Nextjet gick i konkurs och ett 50-tal Transportmedlemmar på flygplatserna i norra Sverige såg sina jobb fara och flyga. Samtidigt som orterna skulle bli avskurna från omvärlden. Innan 2018 tog slut hade dock andra bolag tagit över trafiken på de drabbade flygplatserna: Arvidsjaur (bilden ovan), Gällivare, Vilhelmina, Hemavan, Lycksele och Kramfors.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Årets fackliga seger

Efter tre års överläggningar med Transport kom Ikeas besked: Den chaufför som kör varor till möbeljättens varuhus i Sverige ska ha svenskt kollektivavtal eller villkor som motsvarar avtalets. Transports ombudsmän började omedelbart teckna avtal med åkerier som kör stadigt för Ikea.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Årets kollektivavtal

Nyheten om det senaste kollektivavtalet för taxiförare är årets mest lästa artikel på tidningens webb. Trots att den skrevs redan i oktober 2017. Avtalet beskrivs som historiskt, men med en rad fallgropar.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Årets värsta skadestånd

Stockholms sopgubbar gjorde sig skyldiga till en olovlig stridsåtgärd sommaren 2017, konstaterade Arbetsdomstolen ett drygt halvår senare. Skadeståndet satte domstolen till 3500 kronor, 3000 kronor eller 2500 kronor för de 49 miljöarbetarna – beroende på om de har deltagit i de olika stridsåtgärder som domstolen pekar ut.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Nöjd klubbstyrelse. Från vänster: Carl Bengtsson, Philip Karlsson, Eddie Prüss och Cecilia Adamsson.



Årets kämpande klubb

Finns fler att välja på. Vi tar Transportklubben på Postnord TPL:s terminal i Ljungby som har stretat på i motvind i många år. Till slut har arbetstagarna fått mer att säga till om när det gäller arbetstider och schema.

FOTO: JAN LINDKVIST



Årets hamnbygge

Svår konkurrens i den här klassen med hamnar som flyttas och expanderar runt om i landet. Utmärkelsen går till Norvik i Nynäshamn dit Stockholms containertrafik ska flytta. Den ska bli färdig 2020.



FOTO: STEFAN F. LINDBERG



Årets medlemsstorm

Flygresor i business class och semesterdagar i anslutning till internationella transportfackets kongress i Singapore väckte ilska. Kostnaden för Transports delegation landade på 600 000 kronor. Fackförbundet har tillsatt en grupp som ska se över resereglementet.

Årets krisbransch?

I Örnsköldsvik avskaffade lokaltidningen tidningsbuden den 1 maj. På andra håll rationaliseras det. Turer läggs om, utvalda områden blir utan utdelning och buden får fler produkter att ta med sig. Alexander Sjöberg i Ystad räknar med att ha jobbet kvar så länge det finns pensionärer som läser paperstidningar.

FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: JOHN ANTONSSON



Årets oheligaste allians

Topphemliga möten, en intensiv lobbykampanj mot arbetsmarknadsministern och en statlig utredning som ingen ville ha. Det var bakgrunden när LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv gick ihop om ett lagförslag som hindrar upprepade strejker och blockader. I Göteborgs hamn. Regeringen har köpt förslaget och skickat ut det på remiss.

Årets nostalgi-tripp

I augusti stängde Sveriges äldsta bensinmack pumparna för gott. Uno-X i Karlskoga hann fylla 80 år innan Heikki Niinikivi sålde marken till grannen som driver industrin strax intill. Självt drev han stationen i 43 år.

FOTO: JAN LINDKVIST



FOTO: LENA BLONQUIST



Årets filmstjärna

Jörgen Björk är en av de transportare som under året fått visa upp sig och sitt jobb för hundratals tv-tittare. Här bärgar han en bil som åkt av den isiga vägen i Örsbäck, drygt fem mil från Umeå.



FOTO: JAN LINDKVIST



Årets familjefest

Transportpolitik, polisresurser, tuffa tider för skogsäke-rierna. På Elmas lastbilmässa blandas allvaret med snygga lastbilar och smarta nyheter som fronsandaren (en plåtåda som sandar framför lastbilen när halkan slår till).



FOTO: LENA BLONQUIST

Årets dummaste dom?

Kammarrätten i Göteborg gick på Arbetsmiljöverkets centrala linje: Det är orimligt att alltid kräva skyddsfordon, TMA-bilar, vid bärgning och annat servicearbete på utsatta vägar. I stället ska företagen göra riskbedömningar, slår domstolen fast. Obehagligt beslut som utsätter vägarbetare för livsfara, kommenterar Transport.

Christer Jeffmar

När alla tänker som chefen ...

Det var en gång en liten, liten chef på ett litet, litet taxibolag. Vi kan kalla honom Loffe. Företaget finns i kustbandet men ägs av Stora bolaget i storstaden. Vi kan kalla det Skärgårdstaxi. Här utövar Loffe sin egen version av ledarskap.

Att Sverige är framgångsrikt hänger till stor del ihop med vår förmåga att organisera företag, myndigheter och kommuner. Här kommer ledarskapet in. Utan ett bra ledarskap går det inte att få ut mesta möjliga ur verksamheten.

”

På Loffes bolag har man lärt sig att det är han som bestämmer. För att överleva gäller det att ställa sig in och hålla med om det mesta.

LEDARSKAPET RÖR CHEFENS förmåga att lyssna, visa inlevelse och fatta snabba och riktiga beslut. Loffe gör ofta tvärtom. Han lyssnar nästan bara på ja-sågarna. Han har så låg empati att han inte ens låtsas intresseras av olika synpunkter. I stället blir han otålig både på åkarna och taxiförarna.

Följden blir känslomässiga beslut som fattats i hast ”mellan tummen och pekfingeret” – till exempel vilka prestigefyllda avtal man ska acceptera. Eller inga beslut alls – till exempel allt som rör marknadsföring, som ju Loffe ändå aldrig förstått sig på. Eller beslut som dras i långbänk eller bara långsamt rinner ut i sanden. Och då får man vänta förgäves. Ofta vågar man inte fråga en gång till. Maktspråk skapar rädsla. Och rädslan omvandlas till handlingsförlamning.

Nu är ju Loffe långt ifrån ensam inom taxi om den här typen av auktoritär ledarskap. Det är kanske bara var tionde åkare som är en god ledare. Och det kan väl vara en av förklaringarna till branschens höga personalomsättning – cirka 25 procent.

TILLBAKA TILL LOFFE. På ”hans” bolag har man lärt sig att det är han som bestämmer. För att överleva gäller det att ställa sig in och hålla med om det mesta. Att komma med egna idéer ger inga pluspoäng. En vanlig så kallad härskarteknik är dubbelbesträffning. Om han ogillar någon letar han efter fel tills han tycker att han fått rätt, och den andre får egentligen aldrig en chans att försvara sig. Det bästa är att inte utmana honom. I Loffes värld ska man helst göra sig osynlig. Det som gäller är helt enkelt som en åkare sa: ”Håll käften och kör!”

Fast i stället måste ju ett gott ledarskap innebära att chefen lyssnar på tankar och kunskaper från olika håll, både inom organisationen och ute på marknaden. Detta är ett budskap som Loffe borde ta till sig. Och sedan skapa ett utrymme där han kan föra en aktiv dialog med åkare och förare.

Fast det är ju knappast möjligt. I stället får alla i hans organisation hålla tyst, knyta näven i fickan och motvilligt acceptera att när alla tänker som chefen, ja då är det ingen som tänker.

Christer Jeffmar är arbetslivspsykolog och organisationskonsult samt taxiförare med erfarenhet från tiotalet åkare och tre bolag.





En låda med gamla bilder fanns kvar när det gamla hamnkontoret skulle utrymmas. I mitten syns Börje Lindstrand, Potatisen kallad, enligt före detta kranföraren Rolf Landin som minns det mesta. Årtalet är okänt.

FOTO: HAMNENS HISTORISKA BILDER

Vem bryr sig om en vanlig arbetares vardag?

När Helsingborg bygger en ny stadsdel i Oceanhamnen finns de med: berättelserna om kaffet på Ingas café, hur kvinnokarlen Rune Takläggare flirtade och när den spritsmugglande vaktmästaren åkte fast.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

I **STAD EFTER STAD** har hamnarna tryckts ut från centrum. De ersätts av bostäder i fina lägen. I Helsingborg är planering, rivning och byggande i full gång. På Oceanpiren och Oslopiren blir det nya kvarter, inte långt från dagens containerhamn. – Men det var något som skavde i mig. Höll vi på att bygga en stad utan historia? Jessica Engvall, kommunikationschef på Helsingborgs stad, berättar om sin oro. Och hur hon mötte samma grubblande hos etnologen och forskaren Elisabeth Högdahl.

– Jag är intresserad av vardagen, av de människor som aldrig nämns i historieberättelserna. Och jag tror att det finns många berättelser kvar i huvudet på folk som hållit till i hamnen från 1950-talet och framåt, säger Elisabeth Högdahl.

DE TVÅ FICK klartecken för ett projekt – och under ett år har de samlat historierna, publicerat dem på webben och spridit ny kunskap till stadsplanerare, byggherrar och den som ska hitta på gatunamnen i

den nya stadsdelen. Starten var att hitta människorna som ville vara med. – Det var svårt. Folk tyckte inte att de hade något stort att berätta, att vardagen inte är något att prata om, säger Jessica Engvall.

MEN SÅ HÖRDE en pensionerad kranförare av sig. Han hade mycket att säga, men blev också dörröppnaren som fick andra att ta kontakt. Bara de nertecknade smeknamnen (eller kanske öknamnen) andas vardags-historia: Ljuset från Lund, Kalle Gurka och Lillgurkan, Igelkotten, Prosten och Potatisen. Och så kranföraren Tjocke Gullberg, ihågkommen inte minst för sin vana att sitta i hytten och äta på en falukorvring. En träff med Mannekängen, eller Rolf Landin som de flesta säger numera, ger ännu mer känsla för livet i Oceanhamnen för 50 år sedan. Det var han som satte



Facebookgruppen **Hamnar i fokus** visar gamla bilder från Helsingborgs hamn.



Med gemensamma krafter har de berättat, samlat in och dokumenterat livet i och kring hamnen. Etnologen Elisabeth Högdahl, pensionerade kranföraren Rolf Landin och kommunikationschefen Jessica Engvall.

fart på etnologen och kommunikötörens insamling. – Som stuvarna slet. De lyfte koppar-tackor och kaffesäckar för hand. Efter en tid fick de selar. När det behövdes en ny stuvare fick de andra rösta fram vem som skulle få jobbet. De andra fick fortsätta stå i ropet och varje dag hoppas få höra sitt namn, berättar han. En av dem berättar i vardagsinsamlingen: "Jag kom ner till ropet tidigt på morgonen och möttes av dödspatrullen, två barska män, som valde ut gubbar för dagens jobb. De som redan var registrerade pekades ut först. Men vi nya extringar som inte hade något nummer, fick vänta till sist. Då fick vi nummer men ingen speciell utbildning eller genomgång."

SJÄLV FICK ROLF LANDIN jobbet som kranförare 1964. Började en halvtimme tidigare och var kvar senare än stuvarna, och tjänade bra på övertiden. Somrarna var bra, då var det bar överkropp i kranen, mycket solande och kanske ett bad från Oslopiren. Middagsrasten var en och en halv timme lång och mackorna medhavda. Vintrarna kunde däremot vara ett helvete. Men hamnen var inte bara jobb. Lars Lillé har berättat hur han och hans kompisar hängde där: "Vi fiskade krabbor. Min kompis farsa var stuvare så vi kollade ofta båtarna när dom lastade av. Då fick vi en massa frukt."

JESSICA ENGVALLS OCH Elisabeth Högdahls förhoppning är att historier som dessa ska vända på processen i framtida stadsplanering. Att utgångspunkten blir människors minnen och vardag.

→ Googla *Minnen från Oceanhamnen* för att hitta guldkornen bland de insamlade berättelserna från Oceanhamnen.

Mera hamnkultur



→ I Norrköping knuffas hamnverksamheten bort från city för att ge plats åt bostäder i vattennära läge. Fast först ska inre hamnen grävas ut. Vi tänker oss skeppsbyg-geriet på dätidens Skeppsholmen. Någon gång på 1700-talet tappar ägaren Pehr Gustaf Wadström sin snusdosa i vattnet. I år gräver arkeologerna fram mässing-dosan, prydligt märkt PWG, och konstaterar att hälften av snuset finns kvar i den.

→ I Gävle byggs containerhamnen ut för att kunna ta emot fler och större fartyg. Men mer centralt, intill Gävleån, finns spåren av en betydande hamnstad även för 500 år sedan. I mitten av november öppnade Sabah Ejaz och Melody Moses kulturkafé i ett gammalt hamnmagasin och krydd-förråd på Alderholmen. Fem dagar i veckan serverar de ekologiskt fika i den röda tegelbyggnaden och dessutom blir det konstutställningar och konserter.

→ En gång i månaden ska de gamla vipparmskranarna i Örnsköldsvik motioneras, trots att hamnverksamheten flyttat till andra sidan fjärden. Före detta hamnarbetaren, kranföraren, förmannen och sedermera hamnchefen fick frågan om han kunde fortsätta det uppdraget när han gick i pension. Conny Sallander tvekade inte. – Det är lite nostalgi att sköta om dem. I går var jag där och bytte några lampor. Och det är otroligt vilka kranar det är, en sådan hållfasthet.



→ Även i Luleå sparades en av två högsta hamnkranar när Södra hamn blev stadstorg. Nu är den byggnadsminne och prydligt renoverad. Men för att nå dit krävdes en räddningsaktion från Luleåborna, bland annat via Facebook. Vipparmskranen stod färdig 1950.

FOTO: LENA BLOMQUIST

TRANSPORTARBETARLITTERATUR

I dag tipsar vi om nya böcker signerade en lastbilschaufför, ett tidningsbud och ett före detta samt en före detta hamnarbetare.

Döden är inte nog för **David**

Författaren och Transportarbetarens krönikör David Ericsson släpper inte ratten. Men i en längre paus mellan körningarna har han skrivit *Döden är inte nog*. Romanens tema är kärlek och hämnd, platsen är Söder i Stockholm och tiden början av 1980-talet.

Kristoffer mässar om döden

I den vackra boken *Dödsfärd* finns mängder av träsnitt av konstnären Kristoffer Nilsson. Han illustrerar texter av och om den polska författaren Stanisław Przybyszewski, som verkade före och runt det förra sekelskiftet. Kristoffer Nilsson är inte bara tidningsbud i Stockholm, utan också mannen bakom Transportarbetarens serie *Nattens hjältar*.

Efter valet med **Kerro**

Konstnären och poeten Kerro Holmberg har tidigare även jobbat som tidningsbud. I nya samlingen *Morgonen* efter valet finns dikten *Vandring i kullkastandet tid* som hon avslutar så här: En tall som föll tog jordens svål med sig, visade upp sin underdel Skamlös, men inte undergiven, gav den fingret med sin rot i luften.

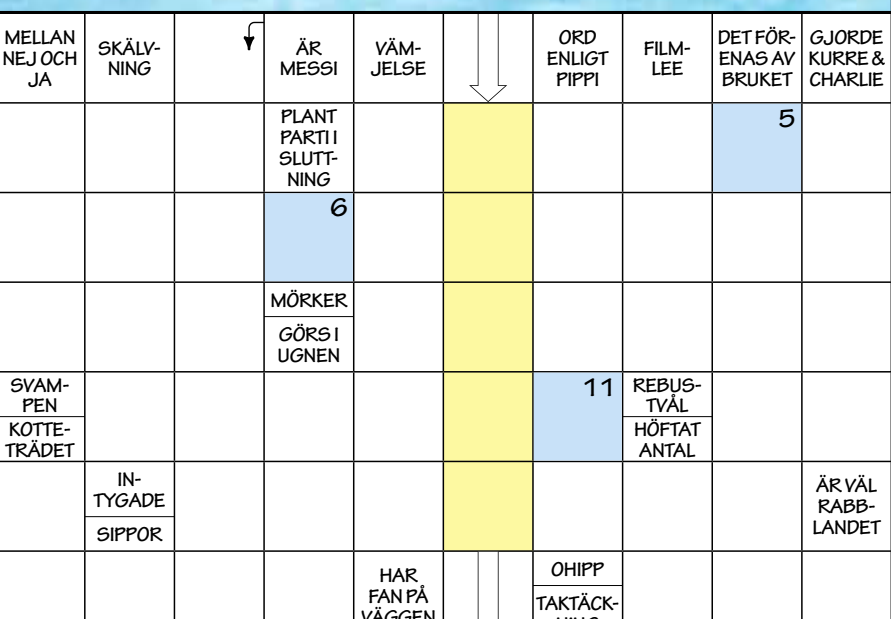
Marisol visar sin känslighet

Fredrik Ekelund är författare och har under fem år jobbat som hamnarbetare i Malmö. Hans självbiografiska roman *Q* handlar om att vara både man och kvinna. Han berättar om sin egen kamp för att komma ut som transvestit. Och hur han lämnar kvar Fredrik i Malmö när han åker till Köpenhamn som Marisol.

LB

Vinn boken!

Transportarbetaren lottar ut fem exemplar av David Ericssons *Döden är inte nog* bland er som mejlar namn och adress till info@transportarbetaren.se, senast den 15 januari. Skriv "Döden" i meddelandefältet.

SAKNAR MÅS- SOR	NÖJES- LOKAL	LITEN KÄR- LEKSGUD	DEN ÄR DRAGEN PÅ	PRO- FESSIO- NERNA	↴	KOMMIT PÅ GLID	A MED B										
↪							7										
FÄRG- GRANN PAPE- GOJA				VÅRDELD													
				AMEN													
LÄRV																	
BLI FAST			2				EGEN- SKAP										
EN AV NOAS SÖNER		HÄREN DEL ÅLAR															
		SÄGOR															
↪		1			NERV- CELLER	KASTAS VID BEHOV											
BOM- BÄRDE- MANG																	
								MELLAN NEJ OCH JA	SKÄLV- NING	↴	ÄR MESSI	VÄM- JELSE	↵	ORD ENLIGT PIPPI	FILM- LEE	DET FÖR- ENAS AV BRUKET	GJORDE KURRE & CHARLIE
VÄRMER IKYLA	BLIR BESLU- TAT		FJÄLL- VÄSEN?								PLANT PARTI I SLUTT- NING					5	
↪											6						
DRAS RUNT				DEN SER I DIMMA							MÖRKER						
				PRALIN							GÖRS I UGNEN						
FILM- PECK								SVAM- PEN KOTTE- TRÄDET						11	REBUS- TVÅL HÖFTAT ANTAL		
GJORDE INTE MATTÄ		TÄNK SIG CARDI- GANEN							IN- TYGADE SIPPOR								ÄR VÄL RABB- LANDET
↪ 13																	
FÖDER NASSAR			VA- NORNA SKA DRIVA PÅ								GNAB- BAS						SAK- INNE- HÅLL
											RITS						
OBE- TYDLIG- HET	RÖRLIG PR- ARRAN- GEMANG	8		FÄRGNY- ANSER STOPPAD STOL							OMFAT- TANDE VARM DRYCK						
↪																	
									TAKTIK	3					MATRIX- FIGUR		
									BALE						FÖRÄDLA		
SLÅR MAN				STÖRRE STAD UPP- BRAGT	10									↵			
ISO- LERAT								SÄM- LADE INTER- JEKTION						LAND I AFRIKA			12
														VÅRAR			
PROME- NAD- GATA		ORE- RADE									SÄTI- RIKT ROLIG			4			
↪																	
					STARK- VIN					9				BLIVIT UR- SINNIG			
																	©Bulls

Bokstäverna i de blåtonade rutorna bildar en sifferkombination. Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 15 januari. Märk kuvertet **"Januarikryssset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Har jag rätt att gå YKB-kurser?

Om jag jobbar som timanställd på ett åkeri – kan jag då kräva att min arbetsgivare betalar flera YKB-kurser samma år? Vad händer om jag har gått ett antal kurser och sedan slutar efter två månader? Måste jag betala kurserna själv?

Eva

Svar: Hej Eva, först av allt tycker jag att du ska kolla om du har rätt anställningsform. Om du går löpande på timme bör du ta kontakt med Transports lokalavdelning för att reda ut om du i stället borde ha en tillsvidareanställning.

När det gäller YKB-kurserna kan du alltid fråga arbetsgivaren om du kan få gå flera under samma år. Enligt avtalet är arbetsgivaren skyldig att stå för som lägst åtta timmar kompetensutbildning per år. Företaget ska se till att varje arbets-tagare får "kompetensutveckling nödvändig för arbetet" och i det ingår fortbildningskurserna i YKB, men du kan alltså inte kräva att få flera under samma år.

Och så din sista fråga: Du behöver inte återbetala kurser som arbetsgivaren har stått för när du slutar din anställning.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Får jag behålla skifttillägget en tid?

Hej, jag har mot min vilja flyttats från skiftgång till att jobba bara vanlig dagtid. Jobbar med distribution. Har jag rätt att behålla skifttilläggen under en tid? Jag förlorar mycket på schema-ändringen.

Carina

Svar: Hej, tråkigt höra. Men här skulle jag behöva veta varför just du flyttas, till exempel om skiftkörningen kommer att upphöra? Om detta är att anse som en schema-ändring, ja då är det arbetsgivaren om leder och fördelar arbetet. I så fall gäller ändringen om du har blivit varslad senast fem dagar i förväg. Du har heller ingen rätt att

behålla ditt skifttillägg eftersom det är kopplat till skiftkörningen. Kontakta din lokalavdelning om du känner dig osäker på anledningen till din förflyttning.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Varför påtvingas jag en hemförsäkring?

Hej, jag undrar varför man blir "påtvingad" en hemförsäkring när man är medlem i facket. Jag vill ha alla mina försäkringsärenden hos ett bolag, men eftersom det ingår en hemförsäkring hos Folksam blir jag påtvingad den. Jag vill inte betala för ytterligare en hemförsäkring hos mitt ordinarie bolag. Och Folksam har inte kunnat konkurrera med priset på övriga försäkringar jämfört med mitt nuvarande försäkringsbolag. Detta bidrar till att jag får mina försäkringar utspridda på två bolag.

Enligt Transportarbetarens sammanställning av vad min fackavgift används till går 16,2 procent till försäkringar. Jag vill hellre ha sänkt avgift.

Dessutom är min fru med i ett fack där hemförsäkringen också ingår. Så det känns som om vi betalar dubbelt för den.

Johan

Svar: Transports kongress bestämde 1992 att en hemförsäkring ska ingå i medlemsavgiften. Anledningen är att många av våra medlemmar då var utan hemförsäkring och att vi hade kontakt med många som hade drabbats av skador. Skador som de inte fick någon ersättning för.

Den hemförsäkring som ingår i medlemskapet har ingen övre gräns för hur mycket ersättning du kan få för dina saker, vilket gör att du inte är underförsäkrad om något händer. I den summa som går till ditt försäkringskydd ingår också inkomstförsäkringen, barngruppliv samt den kompletterande gruppliv-försäkringen för dem som inte får gruppliv via sin arbetsgivare.

Sedan vill jag tipsa om att du och din fru kan gradera upp hemförsäkringen och även få en allriskförsäkring utan att det kostar något extra. Det gäller alla par som har dubbla hemförsäkringar eftersom båda är med i något LO-förbund.

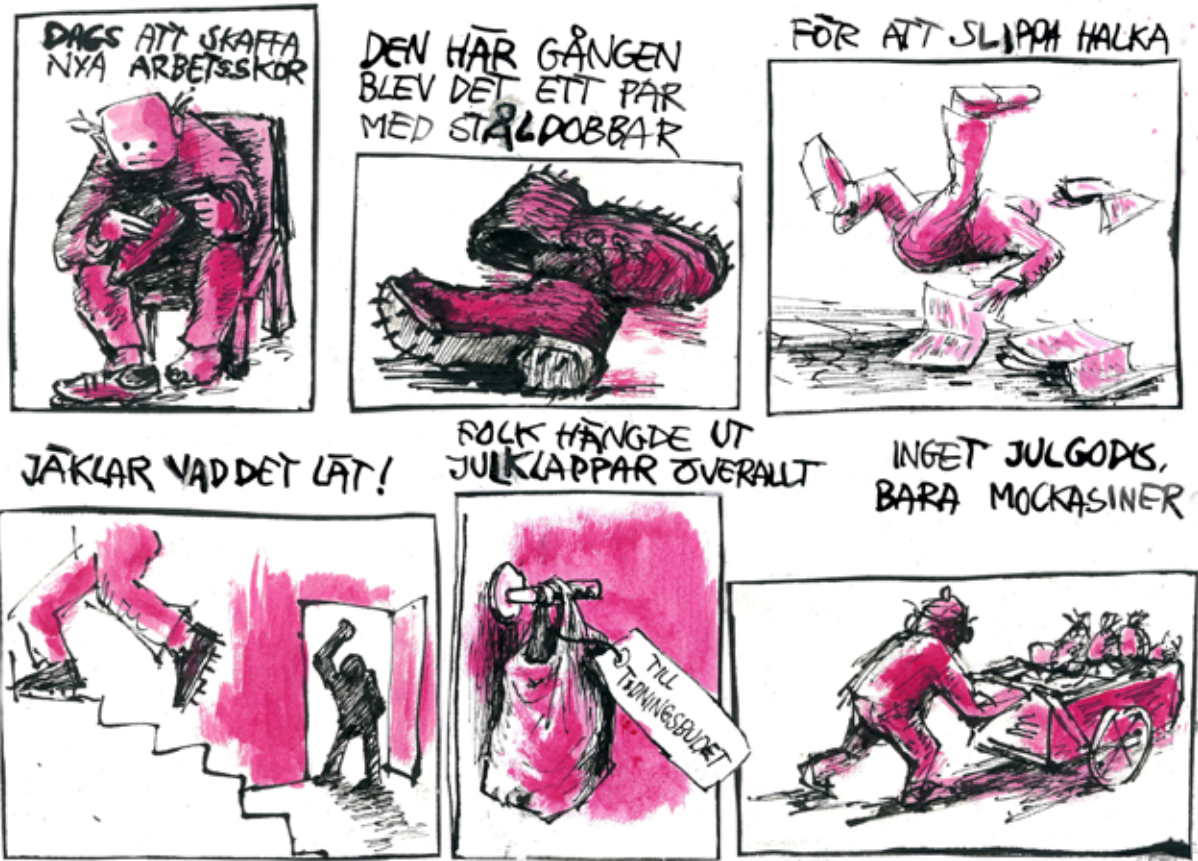
Sture Thorsell, försäkrings-ansvarig på Transport

Fråga våra experter!

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

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Korsordsvinnare

Lösningen på Decemberkryssset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter: Maria Röntynen, Vikarbyn Monica My Yllö, Örsundsbro Anna Hellgren Berg, Angered.

Vinnarna av en trisslott: Thomas Carlberg, Nyköping Annika Lundgren, Luleå Gunnar Nylund, Sala.

Bokutlottning

Boken om lagom: Ingemar Larsson, Alingsås Marie Ekeberg, Skebobruk Erkki Svensson, Nässjö.

Klimatfrågan är viktig för facken

Jag vill avsluta det här året med att prata om hopp och framtids-tro.

När du läser detta kan det ha hänt mycket på den politiska arenan. I skrivande stund har vi ingen regering, men vi har en högerbudget som är framskissad av M och KD med politiska eftergifter till SD. Det är bekymmersamt och det drabbar som vanligt dem som redan i dag har det tufft, medan de med högre inkomster gynnas.

En högst påtaglig sak är att man i den här budgeten har avskaffat avdragsrätten för fackföreningsavgiften, medan arbetsgivarna märkligt nog har kvar motsvarande möjlighet. Men vi måste sätta tilltro både till vår demokrati och till den svenska modellen. Jag har full förståelse för att det krävs kompromisser för att hålla antidemokratiska strömningar borta från inflytande. Samtidigt ska vi värna om den svenska modellen och mitt budskap till samtliga partier är detta: Frågor som rör löner och villkor på svensk arbetsmarknad sköts bäst av parterna.

FÖR TVÅ VECKOR sedan kom beskedet från Bryssel som vi väntat på. EU:s ministrar har enats om en gemensam ståndpunkt i det så kallade mobilitetspaketet, det som reglerar vägtransporter inom EU. Förslaget inger hopp och är bättre än vi befärat. Men vi ser också tydliga eftergifter till östeuropeiska länder för att de ska kunna fortsätta köra i väst med dumpade villkor. Går detta förslag igenom kan vi återigen konstatera att den svaga länken är vårt svenska kontrollsystem. Det läggs skrämmande lite resurser på att få stopp på den olagliga tunga trafiken, och där kommer Transportarbetareförbundet att lägga stort fokus under 2019. Det blir oerhört skett om EU lyckas strama upp och täppa till kryphål – och om Sverige, som ett av de länder som har skrikit högst, sedan inte lyckas leva upp till en bra kontrollkvalitet.

NYLIGEN AVSLUTADES DET globala klimat-mötet i Katowice i Polen. Jag är oerhört stolt över vårt deltagande där och vill rikta ett personligt tack till Ulf Jarnefjord för hans klimatarbete inom vårt förbund.

Det finns ingen i dag, inget företag, inget politiskt parti och ingen organisation,

”

Vi måste skapa nya arbets-tillfällen i en ny, hållbar ekonomi och se till att vi alla blir medskapare i stället för motståndare till det.

som kan hävda att klimatet inte är deras fråga. Därför är klimatfrågan också viktig för facken. Det handlar om att arbeta med omställning, om att den ekologiska och sociala hållbarheten måste gå hand i hand så att ingen arbetare lämnas efter. Vi måste skapa nya arbetstillfällen i en ny, hållbar ekonomi och se till att vi alla blir medskapare i stället för motståndare till det.

Här har jag en stark tro på att Sverige kan vara ett föregångsland och att vi får med oss andra länder i det livsnödvändiga arbetet. Tillsammans kan vi, alla medlemmar i Transport, bli medskapare av hållbarhet och medskapare av framtidstro.

Riktningen är tydlig och vi har kraften att göra det.

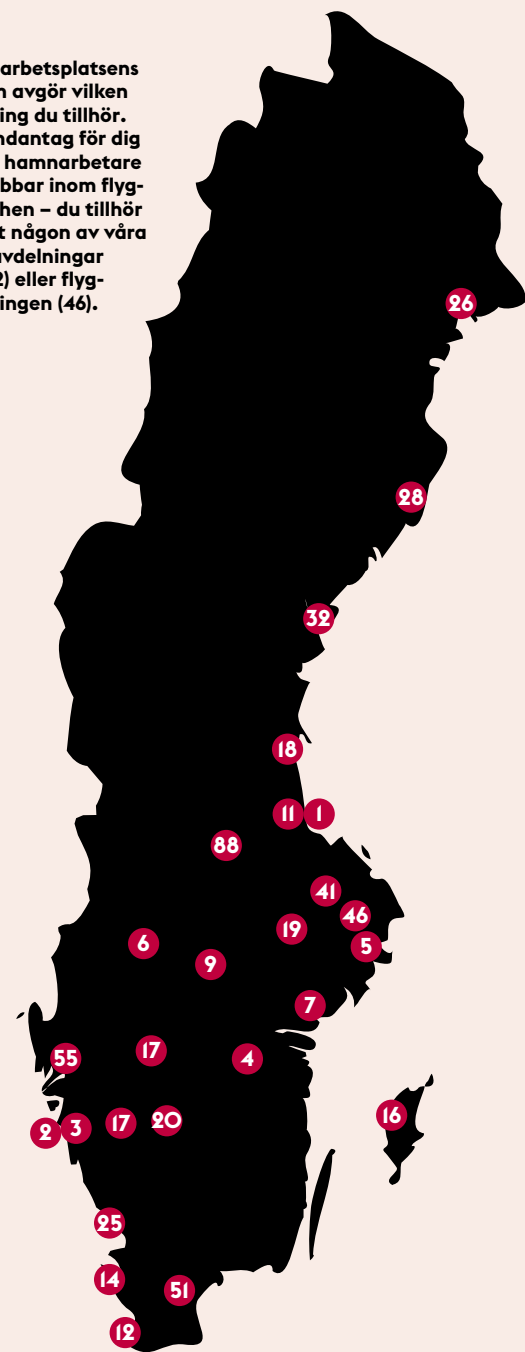


Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn). | 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11. | 25 Halmstad, avdelning 25. |
| 2 Syd- och Västsverige, 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 Norrland, avdelning 32. |
| 5 Stockholm, avdelning 5. | 17 Skövde-Borås, avdelning 17. | 41 Uppland, avdelning 41. |
| 6 Värmland, avdelning 6. | 18 Hälsingland, avdelning 18. | 46 Märsa, avdelning 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/Dalsland, avdelning 55. |
| | | 88 Dalarna, avdelning 88. |

Material till nästa nummer lämnas senast den 15 januari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelser till sektionmöten Sektionsmötena kommer att hållas på avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48, våning 8. Samtliga sektioner har val till representantskapet och sektionsstyrelsen, liksom nominering till kassör, avdelningsstyrelse, RSO och övriga avdelningsuppdrag.

► Tidningsbudssektionen: Onsdagen den 20 februari kl 17. Sektionen bjuder på smörgåstårter från 16.30. På dagordningen: Val av ordförande och sekreterare.

► Miljösektionen: Fredagen den 22 februari kl 17.30.

► Terminal och bemanningssektionen: Måndagen den 18 februari kl 18. Sektionen bjuder på fika från 17.30.

► Petroleumsektionen: Onsdagen den 20 februari kl 18, med fika. Nominering och val till sektionsordförande samt representantskapet.

► Åkerisektionen: Lördagen den 16 februari kl 11, med fika. På dagordningen: Nominering till ersättare till styrelse och repet och val av desamma.

► Vaktarsektionen: Tisdagen den 19 februari kl 18, med fika från 17.30. På dagordningen: Nominering av ersättare till repet och styrelse samt val av desamma.

► Taxisektionen har sitt möte måndagen den 11 februari kl 18.15 med fika från 17.30. På dagordningen: Nominering till rep och styrelse samt val av desamma.

Representantskapet har sitt årsammanträde lördagen den 23 mars kl 9.30. Vi kommer att vara på gamla Novotel, som numera heter Hotel Waterfront. Adressen är Klippan i Göteborg. På dagordningen: Val av kassör, avdelningsstyrelse och övriga avdelningsuppdrag, samt beslut om avdelningens val och arbetsordning.

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

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna Se nedan, och även i nästa nummer av tidningen, för uppdatering av tid och plats för respektive sektion. På dagordningen står val till uppdrag i sektionerna.

► Sektion 1: Tisdagen den 6 februari kl 18 på Stjärnkrogen, Östgötaporten (Gamla idrotts-parken). Vi bjuder på mat och kaffe. Anmäl dig senast den 30 januari till Joakim Carlsson (ordförande i sektionen) på 0706-322067 eller joakim.carlsson@transport.se. Eller till christian.ostrom@transport.se. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen.

► Sektion 3: Tisdagen den 5 februari kl 18.00 på avdelnings-expeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på macka och kaffe. Föranmäl gärna att ni kommer till joakim.carlsson@transport.se. Välkomna, önskar styrelsen!

► Sektion 5: Måndagen den 11 februari kl 18–20 i ABF:s lokaler i Motala. Det bjuds på förtäring. Välkomna önskar styrelsen!

► Sektion 6: Lördagen den 9 februari. Plats och tid kommer i nästa nummer.

► Sektion 7: Lördagen den 16 februari i Bastun, Lysingsbadet. Mötesstart kl 14. Fika kl 15.30. Bastu kl 16–18.45. Mat kl 19. Slut cirka 22. Anmälan senast den 11 februari till Anneli Karlsson, tel 073-7626137 eller mejl anneli.hulohamn@hotmail.com.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Kurser för alla medlemmar Startpunkten (även för dig som inte är medlem men jobbar inom våra yrken):

► 6 februari.

► 20 mars.

Avtalspunkten:
► 12 februari: Pactaavtalet
► 9 april: Transportavtalet.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Infoträff i Katrineholm den 19 januari kl 9–14. Anmälan senast den 15 januari till transport.7@transport.se.

Nyårshälsning Avdelningen önskar alla ett gott nytt år! Använd reflex och kör försiktigt.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Avdelningsstyrelsen sammanträder den 17 januari kl 8.30–16.40 i avdelningens lokaler. Frukost från 8.

Storsektionsmöte på ABF den 26 januari. På dagordningen står nominering och val till sektionernas olika funktioner, som ledamot, sekreterare och suppleanter. Det ska även nomineras till avdelningsstyrelsen: Tre ordinarie ledamöter, en sekreterare, suppleanter, förbundsrådsuppleant, revisor, fem valberedare och nominering av regional skyddsombud

MEDLEM

Semester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen**! Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på OIO-4803108.



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**. Här åker du utförsåkning i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken. Pris med mera hittar du på vår webbsida! Ring avdelningen på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åtta bäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget, där det finns affärer, restauranger och skiduthyrning. Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info, se www.transport.se.



– med ett helt nytt valförfarande. Mer info får ni på plats. En föreläsare från dyslexiförbundet kommer att berätta lite om vad de gör och vilka hjälpmedel som finns, och Robert Roos från LO kommer och berättar om LO och vad de gör. Alla medlemmar är välkomna!

Nästa Startpunkt är den 5 februari. Anmälan görs till studier.9@transport.se, eller ring OIO-4803009.

En ny ombudsman börjar hos oss i mars. Clas Helsing har rötterna i Kommunal och han har jobbat som ombudsman i flera år. Vi hälsar honom välkommen i gänget!

Ett riktigt stort tack till alla våra härliga förtroendevalda för året som varit! Utan er funkar det inte. Tillsammans är det vi som är Transport! Ni är alla värda en guldstjärna i kanten.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Stängt för konferens Vi vill önska alla medlemmar en god fortsättning på det nya året och berätta att avdelningen är stängd för verksamhetskonferens från den 29 januari till den 1 februari.

AVDELNING 12 MALMÖ

Nominerings- och årsmöten Samtliga möten hålls i avdel-

ningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö C). På dagordningen bland annat val till uppdrag i sektionen, och nomineringar till avdelningsuppdrag, regionala skyddsombud och avtalsråd.

► Onsdagen den 9 januari kl 16.30 kallas medlemmar i sektion 30 (miljöarbetare). Fika serveras, Välkomna, hälsar ordförande Zoltan Cikos, O70-8185229.

► Måndagen den 14 januari kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare), samt sektion 80 (tidnings- och reklamutdelare). På dagordningen nomineringar till uppdrag i sektionen, bland annat ordförande. Avtalsrörelsen 2020 ska också diskuteras. Styrelse och suppleanter träffas kl 17. Vi bjuder på fika, hälsar ordförande Maths Nilsson, O70-4808974/O72-1493324.

► Onsdagen den 16 januari kl 18 kallas medlemmar i sektion 90 (bevakning). Fika serveras, Välkomna hälsar ordförande Kennet Thernström, O70-6245456.

Transportsossen Onsdagen den 23 januari kl 18 hälsas gamla och nya medlemmar välkomna till Transport avdelning 12:s S-förenings (Transportsossen) möte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss

32 från Malmö C).

Vi behöver vara fler i Transportsossen, så alla transportmedlemmar hälsas välkomna till detta möte. Fika serveras. Välkomna, önskar ordförande Henrik Dagsheim, O70-5379579.

Till sist... Avdelning 12:s styrelse och anställda önskar alla medlemmar ett gott nytt år.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Härmed kallas du till din sektions årsmöte. Där hålls val till funktioner i sektionerna och nomineringar till funktioner i avdelningsstyrelsen.

► Sektion 1: Måndagen den 28 januari kl 18 på avdelningens expedition i Helsingborg.

► Sektion 3: Lördagen den 2 februari kl 10 i Folkets hus, Ängelholm. Fika från kl 9.30.

► Sektion 4: Lördagen den 16 februari kl 10 på avdelningens expedition i Helsingborg. Fika från kl 9.30.

► Sektion 5: Lördagen den 9 februari kl 11 på avdelningens expedition i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördagen den 9 februari kl 10, på Bygdegården i Gråmanstorp. Fika från kl 9.30.

Ni som är valda till representantskapet, avdelningens högsta beslutande organ, tänk på följande: Ni måste anmäla förhinder om ni inte kan bevisa ett möte. Annars kan det bli så att det måste kallas till extra möte för att representantskapet ej har varit beslutsfärdigt, med allt vad detta innebär.

I brevet vid årsskiftet informerar vi dig om vilken sektion du tillhör och rutiner för hur du anmäler förhinder till möte, till exempel representantskapets.

AVDELNING 16 GOTLAND

Arbetsplatsbesök Vi försöker komma ut på besök, till ett eller två ställen, varje tvåveckorsperiod.

Knegarpub kommer att genomföras på Gråbo Kvarter skrog fredagen den 25 januari kl 18. Gäst inbjuden. Anmäl gärna intresse till avdelningen om ni vill delta. Välkomna!

Medlem i facket, tvåfacklig utbildning: Den 26–28 februari, tre heldagar. **Obs! Nytt datum.** Ersättning utgår. Målgrupp: Du som är medlem i ett LO-förbund. Kontakta avdelningen snarast för mer information.

Nytt år, nya möjligheter Vi på avdelningen vill önska alla medlemmar ett gott nytt år, med nya möjligheter. Både på

arbetsplatsen, med studier och framför allt på hemmaplan.

Öppettider Avdelningen är bemannad som vanligt efter nyårsdagen. Ring gärna, OIO-480 3016, innan besök. Vill du mejla oss är e-postadressen transport.16@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Årsmöten i sektionerna Alla medlemmar hälsas välkomna till sin sektionens årsmöte. På dagordningarna: Val till sektionstyrelsen och av repskapsledamöter, Nomineringar till Avdelningsstyrelsen och övriga avdelningsuppdrag, Nominering av RSO.

Obs! Den/de du nominerar **ska** vara tillfrågade och ha sagt ja!

► Sektion Östra Skaraborg: Lördagen den 5 januari kl 10 i lokalen på Skäningsörpsvägen i Skövde. Vi bjuder på fika. Välkommen, hälsar styrelsen!

► Sektion Södra Älvsborg: Onsdagen den 16 januari kl 18 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. Fika serveras från 17.30, hälsar styrelsen genom ordförande Christer.

► Sektion Västra Skaraborg: Söndagen den 20 januari kl 15 på ABF, Fabriksgatan 4, entré 2, i Lidköping. Sektionen bjuder på lite lättare förtäring.

Avdelningsstyrelsen tillnåskar alla medlemmar, förtroendevalda och avdelningens personal ett gott nytt år!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Nu börjar vi ett nytt år och vi på avdelningen hoppas att alla har haft en schön jul- och nyårshelg. Som vanligt uppmanar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er, så att det finns någon på plats.

Vi på avdelningen

► Ordförande Jan-Ivan: OIO-480 3343, jan.ivan.persson@transport.se

► Ombudsman Christina: OIO-480 3340, christina.mattisson@transport.se

► Ombudsman Magnus Dawest: OIO-480 3246, magnus.dawest@transport.se

► RSO Johnny: OIO-480 3341, johnny.wiklund@transport.se

► Studieorganisatör Inga-Lill: OIO-480 3342, inga-lill.pettersson@transport.se

Försäkringsinformation

► Torsdagen den 10 januari kl 8-16 på Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

► Torsdagen den 17 januari kl 8-16 på ABF, Nygatan 8 i Bollnäs.

► Måndagen den 28 januari kl 8-16 på avdelningskontoret, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

Startpunkten

► Måndagen den 21 januari kl 18.30-21 på Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

► Onsdagen den 23 januari kl 18.30-21 på avdelningskontoret, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

God fortsättning på 2019! Som vanligt när du avdelningen via tel OIO-480 3019 eller mejl transport.19@transport.se. Övriga kontaktuppgifter, se hemsidan.

Kalendariem

► IO januari: Vu sammanträder.

► 21-25 januari: Ännu ej fastställd dag, men under denna vecka nya nomineringsmöten i samtliga sektioner, till sektionens uppdrag och representantskap.

► 28 januari-I februari: Alla avdelningskassörer på konferens.

► 30 januari-I februari: Verksamhetskonferens för alla Transports avdelningar.

Omtag! Någon gång under vecka 4 hålls nya nomineringsmöten i sektionerna (datum ej fastställt ännu, men kallelse kommer). Anledningen är att vi i början av året kommer att ombilda de befintliga sektionerna genom sammanslagningar/omflyttningar. Fortsättningsvis ska det enbart finnas två sektioner i avdelningen, vilket förhoppningsvis leder till ökad sektionensverksamhet. Samtidigt har avdelningen beviljats dispens, så från och med årsmötet kommer det att vara ett något mindre antal ledamöter i representantskapet.

Uppdatering för digitala utskick Eftersom vi alltmer övergår till att skicka exempelvis kallelser via mejl eller sms, är vi glada om du som medlem uppdaterar dina kontaktuppgifter. Det görs enklast genom att du loggar in på "mina sidor" på Transports hemsida. Om du behöver hjälp kan du kontakta avdelningen, så försöker vi hjälpa till. Har du varken mejladress eller mobilnummer för du naturligtvis även framöver

kallelser i pappersformat, i alla fall inom överskådlig tid... Men det sparar både pengar och skonar miljön om vi kan göra utskicken digitalt.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kamrater! Nu avslutar vi 2018 och går in i 2019. Vi på avdelningen vill tacka för ett bra år och ser fram emot ett nytt spännande år. Vi hoppas att alla har haft en god jul och önskar er ett gott nytt år.

Detta händer framöver:

► Torsdagen den 10 januari: Årsmöte i Sektion 2 terminal/lager på avdelningskontoret. Start 18 med nomineringsmöte.

► Torsdag den 10 januari: Årsmöte i Sektion 3 bevakning/bensin på avdelningskontoret. Start 18 med nomineringsmöte.

► Lördag den 19 januari: Medlemsmöte/nomineringsmöte i Sektion I åkeri/miljö kl 10 på avdelningskontoret.

► Lördag den 16 februari: Årsmöte i Sektion I åkeri/miljö. Start kl 14 med möte, där efter bjuds det på mat och vi avslutar med att spela curling. Mötet hålls på Racketcentrum i Jönköping.

► Taxisektionen välkomnar varmt alla medlemmar till årsmöte lördagen den 26 januari kl 14-15.40, på avdelning 20 i Jönköping. Vi bjuder på ett spännande årsmöte med god mat på Scandic Elmia (kl 16) och ishockeymatch HV71-Växjö (kl 18). Vi måste ha in bindande anmälan senast den 9 januari på grund av bokningsförfarande. Kontakta Jens på 076-2210498 eller taxisektionarsmote@yahoo.com. Då vi inte har en obegränsad mängd biljetter så är det först till kvarn som gäller för mat och match, själva mötet är naturligtvis alla medlemmar välkomna till. Tänk på att våga ställa upp och arbeta fackligt! Håll koll på hemsidan för mer information.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Nytt år – nya krafter Vi önskar alla medlemmar ett riktigt gott-nytt-rött-år!

Nyheter på avdelningen Vår ombudsman, Martin Jonsson, kommer att utbilda sig under hela våren 2019. Han ersätts av Sten Carlsson som vikarierar för Martin. Sten kommer närmast från avdelning 3, Göteborg, och har även ett förflutet i avdelning 14, Helsingborg. Vi hälsar Sten mycket välkommen till oss i Halmstad.

Avdelningsstyrelsen har möte fredagen den 18 januari kl 9, på avdelningen i Halmstad.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Det nya året är här och då vill avdelningen önska god fortsättning. Och vi hoppas att julen var en tid för att vila upp sig. Vi står inför ett nytt år där ett EU-val väntar i maj månad. Och under skrivande stund vet vi inte om det blir ett extra riksdagsval eller inte. I vilket fall som helst står avdelningen rustad för ett nytt år med nya utmaningar. Kom ihåg, att det är vi alla som är fackförbundet, och tillsammans kan vi göra en förändring på din arbetsplats om det behövs. Allt du behöver göra är att kontakta avdelningen, så får du veta mer om vad vi kan göra. Vi möts ute på din arbetsplats.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

► 14 januari: Startpunkten, Skellefteå.

► 17 januari: Startpunkten, Umeå.

► 18 januari: Frukostträff, Umeå.

► 19 januari: Startpunkten, Lycksele.

För mer information och tider, besök avdelningens hemsida www.transport.se/avdelning-ar/i-norr/.

Något att lyssna på? Du vet väl om att du som medlem har möjlighet att låna ljudböcker på avdelningens arbetsplatsbibliotek? Vi har drygt 500 titlar i olika kategorier. Välkommen in!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

► 6 januari har sektionen i Ånge nomineringsmöte kl 16. Därefter hålls även sektionens årsmöte, med start kl 16.30. Vi träffas på Träporten i Borgsjö.

► 7 januari har sektionen i Örnsköldsvik nomineringsmöte kl 18. Vi träffas på Café UH.

► 14 januari har sektionen i Sollefteå nomineringsmöte kl 18.30. Vi träffas på Hotell Hallstaberget.

► 15 januari har sektionen i Ramsele/Junsele nomineringsmöte kl 18.30. Vi träffas på Solporten i Ramsele.

► På sektionernas nomineringsmöten ska det bland annat nomineras nya regionala skyddsombud, ombud till avtalsrörelsen och förtroendeuppdrag i sektionen.

VIKTIG INFORMATION

...till alla medlemmar i Mellersta Norrland!

Från och med den 1 januari börjar vi skicka ut kallelser till sektionsmöten via mejl och SMS i stället för med post. Därför är det viktigt att vi har rätt kontaktuppgifter till våra medlemmar. Logga in med bank-id på transport.se, eller ring vår växel på OIO-480 3032 och kolla att ni har uppgett rätt uppgifter.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Vi går nu in i 2019 och vår ambition är att växa och stärka vår flygavdelning i år. Det handlar om att tillsammans med er medlemmar förbättra villkoren på just er arbetsplats!

Vi kommer satsa på funktionsutbildningar för förtroendevalda, breddutbildningar för medlemmar och kamratfrämjande aktiviteter.

Utöver detta så tar vi i år de första stegen inför avtalsrörelsen 2020.

Tveka inte att höra av er om ni undrar något! Mer info på www.transport.se/flygavdelningen.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Sektionerna vill redan nu påminna er om sina årsmöten under februari månad 2019. Skriv därför in följande datum i era kalendrar:

► 3 februari kl 10 håller sektion 3 (Kronoberg) sitt årsmöte i ABF:s lokaler, Arabygatan 80 i Växjö.

► 10 februari kl 11 håller sektion 2 (Blekinge) sitt årsmöte på ABF, Kungsgatan 2 i Ronneby.

► 16 februari kl 10 håller sektion 1 (Nordöstra Skåne) sitt årsmöte i avdelningens lokaler på Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

► 17 februari kl 13 håller sektion 4 (Kalmar län) sitt årsmöte på ABF, Storgatan 29 i Nybro.

Vi förespråkar en stor öppenhet inom organisationen och vill att du som medlem ska få veta mer om avdelningens arbete. Därför rekommenderar vi att du kommer på sektionernas medlemsmöten. Där redovisas nämligen kvartalsrapporter över den senaste tidens arbete. Självklart är det bara en liten del av allt det som görs inom föreningen. Det stora jobbet gör ju du som medlem dagligen på din arbetsplats och/eller sektion.

Avslutningsvis vill avdelningsstyrelsen, sektionstyrelserna och funktionärerna på avdelning 51 önska er alla ett gott nytt år!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningen är öppen kl 8-16.40. Lunchstängt 11.30-12.30. Tel: OIO-480 3055. Mejl: transport.55@transport.se.

Årsmöten i sektionerna

► Tidningsbudssektionen: Tisdagen den 22 januari kl 17-19.

► Bevakningssektionen: Onsdagen den 23 januari kl 15-17.

► Åkeri, miljö, bensin & gummi, taxi & buss-sektionerna: Lördagen den 26 januari kl 10-13.

På dagordningen står val till sektionsuppdrag och nomineringar till avdelningsuppdrag. Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 Uddevalla. Avdelningen bjuder på fika. Välkomna!

Studier

► Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar, hålls på avdelningskontoret.

► Avtalspunkten: Grundutbildning (endast för medlemmar) i ditt kollektivavtal.

Kontakta studieorganisatör Alexander Hutter, OIO-480 3622 eller alexander.hutter@transport.se, om du är intresserad.

Rätt uppgifter? Har du bytt arbetsgivare eller blivit arbetslös? Är du sjuk eller har du kanske börjat studera? Detta kan påverka din medlemsavgift och innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften. Hör av dig till avdelningen på tel OIO-480 3055 eller e-post transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Årsmöten

► Sektion 4: Söndagen den 13 januari kl 13 på avdelningen i Borlänge. Vi bjuder på fika. Hjärtligt välkomna

► Sektion 6: Onsdagen den 9 januari är det först årsmöte i Siljanklubben kl 18, sedan startar sektionens årsmöte kl 19. Plats: ABF-lokalen på Storgatan i Rättvik. Vi bjuder på fika. Hjärtligt välkomna.

► Sektion 7: Torsdagen den 10 januari, i NTO-huset i Malung, kl 18.30. Vi bjuder på fika. Hjärtligt välkomna.

På årsmötet nomineras bland annat ordförande för avdelning 88, studieorganisatör, ledamöter och ersättare till styrelse och representantskap. Din röst och åsikt är viktig.

Studier Hör av dig till 88:ans ordförande Åke Westerberg, OIO-480 36 38 eller mejla ake.westerberg@transport.se, om du vill gå en facklig utbildning.



Klubbstyrelsen på NSR: Jann Thomsen, ordförande, Dennis Samuelsson, försäkringsinformator, och Stefan Beardsall, skyddsombud. På bilden saknas Joel Hallkvist, sekreterare och mesta medlemsrekryteraren, samt Taiwo Henriksson, vice ordförande och huvudskyddsombud.

Månadens klubb

"Vi jobbar mycket med samverkan"

Ett mål är att alla i styrelsen ska få skyddsombudsutbildning. Soppubbsklubben på NSR tror på kunskap och aktivitet. Och på att suga upp medlemmarnas åsikter, till exempel när förbundsledningen åker på dyra flygbiljetter till en kongress i Singapore.

Text och foto Lena Blomquist

Klockan har just passerat två på eftermiddagen. Fullt med folk i varselkläder i NSR:s lunchrum i Helsingborg. Skiftbyte, förklarar styrelsekillarna och läser upp dörren till fackklubbens krypin.

De är påtagligt nöjda med att arbetsgivaren försett dem med ett rum som inte ens städaren har nyckel till. NSR uttyds Nordvästra Skånes renhållnings AB och bakom bolaget står sex skånska kommuner.

– Arbetsgivaren är överlag bra, vi jobbar mycket med samverkan, säger Jann Thomsen, ordförande i Transportklubben.

DET INNEBÄR samverkansmöte en gång i månaden där det mesta kan stå på dagordningen. Till exempel sopbilarnas kondition, sjuk-skrivningsprocenten, den psykosociala arbetsmiljön

just har dykt upp och genomfört kontrollen. **Är klubben mot drogtester?** – Nej, det kan väl ingen vara ... jag har också barn ute på gatorna. Men vi ville inte ha den här tombolan där fem chaufförer dras vid varje test. Vi ville att alla skulle testas, säger ordföranden.

EN FREDAG NÅGRA veckor före Transportarbetsrens besök möttes han av upprörda och missnöjda arbetskamrater/klubbmedlemmar på arbetsplatsen. – De tyckte att Singapore-resan och priset för den var dåligt. Jag höll med och sa att vi måste säga vad vi

tycker på ett sakligt sätt. **SAGT OCH GJORT.** Nio renhållningsarbetare, tillika Transportmedlemmar, åkte till Transports avdelningskontor i Helsingborg. De satt ner en timme med ombudsmannen Ali Shibl och pratade om saken. Klubbstyrelsen räknar med att han för deras missnöje vidare uppåt i förbundet. – Det farligaste på en arbetsplats är när det sprids falska rykten, säger Dennis Samuelsson, ganska ny i styrelsen men van vid föreningsliv.

– Därför är jag glad att medlemmar kommer till oss om de är missnöjda, och att de frågar vad som gäller när de har hört något, säger Jann Thomsen. Svar? Det har styrelsen inte alltid. I så fall kollar de upp och återkommer.

NSR-KLUBBEN HELSINGBORG

Antal medlemmar: cirka 85 procent.

Tillhör: avdelning 14

Historia: Facklig verksamhet så länge någon kan minnas, i Kommunal innan kommunerna bolagiserade sophämtningen.



Klassisk soppubbskeps: "Vågra stå med mössan i hand".



Hasse och Katja Wide Johansen har ägnat hösten åt att samla prylar till hemlösa. I carporten väntar parets Chevrolet Caprice på renovering.

Månadens medlem

De raggare hjälp åt hemlösa

De tigger vinterjackor, tält och sovsäckar. De samlar pengar till julklappar, mat och fika. Hasse och Katja Wide Johansen har fått med sig raggare i hjälparbetet för hemlösa. Nu utmanar de åkare och chaufförer.

Text och foto Lena Blomquist

Okej, det är Hasse Johansen som är medlem i Transport, men den här intervjun handlar om hans engagemang som raggare för de hemlösa. Och då är frugan Katja Wide Johansen minst lika viktig att ha med.

– Vi har alltid värnat om dem som inte har någonting, säger hon.

– Vi fick höra om en pappa med en femårig son som hade bott fem år i en husvagn. Han var utförsäkrad och arbetslös, och därför fick hans barn växa upp som hemlös, säger han.

HASSE OCH KATJA hade ryckt in då och då tillsammans med andra ideella krafter i värmestugan för hemlösa i Helsingborg. Dukat upp buffé av mat som skänks av skolor, restauranger, butiker, bagerier, mackor och kaféer. Gjort matlådor. Funnits på plats några timmar när de som ingenstans har att bo kan kika på tv, värma sig och slumra en stund.

Men mötet med pappan i husvagnen fick dem att införa julen 2017 dra i gång sitt breda insamlande. De åker runt bland dem som hört av sig, fyller bakluckan med jackor, byxor, vantar, sockor, tält,

liggunderlag, sovsäckar. Insamlade pengar ”det räcker med en tia om du har råd” kan bli suspended coffee till någon hemlös. Hasse får berätta hur det går till:

– Jag går in på ett fik inne i stan och köper kaffe och en smörgås. Men jag betalar för fem koppar och smörgåsar, och sedan kan någon som behöver gå in på fiket och få en macka eller kanske en tallrik soppa för de pengarna.

BIDRAGEN GÅR OCKSÅ till julklappar, 89 stycken första året, alla inslagna hemma i vardagsrummet i Bjuv.

– Vi köper billiga saker, men sådant som man behöver, tandborste, schampo, en liten termos, strumpor och nagellack, så några paket ser vi till att de hamnar hos en kvinna.

Hasse och Katja Wide Johansen gillar amerikanska bilar och cruiser mellan raggartäffarna när det är säsong. Så att de döpte sin hemsida till *Raggare för de hemlösa i Helsingborg* var självklart.

DET ÄR OCKSÅ bland raggare och raggarklubbar – från Ystad upp till Stockholm – som de har fått stöd för sitt ideella jobb för hemlösa.

– Men bland mina gamla kollegor är engagemanget ganska dåligt än så länge. Därför utmanar jag åkerier, chaufförer och terminalarbetare att samla pengar till nästa jul. Vi borde vara bättre än hamnarbetarna som samlade in 15 000 förra året.

HASSE JOHANSEN & KATJA WIDE JOHANSEN

Ålder: 52/55.

Familj: varandra, sammanlagt tio barn och hunden Laika.

Jobb: chaufför, just nu sjukskriven/sjukpensionär efter en rad olika yrken.

Facklig: sitter i avdelning 14:s repskap och i LO-distriktet (Hasse).

Bor: i hus i Bjuv, utansför Helsingborg.

Favoritbil: Chevrolet Caprice ”amerikanarnas svar på Volvo 245”.

Gifte sig: på bilträffen Bjuvs Burnout.



FOTO: PRIVAT

Välfyllt bil.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 500 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växels öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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



Den 2–14 december samlades världens klimatexperter och makthavare i Katowice i polska kolbältet. Uppgiften var att hejda utsläppen som ligger bakom de globala temperaturhöjningarna. Transports Ulf Jarnefjord deltog som observatör och representerade transportfackens världsfederation.

På en död planet finns inga jobb

”Världsfacket ITUC har beslutat att från och med nästa år organisera en årlig Global day of action för klimatet och rättvis omställning. Något som jag verkligen hoppas att LO och förbunden ställer sig bakom – för på en död planet finns inga jobb.”

Utsläppen av växthusgaser måste minskas drastiskt för att den globala uppvärmningen ska hejdas. Detta är en ödesfråga också för fackföreningsrörelsen

Globalt räknat förbrukar mänskligheten resurser som om det fanns 1,7 jordklot. Sammanlagt lever och konsumerar vi svenskar som om det fanns 4,2 jordklot, trots att det som alla vet bara finns en planet. Detta kan självklart inte fortsätta längre.

Om vi ska lyckas med dessa enorma utmaningar måste vi få med oss människor, inte minst arbetarna i fossilindustrin, på resan till ett hållbart samhälle. Därför kan vi inte bara prata om den ekologiska hållbarheten. Vi måste också fokusera på den sociala och ekonomiska hållbarheten. Utan förutsättningar för en trygg och rättvis omställning för de arbetare som drabbas kommer vi inte att lyckas.

Med en fullvärdig a-kassa som skapar ekonomisk trygghet, och genom omskolningsåtgärder till framväxande gröna jobb, kan vi få med oss människor på dagens resa. Facken måste säkerställa att ingen lämnas kvar ensam eller glömd.

FELET MÅNGA AV oss ”klimatkämpar” gör när vi ska övertyga andra om

den nödvändiga omställningen är att bara ösa på med mer fakta om hur eländigt det är, något som tyvärr sällan hjälper. Snarare tvärtom. Vi borde i stället försöka berätta hur en annan värld kan se ut, skapa positiva bilder av vackra, gröna städer utan hälsovådliga utsläpp av partiklar och en trygg uppväxt för våra barn.

ETT KONKRET FÖRSLAG hämtat från England: Där har man haft ett fackligt uppdrag som heter green reps, jag kallar det gröna skyddsombud på svenska. Ett uppdrag som alldeles utmärkt skulle kunna kombineras med de skyddsombud vi har i dag, då inre och yttre miljö är starkt sammankopplade.

De gröna skyddsombuden skulle på sina arbetsplatser informera och entusiasmera de anställda om vägar till ett grönare, friskare och roligare arbetsliv. Tillsammans med arbetsgivarna kan de göra gröna skyddsroller för att hitta brister både i den inre och yttre miljön. Vid inköp av fordon, utrustning, maskiner, kläder samt vid förändringar i arbetsorganisationen bör samverkan ske med ambitionen att nå så låg klimatpåverkan som möjligt.

De största arbetsgivarna är numera skyldiga att göra separata hållbarhetsredovisningar varje år. Här är en uppgift där de gröna

skyddsombuden i samverkan med arbetsgivaren kan göra stor nytta. Självklart ska de få en gedigen utbildning för sitt nya utökade uppdrag. Staten borde vara intresserad av att bidra till denna verksamhet.

MIN BESTÄMDA UPPFATTNING är att alla svenska fackförbund, med LO i spetsen, omgående måste skapa en gemensam plattform där vi inom fackföreningsrörelsen kan bidra till den nödvändiga omställningen. Goda förebilder finns sedan länge hos flera länders fackföreningar och federationer, vi behöver inte uppfinna hjulet själva.

Världsfacket ITUC har beslutat att från och med nästa år organisera en årlig Global day of action för klimatet och rättvis omställning. Något som jag verkligen hoppas att LO och förbunden ställer sig bakom – för på en död planet finns inga jobb.

→ Läs Ulf Jarnefjords reseberättelse från klimatkonferensen på transportarbetaren.se.

Delta i debatten!

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

Från baksätet

Döden blir oftast bara en liten notis

Vasagatan i centrala Stockholm. En vit lätt lastbil från en flyttfirma parkerar i lastzonen vid trottoarkanten. Föraren och två medhjälpare hoppar ur och faller ner bakgavellyften.

De tre unga männen går in på samma kebabställe där jag sitter. De beställer lunch och äter i lugn och ro, samtidigt som bilen ockuperar den attraktiva lastplatsen.

Jag kan inte låta bli att kolla lastbilen, en Iveco, i bilregistret. Hur mycket får den egentligen lasta?

Tjänstevikten – alltså fulltankad bil med förare – visar sig vara 3 190 kilo. Tillåten maxlast blir därmed beskedliga 310 kilo. För ett fordon som används för bohagsflyttar.

I de 310 kilona ska medhjälparna och utrustningen räknas in. Vad bli kvar? Kanske 100 kilo gods, sedan är det överlass – med höga böter om det blir poliskontroll.

ANTALET LÄTTA LASTBILAR har exploderat i trafiken. De flesta kan lasta lite mer än just den här Ivecon, men räcker 500–600 kilo för ett flyttlass på 22 kubikmeter som skåpet rymmer?

Nä, vikten på brukar snarare hamna kring 2–2,5 ton, uppger en rutinerad flyttakare.

Lätta lastbilar omfattas inte av kravet på färdskrivare och föraren behöver inte följa kör- och vilotidsreglerna. Vad innebär det om trötta förare regelmässigt kör med rejäla överlass i den hektiska stadstrafiken?

Tja, det lär väl inte borge för högre trafiksäkerhet i vart fall.

Fast vem bryr sig?

DE SENASTE DAGARNA har jag följt rapporteringen om dödsolyckan på LKAB i Svappavaara. En ung kvinna föll igenom ett sönderrostat traversgolv.

Det tragiska dödsfallet har uppmärksammat stort och det är bra att LKAB

ställs till svars. Men jag tänker också på alla yrkesförare som dör på jobbet. Det handlar om minst tio per år. Ofta blir det bara en notis i tidningarna.

Chaufför är ett av de farligaste yrkena på hela arbetsmarknaden. Dödsolyckor i trafiken har blivit vardagsmat. Att helt förebygga dem är svårt, jag inser det. Att tillåta att människor färdas mot varandra, i hög fart, på en smal asfaltsremsa är i grunden en rätt korkad idé.

Men ett första steg måste ändå vara att försöka få bort olagliga transporter och grova regelbrott. Och det gäller såväl flagranta rödljuskörningar som överlastade lätta lastbilar och 24-metersekipage som dunderar fram i 89 kilometer i timmen på riksvägarna.

MIN KEBAB ÄR uppäten. De tre flyttkillarna är också klara. De hastar ut genom dörren, faller upp bakgavellyften och drar iväg. Två p-vakter har precis gått förbi på trottoaren.

Utan att lappa flyttbilen som såg ut att vara ute på uppdrag.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”**Ett första steg måste vara att få bort olagliga transporter och grova regelbrott.**”

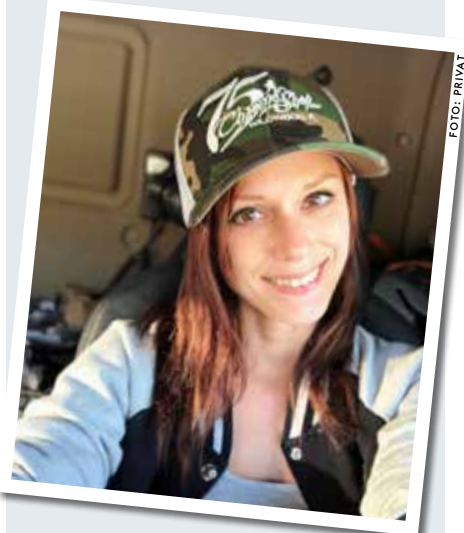


FOTO: PRIVAT

Hallå där!

JESSICA THORZÉN

... som utsetts till årets lastbilschaufför av den europeiska organisationen Kvinnor inom livemusiken.

Varför då?

–Jaa, jag jobbar med turnélogistik och har kört alla möjliga turnétransporter. Åt band som Sabaton och artister som Fever Ray och Molly Sandén. Jag blev frilans i somras och Cirkus Cirkör är min första egna kund. Under hösten har jag kört runt med deras föreställning Epifónima i Sverige, Tyskland och Frankrike.

Och hur fick Women in Live Music nys om dig?

–Jag gick med i organisationen och det är jättekul att hitta andra kvinnor som jobbar med musik. Det är inte bara chaufförer, utan ljusstekniker, ljudtekniker, riggare ... alla som inte är musiker. Och att jag blev året chaufför är skitcool.

Berätta om din roligaste körning?

–Det är nog Meshuggah, ett härligt gäng att jobba med (metallband från Umeå, reds anm). Jag körde på deras Europaturné i somras. Vi var på festivaler i Tyskland, England och Frankrike. De spelade på klubbar också och uppträdde på Sweden rock.

Hur ser framtidsplanerna ut för firman?

–Jag fortsätter med turnéerna, det finns några band jag drömmer om att få köra ... som Iron Maiden och Metallica. Hoppas att jag kommer närmare den drömmen nu när jag blivit årets lastbilschaufför!

LENA BLOMQUIST

Toppen & botten

↑ **Att dagarna blir längre och längre i sex månader.**

↓ **Att det finns en transportbransch där det pågår något som beskrivs som ett krig, med mord, sprängdåd och bilbränder.**

