TRANSPORTARBETAREN
Nummer 1 januari 2020

Gummiverkstäder bryter mot lagen

Special / Olyckor
Vägen tillbaka efter dödsolyckan

Arbetstid het fråga för tidningsbuden

KULTUR
Varför finns rondeller?

Nu ska hela rasket rivas

Högtryck in i det sista för Emma Henriksson och arbetskamraterna på Louddens smörjoljefabrik

Bemanning Bolag blåste chaufförer och staten ***Åkeri*** Norrköpingsåkare misstänkt för grova bedrägerier ***Taxi*** Salimovics företag kör vidare

DETTA ÄR EN ANNONS.

RÄTT SKA VARA RÄTT!

Är du bemanningsanställd?
Har du koll på din lönespec?
Får du de pengar du har rätt till?

(eller 956 201 anledningar att gå in på den här länken)

transport.se/bemanning

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Jan Lindkvist

ANNONSER
AdSales Group AB,
Urban Sandström
Tel: 08–580 80 415
E-post: urban@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 30–31 januari.

PRENUMERATION
200 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare (föräldraledig)
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 30 00

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 1











4 VÄLKOMMEN
Nyårs-quiz med Lena Blomquist.

6 GRANSKNING GUMMI
Däckverkstäder följer inte lagen.

10 AKTUELLT
Åtta sidor om vad som hänt sedan sist.

16 ÅKERI
Blåsta på lönen – nu krävs chaufförerna på skatt.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 AVTALSRÖRELSEN TIDNINGSBUD
Striden handlar om tiden.

24 INDUSTRIHISTORIA LOUDDEN
Smörjoljefabriken stängs.

26 MÖTET NERMIN PUDIC
Han pratar så folk förstår.

30 SPECIAL OLYCKOR
Vägen tillbaka efter dödsolyckan.

38 KULTUR
Varför finns rondeller?

40 JANUARIKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transportbasen har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS KLUBB
Sammanhållning på Postnord TPL:s lager i Jönköping.

46 MÅNADENS MEDLEM
Lagerarbetaren Håkan Jansson drar till skogs.

47 DAGBOK
Transports team för ordning och reda om allas ansvar.

48 LEDARE JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.

FOTO: JAN LINDKVIST



Kluvet uppdrag att göra tidning

Bland är det dystert att göra tidning.

I detta nummer berättar vi om chaufförer i Norrköping som blev blåsta på lön, och som nu har rejäla skattekrav på sig. Vi skriver om bemanningsföretaget med den hemliga chefen, som också drog både anställda och Skatteverket vid näsan. Och vi rapporterar om taxibolaget som blir av med färdtjänstuppdrag på grund av skatteskulder, och vars chaufförer förlorar jobbet.

MEN IBLAND ÄR tidningsmakandet betydligt roligare. Som när facket hjälper folk att hitta pengar i sina avtalsförsäkringar. Eller när kolossen EU spikar skarpare lagar som ska skapa mänskliga villkor för utsatta chaufförer och schystare konkurrens mellan åkerier från olika länder. Och när vi möter Nermin Krupic, färdtjänstföraren som missionerar om den svenska modellen.

ÄRLIGT TALAT ÄR tidningen så fullspäckad av nyheter, intervjuer och fördjupningar att vi inte fick plats med någon årskrönika. Men lite skoj måste det få vara när 2019 går över i 2020. Här kommer ett nyårsquiz:

1. Vilken typ av artikel är vanligast i Transportarbetaren?
1. Is och snö? Du har rätt att ställa lastbilen när det är farligt halt.
X. Åkeriet Xyz har lurat chaufförer, facket och Skatteverket.
2. Facket har räddat hem miljoner till anställda.

2. Vad tror en framtidsspanare att svenskar kommer att bli mera positiva till under 2020-talet?
1. Insekter på middagsbordet.
X. Gulliga robotar i arbetslivet.
2. Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen.

3. Vad hoppas en redaktionschef på Transportarbetaren mest av 2020?
1. Flera skandaler att avslöja.
X. Få gå i pension.
2. Ta chansen och lära sig att berätta bättre på webben.

Välkomna till ett nytt år med Transportarbetaren!

Rätt svar: 1: X, 2: X, 3:2

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

> ”Ärligt talat är tidningen så fullspäckad av nyheter, intervjuer och fördjupningar att vi inte fick plats med någon årskrönika.

lena tipsar
Nyårslöfte? Ta något som du vet att du kan hålla!

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!
Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Skyddsombudet Patrik Hörstam i Södertälje hamn fick sparken efter de lokala förhandlingarna:

"Det här är ju rent ut sagt åt helvete, hur kan en arbetsgivare agera så här? Jag ser fram emot Arbetsdomstolen och deras syn på det hela. Hörstam, vet att jag inte ens behöver skriva det här men, stå på dig! De har inget att komma med och det kommer bli jävligt pinsamt för arbetsgivaren i domstolen, lycka till kompis!"
Petri

”Det är på tiden att ni visar lite muskler mot arbetsgivarna.”
Leif Eriksson

"Jag är själv skyddsombud och upplever stundom liknande motgångar. För mig har det aldrig gått så här långt men jag har varit nära. Det är eldsjälar som Patrik som upprätthåller arbetarnas rättigheter och framförallt påverkar andra att våga säga ifrån."
Gustaf Sahlin

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Många lurade chaufförer i Norrköpingshärva.
2. Yvonne Andreasson förnekar allt ansvar.
3. Vid svår halka: Låt stå!

Insänt

Rösta nej till försäljning

Den 12 januari 2020 är det folkomröstning om eventuell försäljning av Öresundskraft i Helsingborg. Öresundskraft står för bland annat ledningar för el, fjärrvärme, fjärrkyla och gas till stadsnätet.

Privat ägande skulle innebära att det blir monopol på elnät och fjärrvärme. Följden kan bli att företaget kan höja avgifterna för kunderna utan tak. Detta kan påverka din ekonomi även om du bor i en hyresrätt. Hyresvärden kommer att höja din hyra för att täcka den högre kostnaden som uppstår. Med ett ägarbyte till privat regi finns det ingen garanti att bolaget kommer utvecklas eller ens finnas kvar. Vi på avdelningen uppmanar alla som bor i Helsingborgs kommun att gå och rösta den 12 januari 2020 – mot en försäljning av Öresundskraft.

Filippa Juhl, Transport avdelning 14.

Varför LO-tal på V-möte?

Tycker verkligen Transports medlemmar och styrelse att det är ok att LO:s ordförande besöker och talar på ett Vänsterpartimöte? Om någon från LO-kollektivet aktivt sympatiserar med SD åker den medlemmen ut så det ryker. Enligt mitt enkla sätt att se saker och ting har V mycket sämre anor än SD med sitt förflutna i Sovjet, DDR, Tjeckien med mera. För att inte tala om Kina.

Jag vet att V har skrivit vitbok och gjort avbön från kommunismen, men vad tycker Transports medlemmar?

Jan Nordström,
medlem sen 1994 men tvekar nu.

läsarbilden



FOTO: GUNNAR SVEDBERG

Lite julstämning, tänkte Gunnar Svedberg när han strax efter första advent skulle hämta soporna i ett flerbostadshus i Karlskrona. Någon från huset hade knåpat ihop en hel hög kompostpåsar till årets julstjärna.

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

Lossning pågår

HAMNARBETARE ÄR TRANSPORTS GRUND. När fackförbundet bildades 1897 bestod sju av de åtta pionjärföreningarna av stuveriarbetare. De fortsatte sedan att dominera facket i flera decennier.

Här är det 1930-tal och hamnarbetare lossar gods i Göteborg, medan en tullare antecknar. Cirka 40 år tidigare hade Göteborgs stuveriarbetarefackförening strejkat för bättre villkor. Efter tre veckors strid höjdes lönerna med tre kronor per dag vid tio timmars arbete. Och nattarbete förbjöds.

FOTO: KAMERAREPORTAGE/TT

Mycket fusk i liten verkstad

Personalliggare ska stoppa svartjobb och social dumpning. Men hälften av de kontrollerade däckverkstäderna följer inte lagen. Transportarbetaren har granskat Skatteverkets beslut om straffavgifter.

Text **LILLY HALLBERG** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

SKATTEVERKET HITTADE FEL VID 56 AV 124 KONTROLLER

Totalt gjordes 124 kontrollbesök hos däckverkstäder under perioden 1 juli 2018 till 30 november 2019.

Av Skatteverkets besök har 56 lett till beslut om kontrollavgift, på mellan 2 500 kronor och 37 500 kronor. Transportarbetaren har gått igenom samtliga beslut om kontrollavgift för däckverkstäder fram till den 29 oktober i år.





Här är bristerna

Skatteverket har fasta belopp för kontrollavgift. Antal fall 1 juli 2018 – 29 oktober 2019:

→ Det finns ingen personalliggare eller den är inte korrekt förd: 12 500 kronor (21 fall).

→ Person som arbetar men inte har skrivit in sig i liggare: 2 500 kronor (83 fall.)

→ Ej godkänt kassaregister: 12 500 kronor (11 fall).

→ Upprepade brister i kassaregister/personalliggare, inom ett år efter föregående beslut av Skatteverket: 25 000 kronor (2 fall).

→ Nedsatt kontrollavgift då Skatteverket bedömt förseelsen som mindre allvarlig: Nedsatt till 25, 50 eller 75 procent av det fastställda beloppet (9 fall).

Fotnot: Skatteverket har fattat 60 beslut om kontrollavgift för däckverkstäder under perioden. Att antalet fall är betydligt högre beror på att ett beslut kan gälla flera brister, och gäller den sammanlagda avgiften för ett företag.

Storstockholms-verkstad, en anställd

Beslutad kontrollavgift den 11 december 2018: 17 500 kronor.

Två personer arbetade i verkstaden. De sa att företaget inte hade någon personalliggare och inte visste att de var skyldiga att ha det. En av männen arbetade med att lossa däck från en lastbil. När Skatteverkets handläggare bad att få se hans legitimation lämnade han platsen.

Bohusföretag 1, inga uppgifter om anställda

Beslutad kontrollavgift den 10 maj 2019: 12 500 kronor.

Ett kassaregister och en kontrollenhet fanns visserligen men de var inte godkända – eller påslagna, och misstänks ha tillhört tidigare ägare. Enligt en anställd hade de inte använts under hela dagen. Han kunde inte heller visa några fakturor på sålda däck eller annat. Korrterminalen visade en försäljning på 24 000 kronor.

Bohusföretag 2, två anställda

Beslutad kontrolluppgift den 1 augusti 2018: 12 500 kronor.

Tillsammans med polis och kronofogde gjorde Skatteverkets personal en tillsyn av företagets kassaregister. Ägaren förklarade att företaget inte har något kassaregister då privatkunder får en kontantfaktura – kvitto – vid betalning. På den faktura som han visade saknades både nummerserie och kundens namn och adress.



FOTO: JAN LINDKVIST

Göteborgsverkstad, enmansföretag

Beslutad kontrollavgift den 25 oktober 2018: 12 500 kronor.

Ägarens förklaring är att han säljer varor och tjänster mot kontant betalning och mot betalning via swish. Mobiltelefon och byxfickan fungerar som kassaregister. Vid kontantbetalning används kvittensblock. Ägaren har haft åtta swish-betalningar tidigare under dagen. Men utan kvitton då ingen kund frågat efter det.

Jämtlandsverkstad, sex anställda

Beslutad kontrollavgift den 20 november 2018: 3 125 kronor.

Personalliggaren är en pärm med register och lösa blad. Företaget trodde att de gjorde rätt men har missat att liggaren ska vara inbunden.

Beslutad kontrollavgift den 10 juli 2019: 35 000 kronor.

Två personer arbetar vid disken och två i verkstadsdelen. Ingen av dem fanns inskrivna i liggaren den här dagen och sista noteringen var gjord en månad innan.

Smålandsverkstad, tre anställda

Beslutad kontrolluppgift den 9 november 2018: 2 500 kronor.

När kontrollanterna kom till verkstaden fanns det tre personer i lokalen men en, ägaren, var inte inskriven i personalliggaren.

Sundsvallsverkstad, fyra anställda

Beslutad kontrollavgift den 26 november 2018: 5 000 kronor.

Tre av fem personer var inte registrerade i liggaren. Förklaring: Det var en speciell dag. Företaget tycker att Skatteverkets kontrollanter kunde ha varit mer serviceinriktade och kollat registrering för alla andra dagar.

Skatteverket tar bort avgiften för en av de tre som jobbade, men ser annars ingen anledning att fria: *”Vi anser inte att en leverans av vinterdäck kan ses som en särskild händelse, även om det säkert leder till en stressig situation.”*

Skatteverket synar gummibranschen i jakt på svartjobb och social dumpning.

– Min övertygelse är att kravet på personalliggare bidrar till mer ordning och reda även i denna bransch, säger Transports ombudsman Magnus Thelander, som har ansvar för gummiverkstadsavtalet centralt.

Han understryker samtidigt att det är viktigt att myndigheternas begränsade resurser används på ett ändamålsenligt sätt: Riktas in på verksamheter som utgör det största problemet för de seriösa delarna av branschen.

Kravet på personalliggare kom till just för att komma åt osund konkurrens, bekämpa svartarbete och social dumpning. Inte i första hand för att få in mer pengar till staten. Det visar också Skatteverkets beslut för däckverkstäder.

En stor andel rör en kontrolluppgift på 2 500 kronor som beror på att en person, ofta ägaren, varit i verkstaden men inte registrerat sig i personalliggaren. Men det finns betydligt allvarligare fall:

NÄR SKATTEVERKETS KONTROLLANTER kom till en verkstad i södra Stockholm förra hösten saknades inte bara kassaregister och personalliggare. En person som arbetade med att lossa däck smet från platsen då kontrollanterna bad honom visa legitimation.

– Personalliggare är ett bra verktyg för att i realtid kontrollera verksamhet, se att det inte handlar om svartarbete. Finns det anledning kan vi gå vidare med annan typ av utredning, säger Magnus Winberg.

Han är ansvarig för personalliggarprojektet hos Skatteverket.

– Det är också viktigt att framhålla att de allra flesta företag är skötsamma. Kontrollerna är ett sätt att hjälpa dem. Personalliggaren är en del i arbetet med att skydda företag från osund konkurrens.

Kontrollanterna kommer oanmälda. Skatteverket har fokus på företag där det finns tecken som tyder på fusk, men gör även helt slumpmässiga kontrollbesök. Oftare när det är säsong för en bransch, och extra arbetskraft tas in, som i däckbytestid vår och höst.

I branschen fanns det innan lagen infördes en oro att sådana företag som brukar dyka upp i däckskiftestider, och byta däck på exempelvis parkeringsplatser, inte skulle kontrolleras.

– Men vi har varit ute hos dem som poppar upp inför däckbytarsäsongen. Samma krav gäller för dem, säger Magnus Winberg.

Behövs kontrollen generellt för däckbranschen?

– Lagstiftaren har gjort bedömningen att det är en av branscherna där det har effekt, liksom i byggbranschen och restaurangbranschen. Här kan personalliggaren också ge signal om att vi behöver göra andra typer av utredningar. Åter, personalliggaren är ett av flera verktyg, svarar Skatteverkets Magnus Winberg.

PETER BUHRE, branschorganisationen Däckspecialisternas riksförbund (DRF), satt med på Skatteverkets informationsmöten, innan de nya kraven infördes.

– Vår hållning var positiv till att Skatteverket jagar dem som inte följer spelreglerna. Det vore som hjälp med städning, säger han.

Men från annat håll hörde Peter Buhre också farhågor om onödig administration. Dock har det inte blivit den branschfråga som DRF trodde.

– Vi tänkte att det skulle bli frågor om vilka lösningar man skulle välja, och tal om gemensam upphandling av system. Men kedjorna hade redan egna lösningar, ofta kopplade till löneprogram.

Från medlemmarna har Peter Buhre, som jobbar på DRF Service, hört både bra och dåligt. På plussidan nämns att kraven påskyndat digitalisering och även gett positiva bieffekter, som att det blivit lättare att mäta effektiviteten. En del tycker dock att det är en onödig granskning av petitesser.

– Redan från början påtalade vi också problemet med servicebilskillar, som besöker flera verkstäder under en dag. Ska de skriva in sig och ut sig på alla? Det känns petigt, säger han.

– En del upplever nog att man är tillbaka på ruta ett, fast med mer administration.

> ”Personalliggare är ett bra verktyg för att i realtid kontrollera verksamhet, se att det inte handlar om svartarbete. ”
>
> Magnus Winberg, Skatteverket

Personalliggare /kassaregister

→ Krav på personalliggare och kassaregister för däckserviceföretag gäller sedan den 1 juli 2018. Sedan tidigare gäller det för företag inom bygg-, restaurang-, frisör- och tvätteribranschen.

→ En personalliggare ska visa vilka som arbetar i lokalen, eller på ett bygge, och måste uppdateras dagligen. Vid kontroll ska den vara lättillgänglig.

→ Personalliggaren ska också tydligt visa när arbetspassen börjar och slutar.

→ Kassaregister, för att registrera kontant- och kortbetalning, måste vara av en modell som är godkänd av Skatteverket.

Källa: Skatteverket



Hit, till Ica Maxis parkering i Nacka, kom Skatteverkets kontrollanter förra hösten. Tio personer arbetade då med däckbyten, ingen var uppskriven i personalliggaren.

LÄS MER

...i nästa nummer av Transportarbetaren!

Skatte verket slår ned på kritiser at säsongsföretag

Högst straffavgift med nya kraven: Däckbytarna, alias Däckskiftarna.
När Skatteverkets kontrollanter kom till parkeringsplatsen arbetade tio personer med däckbyte. Ingen var uppskriven i den obligatoriska liggaren.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Beslutad kontrollavgift den 4 december 2018: 37 500 kronor. Det blir konsekvensen av att inte skriva in vilka som är verksamma på arbetsplatsen, i det här fallet en kundparkering.

Ur Skatteverkets motivering: *”Skatteverket genomförde den 25 oktober 2018 klockan 12.30 ett besök på Däckskiftarna, Ica Maxi i Nacka, för kontroll av personalliggare. Under besöket befann sig tio personer verksamma med däckbyten när kontrollbesöket inleddes. Under Skatteverkets kontroll framkom att ingen personalliggare fördes under dagen.”*

TRANSPORTARBETAREN RINGER TILL Däckbytarna Stockholm AB, på den adress som står i Skatteverkets beslut.

Svar i telefonen lyder: ”Däckskiftarna, Filippa Hedberg”.

Filippa Hedberg är en av två huvudmän i Däckbytarna, tillsammans med Sigge Kindbom, som också sitter i styrelsen för Däckskiftarna.

Har jag kommit till Däckbytarna eller Däckskiftarna? Eller är det samma sak?

– Varför undrar du det?

Vi går igenom alla Skatteverkets beslut sedan krav på personalliggare infördes förra året. Ni, Däckbytarna, hade inte fört in några av dem som jobbade vid Ica Maxi i Nacka och det är det jag undrar över. Har ni inte personalliggare?

– Vi har personalliggare! Jag behöver inte tala med dig. Vad ska du med den informationen till?

Blir det krångligt att föra in alla som jobbar, så att det därför inte blir av? Det är ju många andra som haft problem...?

– Jag kommer inte att diskutera det här med dig. Jag behöver inte svara. Jag kan ringa till en annan och höra, om du vill prata.

Men nu kan jag ändå få veta om jag kommit till Däckbytarna eller Däckskiftarna, eller om man kan se på det som samma bolag?

> ”Vi har personalliggare! Jag behöver inte tala med dig. Vad ska du med den informationen till?”
>
> Filippa Hedberg, en av två huvudmän i Däckbytarna AB

– Jag kommer inte att diskutera, säger Filippa Hedberg och lägger på.

DET ÄR ALLTSÅ Däckbytarna AB som är skyldigt att betala kontrolluppgiften för att inte ha registrerat dem som arbetade på kundparkeringen i Nacka.

Men arbetet där utfördes inte under namnet Däckbytarna utan under Däckskiftar-banderoll, vid ett litet tält på kundparkeringen. Det är också under det namnet företaget marknadsförs, bland annat i sociala medier.

Däckskiftarna har ett sextiotal så kallade verkstäder i landet, från Skellefteå i norr till Malmö i söder. Men däckcontainrarna är bara på plats under säsong. Ett par månader i samband med däckskifte, vår och höst. På Solbackens handelsområde i Västerbotten hälsar Däckskiftarna redan i slutet av november välkommen tillbaka i vår.

Transport har tidigare uppmärksammat stora brister i arbetsmiljön i de så kallade verkstäderna, containrar bredvid stora partytält i princip. Ute på parkeringar, vid stormarknader och handelsplatser, sliter däckbytare som bara har tillfälliga påhugg. Transportarbetaren rapporterade förra hösten att många av de säsongsanställda kommer från baltländerna och sover på vandrarhem i närheten av arbetsplatsen.

Facket har agerat och krävt kollektivavtal och rimliga arbetsvillkor. Men ägarna avsvor sig då allt ansvar. Verkstäderna runt om i landet drivs helt på franchisebasis av andra bolag.

Ett sådant bolag är Däckbytarna AB, som håller till i Nacka i däckbytarsäsong, och har fem anställda i bolaget.

När Transportarbetaren kommer till parkeringsplatsen vid lunchtid är det ingen som arbetar i tältet. Inte heller i det lilla kontoret syns någon till. Det är en bit in i december och säsongen är över, om ett par dagar ska verkstaden plockas ned för i år.



GUMMIBRANSCHEN

→ Transportarbetarens granskning rör företag med Sni-kod 45204: däckverkstäder och liknande.

→ Däckservice omfattar underhåll och reparation av däck och slangar, liksom balansering, montering och förvaring av däck.

→ Det finns omkring 1 300 företag registrerade under däckservice-koden. Drygt 500 verkstäder är enmansföretag utan anställda, bara cirka 240 företag har fler än 5 anställda. Endast två, kedjor med verkstäder på olika håll, har fler än 20 anställda.

Källa: Skatteverket, SCB



Företaget Kvalitetsflytt i Borås ska enligt uppgifter i Borås Tidning bland annat ha starka kopplingar till Hells Angels.

Avstängd ombudsman är tillbaka i tjänst

Facket. I höstas skrev Borås Tidning en serie artiklar om företaget Kvalitetsflytt, som uppges ha kopplingar till Hells Angels. Transport drev samtidigt en lönetvist mot bolaget. En tvist som ledde till att central ombudsman stängdes av.

Ombudsmannen återgår nu i tjänst på Transports förbundskontor.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Vår internutredning visar att ombudsmannen brustit i omdöme. Det har lett till att förbundsstyrelsen beslutat om diciplinära åtgärder. Vilka vill vi inte gå ut med, säger Transports förbundskassör och personalansvariga, Anna Ryding.

Kvalitetsflytt är ett etablerat expressföretag som utfört flyttuppdrag åt privatpersoner, men också åt många kommuner och andra offentliga upphandlare.

I HÖSTAS BRÖT Borås kommun samarbetet. Det hade då framkommit uppgifter om starka kopplingar till Hells Angels (HA) och att ett 20-tal av Kvalitetsflytts anställda har ett kriminellt förflutet.

I Borås tidning tillbakavisade företaget alla uppgifter om kopplingar till HA. Ledningen anförde också att man bara velat hjälpa människor ur kriminalitet och narkotikamissbruk, när man anställde folk som avtjänat sina straff.

Transport fick tidigt ögonen på företaget, som tecknat kollektivavtal med facket. Det framkom uppgifter om felaktiga löner och att Kvalitetsflytt satt i system att ta in bidragsanställda.

> **”Vår internutredning visar att ombudsmannen brustit i omdöme. Det har lett till att förbundsstyrelsen beslutat om diciplinära åtgärder.”**
>
> 
>
> Anna Ryding, Transports förbundskassör och personalansvarig

I våras kontaktade tre anställda Transports Boråsavdelning. De ville ha hjälp i en lönetvist. En av dem är Kalle (fingerat namn). Han anser att Kvalitetsflytt är skyldigt honom över 800 000 kronor i utebliven betalning.

TRANSPORT BÖRJADE DRIVA kravet för de tre medlemmarna, trots att det saknas dokument som klart visar hur mycket de jobbat. För Kalles del baseras beräkningarna på detaljerade anteckningar som Kalle själv fört om utförda flyttuppdrag, orter och arbetstider.

I mitten av juni kallade Transport Kvalitetsflytt till förhandlingsbordet. Efter godkännande från medlemmarna krävde facket inledningsvis 300 000 kronor till Kalle och sammanlagt 300 000 kronor till de andra två.

FÖRETAGET FICK BETÄNKETID till midsommar, men återkom aldrig. Transport kallade till ny förhandling och begärde samtidigt att få ut lönehandlingar, inklusive övertidslistor, för samtliga anställda. Det är en möjlighet som facket har, enligt kollektivavtalet.

Två av männen som vänt sig till facket tog nu tillbaka sina lönekrav.

Men Kalle stod på sig.

Den 23 juli träffades parterna på nytt.

Förhandlingen blev tuff. Facket anklagades för maffiametoder och Transports ombudsman kände sig hotad.

Parterna skiljdes i oenighet och Transports Boråsavdelning begärde hjälp från förbundet. En central förhandling.

SÅ HÄR LÅNGT är tvisten en del av den fackliga vardagen. När de centrala förhandlingarna inletts publicerar Borås Tidning en ny stor artikel – nu med rubriken ”Facktopp kopplade in Hells Angels i konflikt med Kvalitetsflytt”.

I artikeln anklagas Transports centrala förhandlare för att under ett långt kvällssamtal med Kalle ha anfört att han själv, ombudsmannen, ”har kompisar som varit HA.” Kontakter som kan användas i konflikten. Under samtalet skickas också sms.

TRANSPORTS LEDNING FÅR kännedom om samtalet och sms:en och stänger av den centrala ombudsmannen, i väntan på utredning.

På Transports förbundsstyrelsemöte den 17-18 december diskuterades frågan ingående. Beslutet blev att ombudsmannen kan återgå i tjänst.

– Vår slutsats är att det inte finns några kopplingar till Hells Angels, som antyds i sms:et. Vi har också träffat en ekonomisk uppgörelse med Kvalitetsflytt, för den aktuella medlemmen, säger förbundskassör Anna Ryding.

PARALLELLT MED FÖRBUNDETS utredning har tidningen Transportarbetaren intervjuat alla inblandade vid flera timmar långa personliga möten.

Bilden som framkommer tyder på ett missförstånd mellan Kalle och den centrala ombudsmannen. Det finns inga ”kompisar som varit HA”. Den person som åsyftas har inga sådana kontakter, känningar eller förflutet.

Om Transportarbetaren redovisar alla intervjuer finns ändå risken att hotbilden ökar mot flera personer. Det gör att tidningen i nuläget avstår från att citera de inblandade parterna.

Äntligen grönt ljus för EU:s vägpaket

EU. Efter åratal av utredande och förhandlande är nya, skarpare EU-regler för lastbilstrafiken i hamn. En förändring är att alla som kör inrikestrafik i Sverige ska ha svenska löner och villkor.

Text och foto **Lena Blomquist**

Två nöjda socialdemokrater berättar om läget på infrastrukturminister Tomas Eneroths rum i Stockholm.

– Det känns fruktansvärt skönt. Dels för att vi ska få ett slut på kaoset i branschen, dels för att alla dessa förhandlingar är över, säger EU-parlamentarikern Johan Danielsson.

Frågan om gemensamma regler i vägtrafiken skär genom EU på flera sätt: öst mot väst, vänster mot höger, centrum mot unionens utkanter. Men klockan 06:35 den 12 december var överläggningarna över.

EU har en överenskommelse om skarpare regler på vägarna, som ska motverka fuskande åkare och utnyttjande av chaufförer. De tre tungviktarna kunde, efter tre och ett halvt år, enas: EU-parlamentet (tänk riksdagen), EU-kommissionen (regeringen) och ministerrådet som samlar alla ländernas ministrar inom ett sakområde.

TOMAS ENEROTH KASTADES in i frågan om dumpade villkor på vägarna, fuskande företag, oschyst konkurrens och EU:s lagstiftning när han över en natt utsågs till svensk infrastrukturminister sommaren 2017.

– Jag åkte till Bryssel och mötte parlamentariker från framför allt öst, och vi hittade en ömsesidig förståelse för varandras olika ståndpunkter. Jag tog med förståelsen för deras argument till mina ministerkollegor i rådet. Det underlättade när vi kompromissade oss fram till en ståndpunkt den 3 december förra året, säger han.

JOHAN DANIELSSON FICK som nyvald i parlamentet ta över vägpaketet, eller mobilitetspaketet som det egentligen heter, i våras. Han sökte sig till transportutskottet och fick där uppdraget att föra socialdemokraternas talan. Därmed hade han en tung roll i slutförhandlingen för ett par veckor sedan.

– Vi hade 20 punkter att diskutera och började med de lättaste. Under andra rundan var en del av dem redan avklarade. Vi hittade kompromisser på några punkter. Sist kvar blev frågan om kör- och vilotiderna, berättar Johan Danielsson.

När det gäller kombidirektivet, specialreglerna för transporter som kombinerar flyg, sjöfrakt och landtransporter, blev resultatet att varje land får besluta vad som gäller på de egna vägarna.

– Där finns det ingen anledning att dröja med att införa kravet på svenska villkor i Sverige, säger Tomas Eneroth. Jag är osäker på om vi måste göra en lagändring eller om en myndighet får i uppdrag att ändra reglerna.

I BÖRJAN AV året ska de nya lagarna formellt godkännas en gång till av parlamentet och rådet. Sedan har EU:s 28 medlemmar ett och ett halvt år på sig att införa dem.

Magnus Falk, Transports internationella politiska sekreterare, tycker att överenskommelsen ser bra ut:

– Ju mer jag pusslar ihop information från olika håll desto bättre ser det ut, säger han.



Infrastrukturminister Tomas Eneroth och EU-parlamentarikern Johan Danielsson är nöjda. Den 12 december var EU:s vägpaket äntligen i hamn.

Tre lagpaket ingår i överenskommelsen

➔Utstationering. Det handlar om villkoren för den som är anställd i ett EU-land och tillfälligt jobbar i ett annat. Resultatet är att svenska löner och villkor ska gälla för den chaufför som kör inrikestransporter i Sverige. Detsamma gäller i hela EU: Landets löner gäller vid cabotagetransporter. För kombitransporter (som kombinerar lastbilskörningen med flyg eller sjöfrakt) är det upp till varje EU-land att ställa det kravet.

➔Cabotage. Det vill säga rätten att i samband med en internationell transport göra inrikesfrakter i det land man kört till. Skärpningen i de nya reglerna handlar om att den utländska lastbilen måste stanna utanför till exempel Sveriges gränser i fyra dagar innan den får användas i landet igen. Annars är reglerna desamma: Tre inrikeskörningar tillåts under sju dagar. Nytt är dessutom att lastbilen måste köras hem till det land den är registrerad i var åttonde vecka.

➔Kör- och vilotider. Ingen skillnad när det gäller nationella transporter, det vill säga en svensk chaufför som kör i Sverige kommer att få följa samma regler om kör- och vilotider som nu. I internationell trafik blir det däremot möjligt för den som kör och övernattar utomlands att köra mer innan den ordinarie veckovilan måste tas. En utländsk förare måste återvända till sitt hemland var tredje vecka.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

CATARINA BARKETORP

... som fått uppdraget att utreda hur tung trafik kan kontrolleras effektivare.

När sätter du i gång?

– Jag börjar efter helgerna när jag har fått tre sekreterare på plats. Jag gör det utöver mitt vanliga jobb som domare och chef på Uppsala tingsrätt.

Vad vill regeringen att du ska göra?

– Uppdraget har tre delar. (Och så låter hon Transportarbetaren sammanfatta dem:)

➔ Kontroller. Catarina Barketorp ska föreslå hur kontrollen av tung trafik kan förbättras. Med syftet att öka trafiksäkerheten och bekämpa brott. Dessutom skapa en sund konkurrens och främja en god social situation för förare.

➔ Sanktionsavgifter. Redan i dag kan den som bryter mot cabotagereglerna (utländska fordon som körs i för många inrikestransporter) få lov att omedelbart betala en sanktionsavgift i stället för att hamna i domstol, och dömas till böter. Uppdraget är att se om sanktionsavgifter är lämpliga på fler områden, till exempel när transportköpare inte följer reglerna.

➔ Kontrollanter. Utredaren ska överväga om en ny yrkesgrupp behövs: trafiksäkerhetskontrollanter med uppdrag att till exempel göra nykterhetskontroller.

Vad kan du om de ämnena?

– Jag jobbade på kommunikationsdepartementet på 90-talet, men har ingen specifik erfarenhet av frågor kring yrkestrafik på vägarna. Men jag ska få en sakkunnig till min hjälp och ha en nära dialog med myndigheter. Och samarbeta med aktörer som till exempel arbetstagarorganisationer.

LENA BLOMQUIST

Södertälje Hamn höll fast vid avsked

Hamn. Vid den lokala förhandlingen vägrade Södertälje Hamn dra tillbaka avskedet av kranföraren och skyddsombudet Patrick Hörstam. Arbetsgivaren la i stället fram nya anklagelser mot honom.

– Det finns inte saklig grund för avsked. Inte ens om det bolaget påstår skulle vara sant, säger Transports förhandlare, Patrik Östbjerg.

Den 20 december, samma dag som denna tidning trycktes, träffades parterna för en ny förhandlingsomgång. Den här gången på central nivå. Hur det gick kan du läsa om på vår hemsida, transportarbetaren.se. *JL*

Krav på stopp för lagändring för taxi

Taxi. Transport och Taxiförbundet går ihop för att stoppa en lagändring som är klubbad till den 1 januari 2021. De skriver till regeringen att ändringen dels öppnar för organiserad svarttaxiverksamhet, dels gör det svårare att kontrollera chaufförernas kör- och vilotider.

I den nya lagen införs en ny kategori taxibilar, med särskild utrustning. De bilarna får bara ta körningar som är förbeställda till ett fast pris, och som betalas till en beställningscentral. Andra bilar kör fortsatt med taxameter. *LB*

Försäkringsfrågor ok i avtalsrörelsen

Avtalsrörelsen. LO fick rätt. Skiljenämnden för arbetsmarknadsförsäkringar slår i en dom fast att krav på bättre försäkringar och pension får drivas i avtalsrörelsen.

Avtalspension från hela arbetslivet finns med bland LO:s krav till förhandlingarna nästa år. Det gör också ett nytt omställningsstöd och förstärkt skydd vid arbetsskador.

Men Svenskt Näringsliv har försökt stoppa försäkringsfrågorna från att komma med i avtalsrörelsen. I stället önskade arbetsgivarorganisationen att försäkringar och pension ska förhandlas separat. *LH*

13 500

kronor mer i månaden tjänar den genomsnittliga tjänstemannen jämfört med en LO-arbetare. Klyftorna ökar.

Källa: LO:s lönerapport

FOTO: NIKLAS HAGMAN / TT



Yrkesförare har rätt att abryta sitt arbete om man bedömer att väglaget är till fara för liv och hälsa. Bilder visar en trafikolycka med en lastbil och två personbilar utanför Avesta.

Svår halka? Kör inte!

Åkeri. Vintern har slagit till på många håll i landet. För chaufförer kan arbetsplatsen bli livsfarlig. Men yrkesförare har rätt att ställa bilen om riskerna är för stora.

Text **Lilly Hallberg**

Snö, blåst och halka har ställt till det i trafiken på flera håll under senhösten. Och flera vintermånader återstår.

– Bedömer man att det är fara för liv och hälsa på grund av att det är jättehalt, och kanske mycket snö.Då har man rätt att som anställd avbryta sitt arbete, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

MEN DET ÄR nödvändigt att direkt informera arbetsgivaren.

– Gör du inte det kan du göra dig skyldig till arbetsvägran och få avdrag på lönen, säger han.

Om arbetsgivaren gör en annan bedömning, och hävdar att det går att genomföra arbetet, ger Martin Miljeteig rådet att vända sig till sitt lokala skyddsombud. Finns inget skyddsombud på arbetsplatsen är det i stället till sin Transportavdelning och det regionala skyddsombudet.

CHARINA NORDWALL ÄR regionalt skyddsombud i Transports avdelningen Mellersta Norrland. Hon är också ordförande i yrkesförarrådet i Västernorrland. Många gånger har hon hört lastbilschaufförer larma om risker på grund av väglaget. Och också att andra chaufförer, som de som kör buss, ju har rätt att avbryta jobbet om riskerna är för stora.

– Varje gång svarar jag att man har rätt att stanna. Men tyvärr är det många som inte vågar. Det måste vara extremt, extremt, extremt halt för att stanna bilen, säger hon.

– Lojaliteten mot både företag och kollegor är så stor. Godset måste komma fram, mjölken ska ut till butikerna ... Och att stanna kan innebära att någon annan måste köra.

Charina Nordwall reagerar starkt på att Trafikverket konstaterat att det finns en ”överstandard” när det gäller vinterväghållningen. Det statliga verket har gjort en översyn av driften.

– Alltså, man vill spara pengar. Men samtidigt visar andra studier att 50–60 personer dör på vägarna varje år, för att de inte lyckats bemästra det hala väglaget, säger hon.

OLYCKSSTATISTIKEN KOMMER FRÅN Strada, det nationella informationssystemet för vägtransporter.

Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dör eller skadas allvarligt i trafiken, framhåller Charina Nordwall. Men när det gäller vinterväghållningen blir prioriteringen fel.

– För oss som har vägen som arbetsplats kan den vita vintern bli en mardröm.

> ”För oss som har vägen som arbetsplats kan den vita vintern bli en mardröm.”
>
> Charina Nordwall, regionalt skyddsombud.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Tillbaka på jobbet efter det svarta året

Chaufför. **Minns du Tobias Lundqvist – tankbilschauffören som efter en rad påfrestande upplevelser säckade ihop vid ett tillfälle? Och som förlorade rätten att köra lastbil eftersom läkaren trodde att det handlade om epilepsi.**

Efter flera undersökningar, både av en privat specialistläkare och på hans vanliga sjukhus, är diagnosen borta. Transportstyrelsen har gett honom behörigheterna tillbaka. Så i januari börjar han jobba igen. *LB*

Taxibolag får köra vidare trots skulder

Taxi. Salimovicägda bolaget Taxi 201 201 får leva vidare. Trots skatteskulder, uppsagt färdtjänstuppdrag och att taxitillstånd saknas räknar tingsrätten med att företaget ska komma på fötter igen.

Text **Lena Blomquist**

– Företaget har bärkraft under förutsättning att det bara hyr ut personal till sitt moderbolag och att chaufförer sägs upp, säger advokat Anders Aspegren, som fått uppdraget av Nyköpings tingsrätt att rekonstruera Taxi 201 201.

Transports ombudsman i Bohuslän, Lennart Sköld, tycker att resonemanget är märkligt.

– Min omedelbara reaktion är att Taxi 201 201 inte är ett bemanningsföretag. Det måste teckna kollektivavtal som bemanningsföretag med oss – eller ansöka om medlemskap i Almega för att där bli inkopplad på bemanningsavtalet. Och om moderföretaget ska ta in underentreprenörer krävs en mbl-förhandling där.

TAXI 201 201 OCH moderbolaget K-kolm vård o omsorg ägs av Usnija Salimovic. Hon blev för en månad sedan av med Västtrafiks uppdrag inom färdtjänst och sjukresor i Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg och Lidköping. Sista resan kördes söndag den 22 december. Dagen före kom tingsrätten med beskedet att Taxi 201 201 får fortsatt rekonstruktion.

FÖRETAGSREKONSTRUKTION ÄR ETT alternativ till att gå i konkurs för företag som har ekonomiska problem men på sikt kan överleva. Vid rekonstruktion får anställda chaufförer statlig lönegaranti för löner som arbetsgivaren inte betalar. En fristående rekonstruktör får uppdraget att hjälpa företaget att överleva.

Salimovics företag

→Sultan Salimovic har tidigare blivit av med uppdrag för kollektivtrafiken i Sörmland. Företag har gått i konkurs, företagaren själv har dömts till fängelse för grovt skattebrott, bokföringsbrott och för att ha försvårat Skatteverkets kontroller. Sultan Salimovic har näringsförbud.

→Taxi 201 201 och K-holm vård o omsorg ägs av hans fru Usnija Salimovic.

→Västtrafik var vid upphandlingen av samhällsresor oroligt när hennes företag lämnade anbud, som uppfyllde alla krav. ”Vi kände till hela Sörmlandsresan och våra jurister tittade ordentligt på företagen”, kommenterade trafikchefen när Västtrafik i början av december sade upp avtalen.

> ”Företaget har agerat i en gråzon.”
>
> Anders Aspegren, advokat

Taxi 201 201 saknar trafiktillstånd. Företaget hade när rätten beslutade om rekonstruktion skulder till Skatteverket på 2,4 miljoner kronor. Den största delen för lönegarantin som staten kräver tillbaka.

SKATTEVERKET KOMMER ATT få betala chaufförernas nästa lön också, och ska därefter kräva taxibolaget på ytterligare 1,8 miljoner. Myndigheten har vid tolv tillfällen tvingats skicka ut betalningsanmaningar. Taxi 201 201:s revisor har hoppat av.

– Företaget har agerat i en gråzon, medger Anders Aspegren och presenterar sin lösning för framtiden:

Taxi 201 201 blir ett rent personaluthyrningsföretag till moderbolaget K-holm, som har trafiktillstånd för taxi. Det fortsätter sitt uppdrag att köra samhällsresor i Halmstad och behåller några vanliga taxibilar i Bohuslän. Chaufförer sägs upp.

– Jag har haft en primär förhandling med företaget, säger Lennart Sköld. I julveckan har vi en förhandling om uppsägningar och turordningslistan.

Förhandlingarna om nya lasregler tar paus

Facket. ”Parterna har hittills inte kommit överens om någonting i sak, det vill säga ingen fråga är slutförhandlad.” Med den gemensamma förklaringen tar LO, PTK och Svenskt Näringsliv paus i förhandlingarna om nya lasregler, till efter avtalsrörelsen.

Text **Lena Blomquist**

– Jag ser ett värde i att vara kvar i förhandlingarna, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Det har kokat i LO efter beskedet att fem förbund inte längre står bakom fackets förhandlare när det gäller anställningsskydd, omställningssystemet och a-kassan.

BAKGRUNDEN ÄR UPPGIFTER om att facken skulle vara beredda på att göra det lättare för arbetsgivare att säga upp anställda. Detta stod i en ”principöverenskommelse”, som sedan beskrevs som arbetsgivarnas sammanfattning av läget.

Åtta förbund, bland dem Transport, valde att stå kvar bakom LO:s förhandlare.

– Sprickan i LO är beklaglig, säger Tommy Wreeth som konstaterar att det är bättre om parterna kommer överens än om det blir politiska beslut om anställningsskyddet.

I förra veckan presenterade LO, tjänstemannaorganisationen PTK och Svenskt Näringsliv sin gemensamma avsiktsförklaring. I den framgår att parterna fortsätter förhandlingarna den 1 augusti nästa år.

I AVSIKTSFÖRKLARINGEN, SOM finns att läsa på de tre organisationernas respektive hemsidor, står det att anställningsformen allmän visstid ska ersättas – men inte med vad. Arbetsgivarna ska få mer flexibla regler kring uppsägning, men det ska fortfarande ”ske sakligt och rättssäkert”.

Nytt stopp för väktare i Rinkeby

Bevakning. Transport stoppar åter arbete, i de källargångar i Stockholmsförorten Rinkeby, där en väktare i oktober blev skjuten. Och det kan bli permanent.

Transports centrala arbetsmiljösamordnare, Gustaf Järsberg, bedömer att det inte är höstens skjutning i sig som är orsak. Om en riskbedömning, likt den senaste, gjorts från början hade det redan då kunnat bli nej till patrullering.

Gångarna som väktarna patrullerat saknar flyktväg. De är dessutom belamrade med bråte och har varit tillhåll för bland annat missbrukare. Även efter attacken mot väktarna har källaren varit olåst och det har varit möjligt för obehöriga att ta sig ner i gångarna. Boende i fastigheten vittnar om otrygghet.

Fackets regionala skyddsombud har, tillsammans med Arbetsmiljöverket och arbetsgivare, beslutat att källaren inte ska patrulleras. *LH*

FOTO: UPS



En drönare kommer lastad med medicin.

Drönare testas för transportuppdrag

Förarlöst. Från USA berättas att medicin för första gången har transporterats med drönare hem till den som behövde den. Drönaren kommer från det globala distributionsföretaget UPS. Den flögs obemannad från ett apotek i Cary, North Carolina, men övervakades av en pilot som var beredd att ingripa om det hade behövts.

Och i Sverige rapporterar forskare på forskningsinstitutet Rise att de har genomfört landets första flygande matleverans. Den flygningen gjordes med en drönare som var utom synhåll. Transporten gick från en restaurang i utkanten av Linköping in till universitetsområdet. *LB*

5 tycker till

Vad är det bästa som kan hända 2020?



Sari Engelhart Hammers, lastbilschaufför, Stockholm
– Att jag flyttar från storstan till Lappland. Jag älskar Lappland! Jag har blivit uppsagd från jobbet och ska ändra livsstil, leva närmare naturen, utan stress. Man måste våga! Jag vill bara jobba tre dagar i veckan, leva enkelt, men rikt.



Lars Erik Nilsson, väktare och skyddsombud, Arvika:
– Att reglerna i las, lagen om anställningsskydd, inte luckras upp eller förändras. Hela vår existens som arbetande LO-medlemmar bygger på att vi har den trygghet som las ändå ger oss. Jag är orolig, det känns som ett svek från S.



Robin Kangas, depåman, Stenungsund:
– Att jag får tag på ett hus eller en ny bostad i alla fall. Lägenhet går också bra. Jag vill komma till ett finare och lugnare område. Nu är det lite som det är med högljudda grannar och hög musik... Man hör allt vad alla gör.



Pernille Lorentz, färdtjänstchaufför och skyddsombud, Västerhaninge:
– Jag ska fråga min gubbe, som jobbar inom bevakning. Att LO startar en bank, som står på arbetarnas sida, säger han. Han gillar inte solen, blir knallröd direkt, annars hade en solresa varit fint. Till Maldiverna. Fast det lär väl dröja tills jag fyller 50.



Roger Dahlström, hamnarbetare och lokalombudsman, Oxelösund:
– Jag hoppas att sommaren blir fin och att jag får ordning på båten. Sedan ska vi ju självklart ha ett nytt starkare kollektivavtal också.

JÖ

FOTO: LENA BLOMQUIST



Försäkringsinformatören Matilda Olofsson hos Lundstams återvinning i Östersund. Urban Wärme får tips om hur han ska agera efter en arbetsolycka.

Fackliga uppsökare har säkrat 156 miljoner

Facket. Utan Transports informatörer hade närmare 156 miljoner kronor i försäkringspengar frusit inne. För LO-förbunden handlar det om totalt 1,1 miljarder – pengar som räddats till anställda med kollektivavtal.

Text **Lilly Hallberg**

– Vi har satsat på försäkringsinformation då vi tyckt att det varit viktigt för medlemmarna. Och vi har haft, och har, duktiga försäkringsinformatörer, säger Transports Johan Molin, ordförande i avdelning 32 Mellersta Norrland.

Avdelningen har under tre månader arbetat i projektform med försäkringsfrågor, främst inriktat på arbetsplatser. Björn Nilsson och Matilda Olofsson har varit ute och informerat.

– Det har varit jättepositivt, en stor erfarenhet att tala med både medlemmar och icke medlemmar. Och få vara med och hjälpa till så att de fått ut pengar retroaktivt, säger Björn Nilsson, som arbetar som ordningsvakt i Sundsvall annars.

UNDER HÖSTEN HAR han stått framför såväl större församlingar som suttit vid fikabord och talat avtalsförsäkringar och medlemsförsäkringar. Framför allt i Sundsvalls-, Timrå- och Härnösandstrakten men även mot Ånge.

Båda informatörerna upplever att information om försäkringarna behövs hos anställda, men också hos företagare som betalar för avtalsförsäkringarna.

– Många företag tycker att det är jättebra att jag kommer. De betalar ju för avtalsförsäkringarna, men är många gånger okunniga om vad de anställda har rätt till, säger lastbilschauffören Matilda Olofsson.

– En hel del säger att de har koll när man frågar. Men när man väl sätter sig och börjar prata så är det en hel del oklarheter... Det kan handla om sjukskrivningar och olyckor, men vi har också fått en del som undrat över TGL:n, ersättning till anhöriga vid dödsfall, säger Björn Nilsson.

”En hel del säger att de har koll när man frågar. Men när man väl sätter sig och börjar prata så är det en hel del oklarheter... ”



Björn Nilsson, informatör som annars arbetar som ordningsvakt i Sundsvall.

SAMMANLAGT HADE AVDELNING 32:s informatörer berättat om försäkringar för 2 696 personer i början av december. För samtliga LO-förbund var antalet registrerade samtal 227 772. Det är en rejäl ökning jämfört med samma period förra året. I kronor betyder det också en kraftig ökning. Summan på ”räddade” försäkringspengar var förra året 960 miljoner. Under de första elva månaderna i år är den 1,1 miljarder kronor.

– Det är jättemycket vi hittat där de försäkrade inte känt till sin rätt. Det handlar både om medlemmar och icke medlemmar, säger Sture Thorsell, Transports centrala försäkringsombudsman.

ALLA ANSTÄLLDA PÅ arbetsplatser med kollektivavtal omfattas av avtalsförsäkringarna, Afa-försäkringarna, som arbetsgivaren är skyldig att betala in till. Sture Thorsell påpekar dock att medlemmar, förutom informationen, också kan få hjälp att driva en försäkringsfråga. Framför allt från sin lokala Transportavdelning.

Han förklarar framgångarna med att förbundet arbetat aktivt under hela året, och att det gäller samtliga avdelningar.

Blåste både staten och chaufförerna

Åkeri. På bemanningsföretaget 1Personal lovades chaufförerna höga löner och tillgång till semesterlägenheter i Europa och Asien. Allt var bluff. Förarna blåstes på lön och staten på skatt och avgifter.

Text **Jan Lindkvist**

Nyutbildade chauffören Magnus Ericsson, från Östersund, sökte och fick jobb. Heltid som chaufför och en grundlön på 31 400 kronor. Arbetsgivare var 1Personal, på papperet ett estniskt bolag med filial i Sverige.

Han skulle köra pappersrullar från Borlänge till Tyskland, för ett åkeri i Sörmland. Men det blev snabbt problem.

– Mitt lastbilskort var alldeles färskt och jag hade inte den bästa vanan när det handlar om att säkra pappersrullar. Jag fick en rad käftsmällar och efter en och en halv vecka sa den tyska kunden stopp.

TROTS EN UTSKÄLLNING av arbetsgivaren fick Magnus snabbt en annan körning på Sörmlandsåkeriet och i slutet av oktober såg han fram mot lönen. Den kom inte som utlovat. Och ingen lönespecifikation heller.

– Jag ringde och tjatade. Till slut kom det in ett belopp på mitt konto. Mycket mindre än jag skulle ha haft, med tanke på alla timmar jag jobbat.

Under veckan som följde låg Magnus Ericsson på om lön, lönespecifikation och om ett riktigt anställningsbevis. Efter några dagar utan jobb erbjöd 1Personal honom att köra betong i Stockholm.

”Jag ringde och tjatade. Till slut kom det in ett belopp på mitt konto. Mycket mindre än jag skulle ha haft, med tanke på alla timmar jag jobbat.”

Magnus Ericsson, chaufför som kört för 1Personal.

– Jag tvekade. Intrycket jag fått av företaget var ju inte bra. Till slut sa jag nej och meddelade att jag sade upp mig.

Magnus Ericsson beskriver hur helvetet brakade löst:

– Han ifrågasatte mitt beslut och upprepade att jag är värdelös som chaufför. När jag stod på mig vädjade han: ”Ta jobbet, jag betalar vad du vill ha.” När jag ändå sa nej kontrade han med att jag skulle bli svartlistad, ”ute ur branschen”. Han hotade också att stämma mig.

I ETT TIDIGT skede kopplade Magnus in facket, Transport, och han började fundera över vem som egentligen är huvudman för 1Personal. I de officiella handlingarna är det en man i Estland, med estniskt namn.

Men den man Magnus Ericsson och flera andra chaufförer haft kontakt med är en Mats Johansson. Märkligt nog har varken chaufförer eller kunder, som Transportarbetaren pratat med, fått klarhet i vem denne Mats Johansson är eller var han bor.

– Han är väldigt hemlig, säger en annan chaufför som också blev blåst på lön.

Chauffören jobbade 440 timmar på sju veckor hösten 2019. Och fick in 26 000 kronor rent på kontot. Utan lönebesked.

I NOVEMBER AVFÖRDES 1Personal filial i Sverige ur Bolagsverkets register. Bakom begäran låg Skatteverket som har en fordran på över 500 000 kronor i obetalda skatter. 1Personal har inte betalat någon moms eller några arbetsgivaravgifter under hela 2019. Det ser heller inte ut som om det kommit in pengar på chaufförernas skattekonton.

Transportarbetaren har sökt Mats Johansson på hans kontantkortstelefon och via mejl, och bett om en intervju. Den enda återkoppling vi får lyder:

”Obs, jag bor i Irrum
Mats Johansson”

Irrum finns av allt att döma inte som ort eller plats någonstans i världen. Irum (med ett ”r”) är ett berg i Sydsudan.

FOTO: RYANAIR



Fortsatt ovisst på Skavsta

Flygplats. Hundratals anställda berörs när Ryanair stänger sin bas vid Skavsta flygplats, utanför Nyköping, i vår. Men inför jul var ovissheten fortfarande stor om hur många jobb som hotas när antalet flighter samtidigt halveras.

Transports ombudsmän hade veckan innan jul inte mer information än då det irländska lågprisbolaget just gått ut med besked om neddragningar, den 4 december. Det trots möten med arbetsgivarparter, Securitas respektive Skavsta flygplats.

– Det är inget nytt som framkommit. Sommartidtabellen är inte klar, vi får nog vänta till efter helgerna, sa Kjell Arbestål, ombudsman på avdelningen i Södermanland.

Transports flygavdelning har stämt Skavsta för brott mot medbestämmandelagen, som rör när flygplatsledningen fick information om neddragningarna. Förhandlingarna ajournerades när parterna träffades före jul.

LH

Dödsolycka jämförs med fall från 2001

Chaufför. En chaufför som lastade tallolja hittades i höstas död vid lastbilen. För 18 år sedan omkom en annan chaufför, som körde för samma åkeri, i en liknande olycka. Polisen har nu lämnat över den gamla utredningen till åklagare.

Den 8 november 2019 hittades den 65-årige chauffören livlös på Skutskärs bruk. Han hade fallit från tankbilen och återupplivningsförsöken var förgäves. Mannen var vid Stora Ensos fabrik för att lasta tallolja, på uppdrag av Hälsingeåkeriet han arbetat för sedan 1970-talet.

– Vi väntar på svar från Rättsmedicinalverket. Kan han ha andats in något? Det skulle kunna röra sig om något slags förgiftning, som man bör kunna se i blodet, säger Bo Wickström, kommissarie vid polisen.

LH

Sopor och utredning i ”Soffans” nya liv

Politik. Tidigare S-toppen Ann-Sofie Hermansson är tillbaka i hetluften. Hon gör en politisk nystart som statlig utredare.



Hermansson kommer att utreda kommunernas brottsförebyggande arbete, på uppdrag av staten. Och efter årsskiftet börjar hon också köra sopor, som timanställd chaufför åt Renova i Göteborg.

– Det känns jätteroligt. Jag ska köra hushållsavfall, säger Ann-Sofie Hermansson till Göteborgs-Tidningen.

LH

Arbetsliv och villkor tillbaka i kursplanen

Undervisning. Skolverket har lyssnat på kritik från bland annat Transport. I förslaget till nya kursplaner för årskurs 7–9 skrivs kunskap om arbetsliv och arbetsvillkor in igen.

– Det är jättegladjande. Vi tycker att eleverna borde få lära sig mer om arbetslivet och sina rättigheter, säger Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport.

Efter omfattande synpunkter har även undervisning om antikens historia förts in i kursplanerna igen. Det slutgiltiga beslutet om formuleringarna tas av regeringen, som också beslutar när kursplanerna ska börja gälla.

LH

”Vi straffas för fusket i åkeriet”

Åkeri. Ägaren till åkeriet Direct Transport misstänks för grova bedrägerier. Bland förlorarna finns chaufförerna. Många blev blåsta på lön. Skatteverket kräver nu förarna på den löneskatt som åkeriet skulle ha betalat.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Det är katastrof. Jag är ensamstående med två barn. Jag har inte 50 000 kronor att betala till Skatteverket. Vad ska jag göra? Jag förstod inte de svenska reglerna, säger en man som ursprungligen kommer från Serbien.

Det är lördag förmiddag. Omkring 20 chaufförer har kommit till ett möte på Transports Linköpingsavdelning. Några har rest långt. Bland annat från Helsingborg.

– I fem år har åkeriet utretts av ekobrottspolisen. Varför händer inget? Varför går Skatteverket inte på företaget i stället? Vi är lurade. Facket måste hjälpa oss, vädjar en storvuxen förare.

”Varför går Skatteverket inte på företaget i stället? Vi är lurade. Facket måste hjälpa oss.”

Chaufför på mötet på Tranports Linköpingsavdelning.

Ombudsman Mats Andersson lyssnar och river sig i skägget. I flera års tid har han försökt få rätsida på Norrköpingsåkeriet Direct Transport och föregångaren Norrköping Transport NL.

BAKOM FÖRETAGEN STÅR familjen Ljeskovica. Huvudmannen, Nedjad Ljeskovica, skapade stora rubriker för fem år sedan. En av hans anställda chaufförer, från Makedonien, ertappades med falskt bulgariskt körkort i en poliskontroll utanför Sundsvall.

Föraren friades i domstol. Rätten ansåg att det inte var uteslutet att mannen själv blivit lurad när han ansökte om körkort i Bulgarien. Frikännandet blev droppen som utlöste proteströrelsen Här stannar Sverige.

Förarna som samlats på Transports kontor ser det falska körkortet som en liten del i ett systematiskt fiffel. De kommer alla ursprungligen från Balkan, precis som huvudmannen själv.

Nedjad Ljeskovica har drivit flera företag i Sverige, både inom buss och godstransporter. För omkring fem år sedan sökte han lastbilsförare till Direct Transport och föregångaren Norrköpings Transport NL, bolag som då körde för speditören DSV.

FLERA CHAUFFÖRER BERÄTTAR att villkoren lät bra. Åkeriet hade tecknat kollektivavtal med Transport. Under åren 2015 till 2018 anställdes minst 50 förare.

Ganska snart började problemen. Anställningsbevis saknades eller var felaktiga. Flera chaufförer berättar om långa pass och 250 timmars arbetstid per månad. Flera vittnar om fusk med dubbla förarkort och med diagrambladen till analoga färdskrivare.

Fast det största bekymret var lönen. Förarna fick pengar rakt in på kontot, ofta runt 21 000–24 000 kronor. Lönespecifikationer uteblev. I de fall de kom saknades viktiga uppgifter som år och månad.

Flera av förarna hade gått med i Transport. Några kopplade in facket och ombudsman Mats Andersson gjorde utryckningar och hjälpte förare att få ut pengar retroaktivt.

I september 2018 bränner det till. Polisen och Skatteverket gör en razzia på Direct Transport och beslagtar datorer, mobiltelefoner, handlingar och bokföring. Ägaren, Nedjad Ljeskovica, häktas och blir inburad i flera veckor.

I DAG HAR åkeriet bytt namn, till Lea No 2. Chaufförerna sades upp den 25 september 2018.

I juni 2019 skickade Transport en stämning till Arbetsdomstolen (AD), med lönekrav för fyra chaufförer. Fast bolagets företrädare kom aldrig till förhandlingen och AD meddelade en så kallad tredskodom.

Direct Transport dömdes att betala drygt 630 000 kronor till chaufförerna och facket. Det är för uteblivna löner, semesterersättning, skadestånd och rättegångskostnader.

Några pengar lär knappast komma. Företaget saknar bolagsstyrelse – efter att alla medlemmar av familjen Ljeskovica hoppat av.

I STÄLLET KOMMER nya kallduschar för de tidigare anställda. Chaufför efter chaufför får nu taxeringsbeslut från Skatteverket. Med betalningskrav för uteblivna skatter.

Ett par förare förklarar att de tog med sig deklarationerna till åkeriets kontor. Där fick de hjälp att godkänna dem, med mobilt bank-id. Av arbetsgivaren. Trots att siffrorna inte stämde.

– Jag kan inte svenska, jag är inte insatt i de svenska skattereglerna. Jag litade på företaget när de sa att de skulle hjälpa mig, säger en chaufför uppgivet.

Ombudsman Mats Andersson och kollegan Andreas Kindesjö försöker lugna de upprörda chaufförerna. Alla har fått nya jobb. Men skattekraven hänger över dem. De beslut som kommit rör bara inkomståret 2017. Sedan väntar 2018 och nya smällar, befarar chaufförerna.

En chaufför ställer sig upp, säger:

– Åkeriets affärsidé var att fuska! Nu straffas vi chaufförer. Varför kräver inte Skatteverket ut de här pengarna från Direct Transport i stället? De pengar vi fick ut täcker inte nettolönen vi borde ha haft. Vi har inte lurat staten.



Ett tjugotal chaufförer hade kommit till mötet med Transports Linköpingsavdelning. ”Jag litade på företaget när de sa att de skulle hjälpa mig”, säger en lurad chaufför.

Ägaren åtalas för bidragsbedrägeri

Åkeri. I november skickade åklagaren in en stämningsansökan mot Nedjad Ljeskovica. Han misstänks för att ha lurat Arbetsförmedlingen att på fel grunder betala ut 1,9 miljoner kronor för olika bidragsanställda. Över en miljon var för hans egen hustru, som också satt i styrelsen för bolagen.

Text **Jan Lindkvist**

Enligt åklagaren är det Nedjad Ljeskovica som varit huvudman i de fem transportföretagen, även om såväl hustrun som familjens två vuxna barn suttit i styrelserna.

Nedjad åtalas nu för omfattande fusk med anställningsstöd. Kammaråklagare Sara Nilsson rubricerar misstankarna som grovt bedrägeri.

Totalt har Ljeskovicas bolag haft minst 33 bidragsanställda under drygt tio års tid. För dem har bolagen kunnat kvittera ut sammanlagt 13,5 miljoner kronor i samhällsstöd.

POLISEN MISSTÄNKTE ÅTMINSTONE inledningsvis att Nedjad Ljeskovica haft en kontakt som jobbade inne på Arbetsförmedlingen. En person som såg till att stöd beviljades även när villkoren inte var uppfyllda. I stämningsansökan framgår att nystartsjobb och andra bidrag sökts för personer som redan varit anställda.

I polisens över 1 000 sidor långa förundersökning finns annan intressant information. Som att Ljeskovicas företag betalat in mycket lite pengar till Foras arbetsmarknadsförsäkringar.

Under 2017 är det exempelvis bara sex personer som uppges ha arbetat i Direct Transport. Lönerna som redovisas till Fora är låga, i snitt bara 106 000 kronor i årslön.

TRANSPORTARBETAREN FÅR KONTAKT med en man som säger sig vara Nedjad Ljeskovica. Telefonintervjun blir inte lång.

Hur ser du på att dina tidigare chaufförer nu får stora retroaktiva betalningskrav från Skatteverket?

– Det är bra.

Är det bra?! Att förare krävs på tiotusentals som du som arbetsgivare skulle ha betalat in. Varför fick dina chaufförer inte rätt lön, korrekta lönespecifikationer och skatten inbetald?

– Jag vet inte vad du snackar om. Du har ringt fel person.

I en stor förundersökning pekar polisen ut dig som huvudman i Direct Transport och Norrköping Transport NL. Nu har du en stämning på dig. För grovt bedrägeri mot Arbetsförmedlingen. Vad tänker du om det?

– Jag är en fri man. Ha det så trevligt.

David Ericsson

Den hårda vägen

Kampen har förts i många år och böljat fram och tillbaka. Arbetsgivare mot arbetsgivare, arbetare mot arbetare. Men hittills utan segrare. När den ene fått in ett hårt slag kommer den andre snart med ett som är än värre. Vad kampen handlar om? Naturligtvis om striden mellan lastbilstillverkarna Scania och Volvo.

Sedan trettiotalet, då de konkurrerade ut mindre tillverkare som Tidaholm och utländska märken som Ford, är det som om de tävlat i ett slags ilsket syskonförhållande.

Modeller som Volvo Titan och Scania Regent slogs i mitten av femtiotalet om åkarnas och chaufförernas gunst. Volvo vann tillfälligt med turbon som ökade dragkraften i de redan då tunga långtradarna. Scania kontrade med 50 000-milamotorn till åkarnas och chaufförernas fromma.

Volvos svar kom med hytterna som gick att tippa för bättre service medan Scania harvade på med lastbilar där motorn knappt gick att komma åt utan att riva halva bilen.

> ”Förr sa man ofta att Volvons hytt och Scanians motor borde slås ihop till en ”Scalvo.”

Men så i slutet av sextiotalet kom det verkliga dråpslaget från Scania: V8:an. I år fyller den femtio och var något av ett underverk med sina 350 hästkrafter. I stället för de runt 250 de sexcylindriga motorerna gav.

Många åkare tyckte det gått för långt och föredrog de gamla svagare bilarna. Vad skulle man med så mycket kraft till? I dag ger V8:orna över 700 hästkrafter ...

SCANIA HAR NUMER devisen ”kunden i fokus”. Men frågan är om den är så klok? För nästa smäll i kriget om marknaden kom från Volvo med F12- och F10-bilarna. De hade föraren i fokus i stället, med fyrpunktsfjädrad hytt och låg ljudvolym. Till skillnad från Scaniorna som bullrade på med sina V8:or.

Två kulturer utvecklades, den lite ”manligare” mullrande, kraftiga, något stötiga men stabila Scanian. Och den mer (vågar man säga det?) ”kvinnliga” Volvon som gungade fram tyst och mjukt längs vägen.

I dag, när motorerna knappt hörs i något av märkena, har man stigit ännu en nivå och nu är det bränsleekonomi och nya drivmedel som gäller.

MEN EN LASTBIL är som ett Kinderägg med tre önskningar i en: transportkunden vill förstås att allt ska vara billigt, åkaren att bilen ska löna sig och chauffören vill ha en bra arbetsplats, gärna med lite pondus.

Förr sa man ofta att Volvons hytt och Scanians motor borde slås ihop till en ”Scalvo.” Men, vem är det egentligen som bestämmer vilken lastbil som ska köpas?

I slutänden är det nog chaufförerna. Åkarna har lärt sig den hårda vägen att chauffören kräver körbarhet och komfort och är alltså vinnaren i de två företagens kamp. En lönsam kamp i industrins Sverige när det är som bäst!



Toppen & botten

↑ En lååång helgledighet!

↓ Det gamla vanliga: vinterväghållningen.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Hopp för buden



Det här handlar om en bransch under hård press – medier i allmänhet och tryckta tidningar i synnerhet. Utsatta och längst ut i kedjan finns tidningsbuden.

Text **LENA BLOMQUIST** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

Det är förändringar nästan varje år. Vi har fått väldigt långa rundor, men inte så mycket tid, säger Madelaine Krogh-Svendsen, tidningsbud i Varberg.

Företag runt om i landet varslar tidningsbud om uppsägning. Morgonutdelning läggs ner i glesbygder. Budens distrikt ritas om, blir större men med färre lådor att besöka. Filialer läggs ner.

På orter där varslen har blivit för omfattande ger Transports lokala ombudsmän buden rådet att se sig om efter en annan försörjning.

Bakgrunden är papperstidningarnas vikande upplagor, och med dem minskande annonsintäkter som försvagar koncernernas ekonomi. Allt fler läser dagstidningar digitalt, snart blir de fler än pappersläsarna.

– Med samma runda och färre stopp blir det en ökad kostnad för varje utdelad tidning, konstaterar Tobias Lindberg, analysansvarig på branschorganisationen Tidningsutgivarna.

Men det finns hopp. Ett stavas låsbara utrymmen som tidningsbudet kan komma åt för att leverera paket. Både tidningsanalytikern och arbetsgivarna i Medieföretagen skissar på praktiska lösningar som kan göra att merparten av den svällande e-handeln hamnar hos tidningsbuden.

– Det kan vara en stor låda utomhus vid villor, eller en renässans för farstun i lägenheter. Budet kan öppna ett elektroniskt kodlås under en viss tid och leverera paket som är för stora eller för värdefulla för att hänga på dörren, säger Tobias Lindberg.

– Ja, bolagen funderar mycket över affären med låsbara lådor och utrymmen, bekräftar Anders Bergqvist, arbetsrättsjurist på Medieföretagen.

Ett argument för fortsatt morgonutdelning har Örnsköldsviks Allehanda levererat. Upplagetappet blev 12,4 procent under ett drygt års experiment med postutdelning av hela upplagan. När Bonniers köpte koncernen Mittmedia anställdes tidningsbud igen och ÖA kommer återigen till morgonkaffet.

MEDAN VECKO- OCH månadstidningar (som Transportarbetaren) blivit en naturlig del av tidningsbudens jobb, har distribution av brev och paket lite mer kommit och gått i de olika företagen. Under hösten har dock en rad mediehus satt ner foten och lanserat pakettjänsten Early Bird. Idén är att just kapa åt sig en större del av utdelningen av de varor som svenskarna beställer via nätet.

– Vi täcker 85 procent av hushållen och har goda förhoppningar om att växa vidare, berättar Pelle Lönn, affärsansvarig på Early Bird.

Egentligen har tjänsten funnits i flera år, genom distributionsföretagens nätverk

Antalet tidningsbud och reklamutdelare 2017:



Källa: SCB

Tidtabell

Tidningsbudens avtalsrörelse startar i skuggan av industrins förhandlingar och avslutas efter att ett industriavtal är klart.

Början av januari: Avtalsdelegationen kallas in. Den bedömer vilka frågor som är viktigast att driva i avtalsrörelsen.

Den 22 januari: Transport växlar krav med arbetsgivarna i Medieföretagen.

Slutet av mars: Förhandlingarna startar och planen är att sluta ett avtal innan det gamla löper ut den sista april.

Den 1 maj 2020: Nytt avtal bör vara på plats och börja gälla.

MTD. Skillnaden är att den nu får ett namn och ska marknadsföras hårdare – både till företag som säljer via nätet och kunder som beställer varorna.

En handfull webbshoppar har anslutit sig under hösten, och flera stora företag sägs vara på väg in. Deras kunder kan i sin tur välja tidningsbud – det vill säga Early bird – när de bestämmer hur varorna ska levereras.

Distribution över natten är ett argument i den uppgraderade marknadsföringen. Men även klimat och miljö finns med i reklamen:

– Transportnätet finns ju redan varje natt och en stor del av fordonen är fossilfria, särskilt i städerna, säger Pelle Lönn.

Han framhåller också gärna att alla företag i branschen har kollektivavtal, och att villkoren därmed är säkrade för dem som gör jobbet.

”Om och när paket blir huvudsysslan och tidningsdistribution en bisyssla är det logiskt att buden kommer in i stora transportavtalet”

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport med ansvar för distributörsavtalet.

TRANSPORTS CENTRALA OMBUDSMAN inom tidningsdistribution ser nya uppgifter för buden som en av flera vägar att möta de minskade pappersupplagorna.

– Men om och när paket blir huvudsysslan och tidningsdistribution en bisyssla är det logiskt att buden kommer in i stora transportavtalet, säger Magnus Thelander.

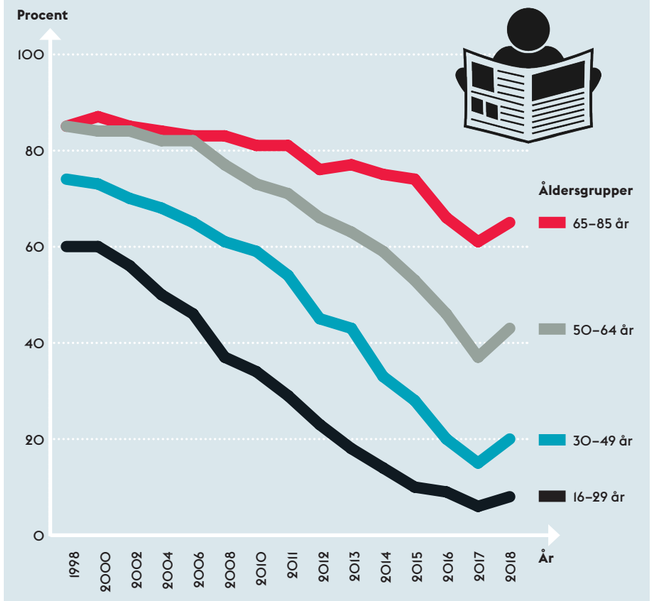
Experten från Tidningsutgivarna, Tobias Lindberg, ser trots allt en hygglig framtid för själv tidningarna. Han hänvisar till en studie från den globala konsultfirman Mather Economics, som visar att läsare är beredda att betala mer för sin tryckta tidning.

– Det finns självklart en smärtgräns. Men företagen kan utveckla sin produkt, göra tidningen än mer relevant. Print har vissa styrkor jämfört med digitala tidningar – som presentation och överskådlighet.

Slutord från en medieanalytiker, positiva för den som räknar med att fortsätta försörja sig som tidningsbud.

Unga väljer bort papperstidning

Morgontidningsläsning på papper minst tre dagar i veckan, efter ålder, 1998–2018.



Källa: Den nationella SOM-undersökningen 1998–2018. Grafik: Christina Ahlund



Tidningsbuden är väldigt lojala och plikttrogna. Det brukar arbetsgivarorganisationens Anders Bergqvist och Charlott Richardson höra från distributionsföretagen: ”Och de har en viktig demokratisk uppgift i dag, i tider av faktaförvrängning och spridning av rena lögner.”

Arbetsgivarsidan tar strid om arbetstiden

Arbetsgivarna vill ha flexibilitet. Facket vill ha betalt för hela arbetspasset. Lönerna lär följa de andra uppgörelserna i 2020 års avtalsrörelse för tidningsbud.

Text och foto **Lena Blomquist**

Sämre lönsamhet i mediebranschen påverkar de nio distributionsföretagen. De ingår i mediekoncernerna och pressas i frågor om effektivitet och kostnader av sina ägarbolag. Något som arbetsgivarna gärna vill spela in i avtalsrörelsen.

– Oavsett utrymme räknar vi med att hamna på märket, säger Magnus Thelander, Transports centrala ombudsman och ansvarig för tidningsdistributörernas kollektivavtal.

Så fungerar svensk arbetsmarknad, med industrifacken som går före och gör upp om sina löneökningar. ”Märket” är deras procentuella höjning som den övriga arbetsmarknaden sedan följer.

Avtalsrörelsen handlar därför mycket om andra sorts krav från facket. Och andra frågor som arbetsgivarna vill få med.

FÖR TIDNINGSDISTRIBUTION KOMMER det att handla om extratid – och ersättningen för den. Det kommer också att handla om ifall arbetstiderna ska vara mer eller mindre flexibla jämfört med i dag.

Extratiderna kräver en viss förklaring: Extratid 1 beordras av arbetsgivaren och ersätts med 50 procent mer än den vanliga timlönen. Det kan handla om planerad totalutdelning av tidningen och ska förvarnas om. Extratid 2 är när det dagliga arbetet tar längre tid än vad som står i schemat. Ersättningen är densamma som för den planerade extratiderna, men fack och arbetsgivare är ofta oense om när den faktiskt inträffar.

Så här säger arbetsgivarparten genom Anders Bergqvist, jurist på Medieföretagen:

– Företagen vill se en anledning till extratid: väder, väglag, försenade tidningar till exempel. De vill inte betala till den som regelmässigt rapporterar extratid. Det går inte att släppa det helt fritt fram för arbetstagarna när de ska få extra betalt.

Och så här resonerar Transports Magnus Thelander:

– Min syn är att så länge ett bud har gjort sina uppgifter utan att maska ska extratid 2 utgå om hen jobbar längre än vad som står i schemat. Vi har ett tryck från medlemmarna att hantera extratid 2, och har haft några centrala förhandlingar om detta.

”Man kan fråga sig om det är förnuftigt att ändra proportionerna och höja ob:t i dag. Om tidningarna skulle börja delas ut på eftermiddagarna – puff – så vore tillägget borta.”

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport med ansvar för distributörsavtalet.



EN FÖRHANDLINGSDELEGATION MED sikte på distibutörsavtalet är utsedd och träffas en bit in på det nya året för att knåda fram Transports krav. 13 personer stark, ungefär hälften är fackligt förtroendevalda tidningsbud ute på företagen, resten anställda på Transports avdelningar eller förbundskontor.

Arbetsgivarna förvarnar om krav på större flexibilitet när det gäller tidningsbudens arbetstider.

– Företagen vill att arbetstiden ska kunna fluktueras under en termin, utifrån sina behov. I dag har avtalet en begränsningsperiod på fyra veckor. De vill kunna schemalägga vissa längre pass om det går att planera i förväg, till exempel vid totaldistribution eller om det är mycket paket under vissa perioder, säger Anders Bergqvist på Medieföretagen.

Han och organisationens vd Charlott Richardson vill också få bort en begränsning mot söndagsarbete som finns i det centrala avtalet. Detta utan att tidningsbud ska arbeta sjudagarsvecka, tanken är att det som nu finns bud som jobbar bara enstaka dagar i veckan.

ARGUMENTEN MOT ÖKAD flexibilitet vässas i fackets avtalsdelegation, trots att de ännu inte pratat ihop sig.

– Det är viktigt att hålla emot, säger Tommi Nilsson, som jobbar på Premo i Stockholm och ingår i delegationen. Så länge tidningsutbärning är ett deltidsarbete för många anställda måste vi hålla emot de kraven.

OB-TILLÄGGET ÄR EN återkommande diskussion i branschen. För morgontidningsutdelning är tillägget lågt (9 kronor och 40 öre per timme på vardagsnätter), som resultatet av en facklig strategi att satsa på grundlönen i stället. Ett bud som jobbat tio år i branschen tjänar i dag nära 165 kronor i timmen.

– Om denna strategi ska ändras är en fråga för avtalsdelegationen att eventuellt diskutera. Och hämta in synpunkter och förankra bland medlemmana, säger Magnus Thelander.

– Men man kan fråga sig om det är förnuftigt att ändra proportionerna och höja ob:t i dag. Om tidningarna skulle börja delas ut på eftermiddagarna – puff – så vore tillägget borta.

900

miljoner kronor minskade dagstidningarnas intäkter med 2018 jämfört med året före. Det motsvarar 6,1 procent.

Källa: Medieekonomi, Myndigheten för press, radio och tv

7 tidningsbud tycker till

Hur är läget inför vårens avtalsrörelse? Vill du skicka med något till Transports förhandlare?



Carina Olin, Point Logistik, Kristianstad, sitter i fackets avtalsdelegation:

– Extratiden är ett jätteproblem. Man måste stressa för att hinna inom tiden, och det är väldigt svårt att få ersättning för extratiden. Jag är en av de drivande när det gäller att få in frågan om extratid 2 i avtalsrörelsen.

– Jag går också i gång på arbetsmiljön. Det är stressigt och osäkert i yrket i stort. Här lägger företaget om och varslar folk, närmare hälften av oss ute på landet hotas.



Madelaine Krogh-Svendsen, VTD, Varberg:

– Alla har blivit uppsagda och har fått söka jobbet igen. Och det var många som blev utan. Vi stör oss på att vi har arbetsplikt utan att få övertid, även om det inte nyttjas jättemycket. Avtalsrörelsen? Vi är väl i underläge, och om branschen ska finnas kvar över huvud taget måste det bli mer brev och paket. Men vi får inget extra för paketen.



Mikael Jändel, VTD, Horred:

– 2–3 procent är rimligt i lönehöjning. Det är klart att vi ska få vår del av kakan även om branschen är pressad. Här gjorde de om våra distrikt och det gick åt skogen i början. En del fick sluta, själv gick jag ner i tid när tre distrikt slogs ihop till två här i Horred.



Lars Jonasson, VTD, Göteborg, sitter i fackets avtalsdelegation:

– Viktiga frågor utöver lönen ... det är att reglera arbetsplikten och sluttiden. I Göteborg är det jättesvårt nu, allt händer så snabbt. Antalet filialer halveras, distrikten görs om och det försvinner mycket luft. All post utom den från Göteborg stad har tagits bort igen. Uppsägningar är i gång.



Eliseo Cordoba, Svensk hemleverans, Gimo:

– Vi tidningsbud borde strejka för högre löner och bättre villkor. Här har vi börjat köra brev åt Bring och fått mycket mer att göra trots att tidningarna dippar. Jag jobbar nästan åttatimmarspass och skriver upp övertid för varje dag.



Elin Larsson, Hall Media, Nässjö:

– Det vore en bra idé att ta upp det där med raster i avtalsrörelsen. Vi har inte en ens fem minuter på nätterna. Hall Media har informerat om att 95 tidningsbud ska varslas, men jag hoppas att jag blir kvar. Jag är inne på tolfte året och har längst anställningstid av bilbuden som utgår från Nässjö.



Bruno Franzon, Hall Media, Värnamo:

– Mitt i en väldig rationalisering och ommöblering av distrikten fick vi beskedet att 95 tidningsbud ska sägas upp. Att Postnord ska ta över utdelningen på landsbygden. Det är väldigt tufft för många.

– Extratiderna är min hjärtefråga, både att buden ska anmäla den och att företagen ska betala ersättningen. Postlådepaketen är också en fråga för avtalsförhandlingarna. Vi borde få en viss förtjänst för dem, förra veckan hade jag 75 paket.

Tidningsbud oroar sig för pensionen



Annika Jonsson kör 17 mil varje arbetspass, Lennart Thuresson kör 12. Båda är veteraner bland tidningsbuden i Jämtland, och vet att man måste kunna byta ett däck om det blir punktering på natten.

Nog går det att försörja sig som tidningsbud – om man bor på landet i ett hus som är färdigbetalat. Däremot finns oron för att pensionen inte ska räcka, både hos Annika Jonsson och Lennart Thuresson.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Den blir jättelåg och det är skrämmande, säger hon som har jobbat deltid hela livet. De senaste 15 åren med att dela tidningar i samhällen, byar och på landet söder om Östersund.

De börjar med att presentera sig för varandra. Två tidningsbud på samma företag, med samma tidningstitlar i bilen, möts på kontoret en novembermorgon när Transportarbetaren vill intervjua.

– Kollegorna, dem träffar man bara på julfesten, säger Lennart Thuresson.

Annika Jonsson berättar att hon brukar titta upp på kontoret när hon ändå är i stan, så där känner hon folk.

FRÅGAN GÄLLER VAD två tidningsbud med många års erfarenhet och långa bildistrikt utanför Östersund vill skicka med till Transports avtalsförhandlare. Annika Jonsson medger att hon gick ur facket och a-kassan när hon fyllde 65. Tre år senare fortsätter hon att jobba, men numera bara varannan vecka.

– Jag skulle nog vilja att det togs hänsyn när vi får nya tidningar, säger hon. Förr vägdes extratidningarna och gav mera pengar ...

Annars ligger Annika Jonsson krav på arbetsgivaren lite utanför avtalsrörelsen:

– Det absolut viktigaste är att vi får bra vinterdäck! Men själv är jag så gammal nu så att jag åker in på verkstaden och låter dem byta till nya däck om jag märker att de börjar bli dåliga.

Lennart Thuresson är 61 och vet inte hur länge kroppen håller, det värker i axlar bland annat. Men han vet av erfarenhet att en tillvaro som sjukpensionär inte fungerar.

– Jag kunde bara inte gå hemma.

FRAMTIDEN FÖR PAPPERSTIDNINGAR och tidningsbud?

– Sociala medier har förstört allt. Men nu går det någorlunda igen, säger Lennart Thuresson. Tidningarnas tapp har stannat av.

– Tja, många går över till tidning på fredag och lördag plus digitalt, säger Annika Jonsson. Många gamla vill se dödsannonserna på lördagarna.

Båda ser att flera veckotidningar på sistone har ökat i lasten. Och båda vet att distrikten ritas om in på det nya året. Längre rundor med färre tidningar ger ändå lite mer på lönekontot.

– Om man har en tjänst på runt 75 eller 80 procent av heltid klarar man sig här uppe, säger Annika Jonsson och får medhåll av kollegan.

– Det beror på hur man bor och vad det kostar. Men de som jobbar heltid på bilverkstan får inte ut mer än vi.

> **”Jag skulle nog vilja att det togs hänsyn när vi får nya tidningar, säger hon. Förr vägdes extratidningarna och gav mera pengar ...”**
>
> Annika Jonsson, tidningsbud Östersund

Så går distributionsföretagen

Fem distributionsföretag gjorde vinst 2018:

➜ Tidningstjänst (TAB) finns i mellersta och södra Norrland, delar av Värmland och på några orter i södra Sverige. Ägs av Postnord.

➜ Point logistik är Gota Medias distributionsbolag och bär ut morgontidningar med mera i Västergötland, Småland och Skåne.

➜ Svensk hemleverans har bildats av de olika distributionsföretagen i Östergötland, Uppsala, Gotland och Norrbotten. Ingår i NTM-koncernen.

➜ Nim distribution opererar i västra Skåne. Ägs av Helsingborgs Dagblad-Sydsvenskan och Bonniers.

➜ Svensk hemleverans norr har huvudkontoret i Luleå och är ett helägt dotterbolag till Norr Media AB

Ett distributionsföretag uppvisar nollresultat:

➜ Pressen Morgontjänst (Premo) återtog utdelningen i Stockholm när Bring citymail såldes till riskkapitalbolag i Tyskland våren 2018. Ägs av DN och SvD.

Tre distributionsbolag redovisar en förlust 2018:

➜ Västsvensk tidningsdistribution (VTD) finns i Västsverige och ingår i mediekoncernen Stampen med 14 tidningar.

➜ Prolog delar ut tidningar med mera i Mälardalen. Ägare Mittmedia AB och NTM AB (där bland andra Eskilstuna Kuriren ingår).

➜ Hall Media logistik täcker stora delar av Småland. Företaget ingår i mediehuset Hall Media som ägs av Carl-Olof och Jenz Hamrins stiftelse.

Källa: Medieekonomi, Myndigheten för press, radio och tv



FOTO: LILLY HALLBERG

En långdragen tvist om hur reklamutdelarnas löner ska beräknas pågår.

Garantilön viktigaste avtalsfrågan för reklamutdelarna

Oskäligt låg lön är vardag i ett av Transports minsta avtal. Reklamutdelarnas egen ombudsman står för beskrivningen.

Text **Lena Blomquist**

Jerker Nilsson är central ombudsman med ansvar för kollektivavtalet för distributörer av direktreklam. Han säger inte själv att avtalet är ett sorgebarn, men att medlemmarna är få och att förtjänsterna är små kan han medge.

– Vi har en långdragen tvist på gång om hur lönerna ska beräknas, säger han.

Resultatet av den är avgörande när det blir dags för reklamavtalet i den pågående stora avtalsrörelsen. Det handlar om garantilön.

Så här fungerar det lilla udda avtalet:

Utdelarna har prestationslön som bygger på antal hushåll i distriktet och ifall det är villor, flerbostadshus eller blandat. Andra parametrar är vikten på det som delas ut samt hur mycket utdelaren själv sorterar.

SAMTIDIGT INNEHÅLLER AVTALET en timlön – och en garantiregel som säger att timlönen ska gälla om prestationslönen inte når upp till den. En vuxen reklamutdelare som har garanterad behovsanställning ska med denna konstruktion tjäna minst 100 kronor i timmen.

– Tvisten är med ett företag som har räknat tidsåtgången på ett orealistiskt sätt, säger Jerker Nilsson.

Nils Bergh är arbetsrättsjurist på Almega tjänsteföretagen, Transports motpart när det handlar om reklamutdelarnas avtal. Han håller med om att frågan om garantilön är den viktigaste i och inför avtalsrörelsen.

– Vi och Transport tänker på olika sätt, säger han.

Eftersom en diskussion pågår mellan parterna, och ett fall är på väg mot Arbetsdomstolen, vill han inte utveckla sin arbetsgivarlinje om garantilönen.

Mikael Ström är Transportmedlem, miljöarbetare och reklamutdelare. Han har tagit strid för bättre villkor, bland annat i tvisten om garantilön.

– Det är svårt att få folk att gå med i facket när de är indoktrinerade med att vi inte har ett riktigt jobb. Samtidigt hoppas man som en liten människa att alla medlemmar ska kunna få hjälp av facket, säger han.

Hans mål är ett rakare och bättre kollektivavtal för reklamutdelare. Och betalt för den tid han faktiskt arbetar.

Slutet för oljan på Loudden

Olja. I närmare 90 år har arbetare i blåställ tillverkat smörjoljor på Loudden i Stockholm. Nu är det slut. Oljebolagen sparkas ut och fabriken ska rivas. Planen är att sanera den attraktiva marken och bygga bostäder intill Saltsjön.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Fast inte såna som vanliga knegare har råd med. Jag fattar inte varför Loudden läggs ner. Ett tag trodde jag att politikerna tänkt om, säger operatören Mats Gajmark, som tillsammans med ett 50-tal arbetskamrater jobbat för högtryck in i det sista.

– I år har vi faktiskt haft den högsta produktionsvolymen någonsin. Målet var att fylla lagren åt ägarna innan vi klappar igen, säger Johan Welander, vd på Petrolias anrika smörjoljefabrik.

DET LIGGER EN tunn fet hinna över rör och ventiler i den gamla fabrikslokalen. I stora tankar snurrar jättelika ”vispar” och blandar olja med olika tillsatser. Målet är att framställa specialoljor till allt från bilar och gräsklippare till skogsmaskiner.

> **”I år har vi faktiskt haft den högsta produktionsvolymen någonsin. Målet var att fylla lagren åt ägarna innan vi klappar igen.”**
>
> Johan Welander, vd på Petrolias smörjoljefabrik.

I sortimentet finns också ”kemprodukter”. Som glykol och spolarvätska.

Allt tappas upp på flaskor eller dunkar. Eller i 200-liters oljefat. En stor del av emballagen tillverkas i Petrolias egen plastfabrik i Söderfors, utanför Gävle. För transporterna har Petrolia ett eget åkeri, med tre lastbilar.

Fast nu går en industriepok i graven. Den sista december 2019 upphör produktionen. Någon ny fabrik kommer ägarna – OK, OKQ8 och Lantmännen –inte att bygga i Sverige.

– Lantmännen flyttar till Göteborg. OKQ8 kommer att ta in smörjoljor från en fabrik i Antwerpen i Belgien. Förhoppningsvis ska kunderna i framtiden hitta precis samma produkter i hyllorna, säger vd Johan Welander.

LOUDDEN LIGGER BARA någon kilometer från Stockholms innerstad. Redan 1926 beslutade politikerna i stadshuset att området skulle bli en oljehamn. En depå som kunde ta in tankfartyg för att mata den växande huvudstaden med bränsle och drivmedel.

På 1930-talet tog verksamheten fart. Oljebolagen byggde cisterner och sprängde ut gigantiska underjordiska bergrum.

Samtidigt startade produktionen av smörjmedel. En ny, större fabriksbyggnad invigdes 1947 och efter många turer stod OKQ8 som huvudägare.

VI ÄR NU framme vid 1998. Flera bolag har valt att satsa på Loudden, när andra oljedepåer lagts ner. Fast även här växer kritiken. Mot tankbåtarna som går genom Stockholms känsliga skärgård. Mot alla tankbilar som dagligen kör flygbränsle från Loudden till Arlanda.

1999 fattar politikerna i Stockholms stad ett principbeslut. Loudden ska avvecklas. Det blir sedan en utdragen process, med överklaganden och förhandlingar.

Petrolias vd Johan Welander säger:

– Det är många som tycker att Loudden är en utmärkt plats för en drivmedelsdepå. Det centrala läget gör att det blir korta transportvägar. Fast det är ju svårare att försvara att en smörjoljefabrik måste ligga i Stockholms innerstad. Vi åkte snålskjuts på depån, kan man väl säga.

– Jag förstår också att politikerna vill satsa på bostäder. Stockholm växer hela tiden och det behövs nya. En del hävdar att det bara blir lyxlägenheter, men i så fall frigörs det ju andra bostäder när de välbeställda köper dem. Det blir en rörelse på bostadsmarknaden.



Transportmedlemmen Mats Gajmark har jobbat med smörjoljan på Loudden i över 30 år.

FABRIKSARBETARE MATS GAJMARK häller upp kaffe i en pappmugg. Han har jobbat i över 30 år med smörjoljan och är medlem i Transport, i likhet med andra kollektivare på Petrolia. Hur ser han på nedläggningen?

– För mig personligen är det ingen katastrof. Jag är 63 år gammal och ganska sliten. Företaget ställer upp med avtalspension. Det ska bli skönt. Arbetsmarknaden har förändrats mycket. Digitalisering och sånt. Usch! Men för de unga är det trist att fabriken försvinner.

I våras tändes ett litet hopp på Loudden. OKQ8 sökte nytt miljötillstånd och inledde nya förhandlingar med Stockholms stad. Gick det att skjuta på avvecklingen? Åtminstone så länge att länsstyrelsen hinner avsluta en pågående utredning om huvudstadens framtida drivmedelsförsörjning...

Oljebolagen vann en seger. Men bara en liten. Bolagen fick fortsätta produktionen av smörjolja under hela 2019. Sedan måste rivning och sanering starta. Ursprungligen skulle allt arbete, även rivning och marksanering, ha varit avklarat till den 31 december 2019.



I fabrikshallen finns välsmorda originalventiler från 1920-talet.

Mats Gajmark igen:

– Det kom in nya argument i debatten, bland annat från Försvaret som ville trygga oljeförsörjningen. Det lät seriöst och jag trodde nog att vi skulle få förlängt några år till...

HAN TAR TÄTEN i fabrikshallen. Till några ventiler som är original från 1920-talet. Oljan som flödat genom ledningarna gör att de är välsmorda och fungerar som nya. Jag undrar vad som fått honom att bli kvar så länge.

– Tja, tiden går. Man blir äldre och äldre och mindre attraktiv på arbetsmarknaden. Vid ett tillfälle gick jag faktiskt det där Kunskapslyftet, men jag hade passerat 40 och det blev inte av att jag bytte bana.

– Kanske borde man ha gjort det. Jag kan känna en viss oro efter alla års exponering för oljor och kemiska produkter. Man får olja på händerna hela tiden. En del av tillsatserna är definitivt dödskallemärkta.



Emma Henriksson har jobbat sex år i fabriken. ”Det känns tråkigt och ändå lite cool”, säger hon om nedläggningen.

LÄNGRE BORT SITTER Emma Henriksson uppflugen i en truck. Hon har jobbat sex år i fabriken.

– Det känns tråkigt och ändå lite cool. Det är inte alla som får vara med om en fabriksnedläggning. Jag jobbar redan på en bensinstation, parallellt. I framtiden blir det bara macken. Men jag kommer att sakna arbetskamraterna på Petrolia.

– Miljömässigt tycker jag att nedläggningen av Loudden är fel. Det har varit oljehamn här i nästan 100 år. Nu blir det längre transportväg och fler lastbilar. Känns sjukt.

PETROLIA HAR SAGT upp personalen från den 1 januari 2020. Det gör att de anställda i många fall har lön en bra bit in på det nya året.

– Vi tar ansvar som arbetsgivare, säger Vd Johan Welander. Efterarbetet blir ett beting. När det är klart kommer ingen att behöva sitta av tiden. En viktig fråga är att hjälpa våra anställda att hitta nya jobb. De är skickliga och jag är övertygad om att det löser sig.

I JANUARI BÖRJAR själva avvecklingen. Behållare ska tömmas och en del utrustning skruvas ner och säljas.

Personalen hjälper till med nedmontering och städning, sedan kommer andra firmor och tar över sanering och rivning – bland annat av de stora cisternerna.

Två år har Petrolia på sig. Sedan ska marken vara återställd och återlämnad till staden. Räcker tiden?

– Ja, det bedömer jag, säger Johan Welander. Skulle det hända något oförutsett kan nog tiden utsträckas också.

1926

Stockholm stad beslutar att bygga en oljedepå vid Loudden.

1930

Piren och ett 80-tal cisterner står klara. Tillverkning av smörjoljor är i gång.

1947

Gulf inviger en ny större smörjoljefabrik.

1970

OK bygger en egen fabrik för smörjoljor, fast på Kvarnholmen där bolaget har sin depå. Lantmännen köper senare in sig i fabriken och tillsammans bildar man OK-Lantmännen Smörjoljeproduktion (Olsab).

1982

Kuwait Petroleum köper svenska Gulf.

1997

Bolaget Petrolia bildas genom ett samgående av Olsab och Kuwait Petrolium. Året därpå koncentreras all produktion av smörjolja till Loudden.

2019

Den sista december stänger fabriken. Om två år ska anläggningen vara riven och marken sanerad.

Fotnot: Louddens oljehamn är klassad som ett skyddsobjekt, där det råder fotoförbud. Så någon exteriör bild på fabriken blir det inte.



Dags att möta medlemmar, och kanske värva nya, i Transports tält vid Centralstationen i Örebro. Nermin Pudic hänger upp taxisektionens nya banderoll.

Nermin Pudic om …

→ Fackets framtid: ”Facket i Sverige har gjort så mycket bra, men det behövs förändringar. Vi har gjort en del i avdelningen och det har gett resultat.”

→ Att sluta röka: ”Det bästa jag gjort, utom barnen. Sedan gick jag ner mer än 20 kilo också.”

→ Den svenska modellen: ”Framtiden. Men vi behöver informera, många – särskilt invandrare – vet inte sina rättigheter. Eller ens vad ett kollektivavtal är.”

→ Sina styrkor: ”Jag är logisk, rationell. Och kan förklara så folk förstår, även när det handlar om språk.”

→ Klass: ”Många arbetare har blivit medelklass, med villa och bilar. De har glömt bort fackets roll efter sin klassresa. Men det är viktigt att komma ihåg varifrån man kommer!”

→ Om litteratur: ”Du måste läsa läkaren och filosofen Edward de Bono, om konflikter och hur de kan lösas.”

”Jag slutar aldrig tro på människor”

Jalla, jalla! Nermin Pudic har styrkan hos den som verkligen tror på det han gör. Och språket för att förklara rättigheter för en bulgarisk lastbilschaufför.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Det är vackert eller hur?! Bilvägen upp mot norr, utmed vattnet, när kylan kopplat ett fastare grepp än i södra delen av länet. Nermin Pudic kör färdtjänstens stora multibil från Örebro, mot Hällefors. Himlen är mestadels blygrå men så pekar han mot en lucka i molnen.

– Jag ser det lilla blå.

Fast mest talar han om struktur. Som svar på frågor om hur han lyckas organisera och driva arbetet. Under hösten i perioder: två veckor som färdtjänstförare, två med fackligt arbete, bland annat ett försäkringsprojekt.

Och om att förstå människor, arbetare. Själv kom han till Sverige för 24 år sedan, först till Göteborg, men är nu sedan många år Örebro trogen. Sitt gamla hemland kallar han Jugoslavien, och språket jugoslaviska. ”Jag är inte intresserad av någon uppdelning”.

Nermin Pudic satt tre år i krigsfångenskap i Bosnien under krigsåren.

– Det har ändrat min syn på människor, på ägande. Jag älskar mina barn över allt, men jag är huvudpersonen i mitt eget liv.

”Jag är med i facket för att jag vill se förändring. Det har skett mycket i taxi- och bussektionen. Och det handlar inte om att vi vill jävlas med arbetsgivare, men …”

HAN TALAR FORT och tydligt. Om vikten av att ha ett anställningsbevis. Om sin favoritarkitekt som präglat den moderna stadsbilden i den spanska staden Valencia, som han besökt flera gånger med sin familj. Om bolagets nodsystem för körningarna.

Och han är bra på att lyssna.

– Är du hungrig? frågar Nermin och bjuder på sallad och banan som han har med i multibilen.

– Jag är med i facket för att jag vill se förändring. Det har skett mycket i taxi- och bussektionen. Och det handlar inte om att vi vill jävlas med arbetsgivare, men …

Han blir genuint upprörd när en arbetsgivare lurat anställda – och staten, det gemensamma – på pengar. Samtidigt tror han att det också i det fallet kan röra sig om okunnighet.

– Men en kille lät bli att betala in tjänstepension i fem år, det är många hundratusen kronor för alla anställda. Medvetet. Sånt gör mig förbannad!

Avbrott för träff med en kollega, genom neddragen ruta, när de möts på en liten väg i ett bostadsområde:

– Jalla, bror, det är inte bara att säga upp sig, tänk på din familj, som jag sa!

Och tidigare till en passagerare, en äldre kvinna på väg till sjukhuset för undersökning, ställer han frågan om hon vet ifall hon har rätt till bostadsbidrag.

– Ja, jag ska ringa, svarar hon innan de skiljs åt.

– Du vet, många i den generationen vill inte ställa krav …

NERMIN PUDIC LÄSER en dikt av en poet, till sin döde barndomsvän. ”Du gick långt till den yttersta gränsen, havet tog från himlen” översätter Google Translate från språket som då kallades serbokroatiska när orden skrevs.

Sambandscentralen anropar. Det har

NERMIN PUDIC

Ålder: 49.

Familj: Fru och tre barn.

Bor: Lägenhet i Sörbyängen, Örebro.

Född: I forna Jugoslavien, kom till Sverige 1995.

Talar: Förutom svenska, ”jugoslaviska” (serbiska, bosniska, kroatiska), bulgariska och engelska.

Arbetar med: Färdtjänstförare, försäkringsinformatör och ledamot i Transports Örebroavdelnings styrelse. Har tidigare jobbat som automatsvarvare, kört taxi och tolkat åt LO.



På plats. Transports Örebroavdelning bjuder på hamburgare och dricka till taxiförare – och förbipasserande – på torget utanför stationen.

blivit något fel med hans körtid, men det är lugnt. Nermin förhör sig om att någon anhörig möter upp eller om personal från vården finns på plats i Hällefors. Färdtjänstkunden behöver hjälp när han kommer fram. Bilen är utrustad med en trappklättrare som klarar lyft för fastigheter utan hiss, Nermin har den utbildning som krävs för att klara den ensam.

På hemväg är det stopp i trafiken efter en olycka mellan Nora och Örebro. En lastbil blockerar riksväg 50. Nermin frågar två unga tjejer, som går vid vägkanten, vad som hänt. De har bråttom men deras buss kommer inte förbi. I stället vänder Nermin färdtjänstbilen och kör hem dem och tar sig sedan, via slingrande småvägar, själv hem. Det går fort.

Han har många tatueringar, en med kyrilliska bokstäver – ofta associerat med den serbiska sidan, vilket väckt ont blod. Och han har Tito, landets statschef till sin död 1980, tatuerad på ena armen. ”Han gjorde mycket, byggde upp landet. Och utrotade analfabetismen”. Nermin Pudic är fortfarande röd. Vänster.



På väg. Under hösten har Nermin Pudic alternerat arbetet hos färdtjänstbolaget med det fackliga arbetet i perioder om två veckor.

HAN VILL VISA arbetskamrater som stöder Sverigedemokraterna och som beklagar sig över invandrare som bara utnyttjar systemet. Nermin hade under dryga 20 år på svenska arbetsmarknaden aldrig varit sjukskriven när han en månad tidigare drabbades av gallstensanfall. Han var på väg till jobbet när smärtan högg till och han i stället fick föras till sjukhus i ambulans. I fyra dagar låg han sänkt och det var tal om operation men han kunde snart återgå till jobbet. Och nu visar han ett papper.

– Det är fantastiskt! Kan du förstå?

Pappret är utskriften med dagrapport med sjuklön.

– För andra kanske det är en liten grej, något självklart. Det är ju så här det ska vara.

EN TORSDAG NÅGRA veckor senare slår Nermin Pudic och andra upp Transportstället utanför centralstationen i Örebro. Transport bjuder på hamburgare och dricka till taxiförare. Och en och annan förbipasserande, som också kan ställa frågor om facket – eller bara prata.



Möte på torg. Nermin Pudic med kamraten Alyas Farah.

– Hallå, är det någon som kan tolka!? Vi behöver någon som kan prata sorani, ropar Nermin Pudic och hittar snart ”en mästare” på det sydkurdiska språket, Transportmedlemmen Rebwar Hamasaeed, som kör för Örebrotaxi.

– Rebwar, hjälp mig flytta bordet!

De ställer upp bordet på plats, med mat, dryck och information från facket.

– I natt träffade jag tidningsbud. Många av dem behärskar inte svenska, har kanske bott här ett par månader och är glada att ha hittat ett jobb. Hur stor sannolikhet är det att lyckas? Vad vet man om kollektivavtal eller Afa-försäkringar? Många vet inte ens vad anställningsavtal är.

SEKTIONSORDFÖRANDE NERMIN PUDIC hänger stolt upp sektionens nya banderoll. Den passar perfekt, tvärtemot vad kamraterna från avdelningen tror.

– Bra på att organisera? Ja, jag tror att jag är det, men det kan ibland vara svårt när det gäller taxi, säger Nermin Pudic. Han själv har gått fackets Roa-kurser; utbildning i att rekrytera, organisera och aktivera.

Utanför stationen i Örebro ringlar kön med många taxibilar, många olika bolag. Få kunder, dåligt med körningar. Överetableringen har slagit hårt.

– Jag talade med en kille som fick ut 14 000 kronor netto i månaden, han körde över 200 timmar. Han hade inställningen att han inte ville säga något av lojalitet med arbetsgivaren, säger Nermin Pudic.

– Det finns så mycket okunskap. De jobbar svart … vet inte vad facket är. Och inom taxibranschen används inte facket för hjälp och stöd på samma vis som inom andra yrken. Många vet inget om sina rättigheter.

MÅNGA SOM KOMMER till tältet vill tala. De har frågor men vill inte säga sina namn, rädda att bli brända i branschen.

– Det handlar ofta om att läsa mellan raderna, det handlar inte om akademiska kunskaper, säger Nermin Pudic.

– Men det finns hopp, nya medlemmar har kommit till, säger Nermin Pudic.

Ett problem kan vara att vi blivit hemmablinda, tar den svenska modellen för given och har glömt kampen, menar han. Och talar sedan länge om arbetet med att bygga upp taxisektionen inom Transports Örebroavdelning.

– Glöm bara inte bort att skriva om Thomas Stenius och Stefan Nilsson, det är deras förtjänst.

Han talar också om deras individuella olikheter och tro, med djup respekt.

Nermin Pudic slår fast att han själv är ateist, utan tvivel.

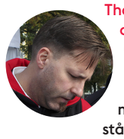
– Men jag slutar inte tro på människor, aldrig.

”Det finns så mycket okunskap. De jobbar svart … vet inte vad facket är. Och inom taxibranschen används inte facket för hjälp och stöd på samma vis som inom andra yrken. Många vet inget om sina rättigheter.”

3 röster om Nermin Pudic:



Susanne Karlsson, kontorist Örebroavdelningen:
– Han kan förklara, får folk att begripa och ta till sig. Ibland kan man undra om de är osams här inne när han informerar. Det blir ofta intensivt … Men framför allt gör han ett fantastiskt arbete.



Thomas Stenius, taxi- och bussektionen, Örebroavdelningen:
– Det fungerar så himla bra. Han talar med folk så att de förstår – också invandrare, som jag kan ha svårt att nå fram till. Han brinner verkligen för det han gör. Lite roligt är det också att han, som kunde vara ganska kritisk till facket i början, fått upp ögonen för de reella problemen i branschen och går i bräschen för förändring.



Mats Ericsson, väktare och ledamot i styrelsen för Värmlandsavdelningen:
– Han är otroligt entusiastisk, ett föredöme för oss som ska värva medlemmar – sprider energi och entusiasm. Vi har hållit kontakten sedan vi jobbade i ett gemensamt, tvärfackligt projekt. Han är en toppenkille!

Livet efter olyckan

I varje olycka med tunga fordon finns en chaufför som ska tillbaka i arbete. Fortfarande saknar de flesta arbetsgivare fullständiga rutiner för krisstöd. Och antalet svåra olyckor ökar.

Text **MARIKA SIVERTSSON** *Illustration* **GUSTAF ÖHRNELL**



En yttersta konsekvensen när rutiner saknas kan vara att chauffören inte kommer tillbaka till sin arbetsplats, säger Gustaf Järsberg på Transport.

Förra året var det svartaste trafikåret på länge. 324 personer omkom i den svenska trafiken. Siffran för den tunga trafiken var den högsta på tio år. Lastbilar var inblandad i olyckor med sammanlagt 67 döda. Ökningen av tung trafik förklarar bara en del av den kraftiga ökningen av omkomna på de svenska vägarna, i övrigt utreds orsakerna fortfarande.

Klart är att för den enskilde chauffören blir konsekvenserna av en olycka ofta mycket svåra.

– I en sådan situation är man dubbelt utsatt. Man är kanske skadad fysiskt, och mår dåligt psykiskt. Dessutom befinner man sig i underläge gentemot en arbetsgivare. Om företaget inte följer de regler som finns för krisstöd och rehabilitering kan det kännas svårt att ta fajten, konstaterar Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport.

RÄTTEN TILL AKUT stöd regleras i Arbetsmiljöverkets föreskrift om första hjälpen och krisstöd. Varje arbetsgivare ska med utgångspunkt från sin verksamhet utforma rutiner för ett snabbt agerande och uppföljning vid kriser. För den som blir sjukskriven finns arbetsgivarens skyldighet till rehabilitering. Och går det inte att fortsätta med samma arbetsuppgifter som tidigare har arbetsgivaren också skyldighet att i första hand hitta andra arbetsuppgifter.

– Vår erfarenhet är att alla arbetsgivare inte uppfyller föreskriftens krav. Det är inte ovanligt att det finns brister i rutinerna kring krissituationer. Exempel på det kan vara att man har en anhöriglista, men att den inte är uppdaterad eller att arbetstagarna inte har tillgång till rutinerna, säger Gustaf Järsberg.

KONSEKVENSERNA AV BRISTANDE rutiner kan bli ödesdigra för den enskilde.

– Om en chaufför som råkat ut för en olycka inte får rätt förutsättningar att klara sin kris kanske hen inte klarar att sätta sig vid ratten igen. Finns ingen omplaceringsmöjlighet, vilket kan vara svårt på små åkerier, måste chauffören i det läget kanske söka annat arbete som en konsekvens av olyckan. Större företag har större möjligheter att rehabilitera och arbetsanpassa.

Han påpekar utsattheten hos den som inte är med i facket: En chaufför löper alltid risk att anklagas för vållande eller hamna i en tvist med arbetsgivaren i samband med en olycka.

– Det kan bli oerhört tungt för en enskild person, särskilt om man är i

”Kunde alla hastighetsöverträdelser i trafiken upphöra från en dag till en annan så skulle vi kunna spara 100 liv per år.”



Maria Krafft, Trafikverket

kris och inte har koll på alla detaljer. Då behöver man verkligen råd och stöd. Det är här som vår kollektiva styrka och kunskap kan hjälpa till, säger Gustaf Järsberg.

FLERA CHAUFFÖRER SOM Transportarbetaren har talat med har vittnat om hur rädslan att anklagas för att ha orsakat olyckan också har förvärrat den traumatiska erfarenheten. Men som regel behöver de inte vara så oroliga för det, säger Maria Krafft, trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket.

– Jag vill vara väldigt tydlig med att lastbilschauffören mycket sällan är vållande. I de flesta dödsolyckorna har ett fordon kommit över i mötande körbana. Däremot blir konsekvenserna förödande om lastbilen kör för fort, det ger annan trafik kortare reaktionstid.

Siffrorna för årets olycksstatistik ser bättre ut än förra årets. Men växande e-handel och det faktum att godstransporter i ökande utsträckning sker på vägarna innebär fortsatt ökad risk. Den tunga trafiken har ökat med 20 procent sedan början av 2000-talet.

– Vårt fokus är att förhindra mötesolyckor genom mittseparerade vägar. Det räddar omkring 80 liv per år. Vi bygger ut det efter hand, men många mil väg återstår, säger Maria Krafft.

En stor del av den tunga trafiken går på relativt smala vägar med höga hastigheter. Kriterierna för nuvarande hastighetsbegränsningar bygger på konsekvenserna när personbilar krockar: Därför kan man köra 100 km i timmen på mittseparerade vägar, men bara 80 km i timmen om det endast är en mittlinje mellan mötande trafik.

– Vi arbetar fortfarande efter de kriterier vi har, men fortsätter antalet frontalkollisioner med tung trafik att öka måste vi fundera över hur vi kan göra det säkrare och rädda fler liv.

MOT BAKGRUND AV att trafiken ökar, och att olyckorna blir fler och svårare, jobbar Trafikverket även för att bredda ansvaret för säkerhet. Samtal pågår med de stora transportköparna – som livsmedelsindustrin, Ikea, Scania, SSAB – för att förmå dem att ställa högre krav på kvalitetssäkring av transporterna. Med det avses i det här sammanhanget kontroll inte bara på klimatavtryck och leverans i tid, utan också säkerhetsaspekter. Som att förare håller hastigheten. Enligt Maria Krafft finns det redan köpare som är bra på att ställa villkor, men inte tillräckligt många.

– Man kunde ju säga att vi redan har lagar och att det räcker att följa dem. Men vår erfarenhet är att 70 procent av alla transporter med tung trafik går för fort. Kunde alla hastighetsöverträdelser i trafiken upphöra från en dag till en annan så skulle vi kunna spara 100 liv per år.

Hon poängterar i nästa andetag att detta handlar om ledarskap, inte om att trycka ut ansvaret på den som kör. Det ska inte vara okej för arbetsgivaren att planera en rutt efter optimala förutsättningar längs vägen. Utrymme måste finnas för tidsspill vid köer och andra hinder. Och eftersom tekniken redan finns som möjliggör för arbetsgivaren att övervaka hastighet och kör- och vilotider anser hon det rimligt att arbetsgivaren tillsammans med köparen tar ett större ansvar för trafiksäkerheten.

Experternas tips

Kör du lastbil och kommer fram till en allvarlig trafikolycka? Gör så här, tipsar Transports centrala arbetsmiljöexperter: Gustaf Järsberg (överst) och Martin Miljeteig.





Ställ ditt fordon så att det skyddar olycksplatsen, om det är möjligt.

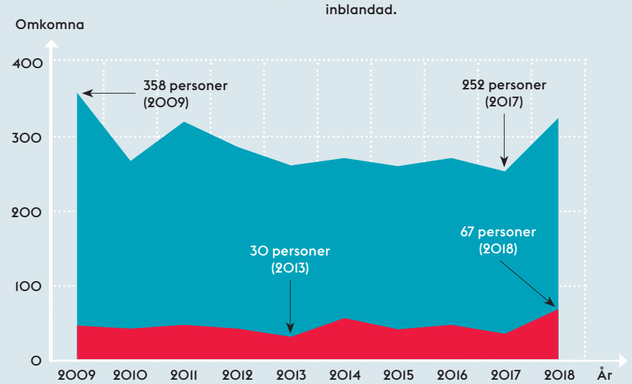
2 Kolla om de inblandade är skadade.

3 Larma, ring 112.

4 Ta hand om skadade personer om du har tillräcklig kunskap och utbildning.

5 Var en medmänniska för den som behöver stöd och hjälp.

ANTAL OMKOMNA I TRAFIKOLYCKOR



Källa: Trafikverket / Grafik: Christina Ahlund

Olycka

Dödsolyckorna ökar

Förra årets starka ökning av dödsolyckor bryter en lång rad av år med minskningar. 2018 omkom 324 personer i trafiken. Det är 72 fler än året före. Hittills i år ser det bättre ut.

I statistiken ingår inte suicid, alltså när det är odiskutabelt att en trafikant avsiktligt har satt sig själv i till exempel lastbilens eller bussens väg.

Transportstyrelsen räknar med att självmord ligger bakom cirka 30 dödsolyckor under 2018. I hälften av dem var tung trafik inblandad.

Konsekvenserna för chaufförerna är ofta svåra, med ibland livslång psykisk ohälsa.



Lina Henningsson har fått hjälp att gå vidare efter olyckan, där föraren i den mötande bilen avled och medpassagerarna skadades. Men det har inte varit enkelt. Under första året gjorde hon många skrämda inbromsningar när en mötande bil vinglade till.

”Det var tufft men viktigt att återvända till olycksplatsen”

I full fart kolliderade Lina Henningssons tankbil med en bil som svängt över på hennes körbana. Föraren dog. Det fanns ingenting hon kunde ha gjort annorlunda, men det ändrar inte utgången.

– Någon förlorade sitt liv. Då är det lätt att övertänka, att beskylla sig själv, säger hon.

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON**

Lucas dreglar lite på ratten. Han får sitta i sin mammas knä i lastbilshytten under intervjun. En glad liten krabat som sina sex månader till trots försöker ta tag i styrandet på rätt sätt.

Lina Henningsson kör styckegods för Bring på MP Cargo i Sölvesborg, fast hon är föräldraledig sedan januari. När hon började som chaufför körde hon tankbil på Foodtankers i Karlshamn. Det jobbet fick hon direkt efter examen på Växjö fria fordonsgymnasium.

Yrkeslivet hade just öppnat sig, hon var 20 år och styrde mot framtiden. Men den 14 augusti 2013 ändrades allt. Föraren i en mötande bil skulle bara ta upp en nyckelknippa ur sin byxficka. Nycklarna klämde



”Jag hade aldrig en tanke på att jag kunde råka ut för en olycka när jag började köra. I dag är jag medveten om att något kan hända precis när som helst”, säger Lina Henningsson som just nu är föräldraledig med sonen Lucas.

”Det är så lätt att övertänka, att beskylla sig själv. Någon förlorade livet. Men jag har på så många sätt fått bekräftat att det inte var mitt fel.”

mot benet och han hade ganska långt att köra. Han hade sin fru bredvid sig, och barnbarnen på åtta och tolv år i baksätet.

I rörelsen drog han med sig ratten, familjens bil svängde över i den mötande körbanan. Där kom Lina Henningsson med sin tankbil. Föraren dog i krocken, hans fru skadades svårt. Barnbarnen klarade sig med lindriga skador.

– Jag minns bara hur en silvrig bil svängde ut rakt emot mig. Det gick så otroligt snabbt, han gick rakt in i fronten på tankbilen, berättar hon.

HON TRYCKTE SÅ hårt på bromsen att hon gjorde illa foten. Bromsspåren var närmare 100 meter långa. Bakom henne, i diket, låg den silvriga bilen med taket uppfläkt efter kollisionen. Men det skulle inte Lina uppfatta förrän hon fick se bärgarnas bilder. Vid olyckan tuppade hon av en liten stund, hon vaknade till av sambon Magnus oroliga röst i headsetet. De hade småpratat med varandra, plötsligt hade han hört hennes skrik, en kraftig smäll och därefter ingenting mer.

– Det måste ha varit hemskt. Men för mig var det en trygghet att höra honom. Jag var omtöcknad och det rykte ur lastbilsfronten. Magnus frågade om jag kunde ta mig ut och jag fick kraft av det.

EN KOLLEGA SOM legat bakom henne i några mil hindrade henne från att gå fram och se hur det var fatt med dem som satt i den mötande bilen.

– Det var klokt. Det hade varit svårt att ha med sig de bilderna i huvudet. Jag såg att en del av dem som varit först fram och hjälpt till satt med filtar omkring sig.

Lastbilschauffören såg allt hända och gav omedelbart bekräftelse: Det fanns ingenting Lina Henningsson kunde ha gjort för att undvika krocken. Andra vittnen sa samma sak.

– Det är så lätt att övertänka, att beskylla sig själv. Någon förlorade livet. Men jag har på så många sätt fått bekräftat att det inte var mitt fel. Också av familjen till den man som omkom. De sökte efter ett par år upp min arbetsgivare och frågade om de fick kontakta mig. Det var de som berättade för mig vad som hänt i bilen – att han sträckte sig efter nycklarna.

PÅ OLYCKSPLATSEN VAR det kollegan i bilen bakom som tog hand om henne. Som relativt oskadd lastbilschaufför hörde hon inte till dem som behövde akut hjälp. I stället fick hon omedelbart redogöra för olyckan för de poliser som kom.

– Jag glömmer aldrig frågorna: ”Blev du bländad av solen? Var du trött? Hade du vilat?”. De bara fortsatte så, fast alla vittnen sa att det inte var mitt fel.

Färdskrivaren visade att hon skött sig bra, men att hon vid olyckstillfället hade kört 82 kilometer i timmen i stället för tillåtna 80.

– De var tvungna att påpeka det, i ett läge när jag själv var chockad. ”Ja, du körde 82 men vi kan ju inte ta dig för det”. Om jag hade kört 90, och det är ofta som chaufförer gasar på, då hade polisen sannolikt skyllt olyckan på mig. Det hade inte spelat någon roll att det fanns vittnen som sa att det inte var mitt fel.

FOTO: PRIVAT



Det var tufft för Lina Henningsson att återvända till olycksplatsen dagen efter. Men nödvändigt för att kunna bearbeta händelsen.

Lina Henningsson fick skjuts med ambulansen till sjukhuset i Skövde, från ambulansen ringde hon jobbet. Arbetsgivaren hörde sirenerna i bakgrunden och sa till henne att bara be polisen se till så att lastbilen bärgades och sen ta hand om sig. Hon erbjöds hotell för sig och sambon.

– Jag var så ledsen att lastbilen var förstörd. ”Bilen är bara skrot” var det första jag tänkte. Jag hade fått ett bra jobb, jag trivdes så fint. Och det var dyra saker jag körde runt med. Men det är chocken. Hjärnan fungerar inte på rätt sätt i en sådan situation.

Men arbetsgivaren fokuserade på henne. Och Lina Henningsson var mån om att få fortsätta sitt arbete. Dagen efter olyckan for hon tillsammans med sambon till olycksplatsen för att försöka förstå vad som hade hänt. Hon såg platsen och hon såg bromsspåren.

– Det var tufft att åka dit, men viktigt för mig att se den när jag var lugnare, för att kunna börja bearbeta. Annars hade platsen blivit jätteladdad.

Från olycksplatsen for de till Volvo i Mariestad, där den bärgade lastbilen ställts. Hon gick in i hytten, tittade noga på hur den knycklats till. Nästa stopp var på åkeriet, där hon erbjöds allt stöd som behövdes. Under veckorna som följde skulle kollegorna lyssna och stötta när Lina Henningsson berättade, funderade och bearbetade vad som hänt.

– Min arbetsgivare och mina kollegor ställde upp jättefint. Psykologen och jag var överens om att jag hanterade allt på ett bra sätt. Och sen fick jag prova att köra med min tidigare lärare på fordonsgymnasiet. Det kändes mer naturligt än att köra med en kollega, vi hade ju kört tillsammans tidigare.

PROVTUREN GICK BRA, men när hon körde på landsväg utan räcke blev den mötande trafiken påfrestande.

– Varenda gång jag mötte en bil tänkte jag att den kommer att komma över på min sida. Men det gick bättre minut för minut.

Lina Henningsson ringde därefter sin arbetsplats och sa att hon var redo. Redan veckan därpå gav transportledaren henne en körning förbi olycksplatsen.

– Han hade egen erfarenhet av att vara med om en dödsolycka. Han visste att det är tuff att köra på olyckssträckan, och tyckte att det var bra om jag fick ha det gjort. Vissa saker behöver man bocka av.

Hon fortsatte direkt sitt arbete som chaufför, samtidigt som hon fortsatte prata om olyckan. Hon tittade på bilder, läste alla tidningsartiklar. Allt är undersökt, och hon är helt säker på att hon ingenting kunde göra för att förhindra vad som skedde. Det har hjälpt henne att gå vidare. Det har inte varit enkelt. Under det första året gjorde hon många skrämda inbromsningar när en mötande bil vinglade till.

– Jag kan än i dag få lite panik av bilar som vinglar in på mittlinjen. Men bilister vinglar ibland. Det behöver ju inte betyda att de kommer att köra in i fronten på mig. Jag inser ju varje gång att risken att det ska hända mig igen inte är så stor.

FLERA GÅNGER HAR hon berättat om krocken för eleverna på sin gamla skola, för att öka medvetenheten om hur hög risken för olyckor är för den som arbetar ute på vägarna. Det gäller att förankra lösa föremål, sätta på sig bältet och följa alla regler.

– Jag hade aldrig en tanke på att jag kunde råka ut för en olycka när jag började köra. I dag är jag medveten om att något kan hända precis när som helst, säger hon enkelt.

Lucas dreglar lite till på ratten. Just nu blir inga lastbilar körda, men en dag i en inte alltför avlägsen framtid får han följa med på sin första tur.

Livet har gått vidare.

Experternas tips

Är du arbetsgivare och får larm om att din anställda är inblandad i en allvarlig trafikolycka? Gör så här, tipsar Transports centrala arbetsmiljöexperter: Gustaf Järsberg (överst) och Martin Miljeteig.





Ta reda på vad som har hänt.

2. Larma den anställdas anhöriga.

3. Erbjud krisstöd till både direkt inblandade och andra anställda som berörs.

4. Informera på arbetsplatsen.

5. Anmäl till Arbetsmiljöverket.

6. Utred snarast, tillsammans med skyddsombud, hur liknande händelser kan undvikas.

7. Se över policyer och gör eventuellt nya riskbedömningar.

8. Fortsätt att stötta drabbade: med krisstöd, juridisk hjälp, i kontakten med försäkringsbolag eller vad som kan behövas.

”Jag kan än i dag få lite panik av bilar som vinglar in på mittlinjen. Men bilister vinglar ibland. Det behöver ju inte betyda att de kommer att köra in i fronten på mig.”



Peter Stockhaus har varit med i nätverket sedan starten och tycker att kollegahjälpen fungerar väldigt bra för dem han träffar. ”Jag gör så lite, egentligen. Men vid varje möte ser jag hur något släpper. De behöver bara få prata av sig och känna sig förstådda, för det mesta”, säger han.

Han kan konsten att lyssna på olycksdrabbade kollegor

Ett nätverk av chaufförer och åkare som sträcker sig över hela landet står redo att stötta den som varit med om en olycka. Kollegahjälpen är vad det låter som, och det är helt ideellt. Ett samtal till SOS alarm är det enklaste sättet att få kontakt.

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON**

PLÖTSLIGT KÄNNS ALLT som rör sig på och vid vägen som en dödlig risk. Fotgängarna är helt oförutsägbara, och varje mötande bil kan komma över i den egna körbanan. Motståndet mot att ta ansvar för alla dessa ton lastbil känns oöverstigligt. Men det är då hjälpen finns runt hörnet.

Kollegahjälpen är ett sätt att få tillbaka en del av den trygghet som olyckan berövar chauffören. Göran Andersson är en av många som har varit med om en svår olycka, och Peter Stockhaus är en av något färre som finns där för kollegor som behöver prata. Det är det viktigaste, tycker båda: Det finns ett enormt behov av att tala med någon som förstår vad en chaufför är med om. Och hur en chaufför fungerar i trafiken.

– Vi ser allt innan det händer. Jag kan se vilken av bilisterna framför mig som kommer att göra något dumt. När det sker har jag redan foten på bromsen. Sånt fattar inte andra människor, konstaterar Göran Andersson.

HAN SJÄLV VAR busschaufför när en cyklist for från sidan av vägen rakt ut framför honom. Hon träffades med full kraft i 50 kilometer i timmen. Det är nu snart 20 år sedan, periodvis mår han mycket dåligt fortfarande. Det skedde så oerhört snabbt, olyckan gick inte att undvika. Det är helt fastställt. Men tvivlet ligger alltid och lurar:

– Det kommer tillbaka, fast alltmer sällan. Hade jag kunnat göra något för att förhindra det?

Efter olyckan slutade han att köra buss, att ta ansvar för alla i bussen var för svårt. Timmerbil blev lösningen i början, men i dag kör han skåpbil i Norge. Kollegahjälpen hittade Göran Andersson först flera år efter olyckan, när en annan tragisk händelse hade väckt gamla minnen. Han ringde SOS och strax därpå hörde en kollegahjälpare av sig. Hon gjorde all skillnad i världen och i dag är han tryggare både vid ratten och i livet.

– Hon heter Ami Åhlander. Hon kom hem till mig med blommor, och vi fikade och pratade. Hon följde med mig till olycksplatsen också. Jag blev mycket lugnare när jag fick prata med henne, berättar han.

ALLA SAMTAL SLUTAR inte med möten, det är upp till kollegahjälparen att avgöra. Men Peter Stockhaus träffar alltid den som ringer. Han var med från starten i nätverket och han har i dag 20 års erfarenhet. Hans engagemang föddes egentligen i Bosnien, när fredsavtalet mäklat av Carl Bildt just skrivits under. De svenska FN-styrkorna blev fredsbevarande i stället för observerande, och fick tjänstgöra under Nato-flagg för att separera stridande parter. För den som tjänstgjorde som chaufför innebar freden ökad fara. Peter Stockhaus var med vid flera olyckor. Minor var det största hotet, många kollegor skadades, några dog.

– Vår krishantering var otroligt bra. Vi tog hand om varandra. Om någon omkommit följde vi med hem och lämnade över kistan. Vi träffade anhöriga och berättade vad som hänt. Vi tog oss tid att bearbeta. Vi fick komma tillbaka in i tjänsten mjukt, berättar han.

DÄRFÖR ÄR HAN kollegahjälpare. Han har en förståelse för vad som behövs och han sprider den i många möten inom branschen där han informerar om möjligheten att få stöd. Han ser att Kollegahjälpen fungerar väldigt bra för dem han träffar:

– Jag gör så lite, egentligen. Men vid varje möte ser jag hur något släpper. De behöver bara få prata av sig och känna sig förstådda, för det mesta. Ibland lotsar vi vidare till psykolog. Är chaufförens misstänkt för vållande eller liknande kan vi hjälpa till med kontakter med facket.

Peter Stockhaus påpekar att alla kollegahjälpare får utbildning varje år, och att de också har hunnit samla på sig erfarenhet som de delar med sig av till varandra.

– Många av oss har hållit på i mer än tio år, och hela organisationen har utvecklats. Vi har blivit starkare och mer erfarna för varje år. Och vi är trygga i det vi gör, konstaterar han.

”Hon kom hem till mig med blommor, och vi fikade och pratade. Hon följde med mig till olycksplatsen också. Jag blev mycket lugnare när jag fick prata med henne.”



Före detta bussföraren Göran Andersson fick hjälp att hantera livet efter en svår olycka.

Kollegahjälpen

→ Kollegahjälpen startade 2001, efter norsk förebild.

→ Ett nätverk av åkeriföretagare och lastbilsförare stöttar den som varit med om olycka, överfall, rån eller någon annan traumatisk händelse under arbetstid.

→ Den som vill ha hjälp ringer 020-59 60 00, numret går till SOS Alarm. Därefter kontaktas den kollegahjälpare som finns närmast till hands geografiskt sett.



FOTO: KOLLEGAHJÄLPEN

→ Det kommer årligen in ungefär 100 samtal till numret, varav omkring 30 slussas vidare till kollegahjälpare.

→ Alla kollegahjälpare får en grundutbildning samt fortsatt utbildning under två dagar varje år. De lär sig bland annat krishantering, stödjande samtal, och att känna igen signaler som tyder på att personen de har kontakt med bör slussas vidare.

→ Huvudmän är Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) samt Sveriges Åkeriföretag.

Linda fick order att köra vidare direkt efter olyckan

Anklagelser och bristande stöd. Uppsägning. Sett i backspegeln önskar Linda att hon hade kontaktat facket, men efter olyckan var tillvaron så skakig att hon inte kom sig för. I dag har hon gått vidare. Men hon vill ändå berätta sin historia.

Text **Marika Sivertsson**

Linda hade varit anställd på företaget i en månad när det blev hennes tur att hänga på det släp som alla kollegor undvek att köra med. Många chaufförer hade varit med om att det plötsligt kunde börja svänga: något fel på vändkransen, antogs det.

Mellan Jönköping och Arboga hände det: Släpet svängde. Linda parerade, men släpet högg tag i dikeskanten. Hon gasade på, i hytten kunde hon känna hur även lastbilen var nära att välta när släpet la sig på sidan. Bärgarna kunde se på däcken att hon varit uppe på tre hjul.

– Klockan var fem på morgonen, tack och lov var det före morgonrusningen. I bilen bakom fanns en kollega som hade sin flickvän med sig. Hon var undersköterska. Hon rusade ut och tog hand om mig, jag bara skakade, berättar Linda.

Hon satt länge och pratade med polisen, kedjerökandes med undersköterskans jacka över axlarna. Bärgarna berömde henne för att ha klarat lastbilen. Hon var en bra chaufför.

”Jag sa att jag ville vara hemma ett tag. ”Då känner vi nog hellre att du slutar”, sa min arbetsgivare.

ÖVER VÄGBANAN LÅG släpet, som bara var skrot. Hon själv var chockad och hade slagit sig vid olyckan. Men lastbilen fick hon köra vidare till Arboga. Hennes arbetsgivare skickade ingen som kunde ta över.

– Jag fick hantera det bäst jag kunde. Jag körde 40 kilometer i timmen och fick nästan panik vid varje möte.

Arbetsgivaren försökte därefter förmå henne att skriva i olycksrapporten att hon tittat på sin mobil. Men hon berättade sanningen om släpet, vilket fick till följd att arbetsgivaren inte fick ut på försäkringen.

– Det var snackisen på kontoret. Alla chaufförer var glada att släpet äntligen var skrot. Kollegor ringde mig och kollade hur jag mådde, och de berättade att de som jobbade på åkeriet blivit ombedda att inte kontakta mig.

Linda sjukskrev sig, hon orkade inte vara på jobbet.

– Jag sa att jag ville vara hemma ett tag. ”Då känner vi nog hellre att du slutar”, sa min arbetsgivare.

Och Linda sa okej. Hon ville ju inte vara kvar där, egentligen. Hon förstår att hon har blivit oschyst behandlad och förmodligen felaktigt avskedad.

– Men jag vill inte tänka tillbaka så mycket på detta, säger hon tyst.

Det finns ändå ett bra slut, tack vare en annan lastbilschaufför. Han körde på Nordnorge, på vägar som var betydligt svårare än de Linda kört. Hon fick följa med, först livrädd. Efter en vecka rehabiliterad.

– Jag växte otroligt mycket som chaufför på den resan och jag har kommit ur olyckan starkare, konstaterar hon.



Tio år har gått sedan den rosa jeepen avtäcktes i Gävle. Många känslor har den väckt under det decenniet.

FOTO: GÄVLE KONSTCENTRUM

Rondellkonst som retar och (o)roar

En konstruktion för ett smidigare och säkrare trafikflöde – eller en visuell markör. Varför finns rondeller?

Text **LENA BLOMQUIST**

TRAFIKPLANERARE OCH trafiksäkerhetsfolk har ett tydligt syfte: Cirkulationsplatsen sänker farten, ger förarna överblick och räddar liv.

Yrkesförare kan förundra sig över fula, snygga eller obegripliga rondellutsmyckningar som ibland hindrar sikten.

En konstbyråkrat föredrar att konsten i en rondell skapar debatt.

Och om du är mer filosofiskt lagd kan du tänka att cirkeln i sig representerar fullkomlighet och harmoni. Som solen, eller som evigheten utan början och utan slut …

– KONSTVERKET I EN RONDELL ska inte vara kontroversiellt på ett aggressivt sätt, anser Hedvig Brander Jonsson, docent i konstvetenskap i Uppsala.

– Det ska ha en estetik och gärna säga något om platsen. Själv tycker jag att det kan vara en positiv upplevelse att passera en smyckad rondell, ofta i kombination med växter och belysning. Men det fungerar förstås inte om folk behöver stanna till för att titta på konstverket.

I vilket fall som helst kan konstverk och installationer mitt i trafiken sätta en ort på kartan:

Mjölby har till exempel gjort sig känt som staden med potatisrondellen. Juletid brukar knölen förvandlas till en fet gris, men i år är den inslagen i många meter tyg. Kommunens marknadschef Eva Rådander är mycket nöjd med potatisen.

– Den är bland det mest kända vi har här i Mjölby. Fem miljoner fordon passerar varje år.

Potatisen mötte mycket kritik från början. Detsamma gäller den nio meter höga Pinocchiofiguren i Borås, som innan den kom på plats dömdes ut både på kultursidor och bland folk på stan. För att inte tala om Priapos trädgård, en av flera iögonenfallande rondeller i Gävle.

HAR DU INTE varit vid stadens västra infart? Tänk en helrosa jeep på högkant, placerad bland blommor, buskar och småträd. Så ser konstverket ut.

Ingo Vetter heter konstnären som har gjort sin moderna tolkning av en antik gud: I mytologin beskrivs Priapos som en ful och kortväxt gestalt med uppgiften att beskydda trädgården. Guden utrustas av tradition med en enorm penis. Och Ingo Vetters idé är att bilkonstverket ska ifrågasätta våra föreställningar om maskulinitet och sexualitet. Samtidigt som det skyddar Gävles parker.

– Vårt mest omtalade konstverk, en del avskyr det och andra älskar det, säger Eva Asp, chef för Gävle konstcentrum som har ansvar för offentlig utsmyckning i staden.

– Ett konstverk ska kunna tolkas på jättemånga sätt. Det ska ha ett djup och ge betraktaren något att tänka på. Och det gör Priapos absolut! Färgen anknyter till andra konstverk i staden, och formen är en uppkäftigt glad signal.

Just Priapos och hans trädgård sätter i gång debatten när Transportarbetaren efterlyser tankar kring rondeller från olika yrkesgrupper med arbetsplatsen på vägarna. ”Att sätta upp en gammal Volvovalp på den rondell som flest åker igenom är helt bortom förstånd”, tycker någon. ”Fenomenalt konstverk”, blir svaret från en annan chaufför.

ANDRA SNACKISAR BLAND chaufförer är bandybollen i Ljusdal, älgarna i Alunda, illvilligt tolkade som tre bajskorvar eller saltgurkor, och den klarblå yxan i Säter (som konstnären själv beskriver som ett tecken från stjärnorna, snarare än en yxa).

Hur tänker du, som chaufför, kring rondeller och konstverk, Helena Johansson i Gävle?

– För det första får de inte vara för smala eller ha höga kantstenar som man fastnar på. Det är inte alltid de som bygger rondeller tänker på stora fordon.

– Sedan kan man reta upp sig på ful konst. Men samtidigt är de ett bra riktmärke när man ska förklara vägen för någon. Sväng till höger vid den fula jeepen …

RONDELL-HUNDARNA

Folkets egen gatukonst exploderade över hela landet 2006. Startskottet gick när två 20-åriga killar upptäckte att en vit liten hund som smyckade en av Norrköpings rondeller blivit av med huvudet. Deras svar på vandaliseringen blev att en sommarnatt smyga ut en egen hemsnickrad hund i samma rondell.

Luften gick ur folkrörelsen året därpå när konstnären Lars Vilks mordhotades för sin teckning av profeten Muhammed som rondellhund.

Så började det

→ En fransk arkitekt skissade en ny typ av cirkulationsplats i början av 1900-talet, och 1907 gjordes området runt Triumfbågen om till en sådan. Då hade USA hunnit före och ett par år tidigare anlagt en rondell vid namn Columbus circle i New York.

→ I mitten av 1980-talet fanns det ungefär 150 rondeller i Sverige. År 2010 var antalet 2 800 och det hade under fem år byggts fem nya rondeller varje vecka, enligt Statistiska centralbyråns senaste kartläggning.



Pinocchio är trädockan som vill bli människa Och som får längre näsa varje gång han ljuger. Här i en rondell i Borås.

FOTO: LENA BLOMQUIST



”Rondell” är egentligen bara den runda ytan mellan vägarna i en cirkulationsplats, men har i dagligt tal kommit att beteckna hela anordningen. Här är den livligt diskuterade potatisrondellen i Mjölby.

FOTO: MJÖLBY KOMMUN

OBS!

Hur man kör och när man blinkar i en rondell utelämnas helt i denna artikel. Fortsätt gärna att diskutera detta i andra forum.

Hamn i förvandling



FOTO: ERLING PEDERSEN

Som på många andra håll i landet är hamnen i Ystad på gång att delvis rivas, byggas om och byggas till. Detta måste dokumenteras, konstaterade fotoklubben i samma stad. Ordförande Sten Ahrén beskriver projektet som en trestegsraket. Bilder från förr, klubbens pågående fotoprojekt – och framtiden med bygget av två nya färjelägen. *LB*

Glömt din kvinnohistoria?



Som en påminnelse om kvinnorna som höll och håller arbetarrörelsen i gång kommer det varje år ut en almanacka med nya berättelser.

Under 2020 kan den som köper kalendern lära sig mer om till exempel Elin Svensson, textilarbetaren i Göteborg som blev fackklubbsordförande, och sedan 1971 den första kvinna som valdes till ordförande i ett LO-distrikt. Året därpå drabbades hon av hjärtattack och dog – under pågående förstamajdemonstration.

Utgivare är Arbetarnas kulturhistoriska sällskap och Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek. *LB*



FOTO: CARL-HENRIK / SVT

Vår tid var då

Kunde ultravänstern och revolutionärerna verkligen vara så känslokalla? Var 1970-talets beräknande kroggangstrar en förvarning om dagens gängkrig? Hur känns det att slitas mellan sin politiska moral och makten i Stockholms stadshus? Vinner kärleken till slut?

Tredje säsongen av *Vår tid är nu* har rullat på tv under hösten. Serien väcker många frågor om både dåtiden och i dag. Den ligger kvar på SVT Play till den 15 januari. *LB*



SÖ-KANDE			SLIPA	STÅHEJ	DANSAR GÄRNA SKOTTAR	NED-RIGA		STILL-HETEN									
FRÅGAR																	
KROPPS-STÄLL-NING						ÄR TALLRIK / PRAKT-RUM											
KALL VIND-PUST				SPECIELL / SE ÖVER PÅ NYTT													
BOK-HYLLAN								SLITER									
PANK / INTE TILL-RÄCK-LIGA					DI / SES SÄLLAN												
							VÄXER VILT										
	ÄR PUDER ETT	TYDER PÅ ANOR		FILM-JOHAN-NES	SLÖSAT	KOMMU-NICERAR ORALT	ÖVER-LÄGE		SERA-FEN	KNÄPP TÖS		SKRA-POR / SKÖNT				RENAT	
TEFAT				HO / LOCK-BETET					HAAKON MAGNUS FARFAR / NÖTA					ÄR ROTAD / VÄDER-STRECK			
UT-SÖNDRING		ÄR GODA VÄNNER / ORT MED TRÄSK					SLÅR DAMER / BERG-NYMF				GLEST TYG / MYN-NINGAR						
					ÖVER-SATTE / BAK-STRÖM?								LUGN! / BE-STÄMD				
DEN RINGLAR FRAM			DE VÄXER LÄNGE / HALTA							UPP-LEVDE / SANT						DISCI-PLIN	
LA UT SPÅR								TRUMLA / UT-SLAGS-PLATS						INTE KROKIG / KÄRL			
KAN VARA RÖRD						MISS-BILD-NING / VÄRDEN						SKYMF / OGINA					LÄGGA TILL VID
LITE EFTER				IS-LÄNDSKT VERK / OND					ÖK SOM BÄR / PLIRAR								
LAG-ENLIG		VILL ÖMSINT / BARM-HÄRTIGA					HUD / STICKER I NÄSAN						LYSTER / PÅ VISS STÄMMA				
					FÖR-RYCKT / KAN MAN FARA						EJDER-HONAN / BIL MED TRAKTOR					ÄR EN KUJON	
SKAL-START			SLÄPAS / FLIT					RIGIDA / MAT-PLATS						BYGGER BADKAR / FÖR			
KUN-GÖRELSE						VID LJUS-UPP-GÅNG				HAR MAN VID SIN SIDA							
SLAG-BOM OCH HÅR-BAND				GLORI-ORNA								DRA SIG TILL-BAKA					

©Bulls

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

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.

Riskbedömning av gravidas jobb

Hej, jag är gravid och har frågat min chef om vi kan göra en riskbedömning av mitt arbete. Efter lite mer än två veckor har inget hänt. Hur lång tid får det ta?

Jag har nu gått på lite ledigt och är åter i arbete om cirka 1,5 vecka, och då är jag i vecka 20. Jag jobbar på en återvinningscentral där jag dagligen är i kontakt med olika kemikalier. Förekommer också många tunga lyft, och man hänger och klänger lite överallt efter det som är felsorterat. Nästan varje dag efter jobbet är jag så trött att jag går och lägger mig. Och jag får även känningar av foglossning då jag står upp mer eller mindre hela dagarna.

J

Svar: Hej, arbetsgivaren ska genast, så fort du har berättat att du väntar barn, undersöka om du utsätts för risker i arbetet. Vilka faktorer det kan handla om finns uppräknat i en bilaga till Arbetsmiljöverkets föreskrift om gravida och ammande arbetstagare. Där nämns fysikaliska, belastningsergonomiska, biologiska, kemiska och psykosociala arbetsmiljöfaktorer. Och att dessa kan utgöra en risk för den som är gravid, nyligen fått barn eller ammar.

Din arbetsgivare ska göra riskbedömningen i samverkan med ett behörigen utsett skyddsombud och efter samtal med dig. Hen ska presentera en riskbedömning och de åtgärder som behövs. Det kan till exempel innebära andra arbetsuppgifter under resten av graviditeten. Ditt jobb på en återvinningscentral kan, som du skriver, vara farligt på flera sätt.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport

Tre frågor om timanställdas rätt

Hej Transportarbetaren! Jag är yrkesförare och kör lastbil, och jag har en fråga som jag funderat på ett tag. Har jag rätt att få övertidsersättning som timanställd? Eller gäller det bara tillsvidareanställda?

Henrik

Hej. Är timanställd/behovsanställd som nattchaufför sedan 3,5 år, fyra nätter i veckan. Borde det inte bli tillsvidareanställning vid ett sådant behov? Är detta ok? Inget schema, en vecka åt gången i bästa fall? Vid ett par tillfällen har jag varit utan jobb i två till tre veckor, minskade godsmängder har varit orsaken enligt arbetsgivaren. Men ingen förvarning över huvud taget.

NBM

Jag undrar om ett företag har rätt att skicka hem "timanställda" mitt under ett pågående arbetspass? Vårt kontrakt säger "efter behov". Jag har jobbat på timmar i två år. Vi är cirka tio timanställda som får schema inför varje vecka där vi är schemalagda från 21.30 till 05.30. Har då våra chefer rätt att skicka hem oss utan lön före 05.30? Som jag förstått det bryter de mot lagen, eftersom varje överenskommet arbetspass betraktas som ett avtal för den som är "timanställd". Då bör väl chefen inte ensam kunna ändra arbetstiden mitt under passet?

Terminalare

Svar: Hej alla tre, vi slår ihop era frågor till ett gemensamt svar.

För det första: Ni som varit behovsanställda och jobbat stadigt i flera år har fel anställningsform. Ni behöver gå till chefen och tala om att ni bör ha en tillsvidareanställning. Grunden för behovsanställning/timanställning är att arbetsgivaren har ett tillfälligt och extra behov av arbetskraft. Om det blir problem så vänd er till Transports lokalavdelning.

→ Henrik, du har rätt till övertidsersättning. Även om du inte har ett fast schema ska du ha ersättning när du jobbar mer än 40 timmar under en vecka.

→ NBM, det låter som om du enligt lagen skulle ha en tillsvidareanställning och ett schema.

→ Terminalare, du resonerar klokt kring schemat. Även om du är behovsanställd ska lagt schema ligga.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

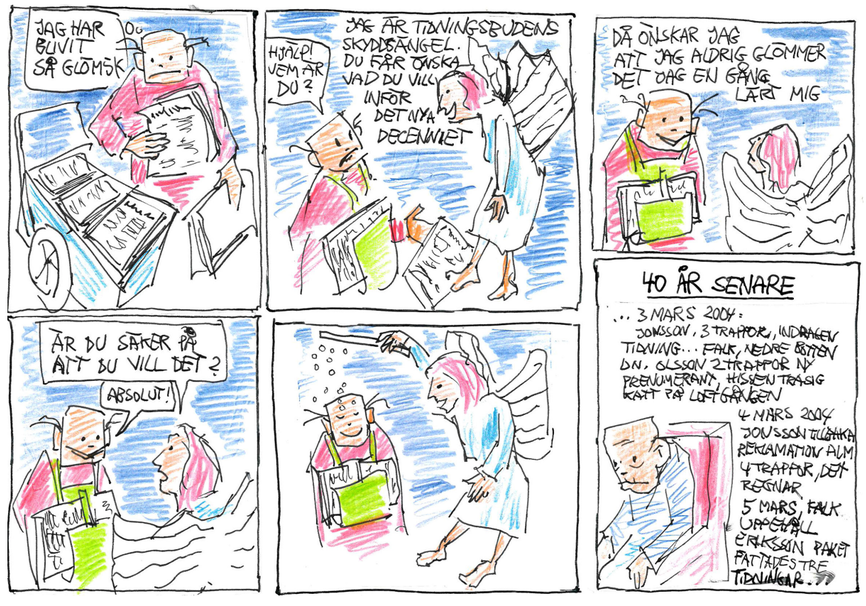
Decemberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Gösta Moberg, Borås
Thomas Larsson, Jönåker
Timon Lidén, Stenkullen.

Vinnarna av en trisslott:
Jonas Lehmivaara, Pajala
Sven-Erik Rådahl, Ursviken
Kalle Rällstrand, Leksand.

Nattens hjältar

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



Det här kan bli bra för Europas chaufförer

När vi nu står inför en avtalsrörelse konstaterar jag att vi – Transport – bara är så starka som den sammanlagda styrkan av våra medlemmar. Vi är våra medlemmar; er vilja, er kunskap, er drivkraft.

Ett sätt att bygga den styrkan är att bygga en förståelse för det fackliga löftet och allt vad det innebär:

”Vi lovar och försäkrar att aldrig någonsin, under några omständigheter, arbeta på sämre villkor eller till lägre lön än det vi nu lovat varandra. Vi lovar varandra detta i den djupa insikten om att om vi alla håller detta löfte så måste arbetsgivaren uppfylla våra krav.”

Allt vi gör bygger vi runt detta och då gäller det att förstå den svenska modellen. Det vill säga kollektivavtalets funktion och innehåll, vad som påverkar och reglerar vår arbetsmiljö och även hur en fackförening fungerar.

Transportarbetareförbundet har en omfattande studieverksamhet med närmare 30 000 studietimmar per år för att vi ska bli starkare tillsammans. Ofta har du rätt att vara ledig för facklig utbildning och ofta har du stora möjligheter att få den betald via bibehållen lön, utbildningsarvode eller stipendium. Själva utbildningen i sig är kostnadsfri.

Alla vi inom Transport behöver varandra, för vi är bara så starka som den sammanlagda styrkan hos våra medlemmar. Mitt råd till dig är att prata med studieorganisatören på din lokalavdelning för att se vad som skulle kunna vara en bra kurs för dig.

SÅ ÄR DET då äntligen klubbat, mobilitetspaketet. Eller, ja, klubbat fast ändå inte.

Det är riktigt snårigt att förstå EU-politik. Men det vi vet är att efter nästan tre och ett halvt år har ministerrådet, Europaparlamentet och kommissionen kommit överens om en deal för det så kallade mobilitetspaketet. Det är lätt att jubla bara över detta faktum, men vi måste så klart analysera alla delar av denna komplicerade lagstiftning.

På ett övergripande plan är det självklart bra att vi får ett regelverk i stället för 28 i Europa. Det här kan bli bra för Europas chaufförer. Johan Danielsson och hans stab från svenska Socialdemokraterna har gjort ett fantastiskt jobb med att få ihop den här väldigt komplicerade lagstiftningen så här långt.

> ”På ett övergripande plan är det självklart bra att vi får ett regelverk i stället för 28 i Europa.

Jag skulle vilja lyfta tre positiva punkter:

➔ Utstationeringsreglerna: Cabotage omfattas av utstationeringsreglerna från dag 1. Med undantag för import-export.

➔ Kombidirektivet: Sverige får möjlighet att skriva in att landdelen ska omfattas av cabotagereglerna.

➔ Fordonet ska åter till etableringslandet var åttonde vecka.

Det viktigaste är att vi ser att man täpper till en massa kryphål som används i dag för att underminera schyst konkurrens och som leder till social dumping.

NU VILL JAG önska alla en god jul och ett gott nytt år.

Jag sänder en extra tanke till alla er som jobbar och håller Sverige i gång under helgerna.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Repets årssammanträde äger rum lördagen den 21 mars på Hotel Waterfront i Göteborg på adressen Klippan 1. Ledamöter och ersättare ska vara på plats kl 9.30. Då startar vi med kaffe och smörgås. Sammanträdet planeras starta kl 10.00 och avslutas senast 16.00.

Då det kommer att serveras lunch behöver du som ska delta och har allergier eller behöver speciell kost höra av dig senast den 28 februari till patrik.ljunggren@transport.se. Du behöver även meddela ditt namn och din sektion i mejlet.

På dagordningen: Val av avdelningsordförande, avdelningsstyrelse och avdelningsuppdrag. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen. Beslut om val och arbetsordning, med mera.

Avdelningsstyrelsen önskar samtliga repskapsledamöter och ersättare välkomna!

Kallelse till sektionernas årsmöten Transports yrken är uppdelade i sektioner. Årsmötet är ett medlemsmöte där alla som tillhör yrkessektionen är välkomna. På årsmötet nomineras till uppdrag inom avdelningen och det väljs till uppdrag inom sektionen. Har man frågor om problem, på sitt företag eller i branschen, är det ett mycket bra tillfälle att gå på ett sektionsmöte och diskutera saken.

Samtliga sektioner kommer att under årsmötet ha val till sektionsstyrelse och representantskapet, samt nominera till avdelningsordförande, avdelningsstyrelse och andra uppdrag inom avdelningen.

Alla årsmöten kommer att hållas på avdelning 3, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 15 februari kl 11.00 med fika från 10.30.

➤ Terminal och bemanningssektionen: Lördagen den 15 februari kl 13.30 med fika från 13.00. På dagordningen: Val av ny ordförare och styrelseledamöter. Sektionen planerar samkväm efter mötet.

➤ Bevakningssektionen: Tisdagen den 18 februari kl 18.00, med fika från 17.30. På dagordningen: Val av ordförande och nominering till rep och styrelse.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 20 februari kl 17.00, med fika från 16.30. På dagordningen: Val av ledamöter till sektionsstyrelsen.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 10 februari kl 18.15. På dagordningen: Val av sektionsordförande.

➤ Petroleumsektionen: Måndagen den 17 februari kl 18.00, med fika från 17.30. På dagordningen: fyllnadsnominering till representantskapet, sektionsordförande och sektionsstyrelse och val av desamma.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 21 februari kl 17.00 med fika. På dagordningen: Val av ordförande.

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 7 januari kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

➤ Sektion 1: Tisdagen den 4 februari kl. 18.00 på Restaurang Stjärnkrogen, Östgötaporten (Gamla Idrottsparken, entré hörnet Ektorpsgatan/Södra Promenaden vid Mast 1). Vi bjuder på mat och kaffe. Anmälan sker till Christian Östrröm (ordförande i sektionen) på 010-480 31 45 eller christian.ostrom@transport.se senast den 27 januari. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen.

➤ Sektion 3: Måndagen den 3 februari kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på macka och kaffe. Föranmäl gärna att ni kommer. Mejl joakim.carlsson@transport.se. Välkomna, önskar styrelsen.

➤ Sektion 5: Onsdagen den 5 februari kl 18.30–20.30 i ABF:s lokaler, Kyrkogatan 6 i Motala. Vi bjuder på förtäring. Välkomna, önskar styrelsen.

➤ Sektion 6: Lördagen den 8 februari. Plats och tid kommer i nästa nummer.

➤ Sektion 7: Lördagen den 22 februari, Bastun, Lysingsbadet. Mötet startar 14.00. Bastu cirka kl 16.00–18.30 och mat cirka kl 18.30. Anmälan senast den 17 februari till Anneli Karlsson på tel 073-762 61 37 eller mejl anneli.hulohamn@hotmail.com.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Gott nytt 2020 kamrater!
Snart börjar avtalsrörelsen på allvar. Som ni kanske vet löper våra avtal ut mellan den 31 mars och 31 oktober.

Vad handlar nu allt om? Passa på att ta reda på det genom att redan nu boka in dig – och ta med en kamrat! – på våra fackliga grundkurser:

➤ Startpunkten på engelska hålls den 16 januari. Sista anmälningsdag den 7 januari.

➤ Startpunkten: Den 25 januari, sista anmälningsdag den 15 januari.

➤ COMBO-utbildning (bevakning & taxi): Den 12 februari. Sista anmälningsdag 13/1-2020

➤ ViT i Stockholm, Vi i Transport, hålls den 17–21 februari. Sista anmälningsdag 3 januari.

Du anmäler dig till studier.5@transport.se. I Transportfemmans första nummer har du att se fram emot en studiebilaga med ytterligare datum samt finfin info i övrigt kring studier.

Kamrater tillsammans!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

God fortsättning till er alla från avdelning 6.

Vi vill påminna om att det finns två veckor obokade i vår stuga i Branäs, vecka 3 och 4. Först till kvarn gäller. Självklart går det också att boka från vecka 16 och framåt. Vi har även tagit bort djurförbudet i stugan.

En påminnelse till våra försäkringsinformatörer: Vi träffas den 30 januari kl 9.00 för att byta lite erfarenheter.

Sektionernas årsmöten hålls i början av februari. Håll utkik efter mer info om tid och plats i våra andra medier. Gå dit och gör din röst hörd.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Facklig grundkurs
➤ Startpunkten den 22 januari: Kl 18.00–21.00, ABF Eskilstuna. Anmälan till avdelningen.

➤ Startpunkten den 25 januari: Kl 9.00–14.00, ABF Eskilstuna. Anmälan till avdelningen.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Vi önskar alla medlemmar ett gott nytt år!

Måndagen den 30 december är kontoret stängt.

Vi börjar året med uppsökeridagar. Vi har planerat in 27 uppsökeridagar under 2020, så ring och boka på 010-480 30 11 om ni vill ha besök just på er arbetsplats. Vi kommer gärna ut till er.

Sugen att gå på en utbildning?

➤ Medlemsintroduktion (Startpunkten).

➤ Avtalspunkten (enklare avtalsutbildning).

➤ Vi i Transport, på tre platser vår och höst.

➤ Flit (Fackligt ledarskap i Transport).

Hör av dig till avdelning 11 på 010-480 30 11 om du är intresserad.

Sektionernas årsmöte: Torsdagen den 30 januari kl 18.00, Sätrahöjden 16 i Gävle.

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektionsmöten
➤ Måndagen den 13 januari kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (bensin, olja och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklam-bud) till möte på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö C, hållplats Väderögatan). På dagordningen bland annat nomineringar till sektionsuppdrag. Fika serveras under kvällen. Styrelse med suppleanter träffas kl 17.00. Välkomna, önskar ordförande Maths Nilsson, tel 0704-80 89 74.

➤ Onsdagen den 12 februari kl 18.00 kallas medlemmar i sektion 55 (taxi och buss) till nominerings- och årsmöte på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö C, hållplats Väderögatan). På dagordningen bland annat nominering och val av sektionsuppdrag samt nominering av avdelningsuppdrag. Välkomna, hälsar ordförande Leif Hansson, tel 0735-68 07 09.

AVDELNING 16 GOTLAND

Utbildningar – tvärfackligt
➤ Medlem i facket: den 25–27 februari. Målgrupp: medlem i något av LO:s fackförbund. Inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

➤ Introduktionsutbildning: den 5 maj. Målgrupp, för dig som nyligen har blivit medlem, eller funderar på att bli medlem. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium.

Pensionskväll för medlemmar i facket genomförs i maj. För dig som har ett tag kvar till pension, men vill veta vad som gäller när det är dags att gå i pension. Vi



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

bjuder på kaffe och smörgåstårta under mötet. Föranmälan till ylva.bendelin@lo.se. Rekommenderas att gå på.

Avdelningens årsmöte är preliminärt bestämt till tisdagen den 17 mars, kl 18.00. Som vanligt kommer utskick med brev där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Med reservation för ändringar.

Nomineringar till årsmötet Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar, som är intresserade av att delta i styrelsearbetet på avdelningen. Tänk på att personen måste vara tillfrågad.

Arbetsplatsbesök Under våren kommer avdelningen att fortsätta bedriva uppsökeri mot arbetsplatser, som inte är i kontakt med oss så ofta. Där kommer vi att prata om medlemskapets värde – och försöka fånga upp ”missade” arbetsskador och andra händelser där eventuella medlemsförsäkringar borde ha trätt in.

Kontakt med avdelningen
➤ Tel: 010-480 30 16.

➤ Mejl: transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Årsmöten
➤ Sektion Södra Älvsborg hälsar ***alla*** våra medlemmar välkomna till årsmöte den 15 januari! Plats: Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata i Borås. Mötet börjar 18.00, fika från 17.30.

Där ska väljas ledamöter till både representantskapet och vår sektionsstyrelse. Vidare ska vi nominera till avdelningsuppdrag, bland annat i avdelningsstyrelsen. Vi behöver göra fyllnadsval till repet och suppleanter i sektionsstyrelsen och föreslå olika ombud till bland annat LO-facken i vår sektion. Alla nominerade ***ska*** vara tillfrågade, veta vad uppdraget innebär och ha tackat ja.

➤ Sektion Östra Skaraborg välkomnar alla medlemmar till årsmöte den 12 januari! På dagordningen bland annat val av representantskapsledamöter, nominering av ombud, och nominering till avdelningsstyrelsen. Vi ses kl 15.00 i Transports avdelningslokal på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Håll koll på oss i sociala medier:
➤ www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ www.facebook.com/transportavdl18/

Kampdagar Vill du ha besök på din arbetsplats kontakta oss så kommer vi ut på ett besök.

➤ Onsdagen den 8 januari i Söderhamn.

➤ Torsdagen den 16 januari i Hudiksvall.

Har du frågor och funderingar hör gärna av dig till oss på avdelningen.

Vi önskar alla medlemmar en riktigt god fortsättning på det nya året!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Det blåser kallt i Västerås, men avdelningen saktar inte ner farten för det. Sektionernas årsmöte äger rum den 22 januari och representantskapets sammanträde den 7 mars.

Är du intresserad av att se vad avdelningen har för sig på vintern? Hör av dig till avdelningsordförande på mejlen kimberley.westermark@transport.se.

Studier Avdelningen har planerat in två Startpunktstillfällen, där du får lära dig vad facket står för och vad du som medlem har för förmåner! Datumen är den 23 januari och den 16 februari. Välkomna att anmäla in ert intresse till kimberley.westermark@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Nytt år, nya tag Vi skriver 2020 och går in i detta år med nya krafter och nya tag. En avtalsrörelse står för dörren och LO:s samordning har kommit överens om ett lönekrav på 3 procent. Vad resultatet blir får vi se under våren. Nu ser vi fram emot nya krafttag och tror och hoppas att 2020 blir ett år med idel positiva nyheter. Vi ses på barrikaderna.

Möten
➤ Avdelningsstyrelsen: Fredagen den 17 januari, klockan 9.00. Plats: Avdelningen i Halmstad.

➤ Regionkonferens: Hela avdelningen är stängd den 30 och 31 januari eftersom vi alla är på regionkonferens. Det går att nå oss via telefonmeddelanden under dessa dagar.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Hej och god fortsättning! Nu är vi i det nya året och det är dags för nya tag. Vi laddar för ett avtalsår då facklig sammanhållning ska ge oss de muskler som vi så väl behöver vid förhandlingsbordet. Det parlamentariska läget kräver en stark fackförening, tillsammans är vi starka!

Studier Vi håller en förtroendemannadagsutbildning, den 19 mars, som är till för att stärka oss förtroendevalda på arbetet.

Vill ni veta mer eller ha arbetsplatsbesök av avdelningen, kanske gå en utbildning? Kontakta oss på:

➤ Svenska Transportarbetareförbundet Avdelning 26, Kyrkogatan 2, 972 32 Luleå

➤ transport.26@transport.se

➤ 010–480 30 26



Transports inkomstförsäkring – extra skydd vid arbetslöshet

Med inkomstförsäkringen får du mer pengar om du blir arbetslös. Ersättningstaket för vanlig a-kassa motsvarar 80 procent av en ersättningsgrundande inkomst upp till 25 025 kronor per månad. Genom vår inkomstförsäkring får du skydd på inkomster upp till 80 procent av en ersättningsgrundande inkomst utan övre gräns. I den inkomstförsäkring som ingår i medlemskapet sträcker sig ditt skydd under som längst 100 dagar.

Om du vill förlänga antalet utbetalningsdagar kan du teckna vårt tillägg som ger dig ytterligare 200 dagar. Om arbetsmarknaden är trög, eller det är lågkonjunktur är det tryggt att ha 300 dagar skyddad inkomst.

Du tecknar tillägget på folksam.se/transport/inkomstforsakring

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 16 januari Startpunkten, Umeå.

➤ 27 januari Klubbårsmöte, Skellefteå taxi.

➤ 28 januari Klubbårsmöte, Tjintokk.

➤ 30 januari Startpunkten, Lycksele.

➤ 2 februari Startpunkten, Skellefteå.

För mer information, besök avdelning 28 på Transports hemsida.



HYR VÅR FJÄLLÄGENHET

Avdelning 28:s fjällägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning.

På vår hemsida hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till Sandra, 010-480 34 35 eller sandra.jakobsson@transport.se.

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

Håll koll på vår hemsida samt Facebook om kommande Startpunkter samt försäkringsinformation.

Vi på avdelningen tackar för det gångna året och passar på att önska ett gott nytt år.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Det nya året är här och vi ser fram emot att tillsammans med er medlemmar jobba mot bättre villkor för flygarbetare. 2019 har varit ett bra år med många framgångar och det finns all anledning att förvänta sig samma sak av 2020.

Intresset för fackliga studier är stort i avdelningen, vilket är glädjande, men det innebär också att platserna för vårens kurser håller på att fyllas. Vill du gå en fackligt utbildning så kontakta avdelningens studieorganisatör på viktor.andersson@transport.se.

Information Vi vill också meddela att avgiften kommer höjas med fem kronor från och med januari 2020.

Medlemsavgiften består av två delar. En till flygavdelningens verksamhet och en del som går till förbundet.

Det är viktigt för flygavdelningen att hålla nere avgiften för våra medlemmar. Därför har vi inte höjt vår del av avgiften sedan 2008. Genom bra arbete tillsammans och genom att ständigt se över våra kostnader har vi kunnat undvika höjningar.

Nu har tyvärr kostnadsökningarna i samhället kommit ikapp oss. Har du frågor om detta, ta kontakt med ordförande Viktor Andersson på 010-480 36 11.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Hipp hipp hurra, hurra, hurra, hurra! Avdelningen fyller tio år den 1 januari. Man kan tycka att tio är är både långt och kort. Långt blir det om man längtar sig tio år framåt i tiden. Kort, så otroligt kort, blir det när man tittar tillbaka. Vart tog åren vägen? Säga vad man vill men långtråkigt har det inte varit i alla fall.

Vi hoppas ni har haft en riktigt finfin julhelg och ett glatt nyår med god ledighet i nära och käras närhet. Nu när helgerna är över så är vi åter i arbete på kontoret. Har du frågor gällande de kollektivavtalen, arbetsmiljö eller annat? Hör av dig till oss, vi finns här för dig. Vill du att vi kommer ut till dig på jobbet? Hör av dig till avdelningen så ordnar vi till något gemensamt.

Vi hoppas att våra arbetsplatser blir både tryggare och säkrare 2020. Vi behöver alltid input. Var inte rädd för att göra din röst hörd, kom på ett sektionsmöte. Nästa mötesrunda är i februari, se nästa tidning och hemsidan.

Tänk på att det är avtalsår i år, alla våra kollektivavtal ska omförhandlas. Vad tycker du behöver förbättras i avtalen? Lönen och andra ersättningar vet vi, något annat?

Sektion tre bjuder till frukostmöte. Tisdagen den 21 januari mellan kl 6.30 och 11.30 kommer vi att finnas i ABF:s lokal på Arabygatan 80 i Växjö. Är du nyfiken på vem som är din sektionsordförande? Har du frågor om kollektivavtalet, försäkringar eller kanske om arbetsmiljön på din arbetsplats?

Funderar du på medlemskap, vill du bara träffas och snacka eller är du helt enkelt sugen på frukost före eller efter jobbet? Titta in och ta en fika och en macka, du är hjärtligt välkommen.

En riktigt god start och fortsättning på det nya året önskar vi er alla från sektioner och avdelningen.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningen är öppen 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30 – 12.30.

Tel 010-480 30 55 och mejl transport.55@transport.se.

Medlemsavgift Avdelningen kommer ***inte*** att förändra medlemsavgiften för 2020.

Sektionsmöten
➤ Åkeri, miljö, petroleum, gummiverkstäder, taxi och buss-sektionerna har årsmöte lördagen den 18 januari kl 10.00–14.00.

➤ Bevakningssektionen har årsmöte tisdagen den 21 januari kl 15.00–17.00.

➤ Tidningsbudssektionen har årsmöte tisdagen den 21 januari kl 17.00–19.00.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla. Vi bjuder på fika. Välkomna!

Representantskapet har årsmöte lördagen den 29 februari kl 10.00–13.00, cirka. Ledamöter får kallelse med ytterligare information.

HAR DU FRÅGOR OM ...

... arbetsmiljö och försäkringar? Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

... kollektivavtal och arbetsrätt? Kontakta Jan Lendin, 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, 010-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

Studier
➤ Startpunkten är en grundutbildning även för icke medlemmar. Den hålls på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten är en grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Endast för medlemmar. Vi kommer även till arbetsplatsen och håller utbildningen.

Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du vill anmäla dig till någon av kurserna. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Årsmöte i sektion 5: Den 16 januari kl 18.00 i LO-fackens hus i Avesta.

För övriga sektioners årsmöten, håll utkik på hemsidan.

Om du har din mejladress registrerad får du även en inbjudan på mejl.

Vi på avdelningen önskar alla medlemmar en god fortsättning på 2020!



”Vi jobbar för att medlemmarna ska må bra!” Överst till vänster: Jenny Gripskog (sekreterare och skyddsombud), Linda Lööw (ordförande), Håkan Jansson (vice ordförande, huvudskyddsombud), Albin Olsson, Càleb Sainz och Sofie Josephsson (skyddsombud).

Månadens klubb

”Vi har visat att vi står starka”

Det har skäl att vara avundsjuk på den aktiva fackklubben vid Postnord TPL:s jättelager i Jönköping. Men de anställda har haft ett tufft år med ny arbetsgivare och nytt datorsystem. Oro, ilska, tårar.

Text och foto **Justina Öster**

– Det har varit turbulent, summerar Linda Lööw.

Hon tog över ordförandeklubban när Electrolux Distriparts flyttade och Postnord TPL hösten 2018 tog över lagret. Liksom uppdraget att leverera reservdelar till en stor kunds utomhusprodukter.

Ägarbytet ledde till nytt avtal och nytt fackförbund, Transport i stället för IF Metall. Det fackliga intresset växte och klubbstyrelsen ökade från sju till nio ledamöter. Kvinnorna är i majoritet och fler skyddsombud har utsetts.

– Vad vi tagit oss igenom! Det har hänt så sjukt mycket, utbrister skyddsombudet och klubbens sekreterare Jenny Gripskog.

KOLLEGORNA NICKAR ÖVER mackorna i samlingssalen. De hade ett bra fackligt samarbete med Electrolux och förmånliga lokala avtal. Med TPL kom striktare mallar. Avdelningar flyttades och byggdes om, plocksättet ändrades och ett nytt datorsystem skapade ”kaos och oerhörd stress”. Den goa, familjära stämningen försvann.

– Men den börjar komma tillbaka nu, säger Jenny.

– Det är ingen som gråter längre, instämmer Linda.

KLUBBEN TACKLAR SITUATIONEN med täta möten. Alla avdelningar är representerade. Man delar på ansvar och arbetsuppgifter.

– Utan vår kunskap hade det nog inte gått så bra, tror vice ordföranden och huvudskyddsombudet Håkan Jansson.

– Vi har varit eniga och starka, fyller Jenny och Linda i.

Styrelsen jobbar fortfarande för att övertyga metallarna om att byta fack. Antalet transportare är uppe i 75 procent (från 90 hos IF Metall). Transports kurs, Startpunkten, har hållits på plats – för pengar som klubben vann i en lokal förhandling.

En annan vinst utmynnade i en personalfest.

Tvisterna har bland annat rört missade besked om inhyrda och felaktiga kompsaldon.

– Vi har fått behålla saker som 15 minuters betald paus och dagflex 30 minuter per dag. Det trodde vi knappt, säger ordförande Linda.

MED FÖRRA ÄGAREN var facket överens om att inte använda bemanningsföretag. I stället anlitas visstidsanställda, på timmar. Vid årets högsäsong hyrdes personal för första gången in. Fler arbetare krävdes när datorsystemet skulle gnuggas in. De inhyrda har nu slutat och klubben ser det som en engångsföreteelse.

– I början lyssnade ingen på oss, fast vi är proffs på det vi gör. Nu har vi visat ledningen var vi står, säger Linda Lööw och Håkan Jansson.



Skyddsombudens pärmar.

TPL POSTNORDKLUBBEN, JÖNKÖPING

Antal medlemmar: 130.

Viktigaste frågorna: Psykosociala arbetsmiljön! Riskbedömningar efter flera allvarliga tillbud. Arbetsmiljöverket har varit på inspektion. Nya gå-vägar markeras. Organisering och facklig utbildning.

Mer: Gått över från IF Metall till Transport efter ägarbyte från Electrolux Disparts till TPL Postnord i Torsviks industriområde. ”Nu trycker vi på ledningen för att få behålla vår arbetstidsförkortning”.



Intresset för scouting har minskat bland dagens uppkopplade barn. ”Mossigt? Testa och se själv innan du dömer. Att vara i naturen skapar ett inre lugn”, säger scoutledaren Håkan Jansson.

Månadens medlem

”Skogen gör mig lugn”

Håkan Jansson trivs bäst i skogen. Bortom mobiler, datorer och krav slappnar han av. Laddar upp. Laddar om.

– Det finns inget bättre än att sova ute, höra fåglarna, vinden, regnet, säger han.

Text och foto **Justina Öster**

En ljus glänta med bänkar och eldstad öppnar sig och träden sträcker sina grenar över Barnarpssjön i Jönköping. Lagerarbetaren Håkan Jansson låser med van hand upp scoutstugan, som förr var brygghus.

– Barnarps scoutkår köpte den av kyrkan för en krona, berättar han.

ÅTTA ÅR GAMMAL gick Håkan med i scouterna, följde med sin mamma, som var ledare. Nu har han varit det själv – i 23 år. Stugan, där öl förr blev till, doftar lite gammalt och väcker minnen av knopknåp, lekar och sång. På köksbordet väntar tigermaskotarna Peter och Patrik. På nästa hajk.

– De ska alltid med har barnen bestämt, säger Håkan som snabbt svidat om till scoutdräkt med blå skjorta och sölja, som håller ihop scarfen kring halsen.

Han skrattar till och minns en vinterhajk. Termometern kröp mot 20–25 minus och många frös i militärtältet, dock inte han som kallas varmblodig och kamin. Två av tjejerna ledsnade på maten. De beställde pizza, rätt ut i skogen.

– Det måste vara fel adress, tänkte pizzabudet förvirrat, men det var rätt!

TVÅ GÅNGER I veckan drar Håkan till lugnet och stugan. Det är det där med att umgås han gillar, att leka och skratta ihop med barnen. Just nu är de totalt 28 och indelade i olika åldersgrupper. Hajker och läger är ett plus, tycker han. Att strosa i naturen och fundera. Hitta en fin plats, höra vattnet porla, regnet som slår mot vindskyddet och elden som sprakar.

Att sitta eldvakt mitt i natten kan ju avskräcka barnen, men det är bara en timme och brukar inte vara så farligt som man först tror, resonerar Håkan. De yngre sover inomhus och det händer att någon behöver skjutsas hem.

– Barn sover inte lika ofta borta i dag. Många föräldrar stressar i veckorna och vill att familjen ska umgås på helgerna. Helt avgörande för om barnen går med i scouterna är om föräldrarna tycker det är viktigt att vara utomhus.

Mer tävlingsinriktade barn som gillar lagsport brukar droppa av.

– Vi har ingen avbytarbänk, alla ska vara med. Hos oss behöver du inte prestera. Du gör vad du kan och lär dig samarbeta. Viktigt på jobbet och i övriga livet.

Håkan har aldrig haft en tanke på att lägga av med scoutingen.

– Jag fortsätter. Till den dag jag inte kan ta mig ut i skogen.

HÅKAN JANSSON

Ålder: 41 år.

Jobb: Lagerarbetare.

Bor: Taberg, Jönköpings kommun.

Scouting: Friluftsliv, skogen och naturen.

Motto: Learning by doing.



Peter och lilla Patrik. Tigrarna som alltid hänger med på hajk.

INTRESSERAD?

Skriv in din bostadsort på scouterna.se/bli-scout så hittar du närmaste scoutkår.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 240 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

Under maj är växeln öppen 8.00–18.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Måndagen den 30 december är växeln helt stängd.

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

Kort om a-kassan

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

Från den 9 december till och med 10 januari är telefontiden begränsad till 9.00–11.00, alla vardagar. Utom den 30 december, då telefonen är stängd.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Det är dags att transportköparna tar sitt ansvar för att de som fraktar deras varor har schysta villkor, tycker Ordning och redaverksamhetens Jimmy Ovesson och Tommy Jonsson.

Transportköpare måste ta ansvar

”Många varor har i dag märken som svanar, fairtrade, bra miljöval och nyckelhål. Men ingen märkning håller hela vägen till transporterna. Fairtrade tittar bara på om en vara produceras med schysta villkor.”



JIMMY OVESSON
Transports ordning och redaverksamhet.



TOMMY JONSSON
Transports ordning och redaverksamhet.

När detta skrivs vet vi fortfarande inte helt säkert vad som blir verklighet av EU:s mobilitetspaket och de skarpare reglerna i transportbranschen. Vilka blir konsekvenserna för våra medlemmar och branschen?

Att skriva är inte alltid lätt, framför allt inte om man ska försöka skildra någonting som inte bör finnas år 2020. I vårt arbete i Ordning och reda får man uppleva en del som aldrig borde få hända i ett modernt Europa.

VI MÖTTE FÖR ett tag sedan en chaufför (vi kallar honom Oleg) från östra delarna i Europa, som kör mediciner i internationella transporter. De flesta rundorna går i Skandinavien.

Oftast är han borta från familjen och sitt hem i fyra månader. Medan vi pratar med Oleg blir han mer och mer uppgiven, han harklar sig och med gråten i halsen säger han att hans barn inte känner igen honom längre.

Att ligga ute i en lastbil i fyra månader är i sig ett tufft jobb. Men att vara utan sin familj, inte ha någon att prata med, och inte ha pengar nog att kunna gå ut och köpa en bit mat och komma ifrån sitt jobb några timmar – gör inte saken lättare.

Tänk om det vore piloter som var utsatta för detta. Hur många av er hade klivit på planet till varmare länder om ni vetat att piloten levde i flygplanet under fyra månader? Att hen måste laga sin mat på gasolkök, tvätta kläderna under ena vingen och sedan utföra sina behov och köra en raggardusch på något mindre smickrande rastplatsdass.

Jag misstänker att merparten av er hade valt att stanna hemma. Någonstans hade ni nog varit rejält rädda för brister i flygsäkerheten och kanske valt att sola i solariet i stället.

MÅNGA VAROR HAR i dag märken som svanar, fairtrade, bra miljöval och nyckelhål. Men ingen märkning håller hela vägen till transporterna. Fairtrade tittar bara på om en vara produceras med schysta villkor.

Men för att transportköparna ska vakna kanske det krävs ett märke som berättar ifall varor har fraktats av företag som bryr sig om sin personal. I dag när vi pratar med transportköpare får vi väldigt ofta höra att det inte är olagligt det de gör! Och det är oftast sant.

Företagen som de anlitar är nämligen ute i en gråzon, främst för att EU-reglerna tillåter detta. Men någonstans måste nog våra transportköpare fundera på om de har någon moral över huvud taget. Det blir ju i slutändan alla vi som bor i Sverige som drabbas, då pengar som ska gå till vår välfärd plockas ut ur landet.

DÄRFÖR, TÄNK EFTER när ni köper den där billiga bra-att-ha-saken på nätet med fri frakt. Eller när ni åker till en möbeljätte under januarirean. Eller när ni köper vissa matvaror. Fråga gärna vilka villkor chaufförerna som kört produkterna lever under.

Vi i Ordning och reda är säkra på att de flesta av er vill få slut på den sociala dumpningen i transportbranschen. Men vi kan inte bara förlita oss på att EU, facket, myndigheter och rättsväsendet löser detta.

Kom ihåg konsumentkraften. Ställ krav som kund, men även som anställd. Är du förtroendevald och vet att ditt företag köper transporter? Ställ då krav och försök vara med och påverka.

Ordning och redas nyårsönskning är att vi 2020 ska kunna komma ännu längre med att mota social dumpning som affärsmodell. Den är inte bara ett angrepp mot lastbilsbranschen och chaufförer, utan även en attack emot hela den svenska modellen.

God fortsättning och kämpa på därute!

Fotnot: Läs mer om mobilitetspaketet på sidan 11.

Följ dagboken

I nästa nummer av Transportarbetaren fortsätter Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson att skildra sitt arbete inom ordning och redaverksamheten.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Naturlag på tvärs med yrkesförarna

Lägre löner ska lösa arbetslösheten bland unga och nyanlända. Det är en sorts naturlag. En del av ett marknadstänkande där hörnstenarna är konkurrens och jämvikt mellan tillgång och efterfrågan.

Märkligt nog gäller inte naturlagen för lastbilschaufförer. I åkeribranschen råder akut brist på personal. Rimligen borde konkurrensen om förarna pressa upp lönerna. Det skulle göra yrket mer attraktivt. Fler skulle söka sig till ett jobb som innebär oregelbundna arbetstider, hälsofarliga nattarbete, slit på kroppen och frånvaron av ett normalt socialt liv.

Svenskt Näringsliv – som ihärdigt pläderar för större lönespridning och lokal lönebildning – borde rimligen bejaka att en bransch där det råder skriande brist på arbetskraft får större utrymme att höja lönerna.

DET ÄR KUL med tankeexperiment. Tänk om Transport i nästa års avtalsrörelse skulle göra som Pappers.

Det vill säga frikoppla chaufförerna från LO:s märkesmatch och i stället kräva minst fyra procent i lönelyft. Med hänvisning till förarbristen och till tunga ekonomer som framhärdar i att en av lönebildningens viktigaste uppgifter är att styra, allokera, arbetskraften dit den bäst behövs.

JO, JAG FATTAR. Det finns invändningar. LO kommer att knorra. Chaufförerna, en grupp med hyggligt stark förhandlingsposition, vill ha mer än andra. Vart tog solidariteten vägen?

Svenskt Näringsliv kommer inte bara att knorra, de kommer att bjuda stenhårt motstånd. Ett arbetsgivarläger med miljarder i strejkfonderna lär totalmobilisera för att hindra att yrkesförarna drar i väg. För det kan ju få smittoeffekter på andra...

Fast då återstår frågan. Hur ska åkeriföretagen få tag i arbetskraft? Över hela Europa brottas åkerierna med samma problem.

MAN KAN FÖRUNDRAS över att chaufförsbristen inte lett till större löneglidning, alltså lönehöjningar vid sidan av kollektivavtalet. Så sker det ofta i andra branscher, inte minst byggsvängen.

Varför inte i åkerinäringen? Till skillnad från andra länder har Sverige många små åkerier och stora starka speditörer. Priser och villkor dikteras i hög grad av speditörer och transportköpare.

Utrymmet för åkerier att erbjuda chaufförerna bättre villkor är begränsat. Den åkare som betalar bättre får högre kostnader och riskerar att snabbt bli utbyt mot en billigare transportör.

Ska chaufförernas villkor förbättras måste det ske genom skrivningar i kollektivavtalet. Ett avtal som åkaren kan drämma i bordet i speditörernas direktörsrum.

> ”I åkeribranschen råder akut brist på personal. Rimligen borde konkurrensen om förarna pressa upp lönerna.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ Allt j-a regnande. Måste vara bra för grundvattennivån!

↓ Allt j-a regnande. Känns som om vi bor i en duschkabin. Utan varmt vatten.

FOTO: TYA



Hallå där!

SANDRA PETERSSON

... transportlärare, som har utsetts till Årets yrkeslärare.

Grattis! Vad ser du själv som dina styrkor, som gav priset?

– Jag tror att jag inspirerar och engagerar, både elever och andra yrkeslärare. Och ser till så att idéer blir verklighet.

Hur kom du in på lärarbanan?

– Jag jobbade ju som lastbilschaufför tidigare och tyckte jättemycket om branschen. Det var så jag fick upp ögonen för arbetet som yrkeslärare. Nu undervisar jag på Vreta utbildningscentrum i Linköping.

Du beskrivs som en förebild av Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya). Egna förebilder?

– Absolut, jag har personer som betytt mycket och som jag ser upp till. Jag tror att det är viktigt med förebilder. I mitt fall är det inte genusaspekten som varit mest relevant, utan annat. Men jag tror att det kan vara viktigt att också se andra tjejer i branschen.

Kör du själv fortfarande tungt?

– Till och från, jag försöker köra någon vecka per år för att hålla mig uppdaterad.

Hur tänker du att transportutbildningar kan samverka?

– Det kan vara som i Transportstafetten, när vi kör gods mellan olika skolor för att få erfarenhet.

Till sist, har du firat utnämningen ordentligt?

– Ja, och det var jätteroligt att fira tillsammans med andra yrkeslärare och folk från branschorganisationer.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Priset Årets yrkeslärare delas ut av organisationen Worldskills Sweden.