TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 1 januari 2021



Så blir din nya lön!

Transport överväger strejkvarsel för taxiförarna

I huvudet på ett RSO

Avfallsjobb blev bok

KULTUR

De nya inflytelse-rika

Hamn HF förlorade i Arbetsdomstolen *Bensinmack* Paketrekord på OKQ8 i Kolsva
Flyg Transport stämmer Gate gourmet *Bevakning* Sparkanklagad väktare åtalas

DETTA ÄR EN ANNONS.

Tillsammans är vi starka

I år har nästan 7000 personer sökt medlemskap hos Transport. Tack alla medlemmar för att ni gör oss till ett ännu starkare fackförbund.

Vi önskar er god jul & ett gott nytt år!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Ulrika Linder
Foto: Jan Lindkvist

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 28–29 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



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 1











4 VÄLKOMMEN
John Antonsson om ett ovanligt mörkt år.

5 DEBATT
Ilska i Göteborg över las-sveket.

6 AVTALSRÖRELSEN
Tio sidor om ”märket” och förbättrad avtalspension.

16 ARBETSDOMSTOLEN
Bakslag för Hamnarbetarförbundet.

18 FORDONSPLUGG
Skolan där lärare sexträkasserat eleverna.

19 KRÖNIKA DAVID ERIKSSON

20 BENSINSTATION
Rekordmånga paket på OKQ8 i Kolsva.

22 GATE GOURMET
Transport stämmer företaget till AD.

23 AVFALL I ÖREBRO
Ulrika skildrar återvinningsjobbet i egen bok.

26 6 FRÅGOR ANNA-LENA ANDERSSON
Går det att förebygga självmorden på vägarna?

28 ARBETSMILJÖ
Intervju med regionala skyddsombudet Charina Nordwall.

30 VÄKTARVÅLD?
Väktare filmade kollega. Som åtalas för spark mot gripen.

34 KULTUR
Vem vill vara influencer?

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande om det stora las-haveriet.

38 MEDLEMSSIDOR

42 MÅNADENS MEDLEM
Växeltelefonisten som fick nog av allt helgjobb.

44 LEDARE JAN LINDKVIST
Arbetsgivarna mer eniga än någonsin. Och LO går i motsatt riktning.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Efter skitåret, god fortsättning ...

När du läser det här har du kanske just firat en halvtorftig jul. Möjligtvis sitter du med dåligt samvete för att du struntade i råden och träffade syrran och hennes ungar. Eller så saknar du samma skrikiga odågor, som du knappt sett på avstånd sen i somras. Då ni träffades på alkoholfri glögg på en bakgård utan snö. Under det gråa taket vi brukade kalla himmel.

Någon annan ångrar att de lät ungarna krama mormor, eller att de sa stopp för det som kunde ha blivit deras sista omfamning.

DET HÄR ÅRET är en märklig historia vars rötter nu sprider ut sig mot en framtid vi inte vet vad vi kan vänta oss av.

Vem gjorde rätt? Och gjorde vi svenskar fel? Vi som valde att hålla öppet: Tradarna rullande. Vakterna på rond. Mackens kaffekranar droppande. Bara lite mera plexiglas och handsprit. Armbågshälsningar eller avvaktande nickar.

På luciadagen sa jag till min alltid leende granne som kör taxi: Du håller dig frisk trots att många av er blir smittade?

– Många har dött, sa han.

VI HAR EN arbetslöshet som närmat sig tio procent. Bland våra läsare har taxichaufförer och flygplatsarbetare drabbats hårt. Andra yrkesgrupper har mer jobb än någonsin.

För den som bryr sig om anställningstrygghet känns nog hela las-röran som ett slags arbetsrättens pandemi. Transport är kritiskt till att If Metall och Kommunal hoppat på tjänstemännens uppgörelse.

Mitt i detta har det tecknats kollektivavtal i en rasande takt.

De här avtalen lägger vi tio sidor på att skildra. Varför de blivit just som de blivit. De yttre orsaker och krafter som styrt lönerna. Strider som vunnits eller förlorats i de digitala avtalsrummen.

Vad väntar oss nästa år? En sak vet vi om mörka december. När det väl ljusnar går det fort.

> ”Vad väntar oss nästa år? En sak vet vi om mörka december. När det väl ljusnar går det fort.

John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

John tipsar

Ställ dator eller surfplatta på köksbordet och käka middag tillsammans med någon du saknar.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

När avtalsförhandlingarna drog igång kom läsarna med önskemål.

”Angående bevakningsavtalet borde det satsas mer på att höja ob-tillägget och kanske mindre på timlönen. Jag tycker faktiskt att timlönen är okej men ob-tillägget är ett skämt.”
Kecke S

”Konstigt att man förhandlar bort retroaktiv lön i ”märket”. Känns lite som att ge bort pengar!”
Bengt O

Vi skrev om las-uppgörelsen mellan PTK, Svenskt Näringsliv, Kommunal och IF Metall:

”För småförbunden är det en styrka om man kan hålla ihop. Men som de gör nu kan vi ju lika gärna sälja mjukglass i Sahara, finns inte någon fördel. Tack å lov har vi en ordförande som har skinn på näsan och har styrkan och viljan att leda förbundet i rätt riktning.”
Dick M

Populärt på webben

... i december:

1. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare
2. Fel hudfärg för kranbilsförare?
3. Avtal klart för miljöarbetarna

Pressgrannar

Hälften av skyddsstoppen om corona hävdes

Vår pressgranne Dagens Arbete har kartlagt samtliga skyddsombudsstopp kopplade till corona. Hälften hävdes av Arbetsmiljöverket. Elva av dem ledde till vite.

Sammanlagt fick Arbetsmiljöverket in 85 skyddsstopp direkt kopplade till coronaviruset. Bara under första halvåret av 2020 lades fler stopp än under hela 2019. De allra flesta av stoppen var kopplade till skyddsutrustning.

23 stopp fanns inom vård och omsorg. Tre inom taxi.

”Vi ser alltför många illegala chaufförer ute på vägarna, som inte har tillstånd att köra transporter i Sverige. Många kör alldeles för länge utan vilopauser, så att de blir trötta, och det är potentiellt livsfarligt.”

JOHAN WINBERG,
Poliskommissarie vid Polismyndigheten. Efter att polisen och Arbetsmiljöverket genomfört en gemensam insats mot transportbranschen.

läsarbilden

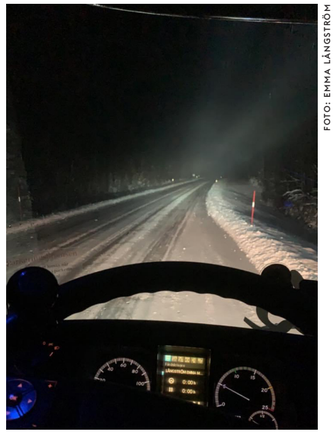


FOTO: EMMA LÅNGSTRÖM

”UNDERBART NÄR MAN stått still i snart två timmar och väntat på sandbilen... Till slut dyker den efterlängtade bilen upp, för att stanna och berätta att sandspridaren inte fungerar”, berättar lastbilschauffören Emma Långström i Harads.

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

Debatt

FOTO: FREDRIK SANDIN CARLSSON/KOMMUNAL



Tobias Baudin, ordförande Kommunal.

FOTO: BRIAN PREDSTRUP/IF METALL



Marie Nilsson, ordförande IF Metall.

Transports Göteborgsavdelning om las-uppgörelsen:

”Inget annat än vidrigt”

Fredagen den 4 december upplevde vi slutet på arbetarrörelsen, som vi har lärt känna den.

Vi arbetare upplevde det stora sveket från våra kamrater i IF Metall och Kommunal. Eller rättare sagt, från ledningarna i dessa förbund. Vi är helt övertygade om att mängder av medlemmar och förtroendevalda i de förbunden också känner sig svikna. Hur tror deras förbundsledningar att LO ska kunna fungera som centralorganisation i framtiden? När man går bakom ryggen på övriga förbund i en så livsavgörande fråga som las? LO-styrelsen var ju glädjande nog enig i sitt nej till det förslag som PTK tecknade med Svenskt Näringsliv. Direkt efter detta nej började IF Metall och Kommunal förhandla bakom ryggen på LO med Svenskt Näringsliv. Och landade i den överenskommelse som vi chockartat fick ta del av den 4 december.

DET ÄR SAMMA vidriga, smutsiga och lumpna svek som strejkbrytare och blockadbrytare utsatt sina kamrater för genom historien. Vår största styrka är ju enigheten och solidariteten! Att IF Metall och Kommunal väljer att smyga till arbetsgivaren och erbjuda sig att svika sina kamrater är inget annat än vidrigt.

Om man inte visste vilka personerna på presskonferensen var, skulle man inte kunna lista ut vilka som företrädde arbetsgivarna och vilka som företrädde oss arbetare. Våra företrädare stod där tillsammans med Svenskt Näringsliv som lydiga knähundar – som hoppades på några berömmande ord från husse.

MAN LÄGGER FRAM små kosmetiska förändringar som en seger. Man förtiger kärnpunkten, att man gått med på utökade undantag i turordningsreglerna. Man förtiger att man självmant skrivit på att företaget får göra tre undantag i turordningslistan per enhet. Och att det är företaget som bestämmer enheterna.

Hur ska vi förklara för våra kamrater, när detta omvandlas till lag, att våra företrädare svikit oss genom att självmant skriva på detta?

LÅT OSS ALDRIG glömma vem det var som satte oss i detta, när vi längre fram sitter i förhandlingar med företag som satt detta i system. För det kan vi vara säkra på att de kommer att göra. Glöm inte detta när våra förtvivlade medlemmar frågar ”varför skall jag vara med i facket, ni kan ju ändå inte göra något?”. Kom då ihåg Marie Nilsson och Tobias Baudin! Den bestörtning och vrede vi kände, när vi såg presskonferensen där överenskommelsen offentliggjordes, är densamma som många av våra kamrater fått känna på genom historien när kamrater svikit i strejk och blockad. Skillnaden är att detta är ett historiskt stort svek. Det är ett svek som i förlängningen kommer att leda till att arbetsgivare fått ett verktyg att göra sig av med obekväma arbetare, skyddsombud som driver för företaget jobbiga arbetsmiljöfrågor, eller fackliga förtroendevalda som driver arbetarnas intressefrågor. Och, inte att förglömma, äldre slitna arbetare som lagt sitt liv på företaget, men som inte längre levererar på den nivå som företaget fordrar.

Vi glömmer oförrätter alldeles för lätt, kamrater! Lova att ni inte glömmer Tobias Baudin och Marie Nilsson när vi sen sitter med den här skiten.

VI SOM TROR på enighet och solidaritet, låt oss ta upp den fana som kastats och fortsätta kampen.

Låt oss göra oss av med IF Metalls rätt att ”sätta märket”.

Låt oss ta kampen för bättre skrivningar i våra kollektivavtal än vad den nya las-lagen kommer att innehålla.

Låt oss ta kampen för att få vår rättmätiga andel av produktivitetsökningen.

Om vi är eniga och tar kampen kan det som Svenskt Näringsliv just nu upplever som en seger bli en dyrköpt sådan. Tillsammans kan vi – tillsammans är vi starka.

> ”Vi glömmer oförrätter alldeles för lätt, kamrater! Lova att ni inte glömmer Tobias Baudin och Marie Nilsson när vi sen sitter med den här skiten. ”

AVDELNINGSSTYRELSEN
Svenska Transportarbetareförbundet

Avdelning 3 Göteborg

Delta i debatten!

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

Chaufförer och termin alare först i mål

Transportavtalet. Avtalet är klart för Transports största yrkesgrupp, åkerichaufförer och terminalarbetare. Uppgörelsen är på 29 månader och ger totalt 5,4 procent i lönelyft. Minus en mindre avräkning för en rejäl förbättring av avtalspensionen.

Text **Jan Lindkvist**


Transportavtalet följer märket. Chaufförerna får ett efterfrågat fjärde lönesteg.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

När avtalet undertecknades av Transport och Biltrafikens Arbetsgivareförbund hade en enig facklig delegation ställt sig bakom uppgörelsen.

Bläcket har knappt hunnit torka när Transportarbetaren når förbundsordförande Tommy Wreeth kommenterar:

– Nöjd är man ju aldrig. Men utifrån förutsättningarna, med ett låst löneutrumme, kom vi en bra bit framåt i våra krav på tryggare anställningar. Nu kortas tiden som krävs innan visstidsjobb övergår i tillsvidareanställning.

– Jag är också glad över att vi fick igenom kravet på ytterligare ett steg i chaufförernas lönetrappa. Det får betydelse i en bransch som skriker efter förare.

TRANSPORT ÄR ETT av förbunden som ställt sig bakom LO:s samordning och det så kallade märket. I den pågående avtalsrörelsen innebär det ett löneutrymme på 5,4 procent över 29 månader. I märket är även kompensation inbakad för de sju månader som gått sedan de gamla avtalen egentligen löpte ut.

Chaufförerna och terminalarna kommer nu att få löneökningar i två steg. Den första höjningen gäller från den 1 november 2020, och innebär att:

➔Terminalarbetarna får ett påslag på 818,51 kronor i månaden i alla sex löneklasserna. Transport har inte individuell lönesättningen i avtalen, så höjningen blir densamma för alla som arbetar heltid.

➔Chaufförerna får ytterligare ett steg i lönetrappan. För att klara den ekvationen inom märket blir löneökningarna något olika i de fyra löneklasserna. Detta gäller:

➔För anställda med begynnelselön, 0 till 2 år i yrket, blir höjningen 705 kronor.

➔I nästa klass, 2 till 4 år, blir uppräkningen densamma – 705 kronor.

Tidigare var 4 år samma sak som slutlön för förarna. Här, i löneklass tre, höjs lönen med 818 kronor.

En majoritet har åkerichaufförerna har kört länge, mer än sex år i yrket. De hamnar nu i den nya löneklass fyra. Med en löneökning på 850 kronor.

➔Chaufförer med B-körkort får samma löneuppräkningar, men här stannar lönetrappan vid fyra år i yrket.

NOTERA ATT DEN första höjningen blir försenad en månad. Lagom till jul kommer första löneökningen, plus en månads retroaktiv betalning för november månad.

➔Lönehöjning nummer två sker den 1 april 2022. (Det är samma som för andra LO-förbund som tecknat avtal enligt märket.) Den ger 638:18 kronor i påslag för alla, såväl chaufförer som terminalare. Höjningen blir densamma i alla löneklasser.

Ob-tilläggen höjs också i två steg. Numera beräknas ersättningen på fasta procentsatser av ingångslönerna. När lönerna väl är satta blir ob-tilläggen givna.

För åkeri gäller nu:

➔Enkelt ob: 33:24 kronor per timme.

➔Kvalificerat ob: 66:49 kronor per timme.

För lager och terminal:

➔Enkelt ob: 32:13 kronor per timme.

➔Kvalificerat ob: 55:07 kronor per timme.

➔En ny höjning av ob-tilläggen sker den 1 april 2022.

I överenskommelsen har parterna enats om att frysa traktamentena fram till den 1 januari 2023. Traktamentena baseras på kostnadsutvecklingen i samhället och har gått både upp och ner de senaste åren. En justering skedde tidigare i år.

INFÖR ÅRETS AVTALSRÖRELSE hade LO förhandlat fram en förbättring av den tjänstepension som arbetsgivarna betalar in premier till. I dag tickar premier in först när den anställde fyllt 25 år. Nu sänks åldern etappvis under avtalsperioden, till 22 år.

Tommy Wreeth säger:

– Det är en värdefull ändring som är extra viktig på våra avtalsområden där medlemmarna ofta kommer ut i arbetslivet tidigt. Vid fyllda 25 har många redan hunnit jobba fem, sex år och gått miste om avsättningar till avtalspension.

Kruxet är att LO och Svenskt Näringsliv enades om att pensionssatsningen ska rymmas inom löneutrummet – alltså inom märket på 5,4 procent.

En avräkning kommer att ske för alla fackförbund. Och den varierar från bransch till bransch – beroende på arbetstagarnas ålder. Många unga betyder högre kostnad för arbetsgivarna, och större avräkning på märket.

Åkerichaufförer och terminalare får betala 0,31 procentenheter. Kvar blir knappt 5,1 procent.

MÅNGA CHAUFFÖRER HAR efterlyst en längre lönestege. Nu fick den ett pinnhål till, efter sex år i yrket. En förändring som träder i kraft den 1 januari 2021. Tommy Wreeth är medveten om att det i nuläget inte ger några jättepengar. Det handlar om drygt 30 kronor extra.

– Det viktiga var att få igenom sexårssteget. Det ligger rätt i tiden. Nu kan vi jobba vidare och diskutera vad som är en rimlig löneutveckling i framtiden. På minussidan finns att grupperna längst ner fick avstå en hundralapp för att bekosta ”sex-åringen”. Men jag vill betona att Transport fortfarande har bra ingångslöner.

I ÅRETS AVTALSRÖRELSE ville Transport ha regler som begränsar att åtskilliga arbetstagare kommer snabbare ur visstidsträsket, säger Tommy Wreeth.

I överenskommelsen fick Transport också gehör för ett särskilt tillägg för terminal- och lagerarbetare som jobbar i frysrum. Ersättningen blir 15:30 extra i timmen. En 50-öring mer än vad Handels medlemmar får.

PARTERNA ENADES OCKSÅ om att tillsätta fyra olika arbetsgrupper. En ska jobba med formaliafrågor i själva avtalet och möjligheten för Transport att ta del av lönestatistik som arbetsgivarna sitter på.

En annan tittar på utvecklingen när det gäller anställningsformer, otrygga jobb och inhyrning av arbetskraft från bemanningsföretag.

Den tredje gruppen ska diskutera Transports krav på ett nytt kompetensbevis för terminalanställda. Och fokuserar samtidigt på automatiseringen och robotiseringen som befaras slå ut många jobb i framtiden.

Den sista arbetsgruppen tar sig an ”mobila arbetstagare” och deras arbetstider i samband med nattarbete.

Till förhandlingsbordet hade Transport med sig förslag till en bilaga som behandlar arbetsmiljö och säkerhet. Tommy Wreeth konstaterar att det blev kalla handen från arbetsgivarna.

– Det är förvånande, men motståndet var kompakt. Här få vi ta nya tag till nästa avtalsrörelse.

I den fackliga delegationen får Tommy Wreeth frågan: Vilka eftergifter gör Transport i uppgörelsen? Vad får arbetsgivarna?

– Ingenting! Företagen har redan missbruk av visstids- och deltidsanställningar.

I den tecknade uppgörelsen fick förbundet igenom ett krav som innebär att det räcker med att jobba 18 månader som visstidsanställd, under en femårsperiod, för att tjänsten ska övergå i tillsvidareanställning. I dag gäller 24 månader. Förändringar träder i kraft den 1 juni 2021.

– I och med det har vi säkerställt fått sju månader utan lönehöjningar! Till förhandlingarna hade Biltrafikens Arbetsgivareförbund med sig en lista med 24 krav på försämringar för transportarbetarna. Försämringar som skulle ha ökat otryggheten och givit arbetsgivarna ännu mera makt.

– Jag rev sönder den och slängde i papperskorgen. Deras förhandlingschef blev lite kantstött och sa att man åtminstone borde ha fått läsa upp kraven. Varför skulle vi behöva lyssna på det? Arbetsgivarna har redan fått mer än nog.

Hur har pandemin påverkat förhandlingarna och årets avtalsrörelse?

– Väldigt mycket, måste man väl säga. Vi har haft en stor facklig delegation, nästan 40 personer. Jag vill ge dem en stor eloge. Vi har fört diskussioner via datorskärmarna, men det har fungerat långt över förväntan.

Retroaktiv betalning, eller snarare kompensation, för de uteblivna lönehöjningarna i sju månader är en stor fråga bland Transports medlemmar. Vad vill du säga till dem?

– Tyvärr utgår ingen kompensationen. Den är inbakad i löneutrymmet på 5,4 procent. Det blev så när industrin gjorde upp. Men jag har sagt till våra arbetsgivare: Aldrig mer! För det blev inte bra.

– Och visst, vi hade kunnat få ut några tusenlappar till jul. Låt säga 3 000 kronor. Men då hade medlemmar ha fått avstå en hundralapp i löneökning. Vad är bäst, 3 000 kronor i engångsbelopp eller en hundralapp mer i månaden resten av yrkeslivet? För mig är valet enkelt.

4 tycker till

Fyra transportare tycker till om nya avtalet.



Freddy Welle, lastbilschaufför, Göteborg:
– Ett extra steg i lönetrappan har varit med på agendan i många år och nu fick vi in det. Jag har jobbat som chaufför sedan 1980-talet, men det skiljer inte mycket i lön mellan mig och den som nyss kommit från skolan.



Linda Lööw , terminalarbetare, Jönköping:
– Jag tycker det är bättre att vi får höjda månadslöner framöver än att pengarna betalas ut en enda gång, som en engångssumma. Det gynnar oss i längden.



Melinda Åsén, lastbilschaufför, Kungsbacka:
–Egentligen är det lite tråkigt att det ska vara såna förhandlingar nu. Jag tycker att det hade kunnat vänta. Vissa åkerier har kanske svårt att behålla sina anställda, säger hon.



Eddie Prüss, terminalarbetare, Ljungby:
– Om vi ser på lager, tredjeparts-logistik och e-handel så är organisationerna oerhört slimmade i dag. De anställda är helt utschasade av stress och arbete på obekväm arbetstid, och har knappt någon ork kvar för sin fritid. Vi måste jobba mot kortare arbetstider!

Läsarna tycker till om nya avtalet

Åkeri/terminal. Så här reagerar tidningens läsare på det nya avtalet.

På transportarbetaren.se skriver Jon B: *”Personligen tycker jag att 29 månader är för lång tid med tanke på hur snabbt läget och trycket förändras i transportbranschen. Terminal och förare märker minsta upp- eller nedgång direkt när det händer och väldigt lite görs för att förbättra arbetsmiljön och säkerställa att vi inte sliter ut våra kroppar.”*

TERMINALARBETAREN BJÖRN M skriver: *”Vi fick igenom många bra delar i detta avtal. Pensioner till unga, hårdare begränsning av visstid och ett steg till i lönetrappan för chaufförer exempelvis.*

Terminalarbetarnas önskan om en större arbetstidsförkortning saknas dock, men den frågan tar vi tag i på allvar nästa avtalsrörelse. Då har vi en helt annan tillgång till statistik från våra arbetsplatser och kan själva räkna på konsekvenser. Att arbetsgivarna var så ointresserade att stärka arbetsmiljöarbetet gjorde mig besviken, med tanke på hur drabbad branschen är av arbetsplatsolyckor. Nästa gång kommer dom inte undan i de här frågorna hoppas jag.”

Niklas G skickar ett tack: *”Jag tackar alla som varit med i delegationen och förhandlat fram ett nytt avtal. Stort Tack (tyvärr så får ju icke medlemmar också dela detta lönepåslag. ”*

PÅ FACEBOOK SKRIVER Lars-Åke: *”Det slit som en chaffis får göra …. kontorist, mekaniker, chaffis mm och tidsjagande …. så är lönen låg …. men i dagens läge med pandemin och allt kaos i Sverige och världen så får jag ge förhandlarna en applåd i det tuffa läget”.*

Stuveri: Mer facklig insyn vid inhyrning i nya avtalet

Hamn. Landets omkring 3 000 stuveriarbetare har ett nytt avtal. Efter bitvis hårda förhandlingar är Transport och Sveriges Hamnar överens om en uppgörelse som ger sammanlagt 1 605 kronor i lönehöjning på 29 månader.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Det nya stuveriavtalet ryms inom det så kallade märket, där löneutrymmet den här gången är 5,4 procent på 29 månader.

Hamnarbetarnas nya avtal gäller från den 1 december 2020 till den 30 april 2023. Lönerna höjs i två steg:

➔Den 1 december 2020 blir ökningen 904 kronor i månaden.

➔Den 1 maj 2022 kommer ytterligare 731 kronor.

Totalt blir det närmare 35 000 kronor mer i lön – om man summerar alla månader och de två höjningarna. Ovanpå det kommer uppräkningen av alla centrala och lokala tillägg. Det gäller bland annat ob, skiftersättningar och förskjuten arbetstid.

De höjs med 2,95 procent vid första lönejusteringen och 2,32 procent i maj 2022.

Märket innebär alltså ett löneutrymme på 5,4 procent. Men i det ingår en förbättring av tjänstepensionen – den avtalspension som arbetsgivarna betalar in pengar till.

I hamnarna är medelåldern förhållandevis hög. Avräkningen blir minimal, bara 0,13 procentenheter.

I och med avtalet räknas också semestertillägget upp. Första avtalsåret ska hamnarbetarna ha minst 1 467:70 kronor per semesterdag. Från maj 2022 gäller 1 501:66 kronor.

I årets avtalsförhandlingar vill Transport ha regler som stärker tryggheten i anställningarna. På kravlistan finns också åtgärder som förbättrar arbetsmiljön och säkerheten.

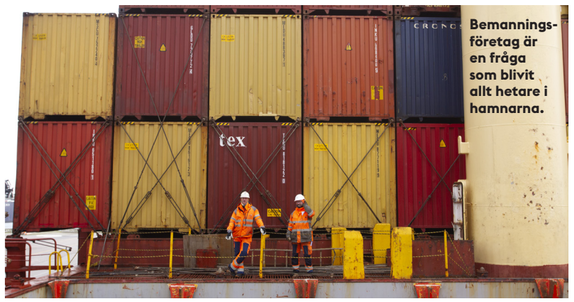
I hamnarna har bolagen länge använt sig av extringar, ”blixten”, som rycker in vid arbetstoppar och förändringar i fartygsanlöpen. Anställningarna är synnerligen otrygga och Transport vill begränsa användningen av extringar.

Förbundet begärde en skrivning i avtalet som skulle slå fast de inte får användas för att täcka ett kontinuerligt behov av arbetskraft.

Parallellt har Transport sett ett nytt hot segla upp. Länge förekom över huvud taget inte inhyrning av personal i hamnarna. Men den isen har APM Terminals i Göteborg brutit. Företaget har sagt upp fast anställda och hyr nu in uppåt 200 personer från Adecco.

Avtalssekreterare Peter Winstén säger:

– Vi kan knappast stoppa inhyrningen helt, men vill begränsa den så mycket det går.



Bemanningsföretag är en fråga som blivit allt hetare i hamnarna.

Vid förhandlingsbordet la Transport fram en bilaga som redan finns i det stora Transportavtalet, för åkerichaufförer och terminalarbetare. I den finns en lång rad förbehåll för bolag som vill anlita bemanningsföretag.

Innan inhyrningen sker måste företaget förhandla med facket om bland annat:

➔Syftet med inhyrningen.

➔Omfattningen.

➔Hur länge den ska pågå.

➔Vilka personer som hyrs in.

➔Vilket arbete bemanningspersonalen ska utföra.

➔Hur lönenivån ser ut.

– De här bestämmelserna har fått en återhållande effekt på inhyrningen och vi får bättre kontroll, förklarar Tommy Wreeth.

– Motståndet var hårt och vi fick nöja oss med bilagan med regler för inhyrning. Men jag ser det som en klar framgång. Och det kommer nya avtalsrörelser. Då ska vi fortsätta strida för tryggare anställningar, säger förbundsordförande Wreeth.

I stuveriuppgörelsen enades parterna till slut om att tillsätta flera arbetsgrupper som ska se över olösta tvistefrågor.

En arbetsgrupp ska ta sig an arbetsmiljön och den accelererande automatiseringen. Självkörande truckar och fjärrstyrda kranar är redan på gång i flera hamnar.

En annan arbetsgrupp ska diskutera arbetstidsreglerna. Genom stuveriavtalet har arbetstagarna ett relativt stort inflytande över arbetstiderna, något som länge varit en nagel i ögat på arbetsgivarna.



En arbetsgrupp ska se över arbetsmiljön.

Miljöavtalet följer märket

Renhållning. Transport har tecknat ett nytt löneavtal för landets renhållare. Uppgörelsen gäller i 29 månader och ger totalt 1 492 kronor i lönehöjning. Avtalspensionen förbättras också.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Löneutrymmet är satt till 5,4 procent i löneökning på 29 månader. Det är lägre än i förra löneröreslen då fack och arbetsgivare enades om 6,5 procent på tre år. Fast då, 2017, fanns inte corona-viruset. Pandemin har slagit hårt mot många branscher. Det fick arbetsgivarna att inledningsvis kräva noll kronor i lönelyft för arbetstagarna.

Miljöarbetarnas avtal blev klart en fredagskväll, efter fyra dagars nötande vid förhandlingsbordet. Uppgörelsen gäller från den 1 november 2020 till den 30 april 2023.

Lönerna höjs i två steg:

➔Den första sker den 1 november 2020 och ger 836:53 kronor mer i månaden. På samtliga tariffer. Det innebär att miljöarbetarna får ut dubbla höjningar på jul-lönen.

➔Den 1 april 2022 kommer nästa höjning, som är på 656:01 kronor.

Löneökningarna motsvarar inte fullt ut 5,4 procent. För miljöarbetarna reduceras ökningen med totalt 0,3 procentenheter för att betala för de yngre kollegornas tjänstepension. Det är ungefär lika mycket som för Transports största yrkesgrupp, åkerichaufförer och terminalarbetare, som jobbar under Transportavtalet.

I överenskommelsen för miljöarbetarna fick Transport igenom ett par nya skrivningar som ger mer logiska löneavdrag vid frånvaro.

Till förhandlingsbordet hade Transport också med sig ett genomarbetat förslag till arbetsmiljöbilaga.

Förhandlaren Joakim Guttman säger:

– Samma bilaga hade vi med oss vid förhandlingarna för åkerichaufförer och terminalare. Där blev det tvärstopp. För miljöarbetarna lyckades vi efter hårda diskussioner få igenom en arbetsgrupp som ska titta på arbetsmiljöfrågorna och den personliga integriteten i arbetslivet. Vi vill exempelvis få stopp på onödig realtidsövervakning.

– För miljöarbetarna är arbetsmiljön en helvetiskt viktig fråga. Yrkesgruppen ligger tyvärr i toppligan när det gäller tillbud och olyckor.

Förutom för arbetsmiljön får renhållarna en arbetsgrupp som ska granska lönesystemet och förutsättningarna för kompetenstillägg.

Vilka krav fick arbetsgivarna igenom i det nya miljöarbetaravtalet?

– Ingenting! De har redan fått sju månader utan lönehöjningar. In i det sista krävde arbetsgivarna att få utjämna arbetstiden under en längre tidsperiod än i dag. Men vår förhandlingsdelegation sa stenhårt nej. Det blev inga eftergifter, säger ombudsman Joakim Guttman.

Det här gäller för samtliga avtal – och fler uppgörelser kommer i januari

Avtal 2020. Transport har 27 olika kollektivavtal som ska förnyas. Förbundets utgångskrav är LO:s så kallade märke, som den här gången ger 5,4 procent på 29 månader. I märket ingår en rejäl förbättring av avtalspensionen. En reform som arbetstagarna får bekosta genom en viss reducering av märket.

Text **Jan Lindkvist**

Hösten 2019 enades majoriteten av LO-förbunden om att driva gemensamma krav mot arbetsgivarna i den kommande avtalsrörelsen. Utgångspunkten var korta avtal – ett år – och minst 3 procent i löneökning.

Facken och arbetsgivarna inom industrin har i mer än 20 år styrt löneutvecklingen i Sverige. Det är en ordning som väckt debatt, men som fått starkt fotfäste också hos staten och det statliga Medlingsinstitutet.

FÖRHANDLINGARNA STARTADE på vintern 2020, men fick avbrytas när pandemin slog till med full kraft. De gamla avtalen, som egentligen löpte ut på våren 2020, förlängdes sju månader. Med frysta löner.

I höstas började IF Metall om på ny kula. Industrins parter enades till slut om en uppgörelse som ger 5,4 procent på 29 månader. Lönerna är tänkta höjas i två steg – först med 3 procent och sedan med 2,4 procent.

I avtalet anses kompensation för de sju frysta månaderna vara inbakad. Det blir alltså inga retroaktiva pengar för metallarna.

LO och även Transport accepterade industrins avtal som ”märke”, alltså normerande för de fortsatta förhandlingarna. Även om Transport inte hade gjort det skulle förbundet haft svårt att få ut mer än 5,4 procent. Numera är arbetsgivarna extremt samordnade. Sammanhållningen är betydligt starkare än den som LO uppvisar.

Industrins uppgörelse i höstas baseras på en förbättring av avtalspensionen, alltså den tjänstepension som LO-arbetarna får (förutsatt att det finns kollektivavtal på arbetsplatsen).

Det är arbetsgivaren som betalar in premierna till avtalspensionen, 4,5 procent av lönesumman.

I dag är startåldern för inbetalningarna 25 år. LO och Svenskt Näringsliv har gjort upp om att gränsen ska sänkas etappvis till 22 år.

Det är en rejäl förbättring, särskilt för LO-arbetare som ofta kommer ut tidigt i arbetslivet. För en vanlig heltidsarbetande Transportmedlem är det ungefär 15 000 kronor som varje år tickar in på det egna avtalspensionskontot.

På tre år blir det 45 000 kronor extra, jämfört med i dag. Om avkastningen sedan blir 3 procent på pensionskapitalet kommer extrapengarna att ha vuxit till cirka 150 000 kronor vid fyllda 65 år. Genom ränta-på-ränta-effekten.

KRUXET ÄR ATT LO gått med på att arbetarna ska betala pensionsförbättringen genom en ”avräkning” på märket. En reducering av de 5,4 procenten.

Avräkningen ska dessutom beräknas bransch för bransch. Ju fler unga, desto större avräkning. I de förhandlingar som Transport dragit igång hittills ligger avräkningen på mellan 0,06 och 0,62 procentenheter.

Det löneutrymme som blir kvar av märket ligger då i spannet 4,78 till 5,34 procent i löneökningar.

Industrins parter enades också om en låglönesatsning. Förenklat innebär den att arbetare som tjänar under 26 100 kronor får en större löneökning än de 5,4 procenten. De får i stället ett fast, högre påslag i kronor.

Fast det finns ingen garanti för att de extra kronorna går utesluta nde till lågavlönade. Många av LO-förbunden har individuella löner. Där läggs alla höjningar i en pott och fördelas olika mellan arbetstagarna.

I praktiken kan låglönesatsningen gå till anställda med de högsta inkomsterna på arbetsplatsen.

Transport är i princip det enda fackförbund på arbetsmarknaden som har kvar tarifflöner” i stället för individuell lönesättning. Förbundet har också relativt höga ingångslöner, så det är få medlemmar som tjänar under 26 100 kronor.

Industrifacken och LO tänkte sig att låglönesatsningen skulle ligga utöver märket. Utöver de 5,4 procenten.

Arbetsgivarna höll inte med. De hävdade att satsningen på de lågavlönade skulle rymmas inom märket.

Handels och Hotell- och Restaurangfacket tvingades varsla om konflikt och vann en delseger. Det mesta av låglönesatsningen kommer att ligga utöver märket. Men omkring 10 procent av notan får de båda facken betala själva. Genom avräkning.

MÅNGA TRANSPORTMEDLEMMAR såg fram mot retroaktiva pengar, kompensation, för de sju månaderna med frysta löner.

Transports förhandlare har upprepade gånger påpekat att det kravet hade gått att driva. Men då hade arbetsgivarna direkt kontrat med att varje krona i kompensation ska räknas av från märket.

Det hade blivit ett val mellan en engångssumma och en större löneökning varje månad, resten av yrkeslivet.

Därför är taxi fackets sorg ebarn

Analys. Taxiföraravtalet är Transports sorgebarn. En bransch som på ett par decennier förvandlats till ett låglöneträsk med stress, trafikhets och sanslösa arbetstider.

Text och foto **Jan Lindkvist**

För 30 år sedan var ”Taxi, var god dröj!” ett återkommande skämt i Sverige. Den som ville beställa taxi på helgkvällar och nätter fick ofta vänta länge.

Branschen var genomreglerad. Länsstyrelserna beviljade tillstånd för taxiföretag och antal bilar. I tillstånden ingick också en trafikeringsplikt för bolagen.

För chaufförerna bäddade villkoren för bra löner och hög status.

I slutet av 1980-talet föreslog den dåvarande socialdemokratiska regeringen en avreglering. Syftet sades vara att förbättra servicen och pressa priserna.

SOMMAREN 1990 GENOMFÖRDES avregleringen, som kom att bli en av de mest långtgående i västvärlden. Fackförbundet Transport var en aktör som varnade för konsekvenserna, men fick inget gehör.

Avregleringen sammanföll med en av de djupaste lågkonjunkturerna i modern tid.

Plötsligt var det i princip fritt fram för människor – arbetslösa eller andra – att skaffa en personbil och börja köra passagerare mot betalning. Blev man inte insläppt hos någon beställningscentral blev man friåkare.

Även prissättningen var fri. Många friåkare utnyttjade detta och krävde aningslösa resenärer på tusentals kronor för körda resor som normalt kostade ett par hundralappar.

AVREGLERINGEN LEDDE SNABBT till stor överetablering av taxibilar, framför allt i storstäderna. På landsbygden blev det ibland tvärtom. Avregleringen och kommunernas prispressade upphandlingar av färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar ledde till att många anrika taxibolag slogs ut. Det fanns inte längre någon bil att ringa efter när ”Svenssons” skulle hem från krogen.

Priserna på privatresor sjönk inte, som politikerna hoppats. Överetableringen har i stället lett till höjningar långt över konsumentprisindex.

Något år efter avregleringen ansåg arbetsgivarna att situationen blivit ohållbar. Taxiföretagen kunde inte längre betala avtalsenliga löner när kön av stillastående bilar växte vid taxistolparna. Biltrafikens arbetsgivareförbund sa upp kollektivavtalet med Transport.

FÖRST 1993 ENADES parterna om ett nytt avtal. Men arbetsgivarna ställde ett ultimatum. En förutsättning för påskriften var att Transport gick med på ”procentlön”. I praktiken en alternativ löneform som byggde på rakt ackord på inkörda pengar. Ingen övertids- eller ob-ersättning utgår. Bara en viss procentsats av dagskassan. Ofta 35–37 procent.

Visserligen kräver procentlön en överenskommelse mellan åkaren och den enskilde föraren. Men vad har den jobbsökande chaufför att sätta emot när arbetsgivaren säger: ”Här har vi procentlön, vill du ha jobbet eller inte?”

I TRANSPORT FANNS förhoppningar om att procentlönen skulle bli ett undantag. Att majoriteten av förarna skulle fortsätta jobba mot fast betalning.

Inför avtalsrörelsen, som ursprungligen var tänkt att rulla under våren 2020, gjorde Transport en enkät bland närmare 1 100 taxiförare. I sammanställningen (Taxirapport 2019) bekräftas det förbundet redan visste.

Avregleringen och procentlönen har skapat en bransch som inte liknar någon annan på svensk arbetsmarknad.

I ÅRATAL HAR majoriteten av landets taxichaufförer tvingats köra på det raka ackordet.

Löneformen, som bara var tänkt att gälla för privat- och företagsresor, anammades också av taxiföretag som la anbud på färdtjänst och andra samhällsbetalda resor. Även gamla, sjuka, skolbarn och funktionshindrade har i stor utsträckning körts på ackord.

För de resorna har priserna sjunkit – som en konsekvens av offentliga upphandlingar som nästan bara fokuserat på pris. Det har gröpt ur förarnas löner än mer.

I kollektivavtalet anges inga procentsatser för de som kör på det raka ackordet. Det finns bara en garantilön, om dagskassorna är skrala. Det är den fack och arbetsgivare hittills förhandlat om.

I Stockholm är garantilönen i dag 20 423 kronor i månaden.



Taxibranschen genomgår en stor ekonomisk kris nu. De som arbetar med procentlön har sett sina löner sjunka kraftigt.

I övriga landet 19 653 kronor.

Garantilönen gäller bara i taxiföretag med kollektivavtal.

Den gäller för normal arbetstid, 166,4 timmar i månaden (när föraren är schemalagd även röda dagar). Jobbar chaufförer mer ska garantin räknas på alla arbetade timmar.

Den som jobbar låt säga 220 timmar i Stockholm (med kollektivavtal) ska ha 122,73 kronor för varje timme. Alltså 27 000 kronor.

I övriga landet är garantitimlönen 118,10 kronor. Här blir lönen 25 982 kronor för de 220 timmarna.

FAST INGEN JOBBAR väl 220 timmar i månaden?

Jo. Redan innan corona-pandemin torpederade taxibranschen var det vanligt med arbetsveckor på 55–60 timmar eller mer, framför allt i storstäderna.

I Transports enkät från 2019 uppger 20 procent av förarna att de jobbat mer än 61 timmar i veckan. 74 procent svarar att de regelmässigt jobbar mer än vanlig heltid.

I taxibranschen har arbetsgivarna länge försökt hävda att det inte är arbetstid när förare sitter och väntar på körning. Det är en sorts fritid. Förarna i enkäten tillfrågas också om lönerna. Många av dem har invandrarbakgrund och har bäst koll på nettolönen, efter skatt.

FÖR GRUPPEN SOM jobbar mest, över 240 timmar i månaden, ligger nettolönen på cirka 80 kronor i timmen. Oavsett om man kör privat-, företagsresor eller färdtjänst. Det motsvarar en bruttolön på omkring 115 kronor. Eller 19 100 kronor i månaden. För vuxna personer som ofta kört åtta, tio år i branschen.

Lönevillkoren har skapat stor personalomsättning och konstant brist på taxiförare i storstäderna.

BRANSCHEN ÄR UNIK på flera sätt. De stora beställningscentralerna, som Taxi Stockholm och Taxi Kurir, har inga egna anställda förare. Alla finns hos någon av de hundratals underentreprenörerna.

Den affärsrisk som det innebär att driva företag och ha anställda har i hög grad flyttats ner från beställningscentralerna till åkarna. Genom procentlönen har en betydande del av affärsrisken sedan lämpats ner ett steg till. På fotfolket – alltså förarna.

I dag sker en stor del av nyrekryteringen till taxibranschen i grupper som har svårt att få in foten på arbetsmarknaden. Staten har eldat på utvecklingen med att pumpa in anställningsstöd, som nystartjobb och lönebidrag.

DEN NEGATIVA SPIRALEN i taxi påverkar även trafiksäkerheten. Taxiförarna ligger i topp när det gäller fortkörning, visar mätningar.

Staten förlorar också skatteintäkter. En stor åkare som Transportarbetaren pratat med ett flertal gånger uppger att nio av tio förare som söker jobb i åkeriet har kört för andra tidigare – och då fått svart extra betalning. Med några tusenlappar i månaden.

En annan åkare berättar att han fått sparka flera förare. För att dessa systematiskt tagit egna svarta körningar, vid sidan av de som växeln lägger ut.

TRANSPORT HAR LÄNGE försökt förhandla bort procentlönen ur avtalet. Men motståndet är kompakt. Många företag utan kollektivavtal och låg facklig anslutning bland förare gör att fackets styrka är beskuren.

Transport överväger strejkvarsel för taxi

Taxiförare. Förhandlingarna om ett nytt avtal för taxichaufförerna har kört fast.

– Vi är överens med arbetsgivarna om att taxibranschen har stora problem. Men vi står långt från varandra i synen på lönerna. Risken är stor att vi tvingas varsla för att förarna ska få samma lönelyft som andra fått i avtalsrörelsen, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Text **Jan Lindkvist**

I många år har taxinäringen brottats med överetablering och dålig lönsamhet. Problemen förvärrades av pandemin.

VID FÖRHANDLINGSBORDET har Transport och arbetsgivarna diskuterat branschens framtid ingående. I praktiken är parterna överens om att tillsätta en arbetsgrupp som ska granska näringen och den utbredda osunda konkurrensen från företag utan kollektivavtal.

– Så långt är det positivt, säger Tommy Wreeth.

DET STORA BEKYMRET är alltså lönerna och löneutrymmet. Taxiförarna är en låglönegrupp och Transport kräver samma lönelyft som andra yrkesgrupper fått. Alltså 5,4 procent på 29 månader. (Från det kommer en mindre avräkning för en förbättring av avtalspensionen. För taxiförarna blir den låg, bara 0,11 procentenheter.)

DEN STORA STÖTESTEN är vad löneköjningarna ska baseras på. I förhandlingarna hävdar arbetsgivarna att snittlönen för landets förare bara är drygt 25 300 kronor i månaden.

Tommy Wreeth säger:

– Det är ytterst oklart hur arbetsgivarna räknat fram den siffran. Men skulle den stämma hävdar vi att taxiföretagen ska betala efter den låglönesatsning som ligger med i det så kallade märket.

LÅGLÖNESATSNINGEN, SOM ibland kallas knäet, innebär att alla yrkesgrupper som tjänar under 26 100 kronor i månaden ska ha samma löneökning som om de tjänat just 26 100. Det ger lite mer i plånboken än 5,4 procent.

För taxiförarna skulle ”knäet” ge en första löneökning på 772 kronor. Och ytterligare 626 kronor i omgång två. Alltså totalt 1 398 kronor på 29 månader.

– Taxiarbetsgivarna säger tvärt nej till låglönesatsningen, konstaterar ombudsman Mats H Andersson, som förhandlar tillsammans med Tommy Wreeth.

Motståndet har fått Transport att göra en egen kartläggning av förarnas löner.

Den baserar på de siffror som taxiföretagen själva rapporterat in när de ansökt om statligt permitteringsstöd för så kallade korttidsjobb under coronakrisen. Det är siffror som Tillväxtverket sedan utgår från när ersättningen från samhället betalas ut.

TRANSPORT HAR GRANSKAT hundratals taxiföretag över hela landet, som sökt stöd för närmare 2 500 förare. Snittlönen för dessa chaufförer ligger på cirka 27 100 kronor. Räknar man bara Stockholm hamnar den på närmare 28 000 kronor.

– Det här är uppgifter från företagen själva. Det mest rimliga är att utgå från dem när vi bestämmer snittlönen. För det kan väl inte vara så att mängder av taxiföretag är fifflare som försöker blåsa staten på pengar? säger Tommy Wreeth.

DEN 18 DECEMBER valde Transport att pausa förhandlingarna med motparten, Biltrafikens arbetsgivareförbund. Skulle det komma ett konfliktvarsel blir det Transports första under den pågående avtalsrörelsen.

Taxitelefonisternas nya lön

Taxiväxel. Taxitelefonisterna får en lönehöjning på totalt 1 369 kronor på 29 månader. Det första lönelyftet sker den 1 januari 2021.

– Med tanke på pandemins stora inverkan på taxibranschen får vi vara nöjda med avtalet, säger Transports centrala ”taxiombudsman” Mats H Andersson.

Text **Jan Lindkvist**

Telefonisterna som bemannar taxis beställningscentraler har ett eget kollektivavtal. Uppgörelsen följer LO:s märke. Det innebär ett löneutrymme på 5,4 procent de kommande 29 månaderna.

LÖPTIDEN FÖR AVTALET är den 1 januari 2021 till den 31 maj 2023.

Precis som för andra yrkesgrupper är retroaktiv lön, kompensationen för de sju månaderna med frusna löner, inbakad i de 5,4 procenten.

LÖNERNA HÖJS NU i två steg:

➔ Den 1 januari 2021 med 778 kronor.

➔ Och ytterligare 591 kronor från den 1 juni 2022. För taxiväxeltelefonisterna blir reduceringen totalt 0,46 procentenheter, av märket.

– Det är lite mer än vad Transports åkerichaufförer och terminalarbetare fick ”betala”. Och lite mindre än kostnaden som väktarna väntas få, säger Mats H Andersson.

DE OLIKA TILLÄGGEN i telefonistavtalet höjs med samma procentsatser som lönerna. Parterna enades också om att tillsätta två arbetsgrupper. Den ena ska se över lönetarifferna. Den andra tar sig an arbetsmiljöfrågor, och den automatisering och digitalisering som redan påverkat taxibranschen i stor utsträckning.

LO:S SAMORDNING OCH det så kallade märket på 5,4 procent är lägre än löneutrymmet i den förra avtalsrörelsen. Då fick facken igenom 6,5 procent på tre år.

Mats H Andersson säger:

– Jag kan förstå om medlemmar velat ha större löneökningar, särskilt om man jobbar i branscher som inte påverkats nämnvärt av pandemin. Men taxi är en näring som drabbats väldigt hårt av corona. Här ger märket draghjälp.

Bevakningsavtalet: ”De sa nej till det mesta”

Bevakning. Uppgörelsen förbevakningsbranschen ger totalt 1 370 kronor i lönehöjning på 29 månader. Den viktiga avtalspensionen förbättras. För unga kan det i slutänden betyda flera hundra tusen kronor extra i den egna pensionspotten.

Text **Jan Lindkvist**



FOTO: CALLE VON SCHEELE

Lönerna höjs med 5,4 procent. En del räknas bort, för att höja ungas pension.

Transport och Almega inledde förhandlingarna för de bevakningsanställda redan i november, men parterna gick i mål först i mitten av december.

Överenskommelsen gäller från den 1 januari 2021 till den 31 maj 2023.

AVTALET FÖLJER LO:S och industrins uppgörelse som landade på 5,4 procent. Det innebär också att lönerna höjs i två steg under avtalsperioden. För de bevakningsanställda gäller:

➔Första höjningen sker den 1 januari 2021 och ger 777 kronor i påslag. Det motsvarar 2,81 procent.

➔Nästa uppräkning kommer den 1 juni 2022. Den ger ytterligare 593 kronor. I procent blir det 2,08.

De två höjningarna motsvarar inte fullt ut 5,4 procent. Förklaringen är den förbättring av avtalspensionen som LO och Svenskt Näringsliv förhandlat fram. En reform som förutsätter att alla LO-förbunden hakar på.

Premier till avtalspensionen betalas av arbetsgivarna. Startåldern för inbetalningarna är i dag 25 år. Den gränsen sänks nu etappvis till 22 år.

KRUXET ÄR ATT LO-arbetarna får betala förbättringen genom en viss avräkning på löneutrymmet, på de 5,4 procenten. Avräkningen beräknas dessutom bransch för bransch, enligt formeln ju fler unga desto större reducering.

I bevakningsföretagen är andelen unga större än i många andra av Transports branscher. Avräkningen blir därmed lite högre – 0,51 procentenheter av det ursprungliga löneutrymmet.

Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson poängterar att pensionsreformen kommer att få stor betydelse i framtiden:

– Även om man själv passerat 25 år har de flesta barn, barnbarn eller anhöriga som får en bättre pension.

Efter den andra lönehöjningen kommer majoriteten av väktarna att tjäna drygt 28 300 kronor i grundlön. Det innebär att företaget (förutsatt att det finns kollektivavtal) betalar in runt 15 300 kronor varje år i premier till den anställdes individuella pensionspott.

MED TRE ÅRS heltidsjobb (22 till 25 år) ger det 45 900 kronor extra, jämfört med i dag. Om man sedan räknar med 3 procents årlig avkastning i pensionsfonden så kommer de extrapengarna att ha vuxit till 150 000 kronor vid fyllda 65 år.

Skulle avkastningen i stället bli 5 procent årligen blir slutsumman över 320 000 kronor.

Ordningsvakterna ligger en löneklass högre än väktarna och för dem blir utfallet något större.

Kalkylerna ovan bygger på grundlön. Till det kommer också ob och andra tillägg.

JERKER NILSSON PÅPEKAR att Transport hade med sig ett prioriterat krav om att motverka så kallad hyvling av tjänster. Men precis när parterna inlett diskussioner kom beskedet att IF Metall och Kommunal hoppat på las-överenskommelsen. Som innehåller en reglering av just hyvling.

– Fast den är mycket sämre än det vi ville ha. När Almega insåg vad Kommunal och IF Metall gått med på, svalnade deras intresse fullständigt för att göra upp med oss.

– Men om något företag försöker sig på hyvling, så kommer vi att uppfatta det som en fientlig handling och att agera därefter. Det har vi meddelat arbetsgivarna.

PERSONALEN I bevakningsbranschen är Transports näst största medlemsgrupp, och en av de mest stridbara. Till förhandlingsbordet hade den fackliga delegationen även med sig krav på tryggare anställningar och en rejäl satsning på arbetsmiljön. Bland annat dubbelbemanning i ”publika miljöer”.

– Det är frågor som vi lyft på alla avtalsområden. Tyvärr är intresset väldigt svalt från arbetsgivarnas sida. Det är tråkigt. Det handlar om förändringar som gör våra yrken attraktivare och mer hållbara, säger Tommy Wreeth.

Förbundet fick ändå med sig arbetsgivarna på att tillsätta en arbetsgrupp som ska jobba med flera tunga frågor. Bland annat:

➔Hur samverkan ska kunna förbättras kring arbetsmiljöfrågor. Här ingår samverkan med skyddsombuden.

➔Utreda och föreslå åtgärder som värnar de anställdas personliga integritet. Ett särskilt fokus ska läggas på så kallad realtidsövervakning av personal.

➔Belysa hur den tekniska utvecklingen och automatiseringen kan komma att påverka branschen.

➔Se över avtalets regler för arbetskläder och skyddskläder.

➔Granska arbetstidsavtalet och den 25 år gamla avtalsbilaga som delvis tar upp behovet av dubbelbemanning.

Utöver märket, den förstärkta avtalspensionen och arbetsgruppen, vilka fler förändringar fick Transport igenom?

– I framtiden är det troligt att ordningsvaktsutbildningen förlängs. Nu fick vi igenom en reglering som begränsar de obetalda utbildningsdagarna till högst tio. Efter tio dagar ska arbetsgivaren betala ut lön, säger Jerker Nilsson.

– I några avtalsrörelser har ersättningen för hundförarna inte höjts på samma sätt som andra tillägg. Den här gången höjs alla tillägg med samma procenttal som lönerna,

JERKER NILSSON HAR jobbat fackligt med bevakningsfrågorna i många år. Han är besviken efter förhandlingarna med arbetsgivarna:

– På den fackliga sidan hade vi förberett oss väldigt noga. Vi har haft konferenser, avtalsråd och möten med medlemmar. Då harr vi diskuterat branschens framtid, avtalet och behovet av förändringar.

– Nu mötte vi en arbetsgivarpart som bara sa nej till det mesta, med hänvisning till pandemin. Det känns tråkigt och vi måste hitta en ny strategi till nästa avtalsrörelse. Något som sätter mer press på arbetsgivarna att åtminstone förhandla.

Så blir lönen i bevakningsbranschen

Efter den första lönehöjningen den 1 jannuari 2021 ser lönetariffen ut så här:

Löneklass	Månadslön	Timlön deltids- och behovsanställda
Nyanställda	22 497 kr	135,85 kr
Grundlön	23 781 kr	143,61 kr
Lönegrupp B	27 720 kr	167,39 kr
Lönegrupp C	28 097 kr	169,67 kr
Lönegrupp D	28 852 kr	174,23 kr
Lönegrupp E	29 228 kr	176,50 kr

Problem med skyddsfordon på agendan i nya bärgningsavtalet

Bärgningsarbetare. Bärgarna får totalt 1 448 kronor i lönelyft på 29 månader. Den första höjningen gäller retroaktivt från den 1 november 2020 och ska betalas ut senast den 25 januari.

Text **Jan Lindkvist**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Bärgarna har tre löneklasser och lönehöjningen bli lika stor i alla.

➔Den första uppräkningen sker den 1 november 2020 och ger 813 kronor mer i månaden.

➔Nästa kommer den 1 april 2022 och fyller på med 635 kronor till.

Lönehöjningarna bygger på LO:s så kallade märke, som den här gången sattes till 5,4 procent på 29 månader.

För sänkningen av startåldern för premieinbetalningar får arbetstagarna betala med en viss avräkning på märket. För bärgarna blir den betydligt mindre än för de flesta andra LO-grupperna. Bara 0,06 procentenheter.

I likhet med andra yrkesgrupper får de anställda på bärgningsföretagen ingen kompensation för de sju månaderna med frysta kollektivavtal. Den anses vara inbakad i märket.

I avtalsrörelsen har Transport och arbetsgivarna enats om att tillsätta olika arbetsgrupper. En ska se över själva spelreglerna i samband med vanliga tvisteförhandlingar och kommande avtalsrörelser. Den kan få genomslag även på bärgningsavtalet.

För bärgarna är arbetsmiljön och säkerheten en avgörande fråga. En arbetsgrupp med representanter från både fack och arbetsgivare ska nu ta tag i TMA- problemet.

Tidigare hade Arbetsmiljöverket slagit in på en linje där skyddsfordon (TMA) såg ut att bli ett krav vid alla bärgningsjobb på riskklassade vägar.

Men verket backade, något som väckte hård kritik från både Transport och många företag.

MAGNUS THELANDER, OMBUDSMAN och förhandlare på Transport, är nöjd med att parterna nu tar tag i TMA-frågan tillsammans:

– Olyckor och incidenter är tyvärr vardag för våra medlemmar som jobbar ute på vägen. Vårt mål är att kartlägga riskerna och arbeta för en förändrad lagstiftning..

Gummiavtalet: Hälsorisker ses över

Däckverkstad. Totalt 1 386 kronor i lönehöjning på 29 månader, för majoriteten av Transports medlemmar. Så ser det nya avtalet ut för anställda på gummiverkstäderna.

Text **Jan Lindkvist**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

– Uppgörelsen följer förstås LO:s märke på 5,4 procent. Däremot var avräkningen för den förbättrade avtalspensionen lite större än vi kalkylerat med, säger Transports centrala ombudsman Magnus Thelander.

Transport organiserar anställda på gummiverkstäder som skiftar däck och i vissa fall regummerar dem. På bilverkstäder och däckfabriker finns medlemmarna främst hos IF Metall.

GUMMIARBETARNAS VARDAG påverkas kraftigt av arbetstopparna vår och höst när landets bilägare ska skifta däck samtidigt. Arbetsgivarna skulle gärna schemalägga personal i princip dygnet runt under de intensiva veckorna. Men Transport har hållit emot genom åren och i avtalet är arbetstiderna ganska hårt reglerade. Detsamma gäller övertidsersättningen som är 100 procent på helger och 50 eller 75 procent övriga dagar.

I LIKHET MED andra yrkesgrupper får däckarbetarna ingen kompensation för de sju månader som gått sedan de gamla avtalen förlängdes, med frysta löner.

Däremot får de retroaktiv betalning för löneförhöjningarna för november och december 2020. Pengarna ska arbetsgivarna betala ut senast den 25 januari.

Den totala löneökningen motsvarar inte fullt ut 5,4 procent. Orsaken är den förbättring av avtalspensionen som LO och Svensk Näringsliv gjort upp om. Startåldern då arbetsgivarna börjar betala in premier sänks från 25 till 22 år.

För gummiverkstäderna blir avräkningen totalt 0,4 procentenheter av märkets 5,4 procent.

För däckarbetarna är arbetsmiljön en viktig fråga. En arbetsgrupp med representanter från fack och arbetsgivare ska nu se över hälsorisker och behovet av återkommande läkarundersökningar.

Gruppen tar sig också an branschens framtid och riskerna vid jourarbeten ute på vägarna. Tidigare hade Arbetsmiljöverket slagit in på en linje där skyddsfordon, TMA, såg ut att bli ett krav vid alla bärgnings- och jourjobb på riskklassade vägar.

Transports ombudsman Magnus Larsson är nöjd med att parterna nu tar tag i TMA-frågan tillsammans:

– Olyckor och incidenter är tyvärr vardag för våra medlemmar som jobbar ute på vägen. Arbetsmiljöverkets 180-graderssväng gör att vi måste agera, säger Magnus Larsson.

Så här blir nya grundlönen:

Lönerna höjs den 1 november 2020 och 1 april 2022, då blir lönen:

Efter 6 år:	28 885 kr
Efter 4 år:	28 253 kr
Efter 3 år:	28 020 kr
Efter 2 år:	27 798 kr
Efter 1 år:	27 581 kr
Fyllda 18 år:	26 019 kr
Fyllda 17 år:	19 690 kr

Svagt gensvar för tidningsbudens krav

Tidningsbud. Ett nytt avtal är tecknat för landets tidningsbud. Lönerna höjs i två omgångar med totalt 5,4 procent. Minus ett litet avdrag för en förbättrad avtalspension.

Text **Jan Lindkvist**

– Arbetsgivarna var minst sagt motsträviga. Vi ville ha ett nytt arbetsmiljöavtal och en ny skrivning för det som kallas Extratid 2. Men det blev stenhårt nej, säger Magnus Thelander, central ombudsman med ansvar för tidningsbudsavtalet.

Det nya avtalet löper från den 1 december 2020 till den 30 april 2023. Lönerna höjs i två omgångar:

➔Den första lönehöjningen sker den 1 december 2020 och ger 2,92 procent i påslag på alla tariffer.

➔Nästa kommer den 1 maj 2022 och fyller på med 2,31 procent till.

Precis som för övriga yrkesgrupper får buden en förbättring av avtalspensionen som företagen betalar in premier till. I dag är startåldern för inbetalningarna 25 år. Den sänks nu etappvis till 22 år.

För det får arbetstagarna en avräkning på löneutrymmet som industrin och LO la fast i höstas. Avräkningen beräknas bransch för bransch – enligt formeln ju fler unga desto större reducering.

FÖR BUDEN BLIR avräkningen mindre än för många andra grupper, bara 0,17 procentenheter. Magnus Thelander välkomnar förbättringen av pensionen, även om den främst gynnar de yngsta LO-arbetarna:

– Nästan alla har barn, barnbarn eller anhöriga som förr eller senare kommer ut i arbetslivet. För dem betyder det här en rejäl förbättring av pensionen.

PRECIS SOM FÖR övriga LO-grupper blir buden utan kompensation för de sju månaderna som gått med förlängda, frysta, avtal. Den kompensationen anses inräknad i de 5,4 procenten.

I det nya tidningsbudsavtalet räknas tilläggen upp med samma procentsatser som lönerna.

Transport motade bort alla arbetsgivarkrav. Ett av dem var rätt för företagen att schemalägga distributörer även på söndagar. I dag medger avtalet sex dagar i veckan, måndag till lördag.

UNDER DEN GÅNGNA avtalsperioden har Transport fått många signaler om att distributionsföretagen bråkar om betalningen när buden inte hinner klart utdelningen inom den angivna arbetstiden. Enligt avtalet ska buden då ha lön enligt ”Extratid 2”. Det vill säga 1,5 gånger den vanliga timlönen.

Magnus Thelander säger:

– Arbetsgivarna ifrågasätter inte sällan budens uppgifter om övertidsarbete. Våra medlemmar tycker inte att bestämmelsen om extratiden fungerar. Vi ville ha tydligare regler, men vi fick inget gehör.

– Det, och det faktum att vi står utan en arbetsmiljöbilaga, gör att våra avdelningar kommer att lägga mer kraft på att kontrollera hur distributionsföretagen sköter arbetsmiljöarbetet.



FOTO: JOHAN LINDSTÉN

Avräkningen för budens bättrade avtalspension blir bara 0,17 procent.

Efter den andra löneökningen i maj 2022 kommer erfarna tidningsbud (minst tolv år i yrket) att tjäna 173,36 kronor i timmen, i grundlön. Det motsvarar 30 165 kronor för heltidsjobb.

DEN SOM JOBBAT minst två år hamnar på 166,69 kronor i timmen. Motsvarande 29 003 kronor för heltid.

Heltid är dock ovanligt inom tidningsdistributionen.

Flygtankarna fick inte gehör för mer ledighet

Tankare. Landets omkring 50 flygtankare har fått ett nytt avtal. Lönerna räknas upp i två steg, med i genomsnitt 1 750 kronor på 29 månader.

Text **Jan Lindkvist**

Transports centrala ombudsman och förhandlare, Magnus Thelander, konstaterar att uppgörelsen är i linje med LO:s märke. I övrigt sa arbetsgivarna nej till Transports krav.

– Det finns lite annorlunda tankar hos den här yrkesgruppen. Våra medlemmar hade förslag som gick ut på att växla lönepengar mot mer ledighet. Men vi fick inte gehör.

– Flyget är ju en krisbransch och företagen uppgav att de inte har kraft att diskutera arbetsmiljön och andra åtgärder, som vi menar kan bidra till ett mer hållbart arbetsliv. Men vi fick i alla fall till en arbetsgrupp som ska jobba med just arbetstidsförkortningen.

För flygtankarna gick Transport in till motparten, Petroleumbranschens arbetsgivareförbund, med samma utgångskrav som för övriga yrkesgrupper. Det vill säga 5,4 procent i lönelyft på 29 månader.

AVRÄKNINGEN FÖR DE ungas avtalspension blir mycket liten, jämfört med de flesta andra yrkesgrupperna. Bara 0,12 procentenheter. Den totala lönehöjningen blir därmed 5,28 procent under avtalsperioden

LÖNEÖKNINGARNA KOMMER VID två tillfällen:

➔Den första sker den 1 november och ger 2,96 procent mer.

➔Nästa kommer den 1 april 2022 och ger ytterligare 2,32 procent.

En arbetsgrupp tillsattes för att se över möjligheterna till arbetstidsförkortning. Förslag finns om att byta semesterersättningen mot fler lediga dagar.

Anställda på depåer får lönepåfyllning

Depå. Uppgörelsen gäller för anställda på bränsledepåer, smörjoljefabriker och en liten grupp tankbilchaufförer. Avtalet gäller i 29 månader och ger i snitt 1 654 kronor i lönehöjning.

Text **Jan Lindkvist**

– Vi hade med oss krav. Arbetsgivarna hade krav. Deras handlade om ökad makt, bland annat över arbetstiderna. Det kan vi inte acceptera, så det blev en ganska snabb överenskommelse om löptid, pengar och förbättrad pension, säger Transport centrala ombudsman Magnus Thelander.

ETT PAR HUNDRA personer arbetar under depåavtalet och hanterar gas och olika flytande bränslen. Tidigare fanns en ganska stor grupp chaufförer, men den har krympt.

Överenskommelsen som Transport tecknade med motparten, Petroleumbranschens arbetsgivareförbund, gäller från den 1 november 2020 till den 31 mars 2023.

Lönehöjningarna baseras på dagens snittlön hos de anställda. Den uppgår till 30 919 kronor i månaden. Ökningar sker i två steg:

➔Den första gäller från den 1 november 2020 och ger ett lönelyft på 915 kronor i genomsnitt.

➔Nästa sker den 1 april 2022 och fyller på med i snitt 739 kronor.

NOTERA ATT SÅVÄL den utgående lönen som de kommande höjningarna alltså är genomsnitt. Depåavtalet har en blandning av tarifflöner och individuell fördelning, via potter. Det gör att lönerna kan variera, liksom löneökningarna.

PÅ DEPÅSIDAN BLIR avräkningen för ungas avtalspension liten jämfört med många andra grupper – bara 0,12 procentenheter. Kvar av de 5,4 procenten blir då 5,28 procent i ren löneökning.



Lönerna höjs för anställda på Circle K- mackar.

Mackanställdas säkerhet ses över efter nytt löneavtal

Bensin. Nya löner är klara för många av landets bensinstationer. Uppgörelsen följer LO:s så kallade märke, på 5,4 procent på 29 månader. En arbetsgrupp ska se över arbetsmiljön

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Efter mycket diskussion fick vi även igenom vårt krav på en arbetsgrupp som ska se över arbetsmiljön, bland annat hot och våld på stationerna. Vi vet också att det finns ett lågfrekvent buller på många mackar. Buller som kan påverka hälsan, säger Magnus Thelander, central ombudsman och förhandlare i Transport.

DET NYA AVTALET löper från den 1 december 2020 till den 30 april 2023. Lönerna höjs i två omgångar:

➔Den första höjningen sker den 1 december 2020 och tarifferna räknas då upp med 2,79 procent.

➔Nästa höjning sker den 1 maj 2022 och fyller på med ytterligare 1,99 procent.

BENSINSTATIONERNA HAR förhållandevis ung personal och avräkningen för ungas avtalspension på 0,62 procentenheter är betydligt större än för exempelvis hamnarbetare och taxiförare.

Bensinstationerna har länge haft en lite snårig räknemodell som styr hur lönerna ska räknas upp i de olika tarifferna (kolla på transportarbetaren.se). Parterna enades om ytterligare en arbetsgrupp som ska se över hela lönesystemet.

ETT TUNGT UPPDRAG går till arbetsgruppen som ska granska arbetsmiljöfrågorna och den automatisering som i snabb takt kommer inom hela arbetsmarknaden.

Magnus Thelander säger:

– Inledningsvis fick vi blankt nej på arbetsmiljökraven vi ville att arbetsgruppen skulle jobba med. Men arbetsgivarna gick till slut med på att tillsätta en grupp.

– Den ska ta fram förslag som kan leda till bättre samverkan mellan fack och arbetsgivare kring arbetsmiljön. Det är en angelägen fråga, tycker jag. Jobb kan man byta, god hälsa har man bara en.

I direktiven för arbetsgruppen ingår också att syna och modernisera en del regler med föråldrade skrivningar, exempelvis för kläder.

Semesterersättning och tilläggen för ob och övertid räknas upp med samma procentsatser och vid samma tidpunkter som tabellönerna.

Två mackavtal

Bensinstationerna är anslutna till olika arbetsgivarorganisationer.

Uppgörelsen som har tecknats med MAF/PAF gäller för Circle-K, Shell och merparten av övriga mindre bolag.

En ny förhandlingsrunda väntar med KFO, som har Preem, OKQ8 och en del OK-stationer som inte ingår i OKQ8.

Så blir nya macklönen

På mackarna finns flera yrkeskategorier, den vanligaste är serviceman. Här är de löner och höjningar som gäller från den 1 december 2020:

Löneklass	Månadslön	Höjning
LI	24 768 kr	698 kr
L	25 722 kr	727 kr
KI	25 722 kr	727 kr
K	26 675 kr	752 kr
II	26 675 kr	752 kr
I	27 626 kr	779 kr
HI	27 150 kr	767 kr
H	28 109 kr	793 kr

Avblåst konflikt om bemanningsföretag

Avtal. Oenigheten gällde avräkningen för förbättrad avtalspension. I sista stund antog båda parterna ett medlarbud.

Kompetensföretagen, som organiserar bemanningsföretag, ansåg att ett avdrag på 0,38 procent skulle göras på vissa värden i avtalet, som semesterersättningen. Det hade inneburit att bemanningsanställda skulle tjäna mindre än ordinarie personal. Arbetsgivarna fick inte igenom sitt krav. Garantilönens ökningar får dock en avräkning på 0,38 procent.

På vissa arbetsplatser finns en avtalspension som är bättre än de normala på 4,5 procenten.

Parterna enades om att ta fram en ny modell som kan fånga upp högre avtalspension.

– Avtalet gör att vi kan ta igen vad bemanningsanställda förlorat tidigare, säger Transports centrala ombudsman Mats H Andersson. *JA*

Låglönelyft för Samhall-anställda

Avtal. De anställa på Samhall har fått ett avtal, som följer märket. Lönehöjningar sker i tre steg och ger totalt 1 418 kronor på 34 månader. Transport har ett hundratal medlemmar som berörs. Främst på lager och terminaler.

Samhallpersonalen får också del av låglönesatsningen som ingår i avtalsrörelsens så kallade märke. *JL*

Fler nya avtal klara

Löner. De nya avtalen för hyrverk, bilvårdspersonal vid biluthyrningsföretag, distribution av direktreklam och ett mindre antal terminalarbetare, där Transport förhandlat med arbetsgivarparten Almega, är klara. Liksom kollektivavtalet för miljöarbetare och flygplatsarbetare som jobbar kommunala arbetsgivare inom Sobona.

Avtalen följer LO:s märke på 5,4 procents lönehöjning. Med avräkning för avsättning till tjänstepensionen. Läs mer på transportarbetaren.se. *JÖ*

Fler avtal kommer!

Flera nya kollektivavtal tecknas inom kort. De färskaste nyheterna finns på transportarbetaren.se.

Hamnarbetarförbundet förlo rade principfråga i AD

Hamn. Transports konkurrentfack Hamnarbetarförbundet har inte rätt att teckna lokala uppgörelser om scheman eller andra anställningsvillkor. Det slår Arbetsdomstolen fast.

Text **John Antonsson**

APM Terminals (APM-T) sköter containerhanteringen i Göteborgs hamn. Våren 2019 ville företaget införa nya scheman. APM-T valde att förhandla och teckna ett lokalt avtal med Transport. Inte med Hamnarbetarförbundet (HF), som numera har ett centralt kollektivavtal – precis som Transport.

HF STÄMDE APM-T och Sveriges Hamnar till Arbetsdomstolen. Förbundet ansåg att arbetsgivaren var skyldig att förhandla med båda hamnfacken.

Men det blev bakläxa i domstolen. Transport har det först tecknade kollektivavtalet och enligt praxis på svensk arbetsmarknad är det detta avtal som ska tillämpas.

Kort efter domslutet sa Sveriges Hamnars förhandlingschef Joakim Ärlund:

– Vi är nöjda med att det tydligt framgår att det är avtalet med Transport som gäller. Det styr anställningsvillkoren för alla hamnarbetare. Hade Hamnarbetarförbundet vunnit hade vi hamnat i en orimlig situation där lön och arbetsvillkor hade baserats på fackligt medlemskap.

HF:S KRAV ATT få förhandla om scheman var tvistens stora principfråga. Som andrahandskrav yrkade förbundet att APM Terminals brutit mot medbestämmandelagen. Där fick Hamnarbetarförbundet rätt.

SISTA FRÅGAN I målet handlade om APM Terminals hindrat Hamnarbetarförbundets huvudskyddsombud, då denne inte fått delta i riskbedömningen i samband med schemaomläggningen. Också här fick HF rätt.

ERIK HELGESON, förbundsstyrelseledamot i HF, är kluven när han tar del av domstolens beslut:

– Å ena sidan är det skönt att vi vann i fråga om mbl och hindrande av skyddsombud. Men för resten av landet innebär domen problem, då den urholkar värdet av vårt avtal



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Två fack konkurrerar fortfarande om medlemmarna i Göteborgs hamn. Transports först teck nade avtal gäller vid schemaändring, slog Arbetsdomstolen fast.

”Med ett fackförbund blir hamnarbetarna starkare!”

Hamn. – Domen visar tydligt vilket begränsat inflytande Hamnarbetarförbundet har. Det bästa deras medlemmar kan göra är att gå med i Transport. Ett enat kollektiv blir starkare!

Text **Jan Lindkvist**

Uppmaningen kommer från Peter Winstén och Per-Olof ”P-O” Norgren. Båda har ett långt förflutet som hamnarbetare innan de blev anställda i Transport och började jobba fackligt på heltid.

Winstén är numera avtalssekreterare. P-O Norgren är central ombudsman med ansvar för flyg och hamn.

Såväl Peter Winstén som Per-Olof Norgren har in på huden upplevt splittringen i hamnarna. Hur stämningen påverkats av att det funnits två rivaliserande fack. Fack som ibland samarbetat, men som också bekrigat varandra.



– Det har varit destruktivt på många sätt. Därför är det bra att Arbetsdomstolen satt ner foten. Ska jag vara ärlig har jag svårt att förstå varför någon hamnarbetare väljer att vara med i fackförbund som inte kan påverka kollektivavtalet eller teckna lokala avtal ute på arbetsplatserna, säger P-O Norgren.

Vid första ögonkastet ser domen kanske ut som en vanlig tvist om schemaläggning och brist på fackligt inflytande. Men ytterst handlar det om den svenska kollektivavtalsmodellen och vad det innebär för ett fackförbund att ha ett ”förstahandsavtal”.

För att förstå domen krävs en kort historisk tillbakablick. För omkring 50 år sedan var hela fackföreningsrörelsen inne i en förändringsprocess. Det fanns mängder av små avdelningar som slogs i ihop till större.

Transport gjorde samma sak, man bildade storavdelningar där tanken var att även hamnarbetarna skulle ingå.

BESLUTET TOGS PÅ flera kongresser i rad, men på vissa orter var stuveriarbetarna kritiska. De vägrade rätta in sig, blev uteslutna ur Transport och bildade Svenska Hamnarbetarförbundet (HF).

Det var på våren 1972.

Nu är vi framme vid mars 2019.

Efter 47 år utan kollektivavtal och utan fredsplikt strejkar HF för ett eget avtal. Sveriges Hamnar viker sig och skriver på en uppgörelse. Ett avtal som är i stort sett identiskt med Transports Hamn- och stuveriavtal.

I HF dricker man bubbel och jublar. Men vad är det egentligen förbundet fått? Ett så kallat hängavtal? Ett andrahandsavtal? Vilket inflytande ger det?

Redan i april 2019, efter bara en månad med det nya avtalet, får HF chansen att provtrycka ballongen. Det sker genom tvisten i Göteborgs hamn. Om det nya schemat på APM-T.

Bolagets viktigaste kund, rederiet 2M-alliansen, vill ändra fartygsanlöpen och det krävs nytt schema. I många branscher är det relativt enkelt för arbetsgivarna att ändra arbetstiderna. Men genom Transports stuveriavtal har arbetarna fått ett stort inflytande.

”Ska jag vara ärlig har jag svårt att förstå varför någon hamnarbetare väljer att vara med i fackförbund som inte kan påverka kollektivavtalet eller teckna lokala avtal ute på arbetsplatserna.” Per-Olof Norgren, central stuveriombudsman.

Arbetstiden är i avtalet låst till dagtid, klockan 07 till 16:30. Andra scheman kan förekomma. Men. Då krävs lokal överenskommelse med facket.

TIDIGARE VAR INNEBÖRDEN enkel. Den fackliga avtalsslutande parten var Transport. I praktiken har förbundet ett slags vetorätt, om hamnarna ville införa skift.

Men efter mars 2019 finns det plötsligt tre ”avtalsslutande parter”. Man kan tycka att de två likalydande kollektivavtalen – Transports och HF:s – är glasklara. Arbetsgivaren APM Terminals borde ha gjort upp med båda hamnfacken om nytt schema.

Det är den uppfattningen HF går till Arbetsdomstolen med. Men det blir alltså bakläxa. I Sverige finns en rättspraxis som säger att först tecknade avtal gäller. Det är för att undvika avtalskrockar och att anställda på en och samma arbetsplats har olika villkor.

VAD BETYDER DOMEN för Transport? Peter Winsten säger:

– Nu är det klarlagt att stuveribolagen tecknar avtal med Transport som enda motpart.

I debatten om HF och dubbla kollektivavtal är det många som undrar varför de två hamnfacken inte samarbetar och förhandlar tillsammans. Vad säger Transport om det?



– I åratal har HF kritiserat våra avtalsuppgörelser och marknadsfört sig som ett mer demokratiskt fackförbund. Varför ska man då sitta vid vårt förhandlingsbord? Jag har väldigt svårt att se att Transport har något att vinna på att samförhandla, säger Peter Winstén.

P-O NORGREN PÅPEKAR att det finns gott om exempel där det blir problem när olika fack konkurrerar om medlemmarna:

– Det logiska är att vi har ett fackförbund för hamnarbetare, inte två.

LO splittrat efter ny las-uppgörelse

Arbetsrätt. Ett enigt LO sa nej till arbetsgivarnas slutbud. Men sedan dess har Kommunal, IF Metall, arbetsgivarorganisationen Svenskt Näringsliv och tjänstemannakartellen PTK tecknat en överenskommelse om förändringar om anställningsskydd och omställning.

– Jag är både förbannad och besviken över att sammanhållningen inom LO inte var starkare, säger Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

– Det vore en omöjlighet för oss som förbund att ansluta oss till uppgörelsen. Transport står fast vid att för våra medlemmar är det tryggheten i anställningen, inte bara efter, som är absolut viktigast, säger Tommy Wreeth.

För honom kom beskedet – att två av förbunden i LO-familjen nu väljer att ”hoppa på” överenskommelsen – som en nyhet. Liksom för resten av ledningen i Transport och övriga LO.

– Det är ett mycket märkligt agerande, att två förbund går i väg och mer eller mindre i hemlighet förhandlar. Hela LO får sig en knäck när det gäller sammanhållning och solidaritet, säger Tommy Weeeth.

– Det här är helt i strid med vad vi tidigare varit överens om, och det väcker också frågan om samordningens värde, oavsett om det handlar om avtalsrörelse eller som nu om las.

IF Metall och Kommunal har motiverat att förbunden hoppat på partsöverenskommelsen då den delvis anpassats. Det gäller bland annat visstidsanställningar och så kallad hyvling, minskning av tjänstegrad.

– Att IF Metall tyckte att vissa delar var bra, just när det gällde omställningsstöd, är ju känt. Och det kan man ha viss förståelse för. De organiserar ju arbetsplatser med hundratals anställda där det betyder mycket vid nedläggningar, säger Tommy Wreeth.

– Kommunals agerande framstår som märkligare. Tobias Baudin (Kommunals ordförande) har ju tidigare talat om ändringar som ”en sminkad gris”. Vad är det här då? Mascara?

Den justerade partsöverenskommelsen ska skickas till regeringskansliet för beredning. Under beredningen kommer nu också IF Metall och Kommunal att få vara med och påverka, förutom PTK och Svenskt Näringsliv.

Regeringen har också sagt sig villig att lagstifta utifrån överenskommelsen, i stället för den politiska utredning som kom tidigare i år. *LH*

Gymnasiechef sätter stopp för sextrakasserier

Åkeri. Elever på fordonsprogrammet har i flera år försökt slippa sexistisk jargong och oönskad beröring. Nu ska personal på gymnasiet i Avesta utbildas i värdegrundsfrågor.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: MATILDA FORS / AVESTA TIDNING

Äntligen på ny väg? Flera tjejer på fordonsprogrammet vid Karlfeldtgymnasiet har berättat om sextrakasserier. Nu hoppas skolledningen komma till rätta med problemen.

I hytten började en av de väletablerade, äldre lärarna berätta om sitt privata sexliv för två kvinnliga elever. Han sa att han kanske höll på att bli gubbsjuk, höhö, och att han ”inte fick så mycket hemma”. Sedan kommenterade läraren den ena tjejens luva: ”sexig mössa”. Vid ett annat tillfälle, när eleverna i sista årskursen på fordonsprogrammet övade att kasta band, kom en lärare upp bakom en elev:

– Han kom upp bakifrån, tryckte sig mot henne. Vid en annan händelse, i klassrummet, kom han upp och började massera henne, säger Johanna.

Hon går på fordonsprogrammet på Karlfeldtgymnasiet i Avesta. Och hon är en av flera elever, både nuvarande och tidigare, som reagerat på den sexistiska jargongen. Men som de fått höra är bäst att de vänjer sig vid, ”för att förbereda sig” för verkligheten.

– Det är framför allt två lärare det varit problem med. Det har varit ord, gliringar, kommentarer … Lärare som gick in på ens sociala medier, och gillade gamla bilder man lagt upp. Ingen sa ifrån direkt till dem, berättar Johanna.

Den ene läraren ska också ha skickat nakenbilder till en tjej, och blivit hemkörd av en annan kvinnlig gymnasieelev efter krogbesök.

TILL SLUT FICK Johanna och några andra tjejer nog. De vände sig till en kvinnlig lärare, som de hade förtroende för. De vände sig också till skolans kurator. Men något stöd från skolledningen upplevde de inte.

– Vi blev erbjudna kuratorssamtal, och kuratorn tog saken till biträdande rektor. Han vände sig sedan till de båda lärare det handlar om, säger Johanna.

Ett par veckor senare var de kallade till möte.

– Båda lärarna kommer in till oss, vi var fyra tjejer, och säger att de fått veta att några tjejer på fordon pratat. Och att det inte var bra. Han som är värst, när det gäller verbala trakasserier, sa i arg ton att han kände sig utsatt och att inget stämmer utan att allt var lögn. Sedan sa han att okej, han kanske hade sagt att någon hade en sexig mössa.

Den kvinnliga, legitimerade, lärare hon och de andra vänt sig till tvingades bort från gymnasiet. Enligt Johanna och kamraterna handlar det om att läraren blev utfryst när hon vägrade godta den accepterade jargongen i lärarkollegiet.

– Jag vet att hon behövdes på skolan, för oss. Så jag vände mig till skolchefen, säger Johanna.

Först var det tveksam om det över huvud taget skulle bli något möte. Men så fick de en halvtimme med skolchefen. Redan efter en kvart sa han dock att ”nu räcker det”. Men tjejerna sa ifrån och de fick sin utlovade tid när de berättade att de talat i två timmar med Avesta Tidning.

JOHAN STÅLHAND HAR själv gått fordonsprogrammet på Karlfeldtgymnasiet. I dag arbetar han som lastbilschaufför i Göteborg, och är aktiv inom facket. Han läste Johannas inlägg på sociala medier och reagerade starkt.

– Man blir förbannad när man hör det här, om en utbildning. Det är en jargong som kanske var okej i en del fikarum för tio år sedan, men inte är okej där heller längre. Särskilt inte efter metoo, säger Johan Stålhand.

> **”Det är framför allt två lärare det varit problem med. Det har varit ord, gliringar, kommentarer…”**
>
> Gymnasieeleven ”Johanna”.

– Skulle jag som skyddsombud få höra nåt sånt skulle jag agera direkt. Och killar som kör den stilen blir direkt satta på plats. Branschen vill ha in fler tjejer och de behövs.

Och Johan tycker att det är starkt att Johanna gått ut och berättat öppet om en osund kultur:

– Varmt välkommen inom fackvärlden. Du behövs där också!

GYMNASIECHEFEN HETER Rolf Engman. Till Avesta tidningen sa han i september att ärendet ”är komplicerat”. Men efter att både tidigare och nuvarande elever slagit larm har en intern utredning genomförts.

– Det är inte komplicerat när det gäller relationer mellan personal och elever. En utbildning bland personalen ska genomföras. Det är kuratorn som rekommenderat den, säger han.

Samtliga lärare som undervisar på fordonsprogrammet ska gå en värdegrundsutbildning.

Rolf Engman framhåller också att biträdande rektorn, tillsammans med kuratorn, under hösten intervjuat samtliga elever – ett femtiotal – med öppna frågor. I stort sett alla har uppgett att de känner sig trygga på utbildningen. Även elever som tidigare varit kritiska har uppgett att de känner sig tryggare.

Men lärarnas agerande, som tjejerna vittnat om, måste väl vara oacceptabel?

– Ja, självklart. Jag är själv far till tre döttrar och det är inte acceptabelt alls, säger Rolf Engman.

– Jag har haft förklarande samtal med de två lärare som pekats ut.

Rolf Engman kan inte gå in i detalj på samtalen, men det har enligt honom varit ”tydliga samtal”. Nu ser gymnasiechefen att skolans transportprogram är på rätt spår.

Johanna på fordonsprogrammet är en av dem som agerat för förändring.

Tack vare henne och några kamrater verkar det äntligen gett resultat. Men allt har inte fungerat som det varit sagt under hösten.

– Vi blev utlovade att få ha alla praktiska övningar med kvinnliga lärare, men det har inte gått.

Johanna hoppas att det blir bättre:

– Jag tänker jättemycket på dem som går i ettan.

Fotnot: Johanna är ett fingerat namn.

Sagt på webben

Starka läsarreaktioner på Beas berättelse

I förra numret av Transportarbetaren berättade kranbilsföraren Bea om hur hon utsatts för grova sexuella och rasistiska trakasserier på jobbet. Läsarnas reaktioner på artikeln lät inte vänta på sig:



”Inte okej. Här får ni ta till med hårdhandskarna och inte bara mesa om vilka åtgärder ni har att tillgå.”
Christina Berggren

”En varm lång kram till Bea och stort hjärta till de som som försökte hjälpa och som stöttade henne, samt stor eloge till Bea som stod upp för kvinnan som blev våldtagen!

Jag blir äcklad av de som inte gjorde det! Och äcklad av de hemska människor som fick stanna kvar på företaget! Och äcklad av företaget!!!

Fruktansvärt!

Samt till alla övriga rasister, ni är avskyvärda och that’s it!

Ta hand om dig nu Bea och jag har stor förhoppning att du kommer få en bättre arbetsgivare och bättre arbetsplats framöver!

Varm kram från Dalarna.”
Weronica Lindholm

”Fruktansvärt fegt av arbetsgivaren att inte ställa upp för Bea! Säkert vet alla vilka de vidriga mobbarna är – de borde sparkas från sina jobb allihop!”
Anna Åström

”Jag blir så j-a förbannad. På folk som är så fega att dom vräker ur sig oförskämdheter när bara deras utvalda offer hör dom, och på företag som inte klarar av att skydda sina anställda från påhopp. Ändå har ju Bea fått stöd av arbetskamrater, så det är ju inga påhitt naturligtvis. Det är heller inte något som en person skulle vilja hitta på. Det har blivit en öppet hätsk attityd mot människor som avviker det minsta från normen, i takt med att SD har växt. På högerextremsajterna flödar ett hat som uppmuntras och tillåts stå där, som naturligtvis inte har med mörkhyade eller hbtq-personer att göra. Det är folks missnöje med sina egna liv som dom försöker avlasta sej på andra människors bekostnad, och njuter av att göra.”
Olof Godenius

”Vilket dåligt agerande från Beijers, deras processer verkar inte vara kompletta.”
Jan Mill

”Blir alltid extra glad när det är en tjej som kommer med leveranser, oftast mer noggranna och säkrare lyft. Men ofta nån jävel som bara måste vräka ur sig nåt skit. Tragiskt.”
P-Å

”Ynkligt agerande av Beijer!”
Tommy Carlsson

”Hej! Framför gärna till Bea att hon är fantastisk!”
Stig Johnell

”Bra att ni uppmärksammar det här!”
Marjut Ervasti

”Massa floskler och feg flathet!

Vilka åtgärder vidtogs? Vilka är procedurerna?

Månar om Beas integritet? På vilket sätt? Den körde deras anställda över i samma stund de kränkte henne!

Varför ställde ni inte fler ingående och tuffare frågor?

Synd att Bea inte filmade/spelade in slemhögarna!

Se nu till att utreda detta ordentligt även om hon inte längre är anställd och ge henne ett rejält skadestånd! Så kanske branschen lär sig att det kostar och att de inte kommer undan ansvar oavsett om människor jobbar kvar eller inte!”
Sara

David Ericsson

Virusets väg

Covid-19, Sars 2, corona … Okärt barn har många namn. En sak är säker, dess dödlighet är större än i många andra pandemier och jag har själv förlorat en bekant i sjukdomen.

Men inte bara coronan dödar. Jag har mist ytterligare tre vänner inom ett år. Två dog i cancer och en av brusten pulsåder.

Mycket är man med om i livet, men det mest absurda är det vi alla kommer råka ut för, att en dag gå bort och få lämna allt. Jag minns de sista gångerna jag såg vännerna som dog i cancer, så lugnt och fint i det totala samförståndet att ”that’s it”. Döden skiljer oss åt men vår vänskap är för evigt.

I OCH MED coronan är det som om vi alla hamnat i en dödsskuggans dal och i ett krigsliknande tillstånd. Och med all rätt är myndigheter, läkemedelsföretag, ja alla företag, skolor och media på tå.

> ”Sedan undrar jag om 90 patienter i intensivvård är mycket eller lite i en stad som Stockholm med två miljoner invånare?

Att Sverige hör till de värst utsatta länderna åtminstone i norra Europa verkar vara utom allt tvivel. Kanske beroende på att bortåt en miljon svenskar reste utomlands under sportloven.

Ändå, trots inslag i varje nyhetsprogram dygnet runt om krisen, tycker jag att informationen till viss del är bristfällig. Det vore till exempel intressant att få veta om alla länder räknar dödsfallen med covid-19 likadant som Sverige: Att det räcker med att den som avlider och varit smittad, men sedan blivit frisk i upp till 30 dagar före dödsfallet, ändå anses som dödad av viruset oavsett?

Räknar alla länder in de som dör av covid på äldreboenden? Vad menar Region Östergötland när de i SVT meddelar att bara 15 procent av de som registrerats som avlidna i covid-19 verkligen dött av sjukdomen?

SEDAN UNDRAR JAG om 90 patienter i intensivvård är mycket eller lite i en stad som Stockholm med två miljoner invånare?

1996 fanns det 4 300 intensivvårdsplatser i Sverige, var det för mycket? I dag finns bara några hundra och landet har bland det minsta antalet sjukhussängar per capita i hela EU.

Vilken roll spelar en kraftigt underfinansierad sjukvård, där flera sjukhus i Stockholm var i stabsläge långt innan pandemin började, för dagens behandling av covidsjuka?

Finns det exempel på något virus som helt har utrotats? Aids, mässlingen, malaria?

JAG VET ATT en del tycker att vi som inte kan jobba hemma utan arbetar ute i samhället ändå borde stanna hemma för att bromsa smittan. Kanske sjukskriva oss eller ta tjänstledigt.

Helt enkelt lägga ner verksamheten. Då skulle det visserligen bli kaos. Men vad gör det, bara de välbärgade kan få sänkta skatter i stället för att man satsar på sjukvården.



Toppen & botten

↑ I våras var det som om folk började se varandra som ett slags vandrande smitthärdar. Nu känns det som om den gamla vänligheten och omtanken kommit tillbaka.

↓ Skulle det bli så, gud förbjude, att man drar in eller stänger kollektivtrafiken kommer i vart fall inte jag bry mig om att försöka ta mig till jobbet.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Rekordmånga paket på macken

Pandemi och explosionsartad utveckling för e-handeln. Allt fler klickar hem klappar och hämtar hos ombud. Hos OKQ8 i Kolsva började högarna växa redan i mitten av november.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Traditionsenligt förespås julhandeln slå rekord. Men formerna är nya och prognoserna mer osäkra. Sista fredagen i november är det i lunchtid kö till paketutlämningen på bensinstationen mitt i det lilla västmanländska samhället.

– Vi har betydligt mer paket än vanligt. Ökningen är markant och började redan tidigare i år, säger Helena Widera, anställd på macken sedan två år.

NÄR TRANSPORTARBETAREN HÄLSAR på är det Black Friday. Startskottet för julhandeln, enligt branschen. Dagen innan har statsminister Stefan Löfven (S) åter gått ut med uppmaningen att undvika shoppingrundor i butiker och köpcentrum. Allt för att hejda spridningen av corona. Och en hel del shoppare har ställt om till e-handel. På OKQ8 märker man att många redan beställt julklappar i november– och varor från de stora klädkedjorna inför ”rea-högtiden”.

– I år har Black Friday fått ett längre förlopp, blivit utdraget till en hel vecka med erbjudanden. Tidigare var det bara en dag, säger Helena Widera.

– Det är en hjärngympa att få plats med allt.

Inne i lagerutrymmet håller det på att bli fullt. Allt från kartonger med glas – aktas! – till en jättelik, inplastad ryamatta väntar på att hämtas ut. Mer fylls på. Bensinstationen från 1957 är egentligen inte byggd för den omfattning pakethanteringen fått, förklarar de anställda. De tycker ändå att arbetet fungerar bra. Folk visar hänsyn, håller avstånd och väntar utanför om de ser att många redan är inne i butiken.

– Det fungerar ju också som samlingspunkt här, vi får in folk. Från elvatiden fram till stängning brukar det vara mycket, mest är det pakethantering, säger Jan Branting.

Han har jobbat 23 år på macken och upplevt e-handelns explosion. OKQ8 började fungera som ombud för knappt åtta år sedan.

– Nu har det ju också ökat på grund av pandemin. De sista månaderna har vi sett att det blivit mer och mer. Många verkar inte vilja vänta och har redan köpt julklappar, säger Jan Branting.

Bara under den korta timme Transportarbetaren hälsar på kommer två leveranser med varor. OKQ8 är ombud för såväl DHL som DB Schenker och Bring.

Bensinstationen i Kolsva är ett av DB Schenkers omkring 1 600 paketombud i Sverige. Postnord har ungefär lika många.

DEN 2 DECEMBER samlade energiministern Anders Ygeman (S) paketleverantörer inför julhandeln. För den ökande näthandeln ställer också särskilda krav på distribution och hantering hos paketombuden.

Branschorganisationen Svensk handel hade redan tidigare riktlinjer för att undvika smittspridning hos ombuden. Slussning vid paketutlämning, löpande bedömning av trängsel, utmärkta avstånd – och ommöblering om det krävs. Det är uppmaningar från handelns organisation. Svensk handel räknar med ett kraftigt ökat tryck på ombuden från Black Friday till slutet av december.

Trots väntade rekord för e-handeln beskriver Svensk Handel hur ”utökade restriktioner lägger en våt filt över efterlängtad julhandel”.

– Det är en närmast mardrömslik tajming att kunder avråds från att besöka butiker inför årets viktigaste försäljningsperiod, säger vd Karin Johansson på Svensk handel i ett pressmeddelande.

I huvudstaden öppnade Postnord världens största paketombud den sista november. Stockholmsmässan i Älvsjö fungerar som ett drive thru-ombud. Kunderna får sina paket direkt till bilen.



Peter Brofeldt från DHL Schenker lämnar dagens paketlass till Jan Branting, som jobbat på bensinstationen i Kolsva i 23 år. Båda tycker verksamheten fungerar fint, men lite trångt blir det allt i juletid.



Bråda tider för paketombud på Black Friday. Camilla Ekholm hämtar varor, som dottern beställt, hos Helena och Janne på OK-macken.

PÅ OKQ8 I KOLSVA väntar de anställda sig än mer att göra under kommande veckor. Både genom uppdraget som paketombud och kringförsäljning. Liksom för så gott som alla andra bensinstationer i landet är försäljningen i butiken avgörande. Utanför ingången står julgranar och inne på macken finns elljusstakar och julprydnader. Försäljningen av drivmedel har minskat i betydelse.

– Om folk ber om hjälp med att tanka? Nej, det händer nästan aldrig. Förut hade vi en äldre dam som brukade be om hjälp med tanklocket, men hon har slutat köra bil, säger Jan Branting.

En yngre kvinna, som hämtar flera paket, kommenterar hans efternamn. Nej, han är inte släkt med Hjalmar Branting, den första socialdemokraten att leda landet. Arbetarledarens byst står utanför kommundelskontoret, granne med ”Janne” Brantings mack. Det märks att han fått frågan om släktskap förut. Stämningen på macken i Kolsva är lugn och familjär, av Black Friday-stress märks inte mycket. Fast det är en hel del att göra.

PÅ FRÅGAN OM de är med i Transport svarar de mackanställda ”ja”, DHL-chauffören som lämnar paket att han ”ska bli”. Sedan hjälps de åt med att ta in ”burar”– med paket. I dag är det två burar, i vanliga fall är det bara en.

Bensinstationen får utkörningar från alla tre leverantörer samtliga vardagar.

– Om det inte räcker kan det eventuellt bli lördagar också, fram till jul, säger Janne.



Macken mitt i byn. OK öppnade sin bensinstation i Kolsva, norr om Köping, redan 1957. Verksamheten som paketombud tar bokstavligen allt mer plats.

Fakta

FRÅN BLACK FRIDAY ...

➜ Handeln räknar sista fredagen i november, Black Friday, som startdag för julhandeln.

➜ I USA är "stora rea-dagen" en klämdag, efter helgen Thanksgiving, och skolor och många arbetsplatser har stängt.

➜ Black Friday som begrepp föddes i Philadelphia i början av 1960-talet. Drygt tio år senare hade det spritt sig i hela USA.

➜ Först 2013 uppmärksammades Black Friday i större omfattning i Sverige. Då gick flera butikskedjor och e-handelsföretag ut med specialerbjudanden.

➜ 2019 handlade var tredje svensk på Black Friday och omsättningen landade på 7,1 miljarder, vilket var en ökning med 300 miljoner från året innan, enligt Postnord.

... TILL JUL:

➜ Julhandeln förra året omsatte totalt drygt 80 miljarder kronor.

➜ För årets julhandel presenterar handelns utredningsinstitut, Hui Research, tre olika scenarier.

➜ Huvudprognosen förutspår att omsättningen ökar med en procent i år, till 81,7 miljarder. Det motsvar nästan 8 000 kronor per person i Sverige.

➜ Hui Research utnämner också Årets julklapp. År 2020 är det stormköket. En spegling av mer utomhusliv till följd av coronapandemin, enligt Hui.

Transport stämmer Gate gourmet för massuppsägning

Flyg. Transport stämmer Gate gourmet till Arbetsdomstolen. Förbundet kräver höga skadestånd till drygt 60 anställda, som facket anser har sagts upp utan saklig grund. Bolaget anklagas också för att ha struntat i turordningsreglerna.

Text och foto **Justina Öster**



Transport vill att AD ska ogiltigförklara Gate gourmets uppsägningar och att de anställda ska få jobben tillbaka.

– Det har varit jättejobbigt att gå och vara orolig. Med beskedet känns det mycket bättre. Jag kan slappna av mer. Även om vi inte vet vad utslaget blir är det lättare att vänta nu, säger en av de uppsagda med decennier i företaget.

Den globala cateringjätten Gate gourmet har verksamhet vid Arlanda, Landvetter och Malmö airport. Bakgrunden till konflikten är krisen i flygbranschen. I september sa bolaget först upp ett 60-tal anställda. Vid en central förhandling tvingades företaget sedan backa. Men i oktober kom Gate gourmet igen med samma uppsägningar av Transports medlemmar, och den omplaceringsutredning som facket begärt.

Det är därför Transport skickat in två stämningsansökningar till Arbetsdomstolen (AD). Innebörden är att uppsägningarna saknar saklig grund och ska ogiltigförklaras.

FACKET ANSER ATT Gate gourmet brutit mot turordningsreglerna i lagen om anställningsskydd – på två sätt. Dels har medarbetare med längre anställningstid sagts upp, trots att andra med kortare tid i företaget fått behålla sina jobb. Dels har anställda med längre tjänstgöringstid sagts upp *tidigare* än de med kortare.

Stämningarna lyder i korthet:

➔ Uppsägningarna under 3–20 september. Transport begär att Gate gourmet ska betala ett skadestånd på 100 000 kronor, plus ränta.

➔ Uppsägningarna 28 oktober–4 november. I första hand yrkar Transport att AD ska ogiltigförklara företagets uppsägningar och att de anställda ska få jobben tillbaka. Förbundet hävdar att det saknas saklig grund för uppsägningarna, alltså att arbetsbristen inte är så stor som arbetsgivaren hävdar.

Dessutom ska Gate gourmet betala ett allmänt skadestånd på 150 000 kronor plus ränta till var och en av medlemmarna.

Går AD på arbetsgivarens linje, och anser att det finns saklig grund, yrkar Transport i stället på att varje medlem ska få 120 000 kronor i skadestånd från bolaget.

”Det handlar om löneshopping. Gate gourmet vill byta ut Transports avtal mot Hotell- och restaurangfackets billigare cateringavtal med sämre villkor.”

Transports Per-Olof Norgren.

– Det handlar om löneshopping. Gate gourmet vill byta ut Transports avtal mot Hotell- och restaurangfackets billigare cateringavtal med sämre villkor, säger Transports centrala ombudsman Per-Olof Norgren.

FÖRBUNDSJURIST ANETT OLOFSSON vid LO-TCO Rättsskydd företräder Transport. Hon bedömer att det kommer att dröja minst ett år innan fallet prövas i AD.

Jan Selin var huvudskyddsombud på Gate gourmet, men är nu tillbaka som sopgubbe.

– Jag är jätteglad att Transport går till AD. Har Gate gourmet gjort fel så ska de sota för det. Det verkar som om avtalsshopping och lönesänkningar sprider sig, blir spännande att se domen. Fast jag försöker dämpa mina förväntningar.

Svenska corona-regler för YKB kan komma

Åkeri. Förslag från EU om dispens kring yrkeskompetensbevis (YKB) på grund av pandemin dröjer. Nu gläntar infrastrukturdepartementet på dörren till att införa tillfälliga nationella regler för yrkesförarna, som går i väntans tider.

Förslaget som departementet nu skickat ut på remiss innebär att giltighetstiden för YKB förlängs i Sverige. Den typen av undantag infördes för alla EU:s chaufförer i våras, men löpte ut den 2 december. Nu knåpar EU-kommissionen på ett nytt förslag. Men det är bråttom påpekar infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) som lyft frågan vid möte med unionens transportministrar.

Eneroths förstahandsval är gemensamma EU-regler.

– Det är alltid bättre, har jag framhållit för både EU-kommissionen och transportkommissionären. Men eftersom EU dröjer med besked om förlängning av dispensen har departementet lagt fram ett nationellt förslag, säger han.

– Vi är beredda att gå fram med nationella regler om EU inte agerar. Jag har inte tid att vänta, det här är viktiga besked för enskilda chaufförer.

Förslaget innebär att bevis, som skulle ha löpt ut under tiden 1 februari – 31 juli 2021, förlängs med sex månader. YKB som upphör under perioden 1 november – 31 januari 2021 undantas också från kravet på utbildning ett halvår framåt.

Samtidigt ska *hela* fortbildningen kunna ske på distans fram till den 1 augusti 2021.

JÖ

Ulrika mår gött av svart guck

När hon måste vada ut i svart guck med en skyffel. Då mår Ulrika Linder ”så jävla gött”. Så skriver hon själv i sin tecknade bok *Återvinningscentralen*.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Foto* **JAN LINDKVIST**





Släng rätt! En stor del av Ulrika Linders jobb går ut på att fiska upp felkastat skräp. Här släpar hon en ryggsäck.

Fast allra roligast är att köra maskin, säger Ulrika Linder.

Oväntat, eftersom hon är utbildad konstnär. Det var när barnen kom hon såg sig om efter större trygghet, ett fast arbete och månadslön i stället för ströjobb. På återvinningen känner hon att hon hamnat rätt och gör nytta, för miljön.

– Jag har alltid gillat att besöka återvinningscentraler. Det är väldigt spännande platser, bara att stå och titta ner i containrar! Ett slags kaos, i teorin. Du vet aldrig vem eller vad som kommer in till anläggningen.

ULRIKA LINDER SKILDRAR träffande livet på de olika återvinningsstationer hon ambulerar mellan i Örebrotrakten. Hon tecknar i nattsvart tusch, som sig själv diaboliskt skyfflande den slabbiga gucken på botten av en sopcontainer.

Fotografier ger också en dokumentär bild av arbetsplatserna, avslöjar en sorts skönhet hennes konstnärsöga ser bland bråten på konsumtionssamhällets bakgård. Vissa för tankarna till kända konstnärliga verk, som konstnären Marchel Duchamps skandalomsusade pissoar, *Fountain*.

Ulrika Linder beskriver hatobjekt som tunga tjock-tv-pjäser, apparater som alltid tycks placeras högt i elburarna. Och för kylskåp igentejpade med silvertejp bör man se upp. Gamla matrester kan sprida oväntad odör.

En torkad krokodil är nog det konstigaste hon hittat. Den återuppstod som klickmagnet på sociala medier och hamnade i tidningsspalterna.

Leksaker slängs i mängd, ofta fungerande, liksom den populära julklappen, elektriska fotbad (glömmer helst det jag själv skickade till sista vilan).

Påsar med gott och blandat ”äckelpäckel” kastas med fördel av besökare som ger sig av med rivstart. Är något riktigt svårslängt skickar pappan helst fram sina barn. Ulrika Linder tecknar karaktärstyper vi känner igen och den manliga ilskan lockar till både fniss och skratt.

”Generellt är kvinnor bättre på att sortera än män. Alla klarar inte heller att få anvisningar av kvinnor eller någon över huvud taget. De är inte vana vid det.”



– Generellt är kvinnor bättre på att sortera än män. Alla klarar inte heller att få anvisningar av kvinnor eller någon över huvud taget. De är inte vana vid det, säger hon.



Vinn boken

Transportarbetaren lottar ut 3 ex av Ulrika Linders bok ***Återvinningscentralen***. Vill du vara med i utlottningen? Mejla till info@transportarbetaren.se eller skriv till Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm senast den 12 januari. Märk brevet ”ÅC-bok”.

hållandena på ända. Arbetaren i lysande neongrönt har alltid rätt och kunden fel – oavsett yrke, status och årgång på SUV.

Det var viktigt för Ulrika Linder att kollegorna gillade hennes bok.

– De kände igen sig. Jag har bara fått positiva reaktioner, säger hon.

Hennes mission är att förklara skillnaden mellan förpackningar och föremål och hur vi ska sortera. Så att avfallet verkligen går att återanvända. Och inte förstörs av felsläng. Då och då sticker det till i samvetet när man läser hennes bok. Inte har man slängt rätt alla gånger.

Det jamar utanför dörren i familjens hus i Stora Mellösa, utanför födelseorten Örebro. Ulrika Linder reser sig ur soffan och släpper in den orangea katten Trogmorten, ”Trogis”, döpt efter en bok.

UPPVÄXTEN OMGÄRDADES AV folkmusik. Pappan är riksspelman och sambon Isak ”omöjlig att teckna” utan sin fiol. Ulrika Linder spelar själv och avbildar dottern Emy med flöjt i hand. Hon och sonen Fride föddes med bara ett och ett halvt års mellanrum och är som pseudo-tvillingar.

Vardagens småbarnsröra tecknar Ulrika Linder på uppsprättade kuvert och delar med sig av på Instagram under sitt alias, *Diskbänkstecknaren*.

Hon vill inte läxa upp eller avskräcka folk från återvinningen. Ingen ska lämna den arg eller med känslan av att ha gjort fel. Då är risken att man kastar ännu mer hipp som happ nästa gång.

– När någon stannar upp och pratar är det jättekul. Jag har lätt att få kontakt, är ganska pedagogisk och gillar att diskutera.

Gärna miljö, konsumtion och cirkulär ekonomi. Hur det ska gå med vårt arma jordklot.

– Jag är pessimist, tyvärr. Även om jag själv återanvänder, lagar min gamla cykel, köper begagnade kläder och inte reser eftersom vi inte har råd. Det är så mycket vi måste ändra i vårt beteende. Att dra ner på konsumtionen och tillverka miljövänligt räcker inte. Arbetsförhållandena måste också förbättras och människor få löner som går att leva på.

Vi är inne på politik. I en av Ulrika Linders teckningar av vår köp- och slängkultur slår en kvinna ut med armarna:

– Det är inte klokt vad folk slänger! Förfärligt!

Linders alter ego svarar:

– Exakt! Det borde finnas regleringar över hur mycket man får köpa och resa! Men då behöver vi ju ett annat ekonomiskt system.

Kvinnan tystnar besvärad.

Ulrikas skräp-ordlista

Fulslänga: Att slänga fel utan att se konsekvenserna för miljöarbetarna.

Fulspola: Spola ner tandtråd, topzpinnar, och annat som proppar igen avloppssystemet.

Slänka: Skänka osorterade, trasiga prylar till välgörenhet.

Det sentimentala slänket: ”Den här klänningen har jag så fina minnen med. Jag kan inte kasta den, så jag skänker bort den.” Trasig och osäljbar.

Det ultima rövslänket: Att proppa igen alla insamlingsbehållare hos välgörenhetsinsamlaren med skräp, som du borde ha kört till återvinningen.

Mängdmula: Trycka ihop blöjor, bananskal, kartonger, glas, fimpar … i samma påse.

Äckelpäckel-faktor: Mått på hur mängdmulade sopor luktar och ser ut.

SJÄLV HAR JAG upplevt skillnad mellan stads- och landsortstippar. Läs: mildare arbetare på mindre orter. När män möter män kan tuppfäktning uppstå, är min erfarenhet. Linder tror det kan bero på bilens placering, nära sopkastaren. Hon målar upp en scen ur en Disneyfilm där Långben med sin portfölj förvandlas till en djävul, så fort han sätter sig bakom ratten.

Kanske förändras tonen med avståndet till bilen?

Alla kan missa skyltar och drabbas av en för tippen typisk ”selektiv perception”, illustrerar Linder. Men hon undviker att gå in i konflikter. Varken hon eller kollegorna ger sig på att dirigera trafik, vid kö-kaos.

– Ibland räcker det med att gå undan och att en arbetskamrat går in och gjuter lite olja på vågorna. Fast de allra flesta är vänliga, frågar oss och vill verkligen göra rätt, försäkrar hon.

Frågan om klass dyker också upp. På återvinningscentralen ställs maktför-

ULRIKA LINDER

Jobb: Återvinningsarbetare och konstnär.

Ålder: 36 år.

Bor: Stora Mellösa, 1,5 mil utanför Örebro.

Familj: Sambon Isak, barnen Emy (6) och Fride (5) plus katten Trogmorteln.

Instagram: Diskbänkstecknaren.

Fackligt: Skyddsombud.

Aldrig kasta: Äldre damcykel, gamla hållbara saker som inte tillverkas i dag.

Tar emot: Slänga trötta krukväxter. ”Är ju mina kompisar.”



”Kom ihåg att vi ser allt”, skriver återvinningsarbetaren och konstnären Ulrika Linder i sin bok. Den trasiga buren fixar hon med en användbar kasserad elsladd.

Kan självmord i trafiken planeras bort?

En tredjedel av alla människor som dör vid väg, järnväg och broar gör det på grund av att de tar sina egna liv.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **JOACHIM NYWALL**

Många chaufförers värsta mardröm är bilister som väljer att medvetet frontalkrocka med tunga fordon. Trafikverkets sakkunniga Anna-Lena Andersson har tillsammans med statens expertorgan för suicidprevention närstuderat vad vi vet, och inte vet, om vad som kan göras för att hindra självmord i trafiken.

1 Ni har gjort en så kallad förstudie. Vad är det och varför gör ni en sådan?

– Vi har dels försökt titta på vad vi vet i Sverige. Men också försökt peka på de stora kunskapsluckor som finns. Det finns inte så mycket forskning om det här.

2 Vad är det man behöver gräva djupare i för att komma fram till nya åtgärder, som kan rädda liv?

– Vi vet mycket om vilka riskfaktorer som leder till självmord. Men det finns inga studier om vilka människor som tar sina liv inom transportsystemet. Den kunskapen behöver vi ha, när vi ska jobba med åtgärder. Kanske hittar vi inga mönster, då ska vi inte gå vidare med de tankarna, men det vet vi inte innan vi har studerat det.

”När jag jobbade som kurator träffade jag chaufförer som blivit en del av en annan människas självmord. Det kunde innebära ett stort trauma.”

3 Hur påverkas de chaufförer ofrivilligt blir inblandade i självmord?

– Vissa kan komma tillbaka till jobbet efter bara en vecka, men för andra kan det ta mycket längre tid. Även om de logiskt sett vet att det inte var något de kunde göra så går många och grubblar. Det blir svåra minnesbilder som ligger kvar.

– När jag jobbade som kurator träffade jag chaufförer som blivit en del av en annan människas självmord. Det kunde innebära ett stort trauma.

4 På vilka sätt kan fysiska hinder användas?

– På vägen handlar det inte bara om mittseparation. Det kan också handla om att ta bort fasta och oeftergivliga objekt. Som murar, träd, husväggar, stora stenar och klippformationer. Men det är även viktigt att röja bort sly från dikena. Med bättre sikt vid vägkanten blir det lättare att stoppa och förhindra självmordsförsök.

– Det är också viktigt att komma ihåg att saker som mittbarriärer på vägar och höga broräcken inte bara skyddar mot självmord, utan också mot vanliga olyckor.

5 Om ett självmord avvärjs med hjälp av ett planerat hinder, kan man vara säker på att det verkligen har förhindrats?

– Det är främst de impulsiva självmorden vi kan hindra genom olika typer av barriärer och skydd. Här är det viktigt att påpeka att människor inte bara får impulser och tar sina liv. Det handlar om människor som ofta mått dåligt av psykisk ohälsa under en längre tid. Att få en impuls att ta sitt liv är inget som drabbar vem som helst, utan bakomliggande problem eller orsaker.

– För vissa som mår dåligt kan impulsen komma hastigt. Den impulsen kan gå över om det då finns något som hindrar dem. En självmordsimpuls kan komma snabbt och kan vara så kort som 15 minuter.

6 Vi har pratat mycket om vägar. Bevakningspersonal jobbar ofta nära tåg och tunnelbana. Finns det något särskilt de ska tänka på, för att hjälpa till att förhindra självmord?

– En sak som är viktig är att lära sig känna igen vad som är avvikande beteende på plattformen. Om man ser en person gå långt borta på en plattform, nära kanten, överträder spärrlinjen. Då kan det vara läge att gå fram till den personen och söka mänsklig kontakt.

Här finns hjälp:

Hit kan du vända dig om du mår dåligt:

Vid akuta lägen eller vid tankar på självmord, ring alltid 112.
Här finns också hjälp:

Mind självmordslinjen: tel 90101, chat.mind.se, mejlsvar@mind.se.

Vårdguiden 1177: tel 1177.

Hjälplinjen: tel 0771-22 00 60.

Jourhavande präst: tel 112.

Jourhavande medmänniska: tel 08-702 16 80.

Har du varit med om en svår händelse som lastbilsförare?

Kollegahjälpen finns där och ställer upp med stödsamtal. Du kan nå dem på 020-59 60 00.
Läs mer på www.kollegahjalpen.se.

Rapporten:

Förstudien heter *Suicid i transportsystemet*. Trafikverket, NASP vid Karolinska institutet och Region Stockholm ligger bakom.
Den är skriven av Johan Fredin-Knutzén, Anna-Lena Andersson, Gergö Hadlaczky och Marcus Sokolowski.



Anna-Lena Andersson är sakkunnig i suicid och suicidprevention på Trafikverket. Hon har jobbat som kurator och är utbildad socionom och medicine doktor.



”Rapportera, rapportera, rapportera! Alla olyckor och tillbud, där det kunde gått illa. Du hjälper dina kollegor och vi får lättare att driva igenom förbättringar”, säger regionala skyddsombudet Charina Nordwall.

”Sjukskrivning kostar mer än plexiglas”

Ett plexiglas à 1 500 kronor är småpengar för att skydda taxi- och färdtjänstförare från corona, anser regionala skyddsombudet Charina Nordwall.
– Vad kostar en sjukskrivning på 14 dagar företaget?

Text **Justina Öster** *Foto* **Erik Mårtensson**

På grund av pandemin sitter Charina Nordwall nu ensam på Transports avdelning Mellersta Norrland i Örnsköldsvik. Kontor finns också i Sundsvall och Östersund.

För 19 år sedan tog hon över ansvaret för arbetsmiljön. Mötet med människor, variationen är kryddan i jobbet. Och att då och då lyckas glädja en person med ersättning från medlemsförsäkringen – efter en arbetsolycka eller skada.

Å andra sidan träffar Charina många som är ledsna. Som chaufförer, snart 60, som grät efter utförsäkringen från försäkringskassan. Efter 180 dagar skulle han ut på allmänna arbetsmarknaden och söka andra jobb, fast han inte var frisk.



Charina Nordwall möter både skratt och tårar.

– I början var sånt tufft att hantera. Nu försöker jag vända situationen, se ljuspunkter. Jag kan förstås aldrig lova att medlemmar ska få rätt hos försäkringskassan när vi överklagar beslut. Men jag kan lova att jag ska göra allt jag kan, och många är glada för det.

180-DAGARSREGELN, SOM INFÖRDES för att få ner sjuktalen, har i många år fått Charina att se rött. När coronan slog till rakade antalet utförsäkrade dessutom i höjden. En statlig utredning har lagts fram och under hösten presenterade regeringen en lagändring.

Tanken är att det ska bli lättare för långtidssjuka att skjuta upp slutdatum, när de ska ut och söka andra jobb. I fall de kan visa att de kan återgå till sitt gamla arbete inom 365 dagar.

Ändå är Charina skeptisk. Vem kan garantera att han eller hon kan komma tillbaka inom 365 dagar, undrar hon. Komplikationer kan tillstöta.

– Den här regeln finns redan. Men få har nytta av den eftersom kassan gör allt för att avslå, så mycket som möjligt. Allt som sker är att ”särskilda skäl” ändras till ”övervägande skäl” för att någon ska kunna återgå till jobbet.

– Jag uppfattar det lite som ett skämt, tyvärr. Och det hjälper väl inte alla som redan är utförsäkrade.

CHARINA SAKNAR DE fysiska kontakterna i covidtid. Hon talade nyligen med en coronadrabbad taxichaufför som beskrev isoleringen på sjukhus. Den borde tas upp mer i medierna, tycker hon. Känslan av att ligga där ensam och inte få luft, utlämnad åt sin ångest: Kommer jag att dö nu? Får jag aldrig mer se min familj?

När pandemin tog ny fart ökade oron bland taxiförarna, berättar Charina. Hon ordnade videomöten med arbetsgivarna och ger goda exempel från färdtjänståkerier, som byggde om bussar för att förbättra covidskyddet.



Pandemin har tvingat Charina Nordwall till mer tid vid datorn och telefonen. Annars träffar hon fler medlemmar, är ute på arbetsplatser och hjälper till att granska och förbättra arbetsmiljön. Vill du bli skyddsombud? Kontakta henne!

– Många taxibolag har skött det bra. Fast inte alla, tyvärr.

Ändå är en investering i plexiglas billigare än sjukskrivning, betonar Charina.

Hon tar upp smittspårning, att det inte är lätt att fastslå att en anställd blivit smittad på jobbet. Ändå har LO uppmanat skyddsombuden att anmäla arbetsskada, när någon insjuknat.

– Om anmälan sedan går igenom får vi se. Fast det är viktigt att vi i statistiken får med vilka grupper som är särskilt utsatta. Dit hör också väktare i butik och ordningsvakter, anställda på bensinstationer.

Före pandemin var Charina ute på arbetsplatser och gjorde skyddsronder och riskbedömningar. Hon hjälpte företag att få i gång det systematiska arbetsmiljöarbete de är skyldiga att bedriva, enligt arbetsmiljölagen.

SKYDDSOMBUD SPELAR EN viktig roll och har stora befogenheter. Är risken att anställda ska skadas, eller till och med dö på jobbet akut, har Charina lagt skyddsstopp och avbrutit arbetet. Oftast resulterar det i olika åtgärder, även om det inte alltid går så snabbt som personalen önskar.

Är arbetsgivaren kallsinnig tvingas hon ibland ta till ”en 6:6a”. En åtgärd som återfinns i arbetsmiljölagen kapitel 6, § 6 och innebär att Charina skriver en formell begäran om insatser till företaget.

– Händer inget då heller vänder jag mig till Arbetsmiljöverket som får ta ställning.

Charinas arbete har gått från fysiska problem, som trasiga maskiner och besvär med värme och kyla, till mer psykosociala brister. Här blir åtgärderna ofta personalenkäter, riskbedömningar, enskilda samtal och en plan med tidsangivelser.

Företagens ansvar för den psykosociala (organisatoriska och sociala) arbetsmiljön har ökat, med skärpt lagstiftning. Att människor mår psykiskt sämre på jobbet tror Charina bottnar i den uppdrivna stressen.

– Det leder till tjafs och konflikter. Chaufförer hetsas av tider. Godset ska fram, även om förarna sinkas av olyckor på vägen. Folk har kortare stubin och springer in i väggen.

SOM NORRLÄNNING BRINNER Charina Nordwall för trafikfrågor, säkerhet och halkbekämpning.

– Tyvärr är våra chaufförer alldeles för dåliga på att skriva tillbudsrapporter. Rapporterara alltid, uppmanar hon alla medlemmar.

– Rapportera, rapportera, allt som kunde ha lett till allvarliga olyckor. Även om du klarar dig kanske kollegan råkar riktigt illa ut vid en halkfläck. Rapporter ger oss skyddsombud bättre möjlighet att driva igenom åtgärder för att förbättra arbetsmiljön.

Fotnot: Kolla in avdelningen på Youtube och Facebook!

KORTFATTAT

Transports regionala skyddsombud (RSO) arbetar på förbundets lokalavdelningar runt om i landet. De hjälper medlemmar som saknar skyddsombud på sin arbetsplats med frågor kring arbetsmiljö och försäkringar.

Har du skadat dig på jobbet, ser faror och risker eller behöver hjälp med ansökningar till Försäkringskassan eller Folksam? Kontakta din lokalavdelning!



AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Organiserar och stödjer medlemmar i Ångermanland, Medelpad och Jämtland/Härjedalen. Kontor finns i:

Örnsköldsvik: Björnavägen 41.

Sundsvall: Bultgatan 20 A.

Östersund: Odensalagatan 39.

”Alla är inte gjorda för det här jobbet”

I maj 2019 griper Boban och hans väktarkollegor en misstänkt snattare. En månad senare dyker en filmsekvens upp. I den ser det ut som att en av väktarna sparkar snattaren, som sitter i handbojor, i huvudet. I januari kommer fallet att prövas i domstol.

Text **JOHN ANTONSSON**



En bild ur polisens förundersökningsprotokoll: En man med svart hår, rakat på sidorna. Svart jacka med armarna bakom ryggen. Han sitter med benen framåt och har byxorna neddragna till anklarna. Det är så vi kan se att han bär ett par shorts av det exklusiva märket Givenchy, som han misstänks ha stulit. Ansiktet går inte att se. Det täcks av en fot. Polisen skriver att en spark just träffat den gripnes huvud.

BILDEN ÄR PLOCKAD från en film. I förundersökningsprotokollet beskrivs filmklippet så här: Den gripne sitter på golvet med händerna till synes bakbundna när en person kommer fram och sparkar honom i huvudet. Den gripne spottar i riktning mot den som utdelade sparken och säger: ”Fucking idiot. Trampa inte på mig din hora!”

Polisen tycker sig sedan se att väktaren hotar att utdela ytterligare en spark mot den gripne, som fortfarande sitter. Nu skrikande och spottande.

VÄKTAREN PÅ FILMEN står åtalad för misshandel. Transportarbetaren har upprepade gånger försökt nå honom för en kommentar, utan resultat.

Den misstänkta sparken fångades på film av en arbetskamrat på bevakningsföretaget Paratus Security.

Transportarbetaren har varit i kontakt med väktaren som filmade händelsen. Han berättar att han gett filmen till polisen, men vill inte kommentera händelserna närmare.

I polisförhören uppger den filmande väktaren att den misstänkta tjuven grips och tas till en provhytt. Precis som väktarna brukar göra. Enligt polisförhören tar väktaren upp sin mobil och startar videokameran, för att säkra bevis för sin kollegas skull. Sedan utdelas en misstänkt spark mot den gripnes huvud. Filmaren går därifrån strax efter att polisen kommit. Han vill inte bli förhörd om det som hänt.

Snart kommer han ändå att visa filmen för sin kollega Boban.

TRANSPORTARBETAREN HAR INTERVJUAT Boban. Han berättar att han jobbat på företaget Paratus Security i tio år. Det var ett krävande arbete inne på märkesbutiker, där varorna var så dyra att det nästan aldrig rörde sig om ringa stöld. Boban trivdes till en början. Fast det blev värre. En serie händelser ledde till slut till hjärtinfarkt och han slutade på företaget.

I dag arbetar Boban på ett annat bevakningsföretag och är vid god hälsa igen.

Fast Boban minns också dagen då kalsongsnattaren greps. Hur han och en kollega jagar i fatt tjuven. De fångar smitaren vid Hötorget och tar med honom tillbaka till butiken.

”Jag har hört gripna klaga på den misstänkte kollegan tidigare och jag har tagit upp det med chefen. Han gjorde aldrig någonting. Nu fanns det bevis. Men han brydde sig inte.”

Väktaren Boban, som sa upp sig från Paratus Security efter händelsen.

I intervjun säger Boban:

– När vi ”bojat” någon sätter vi dem på en plats där de är under bevakning. De gripna är vårt ansvar och vi ska se till att de är i säkerhet. Två kollegor stannade vid hytten. Jag gick till ett annat rum och skrev en polisanmälan.

Medan Boban sitter och skriver hör han plötsligt ett tumult, och han går till provhytten. Läget är under kontroll, förutom att en kollega och den gripne skriker på varandra på ett språk Boban inte förstår.

DRYGA MÅNADEN SENARE kontaktas Boban av kollegan som har filmat händelsen. Han vill berätta något och de stämmer träff. Kollegan tar upp sin telefon och visar Boban klippet.

– Jag kunde inte tro att det var sant, säger Boban till Transportarbetaren.

Först mår han dåligt, sedan blir han arg på kollegan.

– För att han inte visade den för polisen direkt. Men jag kan förstå. Kanske var han lite rädd. Jag tror inte att han vågade polisanmäla. Men jag sa att ”Det här är inte okej, du måste anmäla!”

BOBAN RINGER TILL Paratus Securitys vd Tom Schutermam och begär ett möte. Det blir inte som han tänkt sig:

– Tom Schuterman skrattade och såg ut att tycka att det var roligt. Jag har hört gripna klaga på den misstänkte kollegan tidigare och jag har tagit upp det med chefen. Han gjorde aldrig någonting. Nu fanns det bevis. Men han brydde sig inte.

En kort tid efter mötet med vd:n säger Boban upp sig. Efteråt har han försökt nå kollegan som misstänks sparka. Han vill förstå vad som hände. Och varför det hände...

– Han svarar inte när jag ringer och tittar bort om vi möter på varandra på stan. Han vill inte prata med mig. Jag griper säkert 20 personer i månaden. Vissa är arga. De riskerar kanske utvisning eller fängelse. Det är bara att sitta med dem lugnt och inte säga någonting.

– Men alla är inte gjorda för det här jobbet.

Paratus Securitys vd Tom Schuterman förnekar all kännedom om händelsen.

Om du vill kan jag skicka över polisens förundersökningsprotokoll, så kan du läsa själv...

– Nej, vi har mycket med Black Week nu. Vi kanske tittar på det sen. I så fall begär vi ut protokollet själva, säger Schuterman som i övrigt inte vill prata med Transportarbetaren.

I POLISFÖRHÖREN FÖRNEKAR den misstänkte att han misshandlat någon. En annan väktare som också var på plats har förhörts av polisen. Denna väktare säger sig vara säker på att ingen spark utdelades.

Åklagaren har ändå valt att väcka åtal. Målet ska avgöras i Stockholms tingsrätt i början av nästa år.



ILLUSTRATION: KRISTOFFER NILSSON



Alexander Tilly är psykolog. Han har specialiserat sig på att jobba med utbildningar som rör hot och våld. Bland hans uppdragsgivare finns bland andra bevakningsbranschen och Polisen.

Vad är det som triggar fram våld?

Alexander Tilly är psykolog med bakgrund som ordningsvakt. Han jobbar med att utbilda allt från ordningsvakter till busschaufförer i att hantera situationer med hot och våld. Tilly anser att personal behöver mer träning i att hantera konfliktsituationer.

Text och foto **John Antonsson**

– Säkerhet och arbetsmiljö anses inte vara kärnverksamheter, även om de borde vara det. I stället ses de som ett nödvändigt ont som tar resurser. Som man jobbar med för att Arbetsmiljöverket säger att man ska göra det.

Alexander Tilly vill och kan inte kommentera det som hände i artikeln här intill. Men han pratar gärna på ett övergripande plan om vad som händer med oss människor när vi upplever konfliktartade eller hotfulla situationer.

När människor hamnar i konflikt aktiveras hela kroppen och hjärnan snurrar fortare. Vi varvar upp. Pulsen går upp. Vi blir varmare. De stora muskelgrupperna aktiveras. Hela vi ställs in på att överleva. På samma sätt som alla andra däggdjur.

– VI ÄR DESIGNADE för att där och då rikta all vår energi mot de hot vi stöter på. Det var väldigt bra på stenåldern. Också nu kan det hjälpa oss att fokusera och prestera. Men, det kan minska vårt helikopterperspektiv och det blir svårare att tänka i nya banor. Vi blir sämre lyssnare om vi varvar upp för mycket.

– Om båda parter varvar upp samtidigt är det ett säkert recept för upptrappning av konflikten. När vi hamnar i ett läge där vi blir känsliga för fientlighet blir det som ett självspelande piano som gör saker värre, säger Alexander Tilly.

För den som ska undvika konflikt är det därför viktigt att tidigt känna igen vissa signaler. Så att man kan riskbedöma klokt och inte tolka situationer som farligare än vad de är, och därför gå in för hårt.

”Om du som ordningsvakt har en världsbild, normer och en självbild som säger att den som är oförskämd ska sättas på plats med kraft, då kommer du att göra det.”

– SÄG ATT MAN ÄR en person som jobbar natt. Kanske har tagit ett extrapass. Sovit lite för dåligt och fått för lite återhämtning. Då är grundstressen förhöjd. I ett sådant läge går man i gång snabbare, eftersom det redan finns mer stresshormoner i kroppen.

I dagens politiska debatt pratas det ofta om att väktare och ordningsvakter ska lösa olika samhällsproblem – och det beskrivs samtidigt som ganska okomplicerade arbetsuppgifter. Som att det bara är att bemanna upp i en handvändning. Att jobba inom bevakning är allt annat än ett enkelt jobb, anser Alexander Tilly.

– I själva verket är det många helt livsavgörande beslut som ska fattas av unga människor under tidspress. Du får en hotbild slängd i ansiktet i publika miljöer. I det läget ska du kunna lagstiftningen in i benmärgen.

– Parallellt som du ska försöka föra en dialog och jobba med en hel massa variabler i arbetsminnet. Hela tiden med en risk för att du ska hetsa upp dig och få ett tunnelseende. För det behövs erfarenhet och att grundstressen är på låg nivå. Det vill säga att man är utvilad. Då är man på bättre humör och tål mer påfrestningar.

VAD ÄR DET som gör att vi ibland använder våld? Enligt Alexander Tilly finns en hel rad faktorer som kan trappa upp våldet. Det kan vara allt från stress till stort ego och dålig impulskontroll. Då kan utlösande faktorer vara provokationer, eller att egot skadas. Som om någon knuffar omkull mig och jag vill hämnas. Människor med uppblåst ego. Som sedan hotas, eller tappar ansiktet. Det kan vara en utlösande faktor.

– Om du som ordningsvakt har en världsbild, normer och en självbild som säger att den som är oförskämd ska sättas på plats med kraft, då kommer du att göra det. Samma sak om du jobbar på en arbetsplats med destruktiva normer, där man kanske anser att du inte bara ska gripa utan också straffa vissa personer. Kanske tycker du att rättssystemet är ruttet. Buset får inga straff.

– Då kanske du tycker dig ha rätt att ge tjuvnyp. Tyvärr kan vi se historiskt att människor i alla yrkesroller med makt kan bli sugna på att använda den. Det gäller också förövare. De med stort ego anser att regler inte gäller för dem. Det är en av de allra största riskfaktorerna vi möter.

Varför har vissa människor svårare att kontrollera sin ilska än andra?

– Vi människor har oerhört varierande egenskaper. Vi har olika temperament, impulskontroll och intelligens. Låg intelligens är en riskfaktor för våld. Då har man svårare att hantera flera saker samtidigt. Och det blir också svårare att sätta sig in i motpartens perspektiv. Den viktigaste faktorn är vilka normer och värderingar vi har.

– Men det finns också nedtrappande faktorer. Om du är en person som tror att dialog är en bättre lösning, och du vet vilka strider som är värda att ta. Har en lugn kollega. Om det finns vittnen på plats kan du också avstå från att ta i för mycket.

Går det att träna på att klara av stressade situationer bättre och minska risken för att hamna i våldsamma situationer?

– Ja. Så klart att det gör.



Influencern Therése Lindgren intervjuar statsministern i ett avsnitt av ”We are the future” på Youtube.



FOTO: LILLY HALLBERG

Fackliga influencers? Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson i Transports Ordning och redaprojekt.



FOTO: MAGNUS RAGNVID / DPLAY OCH KANAL 5

Pernilla Wahlgren och dottern Bianca Ingrosso figurerar flitigt på tv och i olika sociala medier.

Influerad av en influencer?

De nya inflytesrika. De som sägs styra världen genom sociala medier, som älskas och följs av miljoner. Och drar in miljoner. Influencers. Vår tids opinionsbildare? I alla fall allt mer utnyttjade av traditionella makthavare för att sprida politiska budskap och information.

Text **LILLY HALLBERG**

NÄR STATSMINISTER Stefan Löfven (S) snabbt ville nå ut med information om pandemin dök han upp hos Therése Lindgren. Hon har Sveriges största svenskspråkiga kanal på Youtube – och en miljon följare på Instagram. Therése Lindgren har hög trovärdighet bland följarna. Men många känner nog inte ens till hennes namn.

– Influencers har både en enorm räckvidd och en stor följarskara som litar på deras rekommendationer. En mycket speciell relation, säger Jonas Colliander, biträdande professor vid Handelshögskolan i Stockholm.

– Råd från influencers ses som råd från en vän.

JONAS COLLIANDER forskar i marknadsföring och sociala medier. Han ser i hög grad en professionalisering bland influencers, med egna agenturer och en branschorganisation.

– Förut handlade det mer om ett antal begåvade människors vardag.

Och följarna har blivit allt mer källkritiska.

– Folk är i dag mer benägna att se kritiskt på poster, och anta att det finns finansiella intressen bakom. För några år sedan var det mer att man trodde på och gillade allt, säger Jonas Colliander.

Vad är egentligen definitionen av en influencer?

– Hmm, ja det skulle jag kunna tala om i tio år … Enkelt, en person som genom sociala medier arbetat upp en stor följarskara som känner tillit, säger Jonas Colliander.

Men så enkelt som kategorin ”kända personer med stor följarskara” är det inte, enligt honom. Det blir inte helt korrekt att, som tidningen Café, tala om att Zlatan drar in mer deg på sin influencerkarriär än på fotboll. (Se ovan)

– Inläggen kan ha element med samma effekt som hos influencers, men Zlatan är ju så mycket mer, säger Jonas Colliander.

SAMMA SLAGS EFFEKT går det också att tala om när politiker – eller fackliga företrädare – är aktiva på sociala medier. De har hög trovärdighet i sin krets, och ”vet vad de talar om”. Ett exempel är Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson i Transports verksamhet Ordning och reda i åkeribranschen. Inläggen får snabbt likes i sociala medier.

Hur göra för att få bra genomslag?

– Jag har ju ingen magisk kula, men det handlar om att lyckas knyta an till publiken. Det kan göras på många olika sätt. Gemensamt är förmågan att skapa tillit, säger Jonas Colliander.

Och tillit skapas inte av perfekt producerat material. Snarare tvärtom. Icke-perfekta bilder kan framstå som mer autentiska.

– Effekten av mobilbilder kan påminna om talspråk, kännas mer naturliga. Man är mer beredd att lita på det än bilder med perfekt ljussättning, tagna med kran, säger Jonas Colliander.

Själv följer han inte någon influencer privat.

– Jag kanske är skadad av jobbet, haha.

HOS MEDELÅLDERS och äldre kommer kunskap om influencers, om det finns någon, ofta via ”gammelmedia”. Inte minst kvällstidningarna följer noga de stora kontona. Rapporter om affärer i mångmiljonklassen, husköp och bolagstransaktioner når ut via kändisarnas kanaler.

Den här sortens ekonomi framstår lätt som mystisk. Som en cirkulation utanför den vanliga världen. För mig, till exempel. Så jag frågade mina nästan vuxna söner om hur en skulle närma sig ämnet.

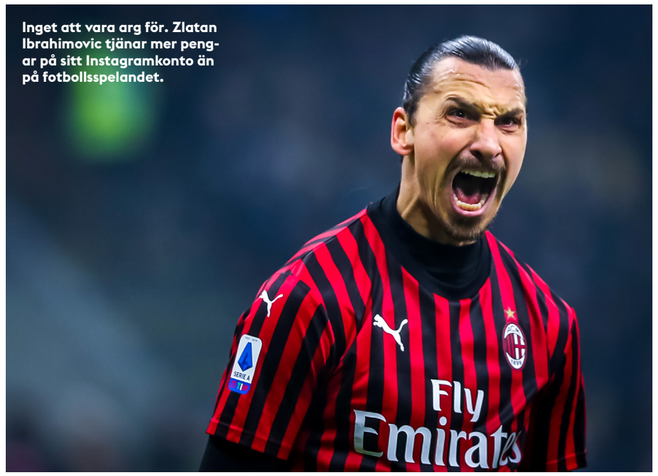
Svaret var att det borde man inte. Det finns nämligen inget så patetiskt som när gamla försöker hänga med och skriva om saken i sina papperstidningar. Det här är ändå ett försök. Och jag har tagit med mig rådet att inte kokettera med okunskapen, ett vanligt problem i hela västvärlden enligt de unga.

LÖNSAMMA INSTAKONTON

Här är idrottsstjärnorna som tjänar mest på Instagram:

1. Christiano Ronaldo: 457,2 miljoner kronor.
2. Lionel Messi: 223,3 miljoner kronor.
3. David Beckham: 102,5 miljoner kronor.
4. Neymar jr: 69,1 miljoner kronor.
5. Zlatan Ibrahimovic: 38,3 miljoner kronor.

Källa: Tidningen Café, december



Inget att vara arg för. Zlatan Ibrahimovic tjänar mer pengar på sitt Instagramkonto än på fotbollsspelandet.



FOTO: JULIANA WIKLUND

Jonas Colliander.

Stora svenskar på sociala medier

Anna Nyström: Skriver på engelska om hälsa, livsstil och träning.
→ Följare på Instagram: 8,4 miljoner.
→ Kommentarer i snitt: 1700.

Linn Löwes: Överlevde cancer och visar nu på bild hur hon själv tränar, med tips.
→ Följare på Instagram: 2,5 miljoner.
→ Kommentarer i snitt: 775.

Christoffer Collin, "Wisslaren": Kyrkogårdsvaktmästare som blev författare och som främst lägger upp naturbilder från resor.
→ Följare på Instagram: 1,1 miljoner.
→ Kommentarer i snitt: 775.

Bianca Ingrosso: Bilder från ett liv som entreprenör, tv-personlighet, grundare av sminkmärke och modeprofil.
→ Antal följare på Instagram: 1,2 miljoner.
→ Kommentarer i snitt: 316.

Kenza Zoutien: Bloggat om mode sedan 2006, skriver i dag även om livet som nybliven mamma.
→ Antal följare på Instagram: 1,8 miljoner.
→ Kommentarer i snitt: 185.

Margaux Dietz: Bloggare och Youtube-profil som lyfter fram egna sonen, intervjuar partiledare och visar bilder från träning och fester, samt marknadsför eget klädmärke.
→ Antal följare på Instagram: 402 000.
→ Kommentarer i snitt: Okänt.

Om stora fordon för de minsta



Fordon fascinerar. Johan Anderblad kommer nu med sjunde boken om pojken Bojan och hans kontakt med olika slags fordon och yrken. Den här gången handlar det om grävskopor, något som mamma Bibbi kan berätta det mesta om.

Dikt och fakta blandas. Grunden är författarens genuina intresse för det han skriver om. Johan Anderblad är kanske mest känd som en av programledarna för *Bolibompa*, men har även lett *Johans fordon* på SVT.

Liksom tidigare har Filippa Widlund illustrerat, och hennes bilder bidrar starkt till ökad förståelse för hur det funkar. Säkert också för många av föräldrarna som läser.

***Bojan och grävmaskinen* ges ut av Bonnier Carlsen, och släpps den 12 januari.** *LH*

Jobb och liv – en bok om arbetets mening



I nyutkomna boken *Arbetets mening* (Premiss förlag) möter vi människor som berättar om hur de har det på jobbet. Både arbetare och tjänstemän, män och kvinnor, anställda inom såväl det privata näringslivet som den offentliga sektorn.

Hur våra liv ser ut avgörs till stor del av jobbet. Men mer än en tredjedel av dem som yrkesarbetar i Sverige tycker inte att det bidrar till ett bättre liv, bortsett från lönen. David Eklind Kloos bok bär den talande undertiteln *Vad vi gör på jobbet och vad jobbet gör med oss*.

En vanlig föreställning är nog att det är de ”där uppe”, de privilegierade, som närmast kräver att arbetet ska vara meningsfullt och utvecklande. För andra är det lika självklart bara något nödvändigt. Mening och tillfredsställelse i livet får man hitta utanför jobbet, på fritiden och semestern. Just därför är det befriande att läsa författarens analys, med argument för ett mer demokratiskt arbetsliv.

David Eklind Kloo är samhällspolitisk samordnare på fackförbundet Handels, men för närvarande tjänstledig för att leda ett projekt på tankesmedjan Arena Idé. *LH*



FÅR EJ VINGE VARA	SES I KÖKEN	BRU-KAR MAN VÄN	ÄNDE FÖR RIKTNING	HÖG-TIDLIG	INTER-JEKTION													
							MÄTT-FULLA											
PAVIL-JONG																		
NORR-MAN					VISTAS / RÅKEN													
DIREKT-SÄNT		KAN SÅR BLI	TYP AV LYRA / FÅTÖLJ															
				ÖSER DET / PRÖVAS														
BYTA ORD																		
DEN KOMMER EFTER HAND							KAN SLÅ GÅENDE	BRUK-BAR LOTT	AVSAK-NAD AV STIMULI	GÖRS DET SLAR-VIGA		DEN KAN SITTA I MITTEN	LED-SAGARE		ÖVER-KROCKEN	ÖKEN-TORR	HAR SVT FLERA
TORK-HUSET					GRYMTAT / KAN MAN FARA								DET BLÖTA					
ÄR STOR TILL LITEN	ÄR NYA SEDLAR		FURSTAR / KLANG-FULLA							KAN MAN JOBBA SOM / SERIE								
							DRA TILL MED / BOXVIKT						I BOND-DRINK					
KNÄA UNDER BÖRDAN		STAD I NL		FARSDEL / ADAM HOS OSS				BETER SIG GRISEN SOM ETT					BO / DEN FAR SOM EN TÄTTING					
					ABRUPT / VINNER ÖVER							FINA LED / SUDDIGA				ÄR SNÄLL FÖR MAGEN		
KONTU-SION								MINDRE LYOR / ÄNDA						BE-TRAKTA / ÅDER				
KAN LINA VARA										DUMT ATT HANDLA I	FINLEM-MADE / INRE ORGAN							
FÖR-NIMMA LÄTT				OFTA PÅ FAT / ENA			FÖROR-SAKAR / VÄVS								GÅR REPRIS / KORTET			
KINE-SISKA	ALP-FLÖDE		ÄR DET I KÄRR / OFTA MED DITT						TÖNTEN / SEGEL-LINA									PONERA
								HELT RUNT FÖREMÅL					BEGÄRA / I LINJE MED					
FÄRGRIK ÖDLA					VIKTIG FIGUR / I BYN?													
ÄR DET MED EN MALÖR								TAPP-VAL						ÖST-NABO				
ÄR MUS MEN INTE RÅTTOR						GRÄVDE NED						BLEV TYP-ERNA?						©Pulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 12 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.

Sjuk anhörig – får jag ersättning?

En anhörig i vårt hushåll är hemma med bekräftad covid-19. Chefen på macken säger att jag inte får komma till jobbet, trots att jag är helt utan symptom själv. Hur blir det med lönen när jag nu tvingas vara hemma? Får jag någon annan ersättning, om jag inte har rätt till lön?

Mackanställd

Svar: Har din anhöriga bekräftad corona kommer alla i hushållet att kontaktas av vården med förhållningsregler, för att inte sprida smittan vidare. Iaktta samma regler som om du själv vore smittad.

Grunden är att arbetsgivaren betalar lön om han eller hon skickar hem dig. Du ska stå till arbetsgivarens förfogande och om möjligt, arbeta hemma.

Hos Försäkringskassan kan du ansöka om ***smittbärarpenning*** under frånvaron. Då krävs läkarintyg från dag ett, som visar att du inte får gå till jobbet på grund av risken att smitta andra. Kontakta gärna din lokalavdelning!

Läs mer på forsakringskassan.se och folkhalsomyndigheten.se.

Magnus Larsson, central ombudsman Transport

Måste jag skaffa förstadagsintyg?

Min åkare (jag är lastbilschaufför) kräver förstadagsintyg efter att jag tvingats sjukskriva mig några gånger de senaste månaderna. Det finns inget kollektivavtal på företaget. Måste jag fixa fram intyget? Vem betalar för läkarbesöket?

Lars H

Svar: En arbetsgivare får kräva ett så kallat förstadagsintyg under särskilda omständigheter. Det ska styrka din frånvaro under nästkommande dag och vara ett led i din rehabilitering, i rehabiliteringsstrategin. Vi brukar motsätta oss intyg som begärs in för att straffa en anställd eller om uppenbara skäl saknas.

Arbetsgivaren får (enligt kollektivavtalen) tala om vilken läkare du ska gå till, och betalar själva intyget. Saknas kollektivavtal? Kontakta din lokalavdelning för hjälp och stöd. Kontaktuppgifter finns på transport.se. Gå till "Avdelningar".

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare Transport

Vad händer om jag stoppas med överlast?

Jag är anställd chaufför med B-körkort och kör lätt lastbil (3,5 ton). Den får lasta högst 800 kilo. Men jag har ofta mer gods. Minst 800–1 000 kilo överlast är vanligt. Jag har försökt ta upp det med chefen, men han säger bara att bilen klarar extravikten utan problem.

Vad riskerar jag som chaufför om polisen stoppar mig med 1 000 kilo för mycket? Får åkaren något straff? Vad kan jag göra?

Undrande

Svar 1: Det är alltid är du som chaufför som ansvarar för lasten. Så du gör rätt som ifrågasätter din chef. Fram till årsskiftet gäller den tekniska data som anges i registreringsbeviset. Står det att du får lasta max 800 kilo, så får du aldrig någonsin lasta mer.

Den 1 januari 2021 införs ny lagstiftning, som innebär att man räknar in ***hela*** vikten. Anges maxvikten 3,5 ton så får fordonet inte väga mer, inklusive last. Samma sak gäller för husvagnar. Står det 1 800 kilo så får den totala vikten aldrig överstiga 1 800.

Hans Cassepierre, utredare Transportstyrelsen

Svar 2: Fordonsägaren (åkaren) har också straffrättsligt ansvar. Juridiskt gäller det att bevisa att ägaren varit oaktsam och beordrat dig att köra med övervikt. Vid fler förseelser riskerar ägaren att bli av med trafiktillståndet, men det är ovanligt.

Som förare riskerar du böter, i det här fallet maxbeloppet 4 000 kronor, fram till årsskiftet. Med de nya reglerna blir bötesbeloppet något lägre, men du riskerar hela tiden att få körkortet indraget i några månader.

Bilinspektör Mats Larsson, Halland

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:
Luca Sani, Trelleborg
Mats Eriksson, Örsundsbro
Marie Ekeberg, Skebobruk.

Vinnarna av en trisslott:
Sture Nyström, Umeå
Peter Gustavsson, Östersund
Ann-Charlotte Olsson, Piteå.

Nattens hjältar

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



Ett stort svek mot svenska arbetstagare

Vi närmar oss slutet av detta minst sagt annorlunda, och ur många olika aspekter tuffa, år. Vi har tvingats hantera en pandemi som påverkat oss alla personligen. Och den har också påverkat förbundets verksamhet på flera områden. Bland annat fick vi skjuta fram avtalsrörelsen, en åtgärd som inneburit ett väldigt komprimerat arbete i slutet av året.

> ”LO:s relativt nyvalda ledning, och vi som ingår i LO:s styrelse, måste markera att IF Metalls och Kommunals agerande inte är acceptabelt. Det måste få konsekvenser.

TROTS DETTA HAR vi lyckats förhandla fram acceptabla uppgörelser för våra medlemsgrupper. Ett arbete som pågår för fullt i skrivande stund. Vi har också tvingats anpassa möten, utbildningar och uppsökande verksamhet utifrån gällande regler och rekommendationer.

Här vill jag ge en stor eloge till alla inblandade, som verkligen gjort allt för att lösa problemen som uppstått. Förbundets personal och alla förtroendevalda har arbetat med medlemmarnas bästa i fokus. Jag är stolt över det jag sett och ser.

NÅGOT JAG DÄREMOT är väldigt långt ifrån stolt över är hur delar av LO-kollektivet hanterat las-frågan. Och då framför allt hur IF Metall och Kommunal agerat och agerar gentemot de andra LO-förbunden. Det man gjorde är ett stort svek mot svenska arbetstagare och mot medlemmarna i övriga LO.

Man nonchalerar totalt enhälligt demokratiskt fattade beslut, som förankrats i samtliga beslutsinstanser inom LO. Det man har gjort skadar allvarligt LO:s framtida roll och betydelse. Varför ska någon bry sig om vad LO säger eller tycker i framtiden?

HÄR STÅR VI inför några mycket avgörande beslut och vägval för framtiden inom vår federation. LO:s relativt nyvalda ledning, och vi som ingår i LO:s styrelse, måste markera att IF Metalls och Kommunals agerande inte är acceptabelt. Det måste få konsekvenser.

För övrigt borde de här två förbundens ledare ta sig en allvarlig funderare på om de agerat i linje med vad deras medlemmar vill och behöver. Eller om man bara springer politikernas ärenden.

SAMMA PERSONER BORDE också reflektera över det faktum att man som facklig ledare får beröm av Annie Lööf. Ett beröm som går ut på att man tagit ansvar och gett Sveriges arbetstagare en modern och flexibel arbetsrätt.

Detta beröm skulle personligen få mig att må illa och på allvar fundera över vad jag ställt till med för elände.

AVSLUTNINGSVIS VILL JAG önska er alla en riktigt god jul och ett gott nytt år – trots dessa tuffa och prövande tider. Var rädda om er och ta hand om era nära och kära.

Lyssna på myndigheternas rekommendationer och var försiktiga!



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 12 januari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Årsmöten och nomineringsmöten i sektionerna
Tre sektionsmöten kommer att genomföras vid samma tillfälle. Första mötet är ett vanligt medlemsmöte, det andra är nomineringsmöte med omedelbar justering av protokollet och det tredje är årsmötet.

Observera: Åkerisektionen har sitt möte på Hotell Kusten på Kustgatan 10. Alla andra sektionsmöten kommer att hållas på avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48, våning 8.

På dagordningen till nomineringsmöten: Nominering till föreningar och företag, fyllnadsnominering till ordinarie och ersättare i avdelningsstyrelsen, nomineringar till sektionernas representantskap, sektionsstyrelsen samt (i de fall ordförandes mandat går ut) nominering till sektionsordförande.

På dagordningen till årsmötet: Val av representantskapsledamöter, sektionsstyrelsen samt (i de fall ordförandes mandat går ut) val av sektionsordförande. Nomineringar till avdelningsuppdrag.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 15 februari kl 18.30.

➤ Petroleumsektionen: Tisdagen den 16 februari kl 18.00.

➤ Terminal- och Bemanningssektionen: Tisdagen den 16 februari kl 18.00.

➤ Bevakningssektionen: Onsdagen den 17 februari kl 18.00, med fika 17.30.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 18 februari kl 17.30, med fika från 17.00.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 19 februari kl 17.30, med fika från 17.00.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 20 februari kl 11.00, med fika från 10.30. Observera att mötet hålls på Hotell kusten, på Kustgatan 10.

Repskapets årsmöte
Representantskapet har sitt årsmöte lördagen den 27 mars kl 9.30, med fika från 9.00.

Vi kommer att vara på Quality Hotell 11, Maskingatan 11 i Göteborg, och genomföra tre möten vid samma tillfälle. Varav det sista är årsmötet.

På dagordningen till de första mötena: Ekonomisk rapport, beslut om avgiftshöjning, val till föreningar och företag.

På dagordningen till årsmötet: Revisionsberättelse, årsbokslut, ansvarsfrihet för styrelsen, val till avdelningsuppdrag.

Endast ordinarie och ersättare är kallade till mötet. På grund av corona kommer det inte att finnas plats för övriga medlemmar att besöka sammanträdet.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Nomineringsmöten i sektionerna kommer att hållas digitalt på Microsoft Teams. Anmälan görs till joakim.carlsson@transport.se. Skriv namn och den mejladress som vi ska skicka dagordning och möteslänk till.

Du kan delta via telefon, dator och genom att ringa in till mötet. Är du osäker på hur det fungerar? Ring avdelningen på 010-480 30 04 så förklarar vi.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 19 januari kl 18.00.

➤ Sektion 3: Måndagen den 11 januari kl 18.00.

➤ Sektion 5: Tisdagen den 12 januari kl 18.00.

➤ Sektion 6: Torsdagen den 14 januari kl 18.00.

➤ Sektion 7: Söndagen den 17 januari kl 17.00.

Nyårshälsning Avdelningen önskar gott nytt år!

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Nytt år Så har vi alltså äntligen skrivit 2021! Avdelningen ser verkligen fram emot att ta sig an året tillsammans, digitalt men även förhoppningsvis fysiskt.

Studier kommer inledningsvis att ske digitalt, och förhoppningsvis kunna övergå till fysiska träffar så fort det är säkert nog för samtliga.

Du har under hösten hört om den digitala Startpunkten. Har du inte gått Startpunkten ännu så hör av dig till studier.5@transport.se för att anmäla dig! (Kanske har du även en kamrat som vill gå?)

På gång Det finns många fina verksamheter planerade i avdelningen, så hör av dig till din sektion för att få veta mer!

Vad som ligger närmast i tiden är en digital paneldiskussion som taxi/buss-sektionen anordnar i slutet av januari. Håll utkik efter mer info om den i avdelningens övriga kanaler!

”Kamrater tillsammans!”

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Avtalskurser Nu börjar våra kollektivavtal bli klara och vi kommer att ha kurs i alla avtal. Vi kör utbildning när vi har fått ihop några som vill gå, så anmäl ditt intresse till transport.6@transport.se alt. 010-480 30 06.

Ska vi hälsa på? Om du vill ha fackligt besök på din arbetsplats, eller personalmöten informera oss på avdelningen. Så vi kan planera med arbetsgivare med mera.

Nyårshälsning Personalen på avdelning 6 önskar alla medlemmar ett gott nytt år!


Sälen.


Branäs.

HYR VÅRA STUGOR I SÄLEN OCH BRANÄS

Det finns fortfarande några obokade tider kvar. Se hemsidan för en trevlig upplevelse i naturen.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Avdelningskontoret är fortsatt stängt för spontana besök. Ni når oss på 010-480 30 07 eller transport.7@transport.se.

Gott nytt år och var rädda om er där ute. Glöm inte att använda reflex och cykellyse.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Besök på avdelningen
Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för obokade besök då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Därför hänvisas du till att boka en tid via tel 010-480 30 09, eller mejla transport.9@transport.se, om du har ett ärende.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning och skydda de anställda som kan tillhöra riskgrupperna och bli allvarligt sjuka av covid-19

VAR MED I VÅR TÄVLING

Vi på avdelning 9 vill uppmuntra er som är medlemmar och förtroendevalda med en medlemsvärvartävling.

Den som får ihop flest medlemmar till den 28 februari vinner ett riktigt bra pris!

➤ 1:a pris: Måltidsupplevelse på restaurang i Örebro, samt två biobiljetter.

➤ 2:a pris: Två biobiljetter och en uppsättning transportprylar.

➤ 3:e pris: En uppsättning transportprylar.

Det är enkelt att registrera nya medlemmar på www.transport.se/blimedlem/. Glöm inte att fylla i vem det är som värvar medlemmen.

Du som är medlem får även ett superpresentkort som har ett värde på 200 kr. Med vänlig hälsning och lycka till!

Studier Vi kommer att försöka genomföra en del studier digitalt. Så finns det intresse kan ni bara höra av er!

Sammanträdesdagar
➤ Nästa avdelningsmöte är den 11 januari. Eventuellt digitalt.

➤ Nästa representantskapsmöte är den 20 mars. Eventuellt digitalt.

➤ Storsektionsmötet är lördagen den 20 februari. Eventuellt digitalt.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten
➤ Måndagen den 11 januari kl 17.30 kallar sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till medlems-/nomineringsmöte i Transports lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö Central). Styrelsen träffas kl 17.00.

Mötet är coronaanpassat, men det finns möjlighet att delta via Teams. Kontakta avdelningens sekreterare Patrik Persson, patrik.persson@transport.se, för att få en länk till mötet.

På dagordningen bland annat nomineringar till uppdrag



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.



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på Mina sidor på transport.se. Du kan även ringa Transport på 0IO-480 30 00, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken Avdelningar).

(exempelvis ordförande) i sektionen. Fika serveras, hälsar ordförande Maths Nilsson, 0704-80 894074. Välkomna!

➤ Tisdagen den 19 januari kl 19.00 kallar sektion 55 (buss/taxi) till nominerings och årsmöte hos Transport avd. 12 på Kosterögatan 5 i Malmö.

Mötet sker fysiskt, men det finns möjlighet att delta via Teams. Kontakta ordförande Mats Öhman för att få en länk till mötet. Vi bjuder på lättare förtäring. Anmälan till Mats Öhman på 0761-89 27 90 eller sektion55@hotmail.com. Varmt välkomna!

➤ Torsdagen den 21 januari kl 18.00 kallar Transports S-förening (Transportsossen) till medlems- och nomineringsmöte hos Transport avdelning 12 på Kosterögatan 5 i Malmö.

Mötet sker fysiskt, men det finns möjlighet att delta via Teams. Kontakta ordförande Mats Öhman, för att anmäla dig och få en länk till mötet, på 0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com. Varmt välkomna!

Håll koll på vår hemsida respektive Facebooksida, för eventuella ändringar av datum, beroende på vad Folkhälsomyndigheten rekommenderar.

Startpunkten Om du inte tidigare gått vår introduktionsutbildning, Startpunkten, så kan du göra det digitalt nu, och få en termosmugg. Kontakta studieorganisatör Patrik på patrik.persson@transport.se om du är intresserad.

Nyårshälsning Vi önskar alla medlemmar ett gott nytt år, och hoppas att 2021 blir ett år då vi kan träffas fysiskt igen.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna om...

➤ Nomineringsmöte i sektion 1 lördagen den 9 januari kl 10.00 som kommer att hållas digitalt via Teams.

➤ Årsmöte i sektion 3, lördagen den 13 februari kl 10.00 i Folkets Hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

➤ Årsmöte i sektion 4, lördagen den 20 februari kl 10.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Årsmöte i sektion 5, lördagen den 13 februari kl 10.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Årsmöte i sektion 7, lördagen den 16 januari kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

På grund av rådande situation med covid-19 kan mötena äga rum digitalt. Tänk därför på att meddela oss din e-postadress så att vi kan skicka ut inbjudan till digitalt möte!

AVDELNING 16 GOTLAND

Utbildningar 2021 digitalt tvärfackligt

➤ Digital Medlem i facket, 23–25 februari 2021. Målgrupp: Medlem i något av LO:s fackförbund, inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen och skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

➤ Digital Startpunkt 2021. Målgrupp: För dig som nyligen har blivit medlem. Skicka ett mejl till avdelningen så anmäler vi. Länk till kurse, skickas sedan ut via mejl från studieenheten.

Årsmöte – digitalt eller fysiskt är preliminärt bestämt till onsdagen den 17 mars kl 18. Om det blir digitalt, fysiskt eller framflyttat/prolongerat får tiden och vaccineringen utvisa.

Nomineringar till årsmötet 2021 Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar som är intresserade att delta i styrelsearbetet på avdelningen. Tänk på att personen måste vara tillfrågad.

Gott nytt år, önskar vi alla våra medlemmar på Gotland!

Kontakt med avdelningen Ring 0IO-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Tack! Avdelning 17 tackar för ett gott samarbete med medlemmar, förtroendevalda och personal under året – och önskar alla en god fortsättning och ett gott nytt år!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök.

Har du för avsikt att komma hit? Hör av dig, så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett besök.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:

➤ Hemsidan: https://www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: https://www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: https://app.transport.se/blimedlem

Vi uppmanar alla att vara försiktiga och visa hänsyn till varandra och passar på att önska er ett gott nytt år!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Gott nytt år, kamrater! Hoppas du har haft en riktigt god jul och att du har fått träffa några av dina käraste i dessa tider av restriktioner. Det här året är snart slut och ett nytt står för dörren.

Det har varit ett annorlunda år fullt av stora som små utmaningar, vilket även har skapat utrymme för både eftertanke och förnyelse. Vi har lärt oss använda det digitala rummet, för både möten och utbildning. Men jag hoppas innerligt att vi ses där ute i verkligheten nästa år. För inget slår det fysiska mötet.

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är har vi digital Startpunkt (facklig introduktionsutbildning). Ett enkelt sätt att lära sig om hur facket fungerar. Så om du är intresserad, hör av dig till Andreas. Kedborn@transport.se för mer information.

Vi tar bara emot bokade besök på avdelningen. Kontakt sker via mejl eller telefon.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Vi tackar alla våra medlemmar för det något annorlunda året som varit och tillönskar er alla ett riktigt gott nytt år.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Gott nytt år! Det nya kan inte bli sämre än det gamla. Att se tillbaka på 2020 är ungefär lika kul som att försöka äta sig mätt på vatten. Inställda utbildningar, digitala möten och avstånd – helst stora avstånd.

2020 blev året som visade oss alla hur känsligt vårt världssystem är. Året som inte tog någon hänsyn. När detta skrivs så vet vi inte hur länge vi får fortsätta att leva på det vis vi gör, men det känns som om det blir en rejäl stund till.

Men, med hopp om att allt blir till det bättre vill vi önska alla våra medlemmar ett gott nytt år och låt 2021 bli ett friskt år – ett bra år.

Avdelningsstyrelsemöte

➤ Plats: Meddelas i kallelsen.

➤ Datum: fredagen den 22 januari.

➤ Tid: kl 9.00.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Arbetsmiljö Om din arbetsgivare inte tar sitt ansvar för arbetsmiljön i allmänhet, eller nu under coronapandemin i synnerhet: Kontakta ditt regionala skyddsombud, om inget lokalt finns på arbetsplatsen.

➤ Robert Savela: 0IO-480 34 21 eller robert.savela@transport.se.

➤ Urban Vikström: 0IO-480 34 13 eller urban.vikstrom@transport.se.

Nyårshälsning Vi på avdelningen vill även önska våra medlemmar ett riktigt gott nytt år.

AVDELNING 28 I NORR

Hälsning Året närmar sig sitt slut och vi på avdelning 28 vill passa på att önska er alla ett riktigt gott nytt år!



HYR VÅR FJÄLLÄGENHET

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning i vår lägenhet i Hemavan.

Fram till den 31 december har du möjlighet att skicka in en intresseansökan för veckorna 19 till 32, 2021. Efter bryt-datumet företar vi lottning, om det finns flera intressenter för samma vecka.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan, www.transport.se, avdelning 28.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Kom ihåg att kolla in vår Youtubekanal Transportarbetareförbundet avdelning 32. Det har kommit ut ett par nya filmer nu under december.

Studier Vi har kört i gång med vår nya utbildning "Digitala Startpunkten". Anmäl dig till vår ordförande Johan via mejl johan.molin@transport.se eller ring 0IO-480 34 69 om du vill gå kursen.

Kontaktuppgifter Ring 0IO-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.



NYÅRSHÄLSNING

Vi vill passa på att önska alla våra medlemmar ett gott nytt år och god fortsättning.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Det nya året närmar sig och vi kan se tillbaka på ett oerhört prövande år för oss flygarbetare. Branschen är sig inte lik, vilket är en underdrift, och prognoserna för vinter och vår ser fortsatt svåra ut. Däremot hoppas vi på att vaccin och efterföljande minskning av smittspridningen ska leda till att vi får en bättre senvår och sommar där människor vill resa.

Vi vill rikta ett stort tack till er medlemmar för era insatser under året. Trots permitteringar, stora varsel och en osäker tillvaro har ni hållit ihop och hjälpt varandra på arbetsplatserna. Det ger hopp om framtiden och det gör att vi vågar blicka framåt med tillförsikt.

Hoppas ni alla har haft en fin jul och vi vill önska er ett riktigt gott nytt år!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Samtliga sektioner i avdelning 51 kommer att hålla sina årsmöten i början av februari 2021.

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne har årsmöte den 11 februari.

➤ Sektion 2 Blekinge har årsmöte den 10 februari.

➤ Sektion 3 Kronoberg har årsmöte den 6 februari.

➤ Sektion 4 Kalmar har årsmöte den 7 februari.

Med tanke på covid-19 så kommer information om hur årsmötena genomförs att komma i god tid på vår hemsida, Facebooksida och via sms till medlemmarna.

År 2020 är ett år som alla kommer att minnas. Vi på avdelning 51 har också fått en uppfattning om hur samhället påverkas under en sådan här pandemi. Några har drabbats av personliga tragedier, vilket vi ytterst beklagar – vi känner med deras familjer. Många har upplevt förändringar både privat och på arbetsplatsen. En del har förlorat sitt jobb. Vi ser även hur människor bemöter varandra ute på arbetsplatser och i samhället. Många visar att man bryr sig om andra, men tyvärr inte alla.

Vi på avdelningen vill uppmana er alla att ta kontakt med oss direkt, om ni drabbas av åtgärder rörande anställningen eller blir sjuka. För er egen skull. Vänta inte, för då minskar vår möjlighet att hjälpa er.

På ett av våra medlemsmöten fick vi frågan: ***Vart tog god jul-hälsningen vägen i tidningen som kom i november?*** Jag fick fundera en stund. Men i min värld så kändes julen så avlägsen att de tankarna hade jag inte med mig när texten skrevs. Det visar hur jag som avdelningsordförande uppfattat året 2020.

Nyårshälsning Med detta så vill vi på avdelning 51 önska er alla en riktigt god fortsättning och ett gott nytt år! Ta hand om er och era familjer, tillsammans så är vi starka.

Ordförande Tommy Sahlberg

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängd för besök tills vidare. Men vi finns tillgängliga under vardagar kl 08.00–16.40 (lunchstängt kl 11.30–12.30).

Ring 0IO-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se.

Årsmöten i sektionerna

➤ Tidningsbudssektionen har årsmöte tisdagen 26 januari kl 17.00–19.00.

➤ Bevakningssektionens årsmöte är onsdagen 27 januari kl 18.00–20.00.

➤ Transport-, miljö-, depå-, bensin-, gummi- och buss/taxisektionerna har årsmöte lördagen 6 februari kl 10.00–12.00.

Samtliga sammanträden hålls via länk. Välkomna!

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter. Han nås på 0IO-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar: Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Engagerade. Nermin Pudic i Transporttältet under ett uppsökeri som taxisektionerna i avdelning 9 Örebro och 6 Värmland hade förra hösten. I år är det fokus på digitalt samarbete – över avdelningsgränserna.

Månadens samarbete

Avdelningar väver nätverk

Ordning och reda inom taxi och färdtjänst. Det är målet och namnet för nätverket som knyts runt om i landet. Behoven är stora – och väldigt olika.

Text och foto **Lilly Hallberg**

När pandemin slog mot taxinäringen som värst i våras föddes idén om ett fackligt samarbete för taxi och färdtjänst. Över klubb-, avdelnings- och sektionsgränser och på olika nivå. ”Alla som är engagerade i våra frågor och vill dela erfarenheter”, för att använda Nermin Pudics ord. Han arbetar som färdtjänstchaufför och sitter också i Örebroavdelningens styrelse. Och han förutsåg att coronapandemin under lång tid skulle påverka branschen i hela landet.

– Tillsammans är vi starka, det är ju vår slogan. Men vi är så olika.

UNDER ÅRET HAR mycket hänt. Fokus i gruppen har allt mer kommit att ligga på samhällstrafik.

Vid ett digitalt möte redan i slutet av september märktes tydligt hur stort behovet är att diskutera branschspecifika frågor i pandemins tid:

➔ Hur många får åka i bilarna, och vad gäller för skolskjutsar?

➔ Vad för skydd har chaufförer?

➔ Möjlighet att anordna uppsökeri, speciellt för taxi och färdtjänst?

➔ Vad räknas som arbetsskada, att bli smittad av förkyld kund?

➔ Kan en medlem få hjälp av facket om åkeriet saknar kollektivavtal?

Det framgick tydligt hur varierande villkoren är för dem som kör.

NERMIN PUDIC HAR ringt upp flera avdelningar. För många i branschen är arbetslivet i längden ohållbart, enligt honom.

– En del jobbar upp mot 300 timmar per månad. Först kör de färdtjänst och sedan privat, säger Nermin.

Han talar också om ”Örebromodellen”. Inom avdelning 6 har man lyckats organisera och ställa krav.

På Teamsmötet i höstas uttryckte flera en önskan att kraftsamla för att få igenom en nationell linje. Och önskan om hjälp från förbundet, centralt.

En punkt på dagordningen var ett gemensamt uppsökeri. Flera tog upp att det vore bra med hjälp från förbundet centralt, bland annat med informationsmaterial.

MED PÅ MÖTET var Mats H Andersson, central ombudsman med ansvar för taxi- och färdtjänst:

– Det finns inget hinder för att man samordnar arbetet över avdelningsgränserna. Men gäller det något specifikt, som en särskild dag för uppsökeri för just taxi måste förbundet tillskrivas, sa han.

Transports centrala ombudsman svarade också på frågor om möjlighet att hjälpa medlemmar som jobbar på arbetsplatser utan kollektivavtal. Mats Andersson påpekade att mycket, som försäkringar, arbetsmiljölagar och medbestämmande gäller alla, och går att driva. Men också:

– Avdelningarnas jobb är att teckna avtal där det inte finns. Grunden handlar om fotarbete, att organisera yrkesgruppen.

Men avdelningarna kan absolut vända sig till förbundet för draghjälp i arbetet med ordning och reda inom taxi och färdtjänst.

– Det är ett jättebra initiativ, och precis i enlighet med hur fackligt arbete ska drivas, säger Mats Andersson.

Och Nermin Pudic i Örebro arbetar vidare:

– Jag hoppas fortfarande på ett utökat samarbete över regionsgränserna. Vi finns och vi är engagerade!

ORDNING OCH REDA INOM TAXI OCH FÄRDTJÄNST

➔ Är ett informellt samarbete över avdelningsgränserna.

➔ Har bland annat Transports verksamhet Ordning och reda inom åkeribranschen som förebild.

➔ Syftar till utbyte av erfarenheter och strategier mot bakgrund av coronapandemin.

➔ Är digital. Finns som grupp på Facebook och har också anordnat möten i Teams.

➔ Välkomnar alla!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 200 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

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

”Nu får jag mer tid med dottern”

Robin Ahlgrens krav på att få vara ledig mer än två av fem helger kom inte med i taxitelefonisternas nya löneavtal. Som frånskild pappa var valet enkelt. Han byter jobb. Trots det är han halvnöjd med förhandlingarnas resultat.

– Lönerna blev hyfsade, vi får se det som en seger i alla fall.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

– ROBIN AHLGREN pluggade till elektriker på gymnasiet. Sedan skulle han studera till lärare, men började skotta tak. Där blev han inte kvar länge.

– Jag ramlade och det var väl inte så kul. Sen försvann snön också.

Robin Ahlgrens mamma råkade jobba i växeln. Och pappan är taxiåkare. Robin Ahlgren har på sätt och vis vuxit upp på taxistationen i Uppsala. Föräldrarna var skilda ”så det var alltid lätt att lösa lämningen”.

– Jag har varit här hela uppväxten. Jag minns hur jag redan som barn satt och lyssnade när gubbarna pratade.

Robin Ahlgren pekar på pappans garageplats.

– Taxibil 81. Det har varit med mig hela livet. Han är stolt över det numret.

Så Robin Ahlgren kände till branschen och sökte jobb. Trots uppmaningar om att inte göra det.

– De har alltid sagt till mig, börja aldrig jobba med taxi, men det gjorde jag i alla fall.

SEDAN DESS HAR det gått tio år. Fram till den 13 december 2020 kunde han säga att han var tredje generationens taxitelefonist.

– Hela familjen har jobbat med taxi sedan 1940-talet, och jag har älskat jobbet.

– Det bästa är att det alltid händer något nytt. Jag har fått hantera beställningar med allt från kvinnor som måste skyndas till förlossningen. Till dem vars anhöriga just dött, som ska ha en taxiresa till Örebro, utan att ens fråga vad det kommer att kosta.

Digitalisering och konkurrens från app-taxi hade redan inlett en förändring av taxibranschen. Pandemin har tryckt ner den under ytan. Många telefonister har blivit av med jobbet. Robin Ahlgren har hyvlats ner till 75 procents anställning, och permitterad.

– Jag tycker det är roligt att jobba skift, och har ingenting emot att jobba någon extra helg. Men det är inte okej att bli intvingad att jobba så mycket helg som nu, helt utan dialog.

FOTO: PRIVAT



Här har Robin Ahlgren tagit en selfie från sin sista dag som taxitelefonist.

ROBIN AHLGREN

Bor: Uppsala

Ålder: 32

Familj: En sexårig dotter

Aktuell med: Lämnar taxibranschen.

ROBIN AHLGREN SATT med i Transports avtalsdelegation för taxitelefonister. Han var alltså en av dem som skulle komma med medlemmarnas perspektiv när facket förhandlade fram ett nytt kollektivavtal. Robin Ahlgrens mål var att få vara arbetsfri hälften av helgerna. Det fick Transport inte igenom.

– Jag är skild och har barn. När de gjorde om mina helgscheman blev min sexåriga dotter väldigt ledsen. Hon kunde inte längre vara hos mig varannan helg. Det var bara att söka ett annat jobb. Vilket är synd då jag älskar jobbet och taxibranschen.

Han fick det första jobbet han sökte, larmoperatör för kommunens hemtjänst.

– Vi får ett schema där jag jobbar varannan helg. Och arbetstidsförkortning, en annan sak jag hade velat driva i telefonisternas avtalsdelegation. Nu kommer jag att få 20 procent mer tid med min dotter.



Robin Ahlgren älskade att jobba som taxitelefonist. Men helgjobbet tvingade fram ett jobbyte.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Snacka om kalldusch ...

Torsdagen den 3 december 2020. Dagen då IF Metall och Kommunal manifesterade LO:s oförmåga att hålla samman.

De flesta vet vid det här laget att ett enigt LO först sa nej till försämringar av lagen om anställningsskydd (las). Sedan gick Kommunal och IF Metall bakom ryggen på de övriga förbunden och fortsatte förhandla med Svenskt Näringsliv på egen hand.

Transport fick beskedet om en uppgörelse samtidigt som man satt i avtalsförhandlingar. På Transports kravlista fanns åtgärder som var tänkta att skapa tryggare jobb.

En sådan ”seger” hade vunnits i uppgörelsen för åkeri och terminal. Transport fick igenom regler som säger att det ska räcka med 18 månaders visstidsanställning för att få fast jobb. I dag säger lagen 24 månader.

I LAS-UPPGÖRELSEN SÅLDE Kommunal och IF Metall bort viktiga delar av anställningstryggheten. Men man fick tolv månader för visstidarna. Tolv i stället för 18 som Transport slagits för.

Snacka om kalldusch. Det Transport vann kan i värsta fall visa sig vara en försämring, jämfört med lagändringen som kommer.

Men det värsta är att de två elefanterna i LO-familjen splittrar LO i ett läge där arbetsgivarna är mer enade än någonsin.

Tydligast syns i det avtalsrörelserna. De olika förbunden i arbetsgivarlägret har bestämt att ingen enda liten yrkesgrupp ska ha en spänn mer än avtalsrörelsens så kallade märke. Det spelar ingen roll om jobben för en viss yrkesgrupp har blivit stressigare, kräver mer kompetens eller av historiska skäl hamnat i bakvatten när det gäller lönerna.

Ingen ska ha mer än märket!

LARS CALMFORS ÄR en ledande ekonom som nu ser åratal av låga löneökningar som ett problem för Sverige. Det dämpar efterfrågan och försämrar möjligheten att styra arbetskraft dit behoven är störst.

I många år har åkeriföretagen beskrivit bristen på lastbilschaufförer som branschens allvarligaste problem. Lösningen är enkel. Låt lönerna stiga och se till att arbetsvillkoren förbättras.

Fast då kan man inte som åkare och speditör stå surrad vid Svenskt Näringslivs mast.

I MER ÄN 20 år har den krympande industrisektorn varit lönepolis för hela arbetsmarknaden. Varför ska branscher som skriker efter arbetskraft inte kunna erbjuda bättre villkor – utan att Svenskt Näringsliv omedelbart kräver avräkning för varje promille på löneutrymmet?

Som det är nu avstår många LO-arbetare från produktivitetsvinster som företagen gjort. En del av de pengarna hamnar i ägarnas fickor eller blir till vd-bonusar.

Resten går till tjänstemännen. Varje procentenhet som LO-arbetarna avstått har tjänstemännen kapat åt sig som extra lönepåslag. Kanske påskyndar Kommunals och IF Metalls agerande en facklig omorientering i synen på märket.

”Men det värsta är att de två elefanterna i LO-familjen splittrar LO i ett läge där arbetsgivarna är mer enade än någonsin.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Inte en soltimme hittills i december! Minskar risken för hudcancer.

↓ Svårigheten att få tag i corona-test i Stockholm. Var de vaga symptomen covid-19, trots allt?



FOTO: JAN LINDKVIST

Hallå där!

ANNIKA COLLSTAM

... ombudsman i Stockholm med ansvar för den krisdrabbade taxibranschen.

Hur har du överlevt corona-året?
– Med lite sömn och mycket jobb.

För den som inte vet, vad har du gjort?
– Det har varit oerhört mycket förhandlingar. Jag har haft 600 sedan i mars. Normalt sett gör vi 100 om året.

Vad handlar de oftast om?
– Korttidspermitteringar och arbetsbrist. Det värsta är att åkerierna måste komma tillbaka och söka igen inför nästa år. Ofta är det ganska lätta förhandlingar. Några brev som ska skickas och så.

Vad har varit värst?
– När alla ansökningar kom på en gång i våras. Då hann vi inte ens kolla på lönerna. Nu kontrollerar vi alltid att chaufförerna fått sin garantilön.

Har det varit mycket fusk?
– Ja. När det första stödet kom var det bara tjopp, så betalade Tillväxtverket ut pengar till alla som sökte. Men sedan fick åkerierna redovisa och då var det många som gick omkull.
– På ett av Stockholms större åkerier ville de ha stöd för svärfar, men han var i Spanien. Samma åkeri skrev att alla var heltidsanställda före den 17 mars. På det sättet skulle vissa extraanställda ha mer betalt än före pandemin. Åkerier som fuskar får inga pengar alls. Så blev det för det här åkeriet. Det gick i konkurs.

Vilken seger håller du som störst?
– När Stena felaktigt sparkade renhållningsarbetare och utan grund anklagade dem för att ha kört forcerat på Huddingevägen. Förarna fick tillbaka sina jobb. Det var värt mycket för dem.

Vad hoppas du mest på inför nästa år?
– Samma som alla andra – att corona tar slut.

JOHN ANTONSSON