TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 1 2024

Kraftig ökning av arbetsolyckor med dödlig utgång

Snösmocka

Snö och kyla i hela landet ställde till det i trafiken

Mångsysslande ballongclown vill locka till skratt

KULTUR

Bågar, krig och böcker

Månadens medlem: Annelie Edholm

Jobbar fackligt för barnens skull

DETTA ÄR EN ANNONS.

Mina Sidor
på transport.se

Logga in och ladda ner ditt kollektivavtal, kolla vilka utbildningar du har gått och att dina uppgifter stämmer såsom arbetsgivare och inkomst.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Skanna och kom direkt till Mina Sidor

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33 Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 31, 5 tr.
transportarbetaren.se

På omslaget:
Annelie Edholm
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2024.
TS-kontrollerad upplaga: 54 200.
Nästa nummer utkommer den 7–8 mars.

PRENUMERATION
250 kronor per år (10 utgåvor). Adressändring meddelas till respektive avdelning. Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare/ställföreträdande utgivare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Innehåll Nr 1











4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 DÖDEN PÅ JOBBET
Kurvan pekar åt helt fel håll. Alltför många mister livet ute på arbetsplatserna.

10 TESLAKONFLIKTEN
Elbilstillverkaren rundar Transports sympatiblockader.

11 YKB-UTBILDNING
Fyra YKB-utbildare fick indragna tillstånd.

12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

14 SNÖKAOS I TRAFIKEN
Snösmockor avlöste varandra under årets första veckor.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

20 UPPHANDLING
Transporter risknäringar vid offentliga upphandlingar.

22 MÖTET MARTIN KERTÉSZ
Färdtjänstföraren som också är en av landets få certifierade ballongclowner.

26 MOBBNING PÅ JOBBET
En halv miljon svenskar mår dåligt på sina arbetsplatser.

30 TEKNIK OCH TRAFIK

31 SNABBKOLL LAS
Så här funkar nya lagen om anställningsskydd.

32 FRÅGA FACKET

34 KULTUR
Lars-Gunnar Ivarsson, skrivande tidningsbud med passion för motorcyklar.

38 MÅNADENS MEDLEM
Annelie Edholm, terminalarbetare som engagerar sig fackligt.

40 MÅNADENS MÖTE
Medlemmar mötte politiker på digitalt stormöte.

43 KRÖNIKA
TOMMY WREETH

Ledare

Dödligaste året på tolv år

Året började kallt och med rejäla snösmockor i hela vårt avlånga land. Det ställde till det ordentligt på stora som små vägar. Vägsträckor där trafiken stått stilla i upp till ett dygn och där människor i närområdet kommit till undsättning med mat och varma filtar. Det är glädjande att se hur människor sluter upp och hjälper varandra. Värre är att trafikläget också har gett olyckor med tragisk utkomst där människor mist sina liv. Hela 45 procent av olyckor med dödlig utgång på våra vägar sker i tjänsten eller vid resor till och från jobbet.

FÖR MÅNGA AV Transports medlemmar är vägen också arbetsplats. En farlig arbetsplats där Trafikverkets nollvision tyvärr känns alltför avlägset. Förra året var också ett svart år med flest dödsolyckor på jobbet på tolv år. Trafikverkets nollvision borde gälla hela arbetsmarknaden. Ingen ska behöva dö på jobbet. På sidan 6 kan du läsa mer om dödsolyckorna under 2023.



SORGLIGT NOG ÄR det inte bara arbetsplatsolyckor som ibland leder till död. Mobbning på jobbet kan i värsta fall leda till självmord. Så många som 200 000 personer utsätts för mobbning på arbetsplatser i Sverige. Och om man ser till dem som utsätts lite grann, innan det eskalerat till systematisk mobbning, så är det 250 000 fler.

Nästan en halv miljon människor som mår dåligt på sina arbetsplatser för att de blir mobbade. Där den psykosociala arbetsmiljön inte är tillfredsställande. Det är onekligen dags att börja tänka på HUR vi talar med varandra. Och sluta med att tala OM varandra. På sidan 26 kan du läsa mer.

> ”Nästan en halv miljon människor mår dåligt på sina arbetsplatser för att de blir mobbade.

MEN TILLBAKA TILL de människor som gläder andra. Som Martin Kertész i Vetlanda. På sin arbetstid kör han färdtjänst- och sjukresor och på fritiden roar han barn och vuxna med sina ballongclownskonster. Vem blir inte glad över ett ballongdjur? Martin möter du på sidan 22.

Har du tips och idéer om vad vi kan skriva om, eller en läsarbild du vill visa – mejla till redaktionen@transportarbetaren.se. Ta hänsyn till varandra och ta det försiktigt i trafiken och på jobbet. ■

Plus & minus

↑ Snällhet mot okända.

↓ Arbetsplatsolyckor av alla kalibrar.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om strejken på Tesla:

”För att använda en Klyscha, ”Upp till kamp”. Så anser jag att förbundet handlar helt rätt. Jag är nu pensionär, men att utländska företag som är verksamma i Sverige och som vägrar att teckna kollektivavtal , inte har rätt att bedriva verksamhet i Sverige. Jag stöder helt och fullt förbundets kommande åtgärder mot Tesla!”
Lars-Göran

”Nu får ni sluta, det ska vara fritt att ansluta sig som företag, så länge som man följer lagar och regler. Vart är vi på väg....nytt östblock?.”
Rolf

”Kapitalismen ska inte styra svensk arbetsmarknad, ett kollektivavtal gäller trygghet på jobbet och handlar om mer än bara lönen. Den svenska modellen ska vi vara stolta över, ingen arbetare ska stå med kepsen i handen.”
Jörgen

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Think Pink – toppen på ett brottsberg
2. Det gäller i nya lagen för ordningsvakter
3. Fyra YKB-utbildare stoppas

Pressgrannar

Målarna vill avskaffa monarkin

Den 21 maj är tanken att Målarnas fackförbund ska gå upp i Byggnads. Det är dagen efter att LO-kongressen avslutas. Till den sista kongressen som eget förbund har Målarna skickat in fem motioner.

Medlemstidningen Målarnas skriver i årets första nummer om motionernas innehåll: Avskaffande av monarkin, avdragsgill fackföreningsavgift, förkortad arbetsdag, lönebidrag och om att säkra det internationella fackliga utvecklingsarbetet. ■

”Det är en riktig skämskudde på att vi, världens starkaste fackföreningsrörelse, inte kunnat åstadkomma mer när det gäller att begränsa deltids- och visstidsarbeten”

SUSANNA GIDEONSSON
LO:s avgående ordförande till Dagens Nyheter. Om vad hon är minst nöjd med.

Bilden

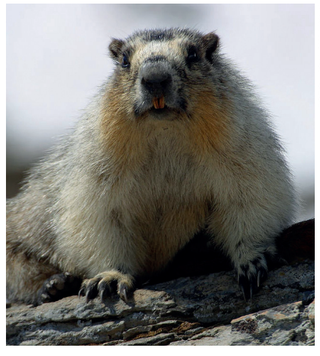


FOTO: JON SULLIVAN

VÅR I SIKTE? Det kanske kan avgöras om murmeldjuret dyker upp. Den 2 februari firas murmeldjurets dag (Groundhog day), en sed som nybyggare tog med till Amerika under kolonialtiden. Enligt myten fortsätter vintern länge än om murmeldjuret snabbt återvänder till sitt gryt.

Läsarbilden



FOTO: MATTIAS HÖRNSTEN

MATTIAS HÖRNSTEN FÅNGAR livet som budbilschaufför genom drönarens lins. Här kör han matvaror i Ica-bilen genom ett vinterklätt landskap.
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

Arbetaren en förbrukningsvara

I skrivandes stund har, enligt Arbetsmiljöverket, 65 arbetare dött i sitt arbete. Arbetare som gått till arbetet i vanlig ordning men som inte kommer hem igen. Familjer som väntar förgäves på att de ska sitta som en hel familj vid middagsbordet.

UNDER EN ENDA vecka i december förlorade nio personer livet i sitt arbete. På en vecka! Det är en hög siffra räknat på en hel månad. Det som framkommit så här långt är brister i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Hela december månad har 11 personer förlorat livet i sitt arbete.

Arbetsmiljölagens huvudsyfte är att förmå arbetsgivare att förebygga ohälsa och olycka på arbetsplatserna. I det förebyggande arbetet ska arbetstagare och skyddsombud tillsammans med arbetsgivaren bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete för att förhindra att någon drabbas av ohälsa eller olycka.

65 DÖDA ARBETARE är ett bevis på att företagen misslyckats med det arbetet. Misslyckandet kan vara otydliga eller obefintliga rutiner och instruktioner. Det kan vara underlåtenhet att göra riskbedömningar eller skyddsronder. Kanske beror det på okunskap eller nonchalans från arbetsgivare att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Det får Arbetsmiljöverkets och polisens utredningar visa i sinom tid.

DET ÄR TRAGISKT att arbetare ska hamna i situationer i sitt arbete där de riskerar sina egna liv, där arbetare utför sitt arbete med livet som insats. Samtidigt inkasserar företagsledningar sina bonusar. Bonusar arbetare bekostat med sina liv.

Vi har i dag en regering som med all önskvärd tydlighet visat hur lite de bryr sig om arbetsmiljö, myndigheter som Myndigheten för arbetsmiljökunskap som arbetar förebyggande kring arbetsmiljö ska läggas ned och slås ihop med Arbetsmiljöverket.

EN REGERING SOM anser att ökade anslag till Arbetsmiljöverket inte behövs, tvärtom ska kraven på resultat ökas men med befintliga resurser. Innebörden blir att arbetsmiljöinspektörerna ska springa fortare med fler uppgifter än de klarar av.

Regeringen har även tydligt visat att de vill ändra i Arbetsmiljölagen, ta bort skyddsombuden och de regionala skyddsombuden från fackförbunden och binda dem till arbetsgivaren respektive Arbetsmiljöverket. Skyddsombud utsedda av arbetsgivaren kommer att löpa stor risk för uppsägningar om de ställer krav på arbetsgivaren.

VI ANSER ATT det behövs:

- ➜ Ökade resurser till Arbetsmiljöverket så de kan utföra sitt arbete på rätt sätt.
- ➜ Ett förstärkt lagstöd för skyddsombud för att de ska kunna utföra sitt uppdrag i enlighet med arbetsmiljölagens krav utan repressalier.
- ➜ Att de regionala skyddsombuden får ökat mandat och tillträde till arbetsplatser.
- ➜ Att regeringen tar det ansvar de har och ser till att uppfylla nollvisionen att ingen ska behöva dö i sitt arbete.

I annat fall framstår det endast som att arbetare är en förbrukningsvara. ■

ROBERT SAVELA
Regionalt skyddsombud Transport avdelning 26

URBAN VIKSTRÖM
Regionalt skyddsombud Transport avdelning 26

MARTIN MILJETEIG
Central arbetsmiljöombudsman Transportarbetareförbundet

Delta i debatten!

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

”Skyddsombud utsedda av arbetsgivaren kommer att löpa stor risk för uppsägningar om de ställer krav.”

Fler förlorade livet på jobbet

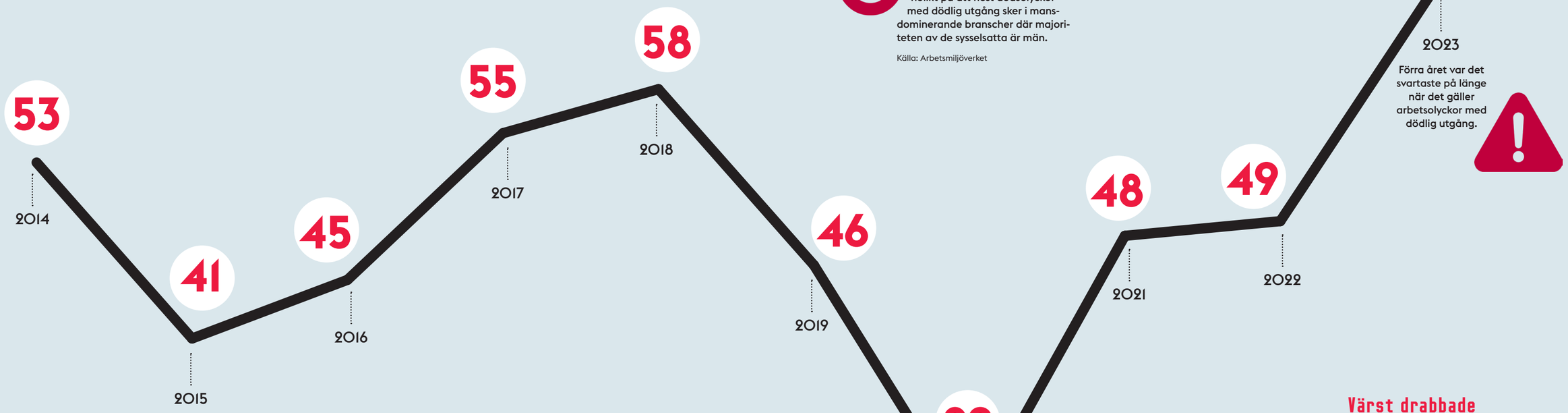
Under förra året dog 65 personer på jobbet i Sverige. Det är det högsta dödstalet på många år. Chaufförer är bland de värst drabbade av dödliga arbetsplatsolyckor.

Text **JOHN ANTONSSON** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

Fler män än kvinnor dog på jobbet

Under den senaste tioårsperioden har nio av tio som förolyckats i arbetet varit män. Männen är klart överrepresenterade bland arbetsolyckor med dödlig utgång. Detta beror sannolikt på att flest dödsolyckor med dödlig utgång sker i mansdominerande branscher där majoriteten av de sysselsatta är män.

Källa: Arbetsmiljöverket



ANTALET DÖDSOLYCKOR I ARBETET 2014–2023

Siffrorna kommer från Arbetsmiljöverket. Vi har valt att också räkna med kategorin ”övriga” där bland annat utländska arbetare som omkommit i Sverige, praktikanter och elever ingår.

2020

Under pandemin minskade både dödliga och icke dödliga arbetsolyckor.

Värst drabbade branscherna

Arbetsmiljöverket har sammanställt inom vilka branscher flest människor dött på jobbet 2011–2020.

1. Byggverksamhet: **87** personer.
2. Transport: **79** personer.
3. Jordbruk, skogsbruk och fiske: **71** personer.
4. Tillverkning: **52** personer.

Övriga branschgrupper: **115** personer.

Källa: Arbetsmiljöverket



LASTBILSFÖRARE SOM DOG PÅ JOBBET 2014-2023

Här räknas även förare av sopbil och chaufförer som kör godstransport där Arbetsmiljöverkets beskrivning inte anger vilken typ av fordon det handlade om. Vi har också räknat in utländsk arbetskraft som dog i Sverige.

Källa: Arbetsmiljöverket

Vägen var avstängd stora delar av dagen efter dödsolyckan, där två lastbilar frontalkrockade, på väg 26/47 mellan Mullsjö och Sandhem i januari förra året.

FOTO: PÄR GRÄNNÖ / GRAFIK: CHRISTINA AHLUND

Den 19 januari 2023 kolliderar två lastbilar på riksväg 26/47 utanför Mullsjö. En man i 60-årsåldern omkommer. Det är den första av tio dödliga arbetsplatsolyckor för arbetare bakom lastbilsratten under 2023.

Statistiken är preliminär och exakt vad det beror på är för tidigt att säga.

Vad vi vet är att 2023 är det dödligaste året för yrkeschaufförer i den tunga trafiken sedan 2019 och sett till hela arbetsmarknaden var 2023 det dödligaste för arbetare sedan 2008.

ATT KÖRA LASTBIL är ett av de mest skadedrabbade och dödligaste yrkena i Sverige. Det ser vi i Transportarbetarens genomgång av alla dödsolyckor mellan 2008 och 2023 och det bekräftas av Arbetsmiljöverkets rapport *Arbetsolyckor med dödlig utgång* som gäller 2011–2020.

Arbetsmiljöverkets rapport visade att 66 lastbilschaufförer dog på jobbet under den uppmätta tioårsperioden.

”Lagstiftningen är tydlig och säger att varje arbetsgivare är ansvarig att se till att minska riskerna för sina egna anställda.”

Richard Wester, sakområdesansvarig för transportbranschen på Arbetsmiljöverkets regelavdelning.

Varför så många människor avled på jobbet under 2023 är för tidigt att säga någonting om. Men rent generellt finns det flera olika samverkande orsaker bakom att chaufförsyrket är så olycksdrabbat. Det berättar Richard Wester som är sakområdesansvarig för transportbranschen på Arbetsmiljöverkets regelavdelning.

– Jag jobbade själv som yrkeschaufför i nästan 20 år och det går inte att säga en sak om vad riskerna beror på, utan det beror på en räcka av saker som samverkar. Men en sak är att vi jobbar med stora och tunga grejer. Händer något så händer mycket, det är samma sak på järnvägen, säger Richard Wester.

En faktor som är viktig är också stress. Det är vardag för många lastbilschaufförer. Man ska lasta och lossa på nya ställen och varorna ska vara framme vid exakta tidpunkter.

– Min arbetsgivare kanske inte har koll på vilka risker som finns på det nya lossningsstället och kan därför inte instruera mig som chaufför om hur jag ska jobba på säkrast möjliga sätt, säger Richard Wester.

ATT BEDÖMA RISKER kallas för riskanalys och är en central del av arbetsmiljöarbetet. När Arbetsmiljöverket gör inspektioner behöver arbetsgivaren ofta förbättra det systematiska arbetsmiljöarbetet, berättar Richard Wester.

– Det handlar om att hela tiden ha koll på vilka risker som finns och göra något åt dem.

För lastbilschaufför sker ungefär hälften av de dödliga olyckorna i vägtrafiken, efter det är det vanligaste att föremål rasar av föremål. Något som oftast sker vid lastning och lossning.

– Tittar man på lagen och föreskrifterna är det arbetsgivaren som ska ha kontroll på vilka risker arbetstagare utsätts för, oavsett om det sker mellan fyra väggar eller vid rörligt arbete. Åtgärderna för att minska riskerna för dödsolyckor i trafiken kan bland annat vara att köra bra fordon. Ha rätt utbildning för att framföra fordonskombinationen, anpassa hastigheter, hålla avstånd och inte köra då man är trött.

Vad krävs för att få ner dödstalen?

– Lagstiftningen är tydlig och säger att varje arbetsgivare är ansvarig att se till att minska riskerna för sina egna anställda, så varje enskild åkare är det första svaret. Men sedan är det också så att när lastbilschauffören kommer till en Ica-butik har arbetsgivaren där ett samordningsansvar och ska se till att det är en schyst arbetsmiljö både för sin egen personal och för lastbilschauffören, säger Richard Wester.

På vissa platser delas ansvaret. Richard Wester tar upp industriområden som exempel. Det är oftast där som kollisioner mellan tåg och lastbil sker. Då ska den med rådighetsansvar se till att det finns barriärer och allt annat som behövs för att en olycka inte ska få hända. Det ska också finnas instruktioner för både chaufför och lokförare.

– Och som arbetstagare finns det så klart alltid ett ansvar att följa de instruktioner jag fått till mig.

Du jobbade som arbetsmiljöinspektör mellan 2006 och 2021. Vilka skillnader såg du i transportbranschen?

– Vad gäller kunskaper och förståelse för att man behöver få in systematiskt arbetsmiljöarbete i den dagliga verksamheten har det sett likadant ut hela tiden. Många åkare är småföretagare som har mycket att stå i och utför många gånger samma arbetsuppgifter som arbetstagarna. Så det är svårt att hinna med, men jag tror att det finns mer hjälp och information att få i dag jämfört med förr.

– Men det har också blivit stressigare och det har inte gjort något lättare, säger Richard Wester. ■

”Det är viktigt att prata och ventilera”

Dödsolyckor på jobbet och dödliga trafikolyckor ökade under 2023. För den lastbilschaufför som råkar ut för ett trauma i arbetet finns hjälp att få. En grupp chaufförer och åkare finns där som kamratstödjare genom Kollegahjälpen.

Text **John Antonsson**

En av dem som ställer upp när någon behöver prata om det jobbiga är Peter Anderson, lastbilschaufför från Filipstad.

– En psykolog i alla ära. Men ibland är det också bra att få prata med någon som har de branschrelaterade kunskaperna om hur det är att jobba som lastbilschaufför, säger Peter Andersson.

Han var själv med om en trafikolycka där två personer dog i en krock med hans lastbil.

– Jag vet att det var en olyckshändelse. Men ibland känner jag ändå ett mått av skuld. Att hjälpa andra hjälper på något sätt mig att betala av lite av den skulden. Det jag har varit med om gör det lätt för mig att sätta mig in i hur andra mår.

PETER ANDERSSON BESKRIVER erfarenheten som någonting han inte vill att hans värsta ovän råkar ut för, men han försöker att vända den till något positivt genom att hjälpa andra.

Peter valde tidigt att prata med andra om olyckan han var med om. I stället för att människor skulle spekulera bad han dåvarande chefen att kalla till ett möte så att alla som ville kunde komma och ställa frågor om det som hänt.

– Någon ringde brorsan och frågade hur jag mådde. ”Ring till en själv, han skulle uppskatta det”, sa brodern då.

Flera ringde och ville veta mer, de hade också kört mejeribilarna på samma sträckor.

NU HAR DET gått 16 år sedan Peter var med om olyckan.

– Varje gång jag pratar om det känns det som att det tar en liten bit och tar med grejen ut. Jag tycker att det är viktigt att prata och ventilera.

Peter Andersson och de andra på Kollegahjälpen tar samtal alla dagar om året och de gör det helt ideellt. Peter själv ställer alltid upp, hur motigt det än känns ibland.

– På eftermiddagen samma dag vi begravt min far fick jag ett uppdrag från Kollegahjälpen. Jag bet ihop och la det personliga åt sidan. Sedan får livet gå vidare.

Peter Andersson och de andra Kollegahjälparna är lyssnande kompisar. De pratar och stöttar. Däremot agerar de inte rådgivare. Därför finns tillfällen då den som ringer har för stora sår eller mörka tankar och då är det bäst söka sig till sjukvården.

De många samtalen tar mycket energi. Men familjen har ingenting emot att Peter lägger så mycket fritid på det han gör.

– Min hustru vet vad jag har varit med om. Hon har dessutom själv jobbat inom sjukvården, så hon förstår att det inte handlar om pengar utan om att vara en bra medmänniska. ■

Polska åkare häver blockaden

Åkeri. Den två månader långa blockaden som polska lastbilschaufförer utgjort vid Ukrainas gräns hävdes i mitten av januari. Det skriver Aftonbladet. Blockaden inleddes den 6 november 2023 då polska åkare blockerade de tre viktigaste polsk-ukrainska gränsövergångarna. Detta för att de polska åkerierna var rasande på att de ukrainska åkerierna fått fritt tillträde till EU och att de därmed kunde erbjuda lägre fraktpriser. Mer om blockaden går att läsa i Transportarbetaren nummer 10 2023. ■

Chefen slog chaufför som kört fast

Åkeri. Skånska Dagbladet skriver att chauffören i Harlösa som körde fast i snön den 18 januari blev slagen av sin chef då hen kom till platsen. Det är vad lastbilschauffören själv hävdar i en polisanmälan om misshandel. ■



FOTO: SHUTTERSTOCK

De är sämst på att stanna vid rödljus

Trafik. Gående och cyklister är sämst på att stanna vid rött ljus. Det visar en undersökning som Riksförbundet M genomfört, och som bygger på observationer av sammanlagt 12 000 trafikanter i nio städer runt om i landet.

Av gångtrafikanterna var det hela 13 procent som inte stannade då trafikljus visade rött, bland cyklisterna var det 9 procent. De oskyddade trafikanterna är samtidigt utsatta i trafiken och riskerar allvarligast skador vid olyckor. Därför kan det behövas tydligare informationsinsatser, inte minst i skolorna, framhåller Riksförbundet M.

Undersökningen visar också att taxichaufförer var den grupp som bäst följde reglerna. Bara 1 procent i taxi körde mot rött ljus, jämfört med övriga yrkesförare och förare av personbilar som i två av hundra observationer ignorerat rött ljus. Den som kör motorfordon och bryter mot rödljusregeln riskerar böter på 3 000 kronor. ■

Tesla försöker runda sopblockad

Strejk. Tesla rundar hamnblockaden genom att ta in bilar landvägen från Tyskland och sopblockaden genom att anställda tar hem avfall från verkstäderna. Transport öppnar för fler sympatiåtgärder framöver till stöd för IF Metall, som skulle acceptera om den amerikanska elbilstillverkaren ”gör en Amazon”.

Text och foto **Lilly Hallberg**



Teslas verkstad i Segeltorp i Huddinge, söder om Stockholm, är en av de verkstäder där avfallshanteringen är försatt i blockad från och med nyårshelgen.

Den 29 december, fredagen före nyårshelgen, inledde Transportarbetareförbundet blockaden av all avfallshantering vid elva Teslaverkstäder i landet. Då hade bilmekaniker vid svenska Teslaverkstäder strejkat för rätten att teckna kollektivavtal i drygt två månader.

HITTILLS HAR SOPBLOCKADEN inte lett till några dramatiska konsekvenser i form av sopberg, men Transport tror att blockaden kommer att få avsedd effekt på sikt. Hur lång tid det tar kan dock skilja sig åt mellan de olika blockerade verkstäderna. Vissa avfallskategorier har också tömning så pass sällan att konsekvenserna ännu inte blivit synliga.

– Det kommer sannolikt att bli rätt stora problem att bedriva verksamhet, man får ju inte ha hur mycket avfall som helst stående. Men jag är övertygad om att Tesla kommer försöka med något slags motåtgärd, så har det varit hittills, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

INTE PÅ NÅGOT håll har miljöarbetare som går på Transports avtal brutit mot blockaden. Men enligt förbundet har både egna medlemmar och IF Metalls strejkvakter sett hur företaget rundar sympatiåtgärden: Från flera av verkstäderna har avfall fraktats bort av Teslaanställda i hyrda bilar.

Transport var det första fackförbund som varslade om sympatiåtgärder. I dagsläget har ytterligare ett tiotal svenska fackförbund tagit till åtgärder mot den amerikanska elbilstillverkaren.

Sedan november är lastning och lossning av Teslor i svenska hamnar försatt i blockad. Och nu blockerar transportfacken i Norge, Danmark och Finland också införsel av Teslabilar till Sverige.

Men elbilstillverkaren har ändå lyckats föra in bilar, landvägen från Tyskland.

– Det blir väldigt krångligt att ta varenda bil den vägen och till slut får vi väl begära sympatiåtgärder i Tyskland om det behövs, säger Tommy Wreeth.

Transports förbundsordförande utesluter inte ytterligare sympatiåtgärder:

– Det är klart att vi kan göra mer. Vi har andra grupper i åtanke.

TOMMY WREETH NÄMNER grupper som arbetar med bärgning och på gummiverkstäder. Samtidigt understryker han vikten av att först förankra stöd för sympatiåtgärder hos medlemmarna:

– Vi vill ha medlemmarna med oss, och även undvika att sympatiåtgärderna drabbar privatpersoner så långt det går.

TROTS IF METALLS strejk pågår arbete på Teslas verkstäder. Alla anställda är inte med i facket, och inte samtliga som är medlemmar har deltagit i strejken. IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä lyfter att förbundet var beredda på att det skulle ta tid. Men att sympatiåtgärderna behövs då elbilstillverkaren på olika vis kringgår dem.

Veli-Pekka Säikkälä uppger för Dagens Nyheter att det ”finns massor mer” att ta till när det gäller stridsåtgärder men också att det pågår hemliga samtal med Tesla. Och att det kan finnas en annan lösning än att Tesla tecknar kollektivavtal direkt med IF Metall.

EN LÖSNING SOM fackförbundet skulle acceptera vore om den amerikanska elbilstillverkaren gör som e-handelsjätten Amazon; lägger den svenska verksamheten i ett annat bolag – ett bolag som har kollektivavtal. ■

Bakgrund

➔ Amerikanska biltillverkaren TM Sweden AB (Tesla) har under flera år sagt nej till att teckna kollektivavtal med IF Metall. Därför varslade förbundet i mitten av oktober om strejk vid sju Teslaverkstäder i Sverige, med sammanlagt omkring 120 anställda.

➔ Den 27 oktober bröt konflikten ut. Då varslade också Transport, som första fackförbund, om sympatiåtgärder: blockad av lossning och lastning av Teslabilar i fyra hamnar; Göteborg, Malmö, Södertälje och Trelleborg.

➔ Transports sympatiblockad trädde i kraft den 7 november. Samma dag utvidgade Transport blockaden till att gälla alla landets hamnar från och med den 17 november.

Transports sopblockad

➔ Gäller blockad av all avfallshantering vid elva Teslaverkstäder i Sverige.

➔ Trädde i kraft den 29 december och gäller tills vidare eller till IF Metall och TM Sweden (TESLA) tecknat kollektivavtal.

➔ Teslaverkstäder berörs på följande orter: Malmö, Mölndal, Hisingsbacka, Umeå, Norrköping, Örebro, Uppsala, Upplands Väsby, Segeltorp, Huddinge och Jönköping.



Den som kör yrkesmässig trafik behöver ett yrkeskompetensbevis. Under 2023 bedömdes fyra utbildare undermåliga. (Arkivbild)

YKB-utbildare stoppas helt

Miljöbrott. Transportstyrelsen har stoppat fyra YKB-utbildare efter tillsyn. Utbildningarna brast i både kvalitet och dokumentation. Nu ska fler utbildningsföretag granskas.

Text och foto **John Antonsson**

Utbildningar för yrkesförarkompetens för lastbilschaufförer har funnits sedan 2009 och ger efter fullföljd utbildning yrkeskompetensbevis, YKB. Under många år har kontrollen av dem varit begränsad, Transportstyrelsen har prioriterat annat. Men under 2023 har tillsyn lett till att fyra utbildare med stora brister blev av med tillståndet.

– I slutändan är det trafiksäkerhet vi pratar om. Utbildningen finns för personer som ska köra lastbil och buss i yrket. De kör tunga fordon och får de inte rätt kunskaper med sig och ska ut i trafiken kan det bli väldigt farligt. Det har visat sig att vissa företag som har tillstånd att utföra utbildningar inte vet vad de ska utbilda i egentligen, säger Jussi Ståhl, inspektör vid Transportstyrelsen.

Gör resultaten att ni kommer att trappa upp granskningen?

– Vi fortbildar medarbetare för att fortsätta med det här. YKB är ett av våra prioriterade områden och trafiksäkerheten är väsentlig del av vårt uppdrag.

YKB-reglerna bygger på ett EU-direktiv. Syftet är att se till att förare som jobbar ute i trafiken har den kompetens som krävs för arbetet. Företag får inte anlita förare utan YKB för att göra tunga transporter.

– YKB ska vara ett bevis för att de här förarna är anställningsbara. Har en person körkort och YKB ska du i princip kunna ta ett jobb och skickas till de här rutterna och platserna, veta hur du ska hantera ett fordon och hur du ska säkra din last. Du ska också ha full kontroll på vilka regler som finns.

TRANSPORTARBETAREN har tagit del av besluten som ligger till grund för att utbildningsföretagen blivit av med sina tillstånd. En utbildare hade rapporterat in att en frånvarande person gått klart en utbildning, på ett annat företag fick en chaufför som skulle gå förkortad grundutbildning gå en fortbildningskurs i stället och gick därmed miste om utbildningstimmar och praktiska moment.

– De (utbildarna) saknar alla kunskapen om vilken utbildning man ska leverera. Sen har man allvarliga brister i dokumentation och har inte kunnat visa vad man har gjort, säger Jussi Ståhl. ■

Riksdagen debatterade dödsolyckor

Politik. I januari hade riksdagen en extrainkallad debatt angående dödsolyckorna på jobbet. Alla partiföreträdare var eniga om att dödsolyckorna ska bekämpas. Men förslgen om hur skiljde sig åt. Regeringen har tillsatt en utredning som ska titta på hur fler blir skyddsombud. Något som facken befarar leder till en frikoppling från facket. Andra förslag som lyftes var ökat skärpta regler om underentreprenörer.

– Det ska inte vara möjligt att bolla ansvaret och skylla ifrån sig. Vi vill se en skärpning gällande entreprenörskedjan, sa Leila Ali Elmi (MP). ■

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



Alexandra Einerstam

Locket på är inte lösningen

Inom varje bransch finns det rötägg och bevakningsbranschen är inget undantag. Att använda ett eller ett par rötägg för att döma ut en hel yrkeskår är både lättvindigt och respektlöst. Men om det inte rör sig om några rötägg, utan hela avdelningar, kanske hela företag, kan vi inte sopa det under mattan utan vi måste tillsammans – från ledningsnivå ner till golvet – lösa de problem som finns och få till en förändring. Vi måste för det första få bukt med den rasism som de facto förekommer i vår yrkeskår.

Majoriteten inom bevakningsbranschen är inte rasister men visst finns det rasister. Därför blir det så löjeväckande när vd:n för ett bevakningsbolag säger till SVT att det inte förekommer rasism bland hens anställda eller när en presstalesperson från ett annat bolag slår knut på sig själv i ett försök att komma undan ansvar.

> ”Jag vill inte läsa en tidningsrubrik till där ett rötägg i branschen dragit skam över oss alla.

I MEDIA SER vi rubriker som ”Aftonbladet avslöjar rasism bland ordningsvakter”, ”Nazister och våldsdyrkare jobbar för vaktbolagen” och ”Ordningsvakter vittnar om övervåld och rasism inom branschen”. Det här är exempel på grävande journalistik och inget hittepå. Det är också beklämmande att se och höra chefer och presstalespersoner hävda att så inte är fallet när de intervjuas.

DE FLESTA BEVAKNINGSFÖRETAG har ”alla människors lika värde” eller något liknande i sin värdegrund. Det är också något som genomsyrar våra utbildningar. Det finns till och med en kommunikativ värdegrund som sammanfattas i akronymen REKO (respektfullt, empatiskt, konsekvent och objektivt). Ändå händer det om och om igen att vakter inte efterlever detta i sitt arbete.

JAG VILL INTE läsa en tidningsrubrik till där ett rötägg i branschen har dragit skam över oss alla. ”Sverige ska vara ett land fritt från rasism och hatbrott”, står det på regeringens hemsida. Det må vara en utopi men vi, inom bevakningsbranschen, måste göra vårt yttersta för att stävja den rasism som finns. Att lägga locket på är inte lösningen. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Här i Kagghamra, Botkyrka kommun, brann det under julhelgen för drygt tre år sedan. Sophögen är i dag täckt av sand men temperaturen på det dumpade avfallet har ännu inte sjunkit tillräckligt för att kunna hanteras och tas bort.

Elva åtalade i Think Pink-härvan

Miljöbrott. Elva personer har åtalats för inblandning i kriminell avfallshantering. Think Pink-härvan rör det mest omfattande miljöbrott som misstänks ha skett i landet.

Text och foto **Lilly Hallberg**

För tre år sedan härjade bränder i sopberg i Botkyrka, söder om Stockholm. Både människor och djur i trakten drabbades av hälsoproblem på grund av röken från det dumpade avfallet.

Den 28 december 2023 väcktes åtal mot ansvariga och personer med kopplingar till återvinningsbolaget NMT Think Pink.

RÄTTEGÅNGEN KOMMER ATT hållas i Södertörns tingsrätt och väntas pågå under flera veckor.

Huvudmisstänkta är entreprenören Bella Nilsson – som har bytt till annat namn – och hennes make, Thomas Nilsson. De och fyra andra inblandade är misstänkta för grovt miljöbrott, respektive medhjälp till grovt miljöbrott. Ytterligare fem personer är misstänkta för miljöbrott av normalgraden.

Enligt åtalet har Think Pink systematiskt hanterat långt mer sopor än vad bolaget haft tillstånd för, och dessutom på ett otillåtet sätt: Dumpat avfall och flyttat det mellan olika platser i stället för att återvinna det.

TOTALT GÄLLER MISSTANKARNA 21 platser i 15 kommuner där brottslig avfallshantering ska ha skett. Förutom i Botkyrka kommun bland annat i Kjula i Eskilstuna, i Laxå och Skultuna i Västerås kommun.

Det handlar bland annat om osorterat bygg- och rivningsavfall som plastats in, grävts ned och använts som utfyllnadsmaterial. På flera platser är det giftigt avfall som utgjort en fara för boende i närheten. I åtalet framkommer att avfallet på vissa håll fortfarande ligger kvar.

Fastighetsägare som tagit emot avfallet finns också bland de misstänkta. Enligt en markägare i Botkyrka ligger ansvaret dock helt på Think Pink som dumpat för stor mängd avfall.

I BOTKYKA BRANN det i avfallshögar redan 2018, först i Kassmyra, och senare i Kagghamra i omgångar under hösten och vintern 2020–2021.

Förundersökningen har pågått i flera år och gäller förutom miljöbrott också ekonomisk brottslighet, bland annat grovt bokföringsbrott. Enligt förundersökningsledaren, åklagare Anders Gustafsson, är målet det största som Åklagarmyndighetens riksenhet för miljö- och arbetsmiljömål haft. Materialet i förunderundersökningen omfattar cirka 45 000 sidor.

De huvudmisstänkta greps redan i september 2020 då man lokaliserat osorterat byggavfall på en rad platser i landet. De båda ägarna till Think Pink, liksom deras miljökonsult, satt sedan häktade under en period. Samtliga har hela tiden nekat till anklagelserna om grovt brott.

FÖRETAGET ÄR I dag försatt i konkurs. Den del av utredningen som rör misstankar om grov ekonomisk brottslighet är inte avslutad.

I slutet av januari var det ännu inte fastställt när huvudförhandlingen om miljöbrott börjar i rätten. Handläggningen vid Södertörns tingsrätt var då ännu inte påbörjad. En fällande dom för grovt miljöbrott ger som lägst fängelse i sex månader, som mest i sex år. ■

Samhalls framtida uppdrag ska utredas

Politik. Regeringen har tillsatt en utredning av Samhalls uppdrag. – Samhalls verksamhet behöver nå rätt individer och utformas på ett sätt som ger dessa individer bästa möjliga stöd för att Samhall ska fylla ett mervärde, säger arbetsmarknads- och integrationsminister Johan Pehrson (L).

Text **John Antonsson**

Samhall blev ett aktiebolag för 30 år sedan. De senaste åren har Samhall kritiserats för flera olika saker. Bland annat har dålig arbetsmiljö för sköra personer uppmärksammats.

RIKSREVISIONEN HAR I en utredning bedömt att Samhall inte uppfyller sitt samhällsuppdrag.

Regeringen har utsett riksdagsledamoten Malin Danielsson (L) till utredare.

– Det är oerhört viktigt att alla ges rätt förutsättningar att vara en del utav arbetsmarkanden. Personer som har en funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga är en särskilt utsatt grupp på svensk arbetsmarknad. Samhall är en viktig del i detta och jag ser fram emot att leda den här översynen av deras verksamhet, sa Malin Danielsson vid pressträffen då utredningen presenterades.

I TAKT MED att Samhalls roll på arbetsmarknden förändrats har bolaget tagit stora marknadsandelar i städbranschen. Arbetsgivarorganisationen Almega anser att utredningsuppdraget är bra, men:

– Samtidigt bör en central del i utredningen vara att säkerställa att Samhalls verksamhet inte utgör en osund konkurrens med näringslivet, säger Fredrik Östbom, näringspolitisk chef på Almega i ett pressmeddelande.

MATS H ANDERSSON är ansvarig för Samhall-avtalet på Transport.

– Personligen tror jag att det kan på sin plats att göra en utredning. Mycket har hänt och man har lämnat industrin för servicesektorn. Har det varit bra eller dåligt? Är det så det ska vara eller inte? Vi vill att gruppen som omfattas av Samhalls mål ska få så goda möjligheter som möjligt att få kliva upp på morgonen, tjäna ihop sin lön och få en personlig utveckling, säger han.

Utredningen ska redovisas senast den 24 mars 2025. ■

Medlemstappet har avstannat

Facket. Den 31 december 2023 hade Svenska Transportarbetareförbundet 54 619 medlemmar. Det är 202 medlemmar färre jämfört med utgången av 2022. Men som för flera andra fackförbund har det stora raset stoppats hos Transport. Det visar LO:s sammanställning av förbundens medlemstal för åren 2010–2023.

Sett till dagens 13 andra LO-förbund är Transports medlemsutveckling jämförelsevis positiv. Under det gångna året tappade Byggnads 2 444 medlemmar. Mest ökade Kommunal under 2023, plus 3 641 medlemmar. Totalt har LO-förbunden förlorat närmare 150 000 medlemmar under den period som redovisas. Den sista december 2010 var 1 531 406 personer med i något av förbunden. Den sista december i fjol hade LO sammanlagt 1 383 334 medlemmar. Av dem var nästan lika många kvinnor som män, 46 respektive 54 procent. ■

Åkerier varnar: För få p-platser

Åkeri. Det finns för få parkerings- och omkopplingsplatser för den tunga godstrafiken. Det anser 93 procent av de företag som svarat på en enkätundersökning från Sveriges Åkeriföretag.

Text **John Antonsson**

Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag skickade ut enkäten till åkeriföretag i de nordiska länderna och fick 664 svar. Av dem svarade 93 procent att de inte anser att antalet parkeringsplatser och omlastningsplatser täcker företagens behov och 63 procent säger att det inte fungerar med att anpassa kör- och vilotidsreglerna med befintliga parkeringsplatser längs vägnätet.

– Även något så statiskt och stabilt som vägar behöver tas om hand och förbättras löpande, det har varit eftersatt länge och nu krävs en helhetssyn och samordning mellan olika aktörer för att tillgodose behoven hos både förare och näringsliv, säger Peter Svensson, som jobbar med teknik och infrastruktur på Sveriges Åkeriföretag i ett pressmeddelande.

EN ANMÄRKNINGSVÄRD DETALJ med undersökningen är att lite mer än en tredjedel av de svarande uppger att de drabbats av stölder på p-platser de senaste tre åren. 12 procent av de svarande uppgav också att de drabbats av kapellskärning någon gång de tre senaste åren.

I SVERIGE FÅR man numera köra extra långa lastbilar. Problemet är bara att det inte finns särskilt bra platser att parkera dem. Åkarna som svarat på enkäten efterlyser både längre och bredare platser. I enkäten säger 43 procent av dem som kör överdimensionerat gods att det är svårt att hitta parkeringsplatser och enbart 8,8 procent tycker att det går bra.

– Statliga vägmyndigheter bör prioritera och implementera byggandet av fler tillgängliga parkeringsplatser, medan kommuner bör anpassa sina ytor, säger Peter Svensson. ■



Ytterligare neddragning på utdelning

Tidningsbud. Ett tiotal tjänster hos distributionsbolaget Svensk Hemleverans hotas när Östgöta Correspondenten slopar utdelningen av papperstidning på landsbygden utanför Motala och Vadstena från och med maj i år.

Förändringarna berör närmare 30 tidningsbud, men Svensk Hemleverans hoppas minska konsekvenserna genom att skapa så kallade hybriddistrikt – där både landsbygd och tätort ingår – och ge dem som jobbar kvar högre tjänstgöringsgrad.

Mediekoncernen NTM, där både Svensk Hemleverans och Östgöta Correspondenten ingår, beklagar att ökade kostnader gjort det omöjligt att fortsätta distribuera papperstidningen till samtliga hushåll som önskar. Förra året genomförde NTM och flera andra mediekoncerner neddragningar i utdelningen, framför allt i områden utanför tätorterna där kostnaden per utdelad tidning blivit allt högre. Orsakerna är såväl färre prenumeranter som dyrare drivmedel och kraftigt ökade papperspriser. ■

AD: Fel avskeda sexanklagad chaufför

Arbetsrätt. Arbetsdomstolen (AD) fastställer tingsrättens dom gällande en taxichaufför som anklagats för att sexuellt ha ofredat en kvinnlig passagerare. Det var fel att avskeda mannen, slår AD nu fast.

Helsingborgs tingsrätt ansåg att taxibolaget inte kunnat bevisa att mannen gjort sig skyldig till anklagelsen eller på annat vis gjort något som skulle motivera ett avsked. Ord stod mot ord och enligt rätten var både hans och kvinnans versioner av vad som hänt trovärdiga.

Kvinnan anmälde det påstådda ofredandet dagen efter taxiresan men polisen lade ned fallet kort därefter.

AD har kommit fram till samma slutsats som tingsrätten, att det varken fanns skäl för avsked eller för taxiföretagets andrahandsyrkande; saklig grund för uppsägning. AD fastställer även den lägre domstolens beslut som rör skadestånd. Taxibolaget ska betala 130 000 kronor i allmänt skadestånd och ett ekonomiskt skadestånd på 210 000 kronor till mannen. Dessutom ska bolaget ersätta chaufförens rättegångskostnader i Arbetsdomstolen. ■

2024 började med isk yla och snösmocka



FOTO: MANUEL GOMEZ

Vackert på fikarasten. Men halt på vägarna. Bilden tagen från sopbilens hytt, mellan Sten och Virshult, norr om Halmstad.

Arbetsmiljö. Snö, kyla, halka, blåst – olyckor, inställd trafik, avstängda vägar. I mitten av januari drog årets andra köldvåg in över landet, med en kraftig snösmocka från väst. Åter drabbades yrkestrafiken av stora problem, på flera håll klämd mellan vädrets makter och myndigheters bristande samordning.

Text **Lilly Hallberg och Justina Öster**

Manuel Gomez, ordförande i Halmstadsavdelningen, är tjänstledig på 80 procent från jobbet som renhållningsarbetare hos Halmstads Energi och Miljö (HEM). På måndagar kör han sidlastare.

– Det är halt ute på vägarna. Hos flera hushåll ute på landet har vi inte kunnat tömma på flera veckor. Men vi ligger efter nästan överallt och jobbar hårt för att komma i kapp, säger han.

– Samtidigt går det inte att riskera allt för att komma fram. Inget kärl är värt ett liv!

Manuel Gomez har sett hur attityden ändrats helt under sina år på arbetsplatsen.

Han har jobbat där sedan 2017 och är i dag även skyddsombud.

– Tidigare var det mer att man skulle köra oavsett vägunderlag, och sluta gnälla. Det har skett en helomvändning när det gäller synen på att förebygga arbetsskador.

FACKLIG NÄRVARO OCH ny ledning är förklaringar som Manuel Gomez ger till en ny kultur. Där renhållningsarbetarna säger nej till sådant som att dra kärl över oskottade vägar. Och där kunderna får vänta där det inte utan stora risker går att ta sig fram i snöväder, som på smala och backiga vägar på landet.

– Från kundernas sida finns det numera en förståelse. De har vant sig, säger Manuel Gomez.

Det är inte bara snö och halka som orsakat förseningar med sophämtningen i vinter utan även problem med lastbilar som blivit stående, på grund av problem med hydrauliken.

– Vi har inte fått så mycket snö som på andra håll, men att den ligger kvar så pass länge är ovanligt. Andra år har det varit mer slask i januari, säger han.



FOTO: NERMIN PDUIC

Nermin Pudic, fast i Fjugesta.

”Jättedåligt plogat”

Nermin Pudic kör servicetrafik för Connect Bus i Örebro. Det innebär körningar i hela länet. Vissa dagar i kraftigt snöfall och temperaturer ner mot 25 minus under januari. Men till skillnad från kollektivtrafiken i regionen har inga turer ställts in.

Färdtjänstförarna ska kunna köra sina kunder. Och trots allt har det gått bra för Connects förare så vitt Nermin Pudic känner till:

– Men jag körde fast med en kund i bussen. Som tur var hände det i närheten av hennes hem, så det gick att använda rullstol och rulla hem henne, säger han.

Nermin lyckades komma loss med bussen själv men det tog två timmar. Men att vänta på bärgare i Fjugesta, Lekebergs kommun, där han kört fast skulle tagit ännu längre tid.

– Det var jättedåligt plogat. Man märker när man kör hur olika det är i olika kommuner.

Bärgarna hinner inte prata

– Bärgarna har fullt upp att göra och vill inte bli störda. De har nog med att hålla rätt på trafiken och jobbet.

Det blir tji när Transportarbetaren ringer upp Assistancekåren i Kristianstad för att få prata med en bärgningsarbetare om hur det är och har varit att jobba i iskyla, snöväder och hårda vindar.



FOTO: PRIVAT

Jonas Seger kör färdtjänst, sjukresor och skolbuss i Älvsbyn, Arvidsjaur, Arjeplog och Överkalix.



FOTO: PRIVAT

Peter Sezkir jobbar som lastare på företaget Aviator vid Landvetters flygplats i Göteborg.

”Köldgräns behövs”

Jonas Seger kör färdtjänst, sjukresor och skolbuss i Älvsbyn, Arvidsjaur, Arjeplog och Överkalix. Ett brett område med långa körsträckor. Han är Transportombud och berättar om extremkyla på minus 37 och ner till 44 grader i början av 2024. På dieselfordon har motorerna gett upp och bilarna stannat.

– Det har varit ganska brutalt. Bensinbilarna har gått och vi har många elbilar, Tesla. Och hör och häpna, de har rullat, fast extremt mycket kortare sträckor före ny laddning. Det är lite chockerande faktiskt, säger Jonas Seger.

När termometern åter kröp mot minus 37 grader ställde chefen i hans taxibolag in skolkörningarna i mitten av januari. Men det mottogs inte väl av uppdragsgivaren, kommunen.

– Samhället och allmänheten förväntar sig att vi ska rulla i alla väder, men vi kör i ett stort område med mycket ödemark. Frågan är vem som ska undsätta oss och passagerarna om vi blir stående? Jag önskar vi fick en köldgräns, minus 30 grader är rimligt. Då alla körningar ställs utom de mest akuta. Sjukresor är en sak, så länge ambulanserna rullar ska vi köra. Men det kan inte vara livsnödvändigt med färdtjänst för att köpa en liter mjölk!

Till skillnad från många andra serviceförare har Jonas Seger och kollegorna i alla fall sluppit kämpa mot snö. Samtidigt som han berättar det har E4:an, söder om Skellefteå och norr om Bureå, stängts av helt efter seriekrock med flera inblandade fordon, rapporterar polisen. ■

Halkan är värst

Peter Sezkir jobbar som lastare på företaget Aviator vid Landvetters flygplats i Göteborg.

– Det har varit extremt kallt sena kvällar och tidiga morgnar, ner till minus 18 grader och jobbet har också gått lite trögt när det snöat. Jag har kollegor som har halkat och fått ont i rygg, axlar och armar, säger han.

Som huvudskyddsombud för Peter Sezkir årliga diskussioner om halkbekämpningen med det statliga bolaget Swedavia, som äger och driver flygplatsen.

– Halkan är det stora problemet och bekämpningen borde skötas bättre! Det är blåsigt och blött i Göteborg och när det fryser blir det väldigt halt om man inte saltar eller sandar. Men vissa dagar prioriterar Swedavia landningsbanan framför rampen, där vi jobbar.

Bandlastare och annan utrustning går trögare i extremkylan. Banden blir hala att kliva på och maskinerna behöver bogseras in i värmegarage för att tina mellan varven, enligt Peter.

Vädervarningar

SMHI har en tregradig skala för så kallade vädervarningar. Röd är den allvarligaste varningen.

Gul varning: Vädret kan bli en fara för allmänheten och orsaka vissa skador på egendom och miljö

Orange varning: Vädret kan bli en fara för allmänheten och orsaka stora skador på egendom och miljö.

Röd varning: Vädret kan bli en stor fara för allmänheten och orsaka mycket allvarliga skador på egendom och miljö.

Reklamutdelare utan kollektivavtal

Avtal 2023. Transportarbetareförbundet och motparten, Almega Tjänsteföretagen, har ännu inte hittat någon lösning när det gäller nytt kollektivavtalet för distribution av direktreklam.

– Det är svårt att komma överens när de godtar löner ner mot 30 kronor i timmen, säger Transports ombudsman Magnus Thelander.

I somras sa facket upp avtalet som löpte ut den sista juni förra året. Kollektivavtalet – som kallats Sveriges sämsta – ger arbetsgivaren ensam rätt att definiera ”normalprestation”; den prestation en arbetare måste uppnå för att få garantilön. Annars ger avtalet bara prestationslön, vilket betyder en extremt dålig förtjänst per timme.

Facket har informerat berörda medlemmar på avtalsområdet, i huvudsak reklamutdelare och buntbilsförare. ■

Inte diskriminering att förbjuda slöja

Arbetsrätt. En kvinna anställd som trygghetsvärd på ett bevakningsföretag började i juni 2020 bära muslimsk huvudduk av religiös övertygelse. Företaget meddelade henne att de hade en neutralitetspolicy som inte tillät religiösa symboler, skriver tidningen Lag & Avtal.

Kvinnan ansåg sig diskriminerad, men tingsrätten ansåg inte att neutralitetspolicyn var diskriminerande. Kvinnan överklagade domen till Arbetsdomstolen (AD).

AD beslutade att tingsrättens dom står fast.

Sedan dess har domen kritiserats.

”Det är en djupt oroande dom, en dom som kan försvåra slöjbärande kvinnors möjligheter att försörja sig”, skriver Lena Svenaeus, före detta JämO i Lag & Avtal. ■



34

miljarder kronor. Så mycket vinst gjorde ”folkrörelsebanken” Swedbank 2023.

Dom: Rätt att kräva covid-vaccin

Arbetsrätt. Arbetsdomstolen anser att vårdföretaget Aleris hade rätten på sin sida då tre undersköterskor som vägrade vaccinera sig mot covid-19 skickades hem under hösten 2021.

Arbetsgivaren började ställa krav på vaccination för att följa Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsens rekommendationer.

De tre undersköterskorna skickades hem utan lön, men fick ha kvar jobben. Under hösten 2022 stämde Kommunal arbetsgivarparterna. Facket ansåg att undersköterskorna borde fått lön under uppsägningen. Arbetsdomstolen anser att de speciella omständigheter som rådde under pandemin gjorde att vaccinationskravet var berättigat och att bolaget varken bröt mot Lagen om anställningsskydd eller kollektivavtalet. ■

P-vakter måste använda bank-id

Bevakning. I Stockholm måste parkeringsvakterna som jobbar för staden använda bank-id på sina privata telefoner när bilar ska forslas bort. Transportklubben på Avarn Security söker en lösning.

– Vi samverkar med arbetsgivaren i det här fallet och det finns en tänkbar lösning, men sedan gäller det att det funkar för uppdragsgivaren också, säger Jörgen Öhman, ordförande för Transports klubb på Avarn Security i Stockholm.

Frågan om bank-id för parkeringsvakter dök upp tidigare under 2023 när Stockholms stad beslutade om ett nytt sätt att beställa bortforsling av bilar. Parkeringsvakterna hos alla entreprenörer som sköter parkeringsbevakning på kommuners gator måste legitimera sig med bank-id i samband med det. Bank-id har vakterna på sin personliga telefon och förväntas därför ha med den.

– Parkeringsvakterna jobbar i ur och skur och säg att det kommer en arg bilägare och slår telefonen ur handen och den åker i backen. Eller om en ordningsvakt får en spark och så har du telefonen i fickan och displayen spräcks. Som det är nu finns ingen försäkring på jobbet som täcker det. Det är såna frågor som måste få en lösning, säger Jörgen Öhman. ■

Fler vill bli flygtekniker



FOTO: PRIVAT

Engla Svensson är ambassadör för flygteknikerutbildningen.

Flyg. Det är stor brist på flygtekniker, mekaniker och all teknisk personal i flygbranschen. Facket varnar för att det kan gå ut över säkerheten, men nu söker sig fler till flygteknikutbildning på gymnasiet. En av dem är Engla Svensson från Halmstad.

Text **Justina Öster**

När pandemin slog till störtdök resandet, flygpersonal sades upp och många anställda sökte sig till andra jobb. Nu är flyget på väg tillbaka till samma nivåer som tidigare, konstaterar Åsa Backman på Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Tya.

– Då märks bristen på flygteknisk personal än mer. Branschen behöver nyrekrytera men också fylla på med personal som ersättning för de stora pensionsavgångar som väntar, säger hon.

En ny rapport från Tya visar i alla fall att fem, av de sju gymnasieskolor i landet som utbildar flygmekaniker, förra året hade fler sökande än 2022. För att de unga verkligen ska komma ut i jobb på flygplatserna är utmaningen nu att hitta praktikplatser, förklarar Åsa Backman.

ENGLA SVENSSON ÄR 17 år, har alltid älskat att flyga och undrat hur flygplan fungerar. Hon går andra året på Flygteknikcentrum i Ljungbyhed och vill bli flygplanstekniker. Att bara ”nöta skolbänk” lockade inte, desto mer att meka och byta ut stora komponenter på flygplan.

Engla hade inte mekat så mycket innan, men märker nu att hon är händig och bra på att läsa manualer.

– I min klass är vi bara fyra tjejer, men killarna är sköna mot oss och vi tjejer blir väldigt tajta. Många flygbolag söker tjejer för att de har en tendens att vara lite noggrannare, säger hon.

ENGLA ÄR ”AMBASSADÖR” för utbildningen och lägger ut bilder och filmer på Tyas Instagram och ibland på TikTok för att ge en inblick i studierna och locka fler att söka. Hon hoppas få göra lumpen och vill gärna jobba inom försvaret.

– De har coolare flygplan och helikoptrar. Min dröm är att bli stridspilot. ■

Flygmekaniker och tekniker

Flygmekaniker jobbar främst med tillsyn, service och rutinarbeten. Flygtekniker har större ansvar och arbetar med mer avancerade felsökningar, inspektioner och kontroller.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Här ska utländska chaufförer träffa facket

Facket. Transport har öppnat ett fackligt kontor på säkerhetsparkeringen i Torsvik, söder om Jönköping. ”Det är det första i Europa”, säger initiativtagaren Tommy Jonsson, central ombudsman på Transport och engagerad i europeiska förares villkor.

Kontoret kommer att bemannas av Tommy Jonsson och funktionärer och förtroendevalda från Transports avdelning 20 i Jönköping.

– Tanken är att vi ska visa de europeiska förarna vad de har rätt till och vilket fackförbund de ska kontakta i sitt hemland, säger Morgan Sparrenholt, ombudsman i avdelning 20. ■

Connectare knyter band på konferens

Facket. Förtroendevalda från Connect Bus i hela landet möttes efter nyår. Under konferensen lyftes en rad frågor – om kollektivavtal, organisering och rollen som förtroendevald.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: MATS NEANDER

– Det var en intressant kurs, många olika saker som togs upp, säger Mats Neander, en av deltagarna.

Han kör servicetrafik för Connect Bus i Örebro. På fritiden är han hobbyfotograf och det är också Mats som tagit gruppbilden.

Det har varit tal om att han ska ta på sig uppdrag som Transportombud. Men det fackliga arbetet lokalt har ”inte riktigt kommit i gång” med hans ord.

– Jag har inte tidigare varit på något liknande som konferensen, säger Mats Neander.

Det är han inte ensam om bland dem som möttes i Askersund. Tvärtom, det är första gången förbundet genomför något liknande. Behovet finns uppenbart.

Starkt fokus låg hela tiden på uppdraget som förtroendevald.

– Engagemanget var fantastiskt, säger Anna Erixon, central ombudsman med ansvar för förhandlingar inom taxi.

Whiteboarden med önskade ämnen att diskutera blev snabbt full. Lönetillägg, bonussystem, friskvårdsbidrag, övertid och bevakning.

Det var också tid för utbildning. Mats L Andersson, ombudsman från Linköpingsavdelningen och Viktor Petrov, regional samordnare taxibranschen, talade om kollektivavtalet, en utbildning som direkt vände sig till taxiförare som enbart kör samhällstransporter.

Rasmus Grahm, avdelningsutvecklare på förbundet, talade om organisering och strävan efter att arbeta på liknande sätt på alla depåer i landet.

I Sverige kör Connect Bus upphandlad trafik – serviceresor och linjetrafik – i en rad kommuner och har sammanlagt ett drygt trettiotal depåer, från Växjö i söder till Haparanda i norr. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Torr luft i kyllagret!



- Minskad kondens och isbildning
- Undvik halkolyckor
- Mindre skador på emballage
- Minskat behov av avfrostning av kylaggregaten
- Enkel installation

Vill du veta mer?

info@airwatergreen.com

AIRWATERGREEN
Air Technology Sweden

Strejker riskerar lamslå Finland

Konflikt. Flyg- och busstrafik stannar, förskolor och restauranger stänger ned – Finland stannar i månadsskiftet när över 100 000 arbetare och tjänstemän strejkar i protest mot regeringens arbetsmarknadspolitik och nedskärningar.

Den finska högerregeringen vill även minska kostnaderna för en rad trygghetssystem och ersättningar, bland annat arbetslöshetsersättningen, och samtidigt kraftigt höja böter vid olagliga strejker. Den 1 februari planerar finska fackförbund, bland annat Transports systerförbund AKT, en jättedemonstration på Senatstorget i centrala Helsingfors. ■

FOTO: JOHN ANTONSSON



LO-ordförande avgår

Facket. Susanna Gideonsson ställer inte upp för omval till posten som LO:s ordförande utan avgår i samband med LO-kongressen i maj. Det blev offentligt i en intervju i Dagens Nyheter i januari.

Tidigare har Susanna Gideonsson sagt att hon som den enda av fyra i LO-toppen ställer upp för omval. Hon har nu ändrat sig, och förklarat att personliga skäl väger tungt i beslutet.

Susanna Gideonsson efterträdde Karl-Petter Thorwaldsson som LO:s ordförande sommaren 2020. Hon var innan dess ordförande för Handelsanställdas förbund från 2014. Men de fackliga uppdragen kom långt tidigare och hon har hunnit med två andra förbund inom Landsorganisationen; Kommunal och Transport. Redan på sommarlovet före sjuan började Susanna Gideonsson som tidningsbud och gick med i Transport som 14-åring. ■

433 000

Så många var arbetslösa i december 2023.

Källa: SCB

Osäkra jobb kan leda till tidig död

Arbetsliv. Kombinationen låg lön och otrygga anställningar leder till stress och i värsta fall för tidig död. En handbok från Karolinska institutet har tio förslag på att minska hälsoriskerna.

Text **John Antonsson**

FOTO: PRIVAT



Ninni Norlinder är medförfattare till *Atypiska sysselsättningars påverkan på hälsan.*

Forskarna har valt att kalla de osäkra jobben för *atypiska jobb med låg kvalitet*. Det handlar om jobb där lönen är låg eller oförutsägbar, där anställningskontrakten är korta och kanske innebär att du är på olika arbetsställen hela tiden.

Forskare har studerat stora grupper människor och upptäckt att ungefär 500 000 i den svenska arbetskraften har den här typen av osäkra och lågavlönade jobb. Den allvarligaste risken är att den med atypiskt jobb med låg kvalitet löper 20 procent högre risk att dö i förtid.

– Vissa vill kanske tro att det rör sig om jobb på marginalen och att det är i problembranscher eller i nästan olaglig verksamhet. Men det här är några av de vanligaste yrkena som finns, säger Ninni Norlinder, som har skrivit handboken tillsammans med Theo Bodin.

De vanligaste jobben med låg kvalitet är ofta offentligt finansierade. Det rör sig till exempel om barnskötare. Andra yrken som sticker ut med en större andel atypiska jobb är lager- och terminalarbetare, lastbilschaufför och taxichaufför.

Var är riskerna för ohälsa störst?

– En av de större riskerna är för den som är ny på jobbet. Något man ofta är som bemanningsanställd. Vi kan se att tidigare arbetslivserfarenhet bara kompenserar riskerna till en viss del. Även om du har 25 års arbetslivserfarenhet har du som bemanningsanställd ökad risk för arbetsolyckor. Du har kanske inte fått en tillräckligt bra introduktionen eller vet hur rutinerna fungerar och inte heller känner kollegorna på samma sätt.

Vad kan man göra åt det då?

– Vi pekar på tio åtgärder. Den första handlar om att ställa bättre arbetsrättsliga krav vid offentliga upphandlingar. Många ställer redan i dag ganska bra krav, men inte tillräckligt många följer upp dem.

– Ett annat förslag är att minska de kortaste tidsbegränsade anställningarna. Det är där osäkerheten är som störst, säger Ninni Norlinder.

ÅTGÄRDSFÖRSLAGEN har tagits fram efter analyser av vilka faktorer som skapar risker för hälsan. Handbokens författare har också tittat på vad stora internationella organisationer som OECD och Eurofund föreslår. Vissa av förslagen är inte nya.

– Men det är viktigt att komma ihåg att förslagen har en utgångspunkt i forskning och inte från tyckande.

Lyssnar någon på er?

– Vi har haft bra möten med fackförbund och arbetsgivarorganisationer. Jag upplever ett genuint intresse från alla. Men problemen är inte heller störst på de arbetsplatser där arbetsgivare och anställda är organiserade. Det är där man är oorganiserade på båda sidor problemen är som störst, säger Ninni Norlinder. ■

Kul på jobbet vid Furunäsets miljöstation



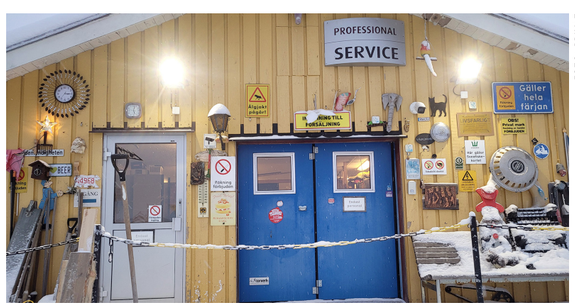


FOTO: PRIVAT

Miljö. Miljöarbetarna Erik Hjelm, Andreas Nilsson och Anders Mattson överraskar besökarna som lämnar uttjänta prylar och avfall på Furunäsets miljöstation i Överkalix.

På ledig tid placerar de ut inlämnade mjukisdjur, troll, drakar och porslinsfigurer som hälsar besökarna välkomna till återvinningen på Furunäset.

– Det började med att vi skojade med varandra, säger Erik Hjelm. ■

FOTO: EUROPAPARLAMENTET



Förslag för bättre villkor drogs tillbaka

Gigjobb. Europas plattformsarbetare snuvade på bättre villkor. Nu är det upp till Belgien att försöka få till nytt avtal.

Text **Gert Lundstedt**

Just som EU såg ut att lagstifta om bättre villkor för Europas miljontals plattformsarbetare drogs det färdigförhandlade förslaget tillbaka. Spanien, ansvarig för uppgörelsen under sitt EU-ordförandeskap, hade inte förankrat den.

NÄR MEDLEMSLÄNDERNA sedan granskade överenskommelsen sa 12 av 27 nej. Bland dem Sverige. Ansvarigt stadsråd, biträdande arbetsmarknadsministern Paulina Brandberg, vill inte kommentera vad man är kritisk till i förslaget. Men en anonym regeringstjänsteman uppger för Transportarbetaren att Sverige dels invände mot den så kallade presumtionen – hur arbetstagarbegreppet ska definieras. Dels mot de föreslagna kriterierna för om en person är anställd eller egenföretagare – om en plattformsarbetare uppfyllde två av fem kriterier skulle hen genom en företrädare (facket) eller myndighet kunna hävda en anställning. Uppdragsgivaren hade då att bevisa motsatsen – plattformsbolagen vill göra alla till egenföretagare för att slippa ansvar och kostnader. Enligt EU-kommissionen är 5,5 miljoner av unionens gig-arbetare i dag felaktigt klassificerade som egenföretagare och går miste om rättigheter och socialt skydd som anställda har.

Svenska EU-parlamentarikern, socialdemokraten Ilan De Basso är nöjd med att direktivet föll och förutsätter att de svenska ståndpunkterna tas med i ett eventuellt nytt förslag.

– Som det står nu går det på tvärs emot hur vi organiserat arbetsmarknaden i Sverige.

Han försvarar partsmodellen på samma grunder som LO.

– LO har tagit fram en plan för att bringa ordning och reda inom gig-ekonomin. Jag förväntar mig nu att gig-företagen sträcker ut handen till svensk fackföreningsrörelse.

Men gig-arbetare finns i hela EU, totalt 28 miljoner. Nästa år beräknar kommissionen att de är 43 miljoner.

Lämnas inte de i sticket när du och övriga svenska socialdemokrater i parlamentet säger nej till direktivet?

– Jag ifrågasätter inte behovet att förbättra arbetsvillkoren för gig-arbetarna. Frågan är hur vi gör det? Det är ett område som växer över tid och vi har inte råd att låta det vara vad det är i dag. Och i de EU-länder där parterna sköter det här ska det göras på nationell nivå.

DEN FÖRSTA JANUARI tog Belgien över EU-ordförandeskapet efter Spanien och vill få till en ny överenskommelse. Men det är bråttom. EU-valet i juni gör att ett nytt avtal måste vara klart i början av mars. Ilan De Basso utesluter inte att Belgien klarar det, men att avtalet då kommer vara väsentligt annorlunda än det som föll i december.

– Jag är nöjd över att förhandlingarna återupptas och hoppas på en bättre överenskommelse. ■

David Ericsson

Enda kvinnan ombord

Bokläsandet minskar. Förlagen går back. Deras eviga strategimöten hjälper föga och de drar ner på personal och sparkar författare.

Ljudböcker går lite bättre men där är avanserna så små att de knappt täcker sina kostnader.

Själv gillar jag ändå att hålla i en välskriven pappersbok. Och att långsamt läsa den ger på något sätt en märklig känsla av närvaro.

Det finns också ett slags poesi i det personliga berättandet. Som i Britt Edenstjärnas självbiografiska roman *Enda kvinnan ombord*. En berättelse om hur hon som ung på 1970-talet arbetade som maskinelev på ett litet tankfartyg.

Boken är både ett tidsdokument över en betydligt radikalare tid och om hur illa en ung kvinna kunde behandlas, både av en del manskap och av befälen ombord.

Britt Edenstjärna och många kvinnor med henne stod för kampen för jämställdhet och hon gjorde intrång i den mest förborgade delen av den manliga världen, sjömännens.

> ”Först tänker jag att det var en annan tid då för en ung kvinna i en mansdominerad värld.

BOKEN ÄR VÄLSKRIVEN och intressant även om de förklarande delarna kan bli lite långa. Desto bättre är beskrivningarna av hamnbesöken där hon såg hur befälen gick loss med alkohol och prostituerade.

Och hur hon liksom gled mellan att vara en av arbetskamraterna, samtidigt som hon var en särling bara för att hon var kvinna.

Över huvud taget är männen ombord vilsna och vet inte hur de ska tackla umgänget med sin enda kvinnliga kollega. Vad kan man säga, hur ärlig kan man vara? Deras brist på kärlek och sex är stor där man kajkar runt i Östersjön i månader och språket blir därefter.

Först tänker jag att det var en annan tid då för en ung kvinna i ett mansdominerat yrke. Sedan inser jag att sjömännen, åtminstone i norra Europa, nu gått upp på land och att de ofta kör lastbil. Och hur har kvinnorna det egentligen i vår bransch? När de nattparkerar på trånga parkeringsplatser där det i bästa fall finns en toalett.

Där de liksom vi män sover i bingen som det knappt går att vända sig i med draget och kallraset från fönstren. Lika mörkt är det som i de hamnar Edenstjärna beskriver, och liksom i dem smyger tjuvar och rånare omkring.

Enda kvinnan ombord ger mig en bild av dåtiden. Men som så många gånger förr inser jag att det inte heller nu kan vara så lätt för kvinnor i transportbranschen. Att de inte bara har tryck på sig från arbetsgivaren att ofta, än mer än männen, tvingas bevisa sin kompetens. Plus att de har männens blickar riktade mot sig av alla möjliga anledningar. Ett jämställt samhälle verkar fortfarande vara långt borta. ■



Toppen & botten

↑ Trots allt, jag gillar vintern!

↓ Snälla Miljöpartiet, sluta upp med att fullständigt ödelägga Storstockholms kollektivtrafik.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Upphandlingar sänke för LO-branscher

Färdtjänst, avfallshantering, skolskjutsar, vård och omsorg – varje år upphandlas verksamhet för över 800 miljarder kronor med skattepengar. Fast för många branscher är offentliga upphandlingar ett sänke. LO har gett ut en guide för att återta kontrollen.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Pengarna ska gå till allas vår välfärd och till centrala samhällsfunktioner. Men de reglerade inköpen i offentlig regi har i realiteten lett till problem. För dem som gör jobbet ofta försämrad arbetsmiljö, lönedumpning och ren människoexploatering. Dyra, dåliga och försenade leveranser för skattebetalarna.

Offentlig upphandling har även öppnat dörren för oseriösa och kriminella aktörer, slår LO:s aktuella guide fast. Upphandlingsguiden är ett verktyg för schysta arbetsvillkor. Den vänder sig till ansvariga politiker eller andra som vill att myndigheternas upphandlingar säkerställer bra villkor och sund konkurrens – och sätter stopp för oseriösa aktörer i offentlig upphandling.

– Politikerna måste ta kontroll över upphandlingarna och ta ett större ansvar. När man vet vad man upphandlar går det att ställa relevanta krav. Det betyder inte att politikerna behöver ha detaljkoll på allt. Men de måste ta ansvar för styrningen av innehållet i det som upphandlas, inte minst genom att ha en upphandlingspolicy, säger LO-utredaren Mattias Schulstad, som står bakom upphandlingsguiden.

– Även om det finns ansvariga tjänstemän, och ofta externa experter som jurister och tekniska konsulter, som tar fram dokument och genomför upphandlingar så är politikerna ansvariga. Upphandlingar påbörjas alltid efter ett politiskt beslut.

MATTIAS SCHULSTAD ÄR i dag verksam vid enheten för samhällspolitik på LO. Tidigare har han bland annat varit utredare på Transportarbetareförbundet. Han betonar vikten av att kontroller av upphandlad verksamhet görs löpande. Och att det skrivs in i kontraktet:

– Det gör det med stor sannolikhet svårare för oseriösa aktörer att fortsätta tjäna pengar på oseriösa och brottsliga upplägg.

Schulstad framhåller också vikten av att facket kommer in tidigt i processen.

– En upphandling kan ses som en tågresa från Stockholm till Göteborg. Allt du vill ha med dig måste vara lastat i Stockholm, det fungerar inte att lasta på i Herrljunga. Fast ofta är det så att säga i Herrljunga som politiker och facket upptäcker problemen.

EKOBROTTSMYNDIGHETEN HAR listat nio särskilda så kallade riskbranscher. Inom dessa är risken högre för arbetslivskriminalitet, med systematiskt utnyttjande av arbetare och plundring av det gemensamma välfärdssystemet.

Kriminella lockas inte sällan att gå in i verksamheter som upphandlas, av kombinationen mycket pengar att tjäna och lite kontroll. Oseriösa aktörer anpassar sin verksamhet för att vinna anbudsförfaranden, enligt Mattias Schulstad:

– Det finns alltid aktörer som är duktiga på att upphandla...

Han nämner taxi efter avregleringen som ett exempel.

LO delar Ekobrottsmyndighetens bedömning när det gäller riskbranscher, som den statliga myndigheten listat i sin vägledning för att förebygga arbetslivskriminalitet.

Av nio utpekade riskbranscher är tre branscher sådana yrkesgrupper som Transportarbetareförbundet organiserar:

- Bilverkstäder
- Transporter
- Avfallshantering

– En risk för oseriösa och kriminella aktörer finns hos underleverantörerna. Det är möjligt att begränsa antalet entreprenader i kedjan till max två led och kräva att en viss del utförs av leverantören själv, säger Mattias Schulstad.

– Det viktigaste är att säkerställa att skattebetalarnas pengar går rätt.

UPPHANDLINGSGUIDEN GÅR FÖRST igenom vad det egentligen handlar om: Offentlig upphandling beslutas av ansvariga politiker i regioner, kommuner och myndigheter som Trafikverket. Totalt upphandlas det med skattepengar för 803 miljarder kronor (2021) och det är mycket jämfört med andra EU-länder.

Inköpen som finansieras med våra skattepengar lyder under lagen om offentlig upphandling (LOU). Inköpsprocessen är reglerade av EU-direktiv.

Är det ett generellt problem, eller rent av omöjligt, att avsluta sådana kontrakt där det inte fungerar?

– Uteslutningsgrunderna används så att oseriösa och kriminella aktörer kan uteslutas innan anbuden värderas. De som utesluts på dessa grunder kommer aldrig att kunna vinna en upphandling, svarar upphandlingsguiden Mattias Schulstad.■

Fakta om guiden



➔ Framtagen av LO som stöd för ansvariga politiker i arbetet med offentliga upphandlingar, som finansieras av skattepengar.

➔ Har som syfte att beskriva hur upphandlingar går till, vilka arbetsrättsliga krav som ska ställas och vilka krav som kan ställas samt ge vägledning hur de ställda kraven ska följas upp.

➔ Slår fast att politiker inte kan ha koll på alla upphandlingar, men kan ta kontroll över styrningen av vad en upphandling ska innehålla.

LO:s upphandlingsguide finns att ladda ned från organisationens hemsida via QR-koden till höger.





Mattias Schulstad har sammanställt LO:s upphandlingsguide.

Förslag från guiden

Exempel på sådant som är viktigt att väga in vid upphandlingar:

1. Uteslut företag som inte ska vara leverantörer genom att använda de uteslutningsgrunder som redan finns, både frivilliga och obligatoriska, för att stoppa oseriösa och kriminella aktörer.
2. Ställ relevanta krav och kräv alltid goda arbetsvillkor och att en del av kontraktet utförs av leverantören själv, inte av underentreprenörer utan begränsa entreprenadleden till max två led.
3. Bjud in fackliga organisationer tidigt i processen.
4. Följ upp kontrakten och kasta ut dem som inte sköter sig!

Facket i mål med Nilsbuss

Transport och Nilsbuss har träffat en överenskommelse som ger fler förare rätt till utebliven lön, retroaktivt. Facket har i åratal stridit för att det småländska bussbolaget ska följa kollektivavtal.

Text **Lilly Hallberg**

– Tvisten är reglerad. Det känns bra att vi nu kommit överens innan det behövde bli tal om en stämning i rätten och att vi får ett avslut på det här långdragna ärendet, säger Mats L Andersson, ombudsman på Transports avdelning 4 Östergötland.

De sex Transportmedlemmar det rör sig om har fått lönen från Nilsbuss utbetald före jul. Hur mycket pengar det rör sig om per person kan fackets förhandlare inte säga på grund av överenskommelsen.

– Men medlemmarna är nöjda. Jag kan förstå frustrationen hos dem för att det tagit sådan tid, säger Mats L Andersson.

Han är en av dem inom Transport som försökt komma fram till en lösning med Nilsbuss, för att få företaget att betala ut rätt lön bland annat. Länge. Enligt Mats L Andersson närmare 3,5 år. I slutet av november träffade han Nilsbuss vd Anders Fransson, i Vimmerby där bolaget har sitt säte. Nu är överenskommelsen påskriven och klar.

Förlikning i domstol

I somras fick en tidigare anställd vid bussbolaget rätt genom en förlikning i tingsrätten. Och 40 000 kronor i utebliven ersättning, främst för övertidsarbete.

Facket hade, som en sista utväg, stämt Nilsbuss då tidigare förhandlingar och sittningar inte lett någon vart. Fel åtgärdades helt eller delvis, men nya problem tillkom.

Utslaget i civilmålet väckte förhoppningar hos andra chaufförer, varav ytterligare sex alltså fått rätt ersättning för arbetad tid i efterhand.

– Det här med stämningar i tingsrätten är inte något vi strävar efter. Facket ska ju förhandla, det är det vi är bäst på, säger Mats L Andersson.

Han ser inte Transport som en segrare över Nilsbuss i och med den nu ingångna överenskommelsen:

– Det är både sött och surt för båda parter, det finns inga segrare.

De flesta som berörs av överenskommelsen kör inte längre för Nilsbuss utan har bytt arbetsgivare.

Tidigare brister

Transportarbetaren har flera gånger tidigare skrivit om problem som rör Nilsbuss, ett bussbolag som också kör samhällsbetald, upphandlad trafik – som färdtjänst och skolskjutsar – för flera regioner och kommuner.

Problemen har gällt utebliven ersättning för arbetad tid. men även stressig arbetsmiljö och undermåliga fordon på vissa depåer.

Facket har länge påtalat brister, och även uppmärksammat regionerna. Dels gäller det fusk med raster: Kalmar läns trafik (KLT) lägger in rast om 45 minuter, Nilsbuss gör avdrag för ytterligare 45 minuter. Dels gäller det ett så kallat flexsystem, som innebär att förare måste vara tillgängliga 30 minuter före och efter ordinarie arbetstid.

I somras tvingades Nilsbuss betala viten på sammanlagt 1,7 miljoner kronor till trafikbolagen i Region Kalmar och Region Kronoberg. Det rörde sig om inställda turer, trasiga fordon och förseningar.

Att den överenskommelse som ingicks före jul, mellan Transport och Nilsbuss, innebär att det är slut på alla problem med bolagets beräkningar är inget som Transports Mats L Andersson kan säga.

– För just de här förarna är överenskommelsen ett slut på processen i fallet.



FOTO: JAN LINDKVIST

Nilsbuss AB

➔ Har säte i Vimmerby, och driver buss- och taxiverksamhet främst i sydöstra Sverige.

➔ Är ett familjebolag, med cirka 180 anställda.

➔ Huvudsakliga affärsområden är upphandlad linjebusstrafik, skolskjutstrafik, service- och närtrafik, sjuktransporter, beställnings- och charterbuss.

”Medlemmar kommer i kläm”

Mats L Andersson har som ombudsman med ansvar för taxi lång erfarenhet av upphandlad trafik. Tillsammans med Viktor Petrov, regional samordnare för taxibranschen, genomförde han hösten 2022 en första större enkätundersökning bland färdtjänstförare i Östergötland och norra delen av Kalmar län.

Svaren om körtider och stress visade tydligt på brister i arbetsmiljön. En kraftig majoritet, 72 procent, svarade nej på frågan om körtiderna var tillräckliga för att utföra arbetet säkert. Hela 88 procent sa att det händer att de kommer för sent till kunderna. Och mer än var fjärde förare uppgav sig ha varit inblandad i en trafikolycka på grund av stressande arbetsförhållanden.

”Enkätmetoden” har sedan tagits vidare inom förbundet. För den gav resultat. Bland annat satte Region Östergötland in fler bilar och åkerierna gick med på att stå för lunch när färdtjänstförarna får körningar till annan ort.





Mats L Andersson och Viktor Petrov.
FOTO: JOHN ANTONSSON/JUSTINA ÖSTER

Är upphandlad trafik överlag svår att hantera?

– Ett problem är att både trafikbolagen, som är huvudman, och arbetsgivarna leder och fördelar arbetet. Arbetsgivaren ska ta ansvar men trafikbolagen fördelar körningar, håller i gaspedalen och lägger ut raster. Eller inte. Det blir att dessa parter skyller många frågor på varandra och våra medlemmar kommer i kläm, säger Mats L Andersson.

Stämmer det som sägs i LO:s guide, att offentliga upphandlingar länge varit ett sänke för många LO-branscher?

– Det stämmer till viss del då det hela tiden kommer in företag som lägger för låga anbud, vilket brukar innebära att efter några månader så följer man inte våra kollektivavtal fullt ut. Man lägger ut mer arbetstid än vad som är heltid men betalar bara ordinarie månadslön, och väldigt vanligt är att man inte betalar ut övertidsersättning. När vi sedan förhandlar ut rätt ersättning blir det dålig stämning och det är inte ovanligt att vi får höra att vi inte förstår hur det ser ut i branschen.

Har upphandlande politiker generellt sett dåliga kunskaper?

– De flesta politiker, och även tjänstemän, som jobbar med upphandling har hög kompetens inom upphandling. Det jag kan tycka saknas ibland är spetskompetens på just den bransch som ska upphandlas, säger Transports Mats L Andersson, och fortsätter:

– Man får ju gärna tillfråga oss om den kompetensen. Så vore fackföreningar en tillgång innan man lägger ut en upphandling. ■



Martin Kertész har testat många yrken. ”Jag skulle gärna jobba som ballongclown på heltid”, säger han.

Martin Kertész om …

➜ Färdtjänstförarens arbetsuppgifter: Vi ska vara kuratorer, ambulanssjukvårdare, assistenter, rullstolstekniker, busschaufförer, barnskötare, ordningsvakter – och allt för mindre betalt.

➜ Arbetsgivare som säger sig vilja höja yrkets status: Höj lönerna med 2 000 kronor så får ni inte så svårt att få tag i chaufförer. Det är fel att lägsta anbud vinner i upphandlingarna. Vågade ett taxibolag gå före och höja lönerna så skulle fler följa efter.

➜ Taxi- och färdtjänstförarens arbetsmiljö: Usel. 80 procent av chaufförerna har ont i ryggen på grund av för dåliga säten. Vi tvingas ibland köra i bilar utan AC och värme. Och får skäll och bolaget vite – om vi tvingas säga nej till en körning för att en trappklättrare är trasig.

Uppdrag: glädjespridare

– Jag vill ha en clown, pappa!
– Vad gör clownen?
– Knyter ballonger!
Alltihop började när Martin Kertész dotter fyllde fem år och skulle ha kalas.

Tex och foto **JUSTINA ÖSTER**

MARTIN KERTÉSZ

Jobb: Färdtjänst- och sjukreseförare tillika ballongclown.

Ålder: 56 år.

Bor: Hus i Myresjö, utanför Vetlanda.

Familj: Hustrun Melinda, dottern Sansa och sonen Leo, 8 och 5 år. En äldre dotter och son från ett tidigare äktenskap.

Fackliga uppdrag: Ordförande i Flexbussklubben, suppleant i Transports avdelningsstyrelse i Jönköping och blivande ordförande i avdelningens taxisektion.

I dag har Martins dotter Tina fyllt 26 år och sonen Linus 23. Han har skiljt sig och gift om sig från Håkansson till det mer artistiskt klingande Kertész – hans ungerskfödda hustru Melindas efternamn.

De fann varandra via en dejtingsajt, träffades påskhelgen 2012 och har hållit ihop sen dess. Melinda var ansiktsmålare och Martin ballongartist eller vardagligare uttryckt ballongclown.

– Vi började jobba ihop ganska omgående, köpte in utrustning vi behövde och tog uppdrag tillsammans. Jag knyter ballonger och hon målar ansikten och gör glittertatueringar, mest på barn men vi hoppas att fler vuxna ska våga testa, säger Martin.

Barnen i hans nya kull, Sansa och Leo, hänger med ut till fester och tillställningar, varuhus och köpcentrum i Småland och hela landet runt. Ibland delar familjen loge och kommer i samspråk med artister som Markoolio och popgruppen Dolly Style. Andra gånger ber kulturansvariga på Vetlanda kommun eller Ikea dem komma.

TILL VARDAGS JOBBAR Martin heltid som färdtjänst- och sjukreseförare och är djupt engagerad i chaufförernas villkor och arbetsmiljö. Trots att han lovade sig själv att inte engagera sig fackligt igen efter åren som industriarbetare sitter han åter med flera uppdrag, både på taxibolaget och i Transports Jönköpingsavdelning 20.

– Det var så mycket brister, låga löner, usel arbetsmiljö, ständiga upphandlingar. Jag kände att någon måste ta tag i det, säger han och ställer ifrån sig sina medhavda väskor med utrustning. Så fiskar han upp en midjeväska med en radda fack, fyllda med långsmala ballonger och knäpper den om midjan.

VI TRÄFFAS PÅ Folkets hus i Vetlanda, som utgör ännu en sträng på Martins lyra. Han är ordförande i styrelsen. Termometern pekar på minus 11 och utedansbanan sover under ett tjockt täcke snö. Inne i huvudbyggnaden med vackert spröjsade fönster, som hyrs ut till fester, bröllop och dans, klibbar golvet under fötterna som utspilld saft, tjipp, tjipp.

– Det är nedslitet och behöver renoveras. Egentligen är det fruktansvärt mycket att göra här, säger Martin och slår ut med armarna.

I all hast fick han och en vän rycka ut och bygga ut scenen, när den teateransvariga för kommande Emil-föreställning, dagen innan, deklarerade att scenen var för liten.

– Jo, rätt händig är jag, har bytt kök i huset hemma, där finns alltid grejer att göra. I morse la värmepumpen av men jag fick i gång den igen, till slut.

Martin har en ledig dag efter helgens taxijobb med idel långkörningar, men med kränglande pump krympte tiden inför vårt möte. Frågan till frun och ”vapendragaren” blev: Hinner du måla mig på en kvart?

Jodå, clownfejset kom på plats med kritvita ögonlock, svarta skrattrynkor, regnbågar till ögonbryn och en rund röd nästipp. Martin trycker ner sin svarta hatt på huvudet och ler:

– Det är så roligt att se folks miner när man kommer körande så här.

I färdtjänstbilen också?

– Nej, nej, det är inte tillåtet!

MARTINS SKJORTA FÖLJER näsans ton och kostymen lyser i en explosion av färger, lika skiftande som hans yrkesbana. Han är utbildad murare men axeln tog stryk så han bytte spår till vårdbiträde, industriarbetare, som sin fackligt engagerade far i IF Metall. Han jobbade som lagerarbetare och körde truck, städare, säljare och trafikinformatör på Nationella trafiksäkerhetsförbundet.

Hans fackliga tillhörighet har växlat med jobben, Kommunal, IF Metall, Livs… men han har alltid varit med.

– Ett tag drev jag och min fru Melinda



Dags för avsminkning från ballongartist till färdtjänst- och sjukresechaufför, facklig förtroendeman och pappa.

ett bageri också. Hon är utbildad bagare, så helt plötsligt var jag arbetsgivare med tre anställda.

Kanske är det rastlöshet som gjort att Martin bytt yrke så ofta. ”Nu blev det här tråkigt, det var inte det jag ville göra”. Han söker fortfarande, säger han. Och ibland – när chaufförerna säger ifrån om bilar utan AC (i värmebölja) eller värme (i iskyla), om trappklättrare som inte fungerar – när åkerichefer och upphandlande länstrafik inte lyssnar. Då tänker han att:

– Jag skiter i det här och börjar köra truck igen. Men där träffar man inte så mycket folk och det är ju det som är det roliga med att köra färdtjänst. Alla människor.

Martin drar en långsmal ballong ur knippet i bältesfickorna och pumpar upp den, en till. Han vrider och bänder. Ett ljud som när man gnider frigolit mot fönsterglas går genom luften och så håller han en blå ballonghund i handen.

Nya fingersmala ballonger genom flinka händer och fram träder ett färgglatt knippe ballongblomster och så: en liten grön motorcykel.

– Den är svårast. Hunden har jag gjort så många gånger att jag knåpar till den bakom ryggen. Jag brukar fråga barnen: framför eller bakom ryggen?

MEN VI BACKAR tillbaka i tiden. Hur gick det egentligen till när Martin blev landets nionde utexaminerade ballongartist? Han gick till Buttericks och inhandlade ballonger och en pump, köpte lite tyg och sydde sig en clownkostym. Med hjälp av instruktionen på ballongpåsen knåpade han ihop en hund. Alla barnen på dotterns kalas fick varsin.

Martin fick blodad tand, skaffade fler ballonger och letade upp figurbeskrivningar på nätet.

2003 flyttade familjen till Vetlanda och några år senare träffade Martin en ballongclown på den årliga Vetlandafesten med marknad, artister och mycket folk.

– Jag köpte ett par hundra ballonger av honom. Vi snackade, växlade telefonnummer och så ringde han och tipsade om en helgkurs i Stockholm. Då var det inte så mycket fingerballonger som gällde utan större saker som att knyta ballongbågar för bröllop och köpcentrum.

MEN HUR BLIR man en certifierad ballongartist? Martin kom över en kurs på dvd-skivor, från en ballongtillverkare, som utmynnade i ett skriftligt och praktiskt prov. Han byggde en ballongpelare, en bordsdekoration i egen design och en ballongbukett.

Efter ännu en kurs i Norge kände han sig så säker att det var dags att ge sig ut på stan.



Martin Kertész och närmaste kollegan Philip Getejanic jobbar ihop för att förbättra arbetsmiljön och villkoren för servicebilförarna.

”Så glada barn har jag aldrig sett. Det tog mig djupt, jag började nästan gråta. Deras skratt och samtidigt svåra situation.”

Martin Kertész om när han uppträdde på ett ungerskt barnhem.

– Mitt första framträdande blev på en Vetlandafest så startade jag min ballongfirma.

Fullärd? Nej, de kommande åren följde ytterligare kurser och Martin blev godkänd på två examensprov.

– Så åkte jag till Belgien. Tyskland, Belgien, Norge, Danmark och Polen är rätt stora på ballongkonst och USA har stora event varje år. Ibland är min hustru och jag med på Speedwayfester och vid ett tillfälle blev vi filmade av polsk tv. Speedway är populärt i Polen.

I SVERIGE FINNS ett 20-tal ballongartister, uppskattar Martin. Men alla är inte aktiva längre efter pandemin. Om det bar sig skulle han inte ha något emot att agera clown på heltid. Fast showa med musik och sång, som sjukhusclowner för barn, är inte Martins melodi.

– Jag sjunger hellre än bra men har köpt en ukulele, en sorts luta som jag tänkt lära mig spela på av min färdtjänstkollega Philip som kan. Det är bara det att tiden… Den räcker inte till.

Martin återkommer till det, samtidigt som nya idéer hela tiden poppar upp. Kanske satsar han framöver på en karriär som regionpolitiker – för att få makt att äntligen förbättra färdtjänstförarnas villkor.

DET BÄSTA MED ballongartisteriet är att träffa barn, tycker Martin. Att sprida glädje.

– Vi var i Ungern en vända och hade med lite grejer till ett barnhem där de inte bara var hemlösa utan också handikappade. I ett land där de aldrig kommer att komma ut i samhället. Så glada barn har jag aldrig sett. Det tog mig djupt, jag började nästan gråta. Deras skratt och samtidigt svåra situation.

Paret fick bensinen sponsrad för besöket och skulle gärna göra en längre tur till fler barnhem i Östeuropa. Uppträdanden på svenska dagis vore också kul. Och pensionärshem. Skratt behövs i en orolig tid.

– Nästa år är min fru klar med studierna till förskollärare, då ska vi köra stenhårt!

Bästa kollegan, Philip Getejanc, tillika skyddsombud på taxibolaget där de båda jobbar, dyker upp. Han stampar snön av skorna, skrattar och slår sig ner:

–Vi får väl starta en förening för ballongclowner också, där du Martin blir ordförande? ■



Att träffa barn och sprida glädje är det bästa med ballongartisteriet, tycker Martin Kertész. En mångsysslare och föreningsmänniska, som sprutar ur sig idéer. Bara tiden ville räcka till…







Med flinka fingrar formar Martin Kertész de långsmala ballongerna till olika djur och föremål. Här växer en motorcykel fram. ”Den är svårast”, säger han.

200 000 svenskar mobbas på jobbet



En ny studie visar att 200 000 personer i Sverige utsätts för mobbning på jobbet. Det leder ofta till depression, ångest och i värsta fall döden. Det kan vara så många som två personer i veckan som begår självmord till följd av mobbning på arbetsplatsen.

Text **PERNILLA AHLSÉN** *Illustration* **UNNI VON FEILITZEN**

Det är alldeles för många, säger Michael Rosander som är professor i psykologi på Linköpings universitet och har ägnat de senaste åren åt att forska om mobbning på arbetsplatser.

Men vad är egentligen mobbning? I arbetsmiljölagen används begreppet kränkande särbehandling. Då räcker det att någon utsätts för ett negativt beteende en gång om det är tillräckligt allvarligt. Mobbning är värre än så.

– För att det ska handla om mobbning ska en person utsättas för ett negativt beteende systematiskt och över tid. Att någon skämtar lite elakt med mig en gång betyder inte att jag blir mobbad, utan det handlar om att en person blir utsatt om och om igen och sakta nöts ner. Om man inte redan är det så hamnar man i ett underläge där man har svårt att värja sig och försvara sig, säger Michael.

MOBBNINGEN KAN SE ut på olika sätt. Det kan vara att man får kränkande kommentarer, blir förlöjligad, förödmjukad, hånad eller retad. Men det kan också handla om att man blir ignorerad, inte får gehör för det man säger eller att man blir utestängd och inte får vara med. Man blir personen som ingen pratar med på rasterna och får inte reda på att det är after work.

Dessutom finns det arbetsrelaterade mobbningsbeteenden, till exempel att någon får en helt ohanterlig arbetsbörda, medan kollegorna inte får det. Eller att man nedvärderas, alltid får göra skitgörat eller blir fråntagen ansvar.

– Det är egentligen inte så stor skillnad om det är chefen eller kollegorna som mobbar. Men när chefen mobbar så är man redan i underläge vilket kan göra att man snabbare hamnar i en negativ situation. Med kollegorna är man ofta någorlunda jämbördig från början men nöts ner över tid. Men värst är det förstås om både kollegor och chefen mobbar, säger Michael.

I SITT SENASTE forskningsprojekt har han tittat på hur vanligt det är med mobbning på arbetsplatsen och tillfrågat ett slumpmässigt urval av alla yrkesarbetande i Sverige. Resultatet är nedslående: 200 000 svenskar utsätts för regelrätt mobbning på jobbet.

– Då handlar det om människor som systematiskt utsätts och som mår väldigt dåligt av det, säger Michael.

Men problemet är mycket större än så.

– När vi pratar om mobbning så behöver det inte vara antingen eller, att antingen är du mobbad eller inte. Ofta är det en eskalerande process där man initialt utsätts lite grann, utan att det har blivit systematiskt, men det är ändå något som man mår dåligt av. Då handlar det om ytterligare 250 000 svenskar. Så man räknar med att ungefär en halv miljon

”På en välfungerande arbetsplats är psykisk ohälsa inte en riskfaktor för mobbning.”

Michael Rosander, är professor i psykologi på Linköpings universitet.

svenskar utsätts för negativa beteenden på jobbet. Det är alldeles för många, säger Michael och fortsätter:

– Det borde vara noll. Särskilt när man vet vad konsekvenserna är.

PERSONER SOM UTSÄTTS för kränkande särbehandling och mobbning på jobbet drabbas oftare av depressioner, ångest och utbrändhet jämfört med de som inte utsätts för mobbning alls. De hamnar oftare i långtidssjukskrivning och risken att stötas ut ur arbetslivet är betydligt större.

– Här är det klara tydliga skillnader, säger Michael.

Det finns också studier som visar att risken att begå självmord ökar.

– Det är förstås ett stort mörkertal, för det är svårt att veta exakt vad som orsakar självmord. Men redan på 1990-talet kom en statlig utredning som visade att mellan 100 och 300 personer begår självmord varje år på grund av mobbning på jobbet. Om man jämför det med antalet fysiska arbetsskador som leder till att någon dör, ungefär 50 om året, så får man perspektiv på hur mycket lidande mobbning kan orsaka. Och då ska man komma ihåg att innan det går så långt som till självmord så är det en lång väg av lidande, säger Michael och fortsätter:

– Även om det ”bara” är 100 personer som tar livet av sig på grund av mobbning på jobbet, så finns det 100 bra anledningar till att det här inte ska förekomma på våra arbetsplatser.

I SIN FORSKNING har Michael tittat på vad det är som gör att mobbning uppstår på vissa arbetsplatser och inte på andra. Han säger att det förekommer inom alla branscher och yrkesgrupper. Hur stor arbetsplatsen är spelar ingen större roll. Och tvärtemot vad många tror så är det inte en viss sorts personer som mobbar eller en viss sorts personer som utsätts.

– Den viktigaste orsaken är att organisationen har brister. Det kan handla om att ledarskapet inte fungerar eller att det finns otydlighet vad gäller förväntningar, roller och vem som ska ta ansvar för olika saker. Med en chef som inte bryr sig så mycket och inte agerar om det uppstår konflikter, då har du en ganska otäck krutdurk som kan explodera i form av att någon utsätts för mobbning.

OM MAN UTSÄTTS för mobbning är det viktigt att säga till och se till att man får hjälp. Det är arbetsgivarens ansvar att vidta åtgärder för att motverka kränkande särbehandling.

– Men känner man att man inte får gehör så är man i en farlig situation. Hur otäckt det än låter så är det bästa rådet att springa så långt därifrån du kan. Det är så pass allvarligt. Det smärtar att behöva säga det, att det är den som utsätts som ska behöva byta jobb, men är man utsatt och inte får hjälp så är det farligt att vara kvar, säger Michael.

NÄR MAN BYTER jobb, så blir det oftast bättre på den nya arbetsplatsen.

– Det visar på att det är just arbetsplatsen som är problemet, eftersom samma person inte alls behöver utsättas på nästa ställe.

Men även om mobbningen upphör så lider många fortfarande av depression ett och ett halvt år efter att de har bytt arbetsplats.

– Och det i sig är tyvärr en riskfaktor om den nya arbetsplatsen också är dålig, eftersom det ofta är den som redan lider av psykisk ohälsa som utsätts för mobbning. Man sparkar på den som redan ligger ner. Då finns det risk att man hamnar i mobbning igen. Men det beror helt på hur arbetsplatsen är. För på en välfungerande arbetsplats är psykisk ohälsa inte en riskfaktor för mobbning.■



Expertens tips

Mobbningsexperten Michael Rosanders råd om det förekommer mobbning på din arbetsplats:

OM DU SJÄLV UTSÄTTS

Ta stöd och hjälp av en kollega. Att prata med någon som du litar på tar inte bort problemet men kan lindra lite och göra att du vågar ta nästa steg.

Berätta för chefen – eller chefen över om närmaste chefen är delaktig i mobbningen. Det är arbetsgivarens skyldighet att vidta åtgärder för att motverka förhållanden som kan ge upphov till kränkande särbehandling och ha rutiner för hur det ska hanteras.

Ta hjälp av facket. Prata med ditt skyddsombud. De kan stötta dig i kontakten med arbetsgivaren och ställa krav på arbetsgivaren att de jobbar för att förhindra och åtgärda kränkande särbehandling.

Säg upp dig om det inte blir bättre. Om du inte får gehör eller om det är arbetsgivaren själv som mobbar så är det farligt att vara kvar på jobbet. Risken för att du ska drabbas av ångest, depression, utbrändhet och långvarig sjukskrivning är stor.

OM EN KOLLEGA UTSÄTTS

Agera! Om inte för kollegans skull så för att skydda dig själv. Alla påverkas negativt av mobbning på arbetsplatsen. Många vågar inte göra något av rädsla för att mobbarna ska gå på dem i stället. Men studier visar att de som försöker hjälpa sällan utsätts för högre risk att själva bli mobbade.

Stötta den som utsätts. Om du inte vågar gå in och säga ifrån när det händer så kan du i alla fall stötta den som utsätts genom att säga att du ser vad som händer. Uppmuntra personen att ta hjälp av arbetsgivaren. Du kanske kan följa med så att den som utsätts inte behöver vara ensam i det. Vad du än gör så är det troligtvis bättre än att inte göra något alls.

Vad kan facket göra?

Många medlemmar vänder sig till skyddsombuden när de utsätts för kränkande särbehandling eller mobbning på jobbet.

Text **Pernilla Ahlsén**

– Det är tyvärr mer vanligt än man tror, säger Mikael Löwdin som är Transports regionala skyddsombud i Västerås.

Vad han som skyddsombud kan göra är olika från fall till fall och beror till exempel på om det är chefen som behandlar en anställd illa eller om det är något som händer mellan kollegor.

– Om det är mellan kollegor så är min uppgift som skyddsombud att meddela arbetsgivaren eftersom det är arbetsgivarens ansvar att reda ut och sätta stopp för mobbningen. Jag brukar inte försöka medla mellan medlemmar, men jag kan förklara vad som gäller på en arbetsplats. Det är faktiskt så att de får betalt för att vara bra kollegor. Man måste inte älska varandra, men man måste ändå uppföra sig.

Om det är chefen som mobbar då?

– Då kan vi vända oss till en högre chef eller HR-avdelningen. Men om chefen också äger verksamheten, till exempel om det är ägaren av en bensinstation som mobbar en anställd så är det svårt att komma åt det. Då är det tyvärr enklast att byta jobb.

När det gäller den fysiska arbetsmiljön, till exempel att det saknas skyddskläder, så kan facket gå in och styra upp det eftersom det är reglerat i lag. Men när det gäller den sociala arbetsmiljön så är det svårare för facket att agera, säger Mikael.

– Men vi kan stötta den som utsätts så att man inte behöver vara ensam i kontakten med arbetsgivaren och ställa krav på arbetsgivaren att de agerar för att förhindra att kränkande särbehandling uppstår.

Faller det under diskrimineringslagen, till exempel om kränkningarna sker på grund av kön, så kan facket göra betydligt mer, tillägger han.

– Då kan det ju till och med vara brottsligt.

Oavsett är det viktigt att det får en snabb lösning, även för alla runt omkring.

– När det är en konflikt på arbetsplatsen så påverkar det arbetsmiljön för alla, säger Mikael Löwdin. ■



Gert förberedde sig inför mötet med chefen genom att anteckna vad som hänt, datum och klockslag, varje gång kollegan hade varit elak mot honom.

”Vi måste prata mer om hur vi uppför oss mot varandra”

Gert Andersson har jobbat på flera arbetsplatser där det har förekommit mobbning och har själv blivit utsatt för kränkningar. På kongressen 2022 lade han fram en motion om att Transport ska verka för mobbningsfria arbetsplatser.

Text och foto **Pernilla Ahlsén**

– Vi måste prata mer om hur vi uppför oss mot varandra på jobbet. Man får inte betalt för att bli mobbad, säger Gert Andersson som har haft flera jobb inom transportbranschen: på åkeri, lager och verkstad.

PÅ EN ARBETSPLATS, berättar han, var det en kollega som verkade störa sig på att Gert städade när han inte hade några andra arbetsuppgifter.

– Chefen tyckte att det var bra, och det gillade inte den här kollegan. Han gick ofta runt och var arg, skällde och skapade en jobbig stämning. Efter ett tag började han snacka skit och sprida rykten om en annan kille på jobbet. Han påstod bland annat att killen hade stulit saker på arbetsplatsen. När jag sa att han inte kunde gå runt och säga så utan bevis, så blev han arg på mig, säger Gert.

– Vid ett tillfälle skällde han så mycket att jag gick hem och sjukskrev mig. Jag sa till chefen att ”jag tänker inte jobba mer med honom för det känns inte bra”.

Då blev Gert kallad till ett möte med chefen, kollegan och facket. Han förberedde sig genom att skriva ner alla gånger som kollegan hade uppfört sig illa mot honom och andra kollegor.

– Men chefen tog den andra killens parti eftersom han hade jobbat där längre. Det slutade med att jag sa upp mig, säger Gert.

PÅ EN ANNAN arbetsplats, berättar han, var det en kvinna som trakasserades av en manlig kollega.

– Han gjorde närmanden mot henne både på jobbet och i sociala medier. När hon inte var intresserad straffade han henne och vägrade samarbeta med henne på jobbet, säger Gert.

Han har också varit med om att kollegor inte bjuder med alla när det är after work eller andra aktiviteter.

– Även om vi inte vill umgås med alla på jobbet så måste vi ändå samarbeta och vara trevliga mot varandra.

GERT BERÄTTAR ATT han hade en tuff uppväxt och blev misshandlad av sina föräldrar.

”Även om vi inte vill umgås med alla på jobbet så måste vi ändå samarbeta och vara trevliga mot varandra.”

Gert Andersson, som tycker att Transport ska verka för nolltolerans mot mobbning inom förbundets avtalsområden.

– Det har gjort mig känslig för mobbning och maktmissbruk. Det är nog därför jag har bytt jobb så ofta. Jag tycker inte att man ska acceptera vad som helst, säger han.

Han tror att de som uppför sig illa mot andra på jobbet ofta mår dåligt själva.

– De kanske har det jobbigt hemma eller själva har varit mobbade, men man får inte ta med det till jobbet och sabba för andra.

GERT TYCKER ATT det borde finnas en ”Jobba sluta mobba”-certifiering för arbetsplatser som arbetar aktivt mot mobbning.

På kongressen 2022 fick han igenom sin motion om att förbundet ska verka för nolltolerans mot mobbning inom Transports kollektivavtalsområden.

– Men nu har det gått över ett år sedan kongressen och jag har inte hört att facket har gjort något än, säger han. ■



FOTO: TRAFIKVERKET

Mäta mellan fartkameror?

Trafiksäkerhet. Trafikverket anser att tiden är mogen att börja mäta hastigheten mellan fartkamerorna. På så sätt ska det gå att få fram medelhastighet och upptäcka vilka trafikanter som kört för fort, något Dagens Nyheter var först att berätta. I Norge gör man redan på liknande sätt.

Enligt Trafikverkets egna beräkningar skulle åtgärden rädda sju liv om året.

I årsskiftet 2022–2023 fanns det 2400 trafikkameror i Sverige. Enligt Trafikverket räddar de 20 liv om året och ytterligare 70 personer räddas från att bli allvarligt skadade. ■

Tuff väg väntar framtidens transportsystem

Infrastruktur. Underhåll framför nyinvesteringar, effektivare koll på kostnader och klimatanpassning. Det är några inriktningar i Trafikverkets underlag för transportsystem på lång sikt.

Text **Lilly Hallberg**

Den 15 januari redovisade Trafikverket sitt underlag för inriktning på långsiktig planering av landets transportinfrastruktur, ett uppdrag verket fått från regeringen.

Inriktningsunderlaget blir en grund för ekonomiska ramar och prioriteringar i regeringens kommande proposition för det statliga transportsystemet under tioårsperioden 2026–2027.

DET ÄR MYCKET svårigheter som väntar för att få det att gå ihop. Eller utmaningar, med Trafikverkets ord: Omställning till fossilfrihet, förändrat klimat och alltmer extremt väder, ökande kostnader både för att bygga och att underhålla samt ett allt osäkrare omvärldsläge.

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur dagens infrastruktur utnyttjas och underhålls, enligt Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana:

– Att underhålla vår befintliga anläggning prioriteras framför nyinvesteringar i det underlag vi nu lämnar.

MEN ETT NYTT signalsystem i den svenska järnvägen måste införas. Om det inte görs skulle det få extrema konsekvenser och järnvägen sluta att fungera, enligt Maiorana.

Trafikverket pekar i underlaget till regeringen vidare på hur transportsystemet kan fungera bättre genom att utnyttja möjligheter med digitalisering, automatisering och elektrifiering. För att klara klimatmålen är fortsatt snabb elektrifiering viktigast. Och för att klara trafiksäkerhetsmålen behövs bland annat fler mötesseparerade vägar och mer hastighetsövervakning, slår Trafikverket fast i underlaget som regeringen nu har i sin hand. ■

Nytt om forskning

1 Forskare vid Chalmers har gjort en så kallad livscykelanalys på ett eldrivet flygplan för två personer. Redan efter en fjärdedel av planets livslängd blir klimatpåverkan lägre jämfört med ett fossildrivet plan. Förutsatt att elen batterierna laddas med är grön. En negativ aspekt är däremot att batteriet kräver sällsynta ämnen vars framställning många gånger har negativ miljöpåverkan.

– I den närmaste framtiden kommer batteridrivet elflyg sannolikt mest att användas för kortare sträckor, exempelvis det man i Norge kallar för ”fjord-hopping”, alltså kortare flygresor mellan djupa fjordar. I ett större perspektiv visar studien att batteridrivna elflygplan har potential att minska flygets miljöpåverkan rejält, säger forskaren Rickard Arvidsson, huvudförfattare av studien från Chalmers.

2 Om det är förorenade partiklar i luften ökar sjukfrånvaron. Det kan en grupp forskare vid Umeå Universitet visa.

– Resultaten visar att luftföroreningar orsakar en fullt mätbar kostnad för samhället och arbetsmarknaden. Studien fyller en viktig kunskapslucka eftersom detta samband i brist på bra data inte i så stor utsträckning har blivit studerat tidigare, säger Johan Sommar, forskare vid institutionen för folkhälsa och klinisk medicin vid Umeå universitet och en av studiens författare.

Fler dör i trafiken

Vägtrafik. 2023 blev ett mörkt trafikår i Sverige. Sammanlagt 232 personer omkom i trafiken, en ökning med fem personer jämfört med 2022, enligt Transportstyrelsens preliminära statistik. Den visar också att antalet döda ökat under den senaste treårsperioden.

232 döda är 25 personer fler, om man jämför med genomsnittet för pandemiåren 2020 och 2021. Innan pandemin slog till 2020 avled totalt 221 personer i trafiken.

Transportstyrelsen skiljer på skyddade och oskyddade trafikanter. Bland de avlidna räknas 139 personer som ”skyddade” i personbil, lastbil, buss, A-traktor eller traktor. Majoriteten färdades i personbil, totalt 114 personer, att jämföra med 18 personer som omkom i lastbil.

Bland oskyddade trafikanter (motorcyklister, fotgängare, cyklister, mopedister och elsparkcyklister) förlorade 93 personer livet i fjol.

7 barn mellan 0 och 15 år avled medan majoriteten, 86 av de omkomna, var 65 år eller äldre.

Singelolyckor är vanligast bland personbils-, lastbils- och bussförare, därefter kommer mötesolyckor. ■



FOTO: VOLVO LASTVAGNAR

Volvo tillverkar många av de eldrivna lastbilar som trafikerar Göteborgs gator.

Extremt kraftig laddstation i Göteborg

Teknik. DFDS har byggt en laddstation på Hisingen i Göteborg som har en kapacitet på 4560 kw och 40 olika laddpunkter. Enligt bolaget innebär det att de har byggt Sveriges mest kraftfulla laddstation för eldrivna tunga lastbilar.

Projektet är ett av många med kraftfull laddinfrastruktur för den tunga godstrafiken. Circle K driver sedan ett år tillbaka en laddplats vid Vädermotet vid Göteborgs hamn, och så sent som i november invigdes en laddststion vid Port Entry vid samma hamn. ■

1,48 °C

så mycket varmare var den globala medeltemperaturen 2023, jämfört med den förindustriella nivån. Det gör 2023 till det varmast uppmätta året, någonsin.

Källa: Forskning & Framsteg



DET HÄR GÄLLER I NYA LAGEN OM ANSTÄLLNINGSSKYDD

Sedan 2022 gäller den nya lagen om anställningsskydd, LAS. Lär dig mer om vad som gäller vid uppsägning och vad skillnaderna är mellan att jobba på en arbetsplats som omfattas eller inte av huvudavtalet.

Text **John Antonsson** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Transport har inte skrivit på huvudavtalet

Det gör att förbundets avtal inte omfattas av nya huvudavtalet. Huvudavtalet gäller för en majoritet av alla arbetsplatser med kollektivavtal i Sverige.

Den här texten handlar om vad lagen säger och enbart om huvudavtalet om det uttryckligen står så.

2 Vid uppsägning utan arbetsbrist

I den nya lagen om anställningsskydd har sakliga skäl ersatt begreppet saklig grund.
Innan uppsägning måste arbetsgivaren också i fortsättningen ha vidtagit vissa åtgärder. Exempelvis att ge varning och ha tillrättavisande samtal. Lagen tar däremot inte längre hänsyn till den uppsagdas vilja att vara kvar.

Om en arbetsgivare säger upp mot fackets vilja kan det fortfarande bli tvist. Till skillnad från förr börjar uppsägningen gälla efter uppsägningstiden, men under tvistens gång.

Om uppsägningen visar sig vara felaktig måste arbetsgivaren betala ett skadestånd på 135 000 kronor och ersätta förlorad arbetsinkomst.

Under tvistens gång har den uppsagda rätt till a-kassa, men om tvisten ogiltigförklaras blir den uppsagda återbetalningsskyldig till a-kassan.

En annan skillnad från förr är att den som väljer att säga upp sig själv, efter arbetsgivarens uppmaning, inte blir avstängd från a-kassan.

3 Uppsägning vid arbetsbrist

Först in – sist ut gäller fortfarande. Men undantagen har blivit fler. Om det är arbetsbrist kan företag oavsett storlek undanta tre personer från turordningslistan. Alltså välja tre personer som inte ska sägas upp. Det går att göra en gång per organisationsnummer och nya undantag går inte att göra vid nya uppsägningar som sker inom tre månader.

Om arbetsplatsen omfattas av huvudavtalet får företaget göra betydligt fler undantag från turordningslistan.

4 Vid hyvling

Hyvling är när arbetsgivaren sänker sysselsättningsgraden för minst två arbetstagare samtidigt. Den med kortast anställningstid ska först erbjudas omreglering av sysselsättningsgrad först.

När man har tackat ja till ett ”erbjudande” om ny sysselsättningsgrad är omställningstiden i nya LAS upp till tre månader.

I vissa av Transports avtal finns ytterligare regler om omställningstid. Transports tolkning är att det är avtalen och inte lagen som gäller i de fallen.

5 Särskild visstid

Den som jobbat med anställningsformen särskild visstid för samma arbetsgivare i 12 månader under den senaste 5-årsperioden ska erbjudas en tillsvidareanställning. Om en anställd har tre eller fler anställningar under samma månad räknas också tiden mellan anställningarna som anställningstid.

En person som jobbat med särskild visstid under nio månaders sammanhängande tid under den senaste treårsperioden får företräde till nya tjänster med särskild visstid.

Huvudavtal?

§ När man i dag pratar om huvudavtalet och LAS handlar det oftast om paketlösningen som tjänstemännens PTK och Svenskt Näringsliv var först med att förhandla fram. Sedan hakade flera LO-förbund på.

Officiellt heter det *Huvudavtal om trygghet, omställning och anställningsskydd* och gäller sedan oktober 2022. Den enda av Transports grupper som omfattas av huvudavtalet är bemanningsanställda.

Överenskommelsen i huvudavtalet från 2022 innebär vissa skillnader jämfört med lagen.

En skillnad är att det går att göra fler undantag vid uppsägning på grund av arbetsbrist. En annan är att det går att få mer pengar i samband med omskolning med omställningsstudiestöd och en tredje skillnad är att i samband med uppsägning på grund av sakliga skäl finns det en lista som definierar var sakliga skäl är.

FLER REGELVERK

För majoriteten av Transports medlemsgrupper gäller lagen om anställningsskydd och inte huvudavtalet med Svenskt Näringsliv.

Det finns dessutom ytterligare två huvudavtal om anställningsskydd och omställning.

Det ena för anställda på Samhall och det andra för stat, regioner och kommuner och av det omfattas flyg- och miljöarbetare som går på Sobonas avtal.

Kan arbetsgivaren sparka en anställd som har alkoholmissbruk? Och vad får jag för ersättning då jag går en av arbetsgivaren påkallad kurs en lördag då jag annars skulle ha varit ledig? Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration **MARTIN HEAP**

Lön för däckmontör

? Vad är minimilönen för däckmontörer? *Kalle*

Svar: Lägsta lön i gummiverkstadsavtalet vid fyllda 18 år är:

- **→ Månad 26 784 kr**
- **→ Timme 153,05 kr**
- **→ Vecka 6 122 kr**

Andreas Kindesjö, central ombudsman Transport

Hur många dagar obetald semester blir det?

? Jag var föräldraledig 168 dagar förra året och jag har fått 6 dagars obetald semester. Kan det stämma att de resterande 48 dagarna ger så många obetalda dagar? Och om det inte är så, hur många skulle det bli? *David*

Svar: Det låter inte rätt. Mitt råd är att du kontakter din lokalavdelning för att få hjälp med uträkningen.

Magnus Larsson, central ombudsman Transport

Ska arbetsgivaren betala beklädnadsersättning?

? Jag kör taxi och min arbetsgivare tillhandahåller arbetskläder, inklusive skor (men inga underkläder, så klart). Behöver de ändå betala beklädnadsersättning till mig? Jag tvättar kläderna själv hemma. *Eva*



När har man rätt till beklädnadsersättning, undrar Eva.



Kalle undrar över lägstalönen för en däckmontör.

Svar: Då din arbetsgivare tillhandahåller arbetskläder så utgår inte beklädnadsersättning enligt taxiavtalet-förare.

Anna Erixon, central ombudsman Transport

Varför fick jag inte löneväxla semesterdagarna?

? Jag hade under en tid det rätt tufft ekonomiskt och ville då löneväxla några semesterdagar, alltså att ta ut dem i pengar i stället för ledighet. Jag och chefen var överens men vi fick ett stort nej på grund av backning från facket som menade att semester ska tas ut i dagar och ej i pengar. Varför ville inte facket gå med på att jag skulle få växla bort semesterdagarna? *Fredric*

Svar: En arbetstagare kan enligt semesterlagen bara få semestern omvandlad till pengar när anställningen avslutas och inte under löpande anställning. Om en anställning ska pågå i max tre månader kan arbetsgivaren och arbetstagaren komma överens om att inte lägga ut semesterledigeten utan att arbetstagaren i stället får semesterersättning. Semesterlagen är en skyddslag som ska se till att den anställde får en möjlighet att vila upp sig.

Peter Winstén, central avtalssekreterare Transport

Får arbetsgivaren ändra mina pass när kollegan blivit sjuk?

? Har arbetsgivaren via gruppchefen rätt att ändra min position och pass? Alltså att omplacera mig då annan personal är sjuk? Ska man inte ha en behovspersonal som kan rycka in i väktarbolaget?

Och kan jag vägra att på kort varsel flytta mitt pass då det nya passet är mycket mer stressande och med olika arbetsuppgifter? *Lotta*

Svar: Informationen i frågan är lite knapphändig. Med det sagt är min bedömning att du sannolikt är skyldig att utföra arbetet. Dock behöver det utredas närmare, om arbetsgivaren har begått brott mot kollektivavtalet. Du bör ta kontakt med din fackklubb, om en sådan finns. Om fackklubb saknas, vänder du dig till din avdelning.

Magnus Thelander, central ombudsman Transport

Får jag betalt för kursen som jag går på en lördag?

? Min chef har bokat in mig på en kurs som jag ska gå på nu på lördag. Nu undrar jag om jag ska skriva mina kurstimmar som övertid? Helg? Ob? Jag kör lastbil och arbetar 40 timmar i veckan. Så det blir mer än 40 timmar, om jag går kursen på en lördag. *Victoria*

Svar: All utbildning och kompetensutveckling som du behöver i ditt arbete står arbetsgivaren för, även grundlön, dock inte övertid eller ob-tillägg. Det gäller till exempel YKB, ADR och Arbete på väg.

Det finns inte något hinder i avtalet att lägga utbildningarna på helgen men det är viktigt att tänka på att du får ihop dygns-/helgvilan.

Magnus Thelander, central ombudsman Transport



Victoria undrar vilken ersättning hon har rätt till när arbetsgivaren bokar in henne på kurs en lördag.

Kan man sparka någon för alkoholmissbruk?

? Vi har en kollega på jobbet som har alkoholproblem. Nu vill vår chef sparka honom. Men har arbetsgivaren inget rehabiliteringsansvar? Vilken hjälp kan kollegan få för att komma ur sitt missbruk och behålla jobbet? *Kenneth*

Svar: Missbruk (eller riskbruk) är svåra frågor att ge direkta svar på. Varje ärende är ofta unikt och det finns vanligtvis stigma involverat för den som är i missbruk.

Klart är dock att arbetsgivaren har ett långtgående ansvar att försöka rehabilitera sina anställda från ohälsa. Man kan inte säga upp någon på grund av sjukdom i Sverige. Det har inte varit ett giltigt skäl sedan 1930-talet. Vad gäller just alkoholrelaterat missbruk så finns flera vägledande domar och praxis. I korthet betyder det att arbetsgivaren i första hand ska försöka rehabilitera och arbetsanpassa så att den anställde kommer ur sitt missbruk.

Det finns flera sätt för arbetsgivaren att lyckas med sitt ansvar ihop med den som är drabbad. Vanligtvis ska man kontakta utomstående expertis, oftast företagshälsovården, och sedan hålla rehabiliteringsmöten med den anställda. Här sätts en plan för hur man ska komma till rätta med problematiken. Den kan innehålla arbetsanpassningar, möten med läkare eller specialister eller en plan för hur man ska koppla in olika behandlingshem eller program. Det är först när det konstateras att arbetstagaren inte har en sjukdom, ett missbruk, eller vägrar delta i rehabiliteringsarbetet, som någon form av möjlighet att skilja hen från sin anställning uppkommer.

Men målet är naturligtvis att arbetstagaren ska komma ur missbruket och återgå till arbetet. I slutändan är det dock arbetsdomstolen som avgör om det finns skaliga skäl för en uppsägning eller avsked.

Att uppmärksamma kollegor som verkar ha problem och sedan stötta dem i den rehabilitering som upprättas är en av de viktigaste saker man kan göra som kollega.

Men då dessa frågor är känsliga rekommenderar jag dig att kontakta skyddsombudet eller avdelningen för att få råd och stöttning.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare Transport

Måste jag jobba nästan varje helg?

? Jag jobbar heltid som väktare men har inget fast schema. Jag jobbar väldigt varierat under månaden och får betalt för alla mina timmar. Dock blir jag schemalagd nästan varje helg och undrar ifall arbetsgivaren kan göra så eller om de måste schemalägga mig varannan helg? *Olivia*

Svar: Om du är tillsvidareanställd på heltid ska du till att börja med få ett skriftligt schema av arbetsgivaren. Där ska det framgå när du ska jobba. Innan arbetsgivaren upprättar ditt schema ska hen samråda med dig.

Vad gäller veckovilan ska du normalt ha minst 35 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar. Men förläggningen av dessa timmar behöver inte nödvändigtvis ske till lördag och söndag. Med det sagt bär arbetsgivaren ansvaret för den psykosociala arbetsmiljön.

Om du har pratat med din chef men ändå blir schemalagd att arbeta lördagar och söndagar vecka efter vecka, mot din vilja, kan det finnas möjlighet att få till stånd en förändring med hjälp av arbetsmiljöreglerna.

Din facklubb eller lokalavdelning kan också begära förhandling med arbetsgivaren kring problemet.

Rådgör med klubben eller avdelningen, så kan ni tillsammans försöka få till stånd en förändring.

Magnus Thelander, central ombudsman Transport

Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra?

Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-480 30 00.

Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.



Inspirerande utsikt. Vy från Lars-Gunnar Ivarssons fönster.

BILDEN ÄR MANIPULERAD, ORIGINALET ÄR ETT FOTO AV LARS-GUNNAR IVARSSON

Budet och litteraturen

Tidningsbudet Lars-Gunnar Ivarssons verk utgår från egna personliga intressen. Men böckerna talar om det allmängiltiga, berättar om vägen. Oavsett om det handlar om svenskamerikanen Svens livsresa, en invasion under ökenkriget 1941 eller motorcykeln Indian 741 B Military.

Text **LILLY HALLBERG**

LARS-GUNNAR IVARSSON VISAR runt. Utanför ett fönster ligger fältet öppet, i horisonten skymtar den tunga trafiken på E20.

Det är ordning på torpet, hemtrevligt. Välfyllda bokhyllor, konst och fotografier av familjemedlemmar. Ute finns ett större förråd för rariteter, Lars-Gunnars stora intresse: Äldre motorcyklar. Något han också skrivit om i flera böcker.

– Det kanske är bäst att börja med en annan bok.

DET VAR LARS-GUNNAR Ivarssons råd före intervjun, som görs digitalt. Ändrade arbetstider och behov av vila ställde in det planerade mötet i hemmet i Lundsbrunn.

När det gäller motorcyklar är han väldigt initierad, och det kan möjligen skrämma den mindre mc-kunniga läsaren till en början.

– När jag var 18 köpte jag min första tunga motorcykel. En Kawasaki 750 LTD, den kunde jag till exempel ta en tur till Helsingör på, köpa några Carlsberg Hof och sen hem till Lysekil igen. Nästa var en Yamaha Midnight Special med V-motor, som jag pressade upp till 200 kilometer i timmen utanför Uddevalla, berättar han.

ÅR 1987 KÖPTE Lars-Gunnar en helt ny Harley-Davidson Sportster som han bland annat körde med i Danmark, ned till tyska gränsen.

– Tyvärr var det inte så populärt att vara biker i Danmark på den tiden, på grund av gängkrigen mellan inhemska Bullshit MC och nyetablerade Hells Angels.



Efter att barnen kommit sålde Lars-Gunnar Ivarsson motorcykeln. Men ytterligare några år senare var han tillbaka, fast på en Honda chopper med lång framgaffel och obefintlig fjädring, ”man lättade från sadeln när man körde i ett gupp eller i en håla”.

– Så har det fortsatt, men med mer fokus på att greja och köra mindre. Den motorcykel jag har nu är mer lämplig att åka snabbt, kortare turer bara.

LARS-GUNNAR IVARSSON ÄR uppvuxen på Västkusten. Sitt yrkesliv började han i familjens bageri i Lysekil för att senare fortsätta som bagare på ett storbageri och en period driva eget.

Sedan snart 30 år arbetar Lars-Gunnar som tidningsbud. Ett yrke i förändring, med mer och mer paket och övrigt post. Och neddragningar till följd av mediernas digitalisering. För egen del har förändringarna dock gått bra, hittills, och han trivs med jobbet:

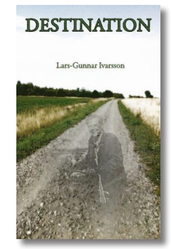
– Det passar mig.

Att dela ut tidningar har också gett möjlighet att skriva egna texter, flera direkt på engelska.

Lars-Gunnar framhåller betydelsen hans förläggare, Ulf Diktonius, haft vid läsning av böckerna. Liksom av hustrun, Cho-Cho Mar, författare född i Myanmar (Burma).

BOKEN *DESTINATION* RYMMER mycket av Lars-Gunnars hjärteämnen, skildrade genom Sven Olsons (1919–2011) upplevelser. Född 1919 i Portland, USA, som son till utvandrare från Lönneberga i Småland, arbetar Sven först på en motorcykelverkstad. Han gör resor på den nya kontinenten, upplever mc-tävlingar och möten med personer som senare skulle bli namnkunniga i hela världen, som författaren Jack Kerouac.

Senare återvänder Sven Olson till fäderneslandet och Småland, där Lars-Gunnar Ivarsson träffar honom 2009 tack vare en annons i Indian-klubbens tidning. Lars-Gunnar var först ute efter några reservdelar till den motorcykel han då höll på att renovera, men den första kontakten slutade med att han frågade om han fick skriva en biografi.



BOKEN GENOMGÅR NU en större omarbetning, med fler dimensioner, och tränger djupare in i Svens själsliv enligt författaren:

– Grundmaterialet är detsamma, men jag har hittat mer material om Sven Olsons liv och hans resor, bland annat kassettband där han själv berättar. Svens bok, som kanske blir undertiteln, är en berättelse som tar tid att läsa och begrunda. Troligen kommer den ut till sommaren och förhoppningen är att i framtiden få den inläst som ljudbok.

Destinations omslag visar ett svartvitt porträtt exponerat över en väg genom ett fält. Vid en hastig blick påminner det om utsikten från författarens fönster. Men bilden är tagen vid Kinnekulle, ”en magisk plats” med Lars-Gunnar Ivarssons ord.

– Vägen på omslaget är en symbol för resandet, både en inre och yttre resa. Men den symboliserar även livet, vägen som vi alla färdas på. Den sträcker sig bortåt och vi ser inte slutet, det är fördolt, säger han.

– Man kan se det religiöst om man vill. Det är livets smala väg som vi alla måste gå för att komma hem till vårt ursprung, den plats vi en gång kom ifrån. ■

”Vägen på omslaget är en symbol för resandet, både en inre och yttre resa. Men den symboliserar även livet, vägen som vi alla färdas på.”

Lars-Gunnar Ivarsson om omslagsbilden till *Destination*.



FOTO: PRIVAT

LARS-GUNNAR IVARSSON

Ålder: 57 år.

Bor: Torp i Lundsbrunn, mellan Götene och Skara.

Familj: Hustru, (vuxna) barn, barnbarn.

Gör: Tidningsbud anställd på NWT, författare.

Nämnda inspirationskällor: Resor, naturen vid Kinnekulle, mekande och utforskande av vintagemotorcyklar, On the Road och Lonesome Traveler (Jack Kerouac; svensk översättning På drift och Järnvägen Jorden).

Utgivna titlar i urval (Diktonius text): *Destination*, *The Indian Motorcycle at war and peace*, *Desert War 1941: the siege of Tobruk in pictures*.



FOTO: ANNA DRYNIK

Helene Rådberg.

Ivar Lo-priset till poet och författare

Helene Rådberg tilldelas fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris år 2024 för sitt synliggörande av kvinnors kamp för frihet och människovärde. Rådberg har i både dikter och romaner belyst arbetares utsatthet, ofta hos anställda inom vård och omsorg, men också motståndsvilja. Hennes senaste roman *Kvinnorörelse* (Ordfront, 2022) lyfter den roll som kvinnor spelade för frikyrkorörelsen och arbetarrörelsen.

Fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris är ett av Sveriges största litterära priser och ges årligen till en betydande arbetarförfattare, utsedd av stiftelsen för Ivar Lo-Johanssons stipendiefond. Det delas ut på författarens födelsedag den 23 februari. ■



FOTO: PRESSBILD / WARNER BROS.

Succéparet Ken (Ryan Goslin) och Barbie (Margot Robbie).

Publikrekord för Barbie på bio

Redan i september talades det om regissören Greta Gerwigs *Barbie* som årets mest sedda film och filmbolaget Warner Bros. största ekonomiska framgång i Sverige någonsin, med en omsättning på 117 miljoner kronor. Nästan en miljon har nu sett filmen, som utspelar sig både i dockans rosafärgade, plastiga värld och i dagens samhälle.

Barbie hade premiär på biografer samma helg som *Oppenheimer*, om den amerikanske vetenskapsmannen. Liksom i USA lockade Barbiefilmen flest besökare den första helgen, men enligt branschen har filmerna gett draghjälp åt varandra – ett fenomen benämnt ”Barbenheimer”. ■

KRYSSET


FOTO: BIGSTOCK

ÄR VÄL INGA KARLA-KARLAR	ÄR ATLETENS MÅLTIDER	SAM-MAN-TRÄDEN	KAL-LAST	ÄTLIGA SKÄLLET		ÖVER-SKOTT	PÅ FÄRÖ-LADA?
GJORDE SNU-VIGA				TRÅKIG / GUSTAF			
KLÄD-KOD							
HAVS-KAMP							
					ACCEP-TABEL / PIANO-LÄXA		
SATT PÅ EN MASK		KLIPPBIT / HON HAR NÅT VISST					AN-GRIPEN
GER FÖR-MÅGA ATT LEDA	LÄRT SAM-FUND	DEN SÄTTS PLADASK	FÖRHIND-RAR GAR-DINER	KAN MAN FARA		SÄGS BO PÅ TOMTEN	KÖPER TILL-BAKA		OM-RÅDE	SVÄNG-FRI				LÄR MAN SIG STEGVIS		FÖR-DÄRVA	
							ALLTFÖR MAGER						TJUVS NYCKEL? / VISAT ÖMHET				
VILL ALLT FÄRRE HA										GOJA / GENRE							
PLATÅ							HAN HAR MÅNGA BÅTAR								FLITIG FISK / REDER UPP		
DORIS I FILMER FÖRR				MANS-GRISAR / UPPRE-PAT SIG							RABIATA / SÄTTA NER						
							LÖV-TRÄDEN / VAR MAN							BÖJ-STÄLLE / DOKTRIN			
HUND-GÅRDEN		BÖR VARA AVTALS-ENLIG	KÄRN-TRUPP / AV-SKILJA						ÄR ÄRM-LÖSA / RUSAT SOM ÖK								ÄLDRE LIVVAKT
EPISK BERÄT-TELSE								SHEVA / SORGE-SÅNGEN					HEDRAD / LIKNAR ASP				
OM FOLKLIG STIL	STRECK / STRIDS-VAGNAR					ÖMTÅLIG / VERKAR				LÄGGA TILL PÅ REDD						FÄR-GAR	
				TALE-SÄTT / SPRIDER LUKT								STOR ARTÄR / SKÖNJT					
KAN GÅ ÖVER GRÄN-SEN		FÖR KONST I PARIS / MICKEL								FÅGEL-BEN / ARM EL-LER BEN					HAR NATT-VAKT / ENTAL		
							ÄR KNÄPP / REN-DERA										
DYRA					GÖRA PROPA-GANDA								DEN HAR MÅNGA SOM MÅL				
DEN KAN BLI UPP-RINGD									RYA								

©Bulls

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm**. Märk kuvertet **"Krysset-01-24"**.

Eller mejla in lösningen *(Obs! hela korsordet)* till info@transportarbetaren.se. Skriv "Krysset-01" i ämnesraden.

Senast den 19 februari vill vi ha din lösning. Vi drar två vinnare som får två biocheckar var.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Decemberkrysset.

Grattis!

Vi vann varsin biocheck:
Per-Göran Bylander, Ljungby
Gunnar Nylund, Olofström.



Månadens Quiz

Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 19 februari, och skriv "Quiz-01-24" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får två trisslotter var i pris.

1 Vad heter vd:n för företaget Tesla?
1. Bill Gates
X. Elon Musk
2. Jan Stenbeck

2 Vad är YKB förkortning för?
1. Yrkeskompassbevis
X. Yrkeskapacitetsbevis
2. Yrkeskompetensbevis

3 3. Vilket namn hade den huvudmisstänkta i Think Pink-härvan tidigare?
1. Peter Nilsson
X. Sanna Nilsson
2. Bella Nilsson

4 Vilket val avgörs först under 2024?
1. Valet till Europaparlamentet
X. USA:s presidentval
2. Norges lokalval

5 Vad betyder förkortningen LAS?
1. Lagen om anställdas skydd
X. Lagen om anställningsskydd
2. Lagen om arbetsgivarnas seder

6 Vilken känd kulturpersonlighet har stående utställning på Jönköpings läns museum?
1. Johnny Bode
X. John Bauer
2. Jack Bauer

Rätt svar

...på December-quizet

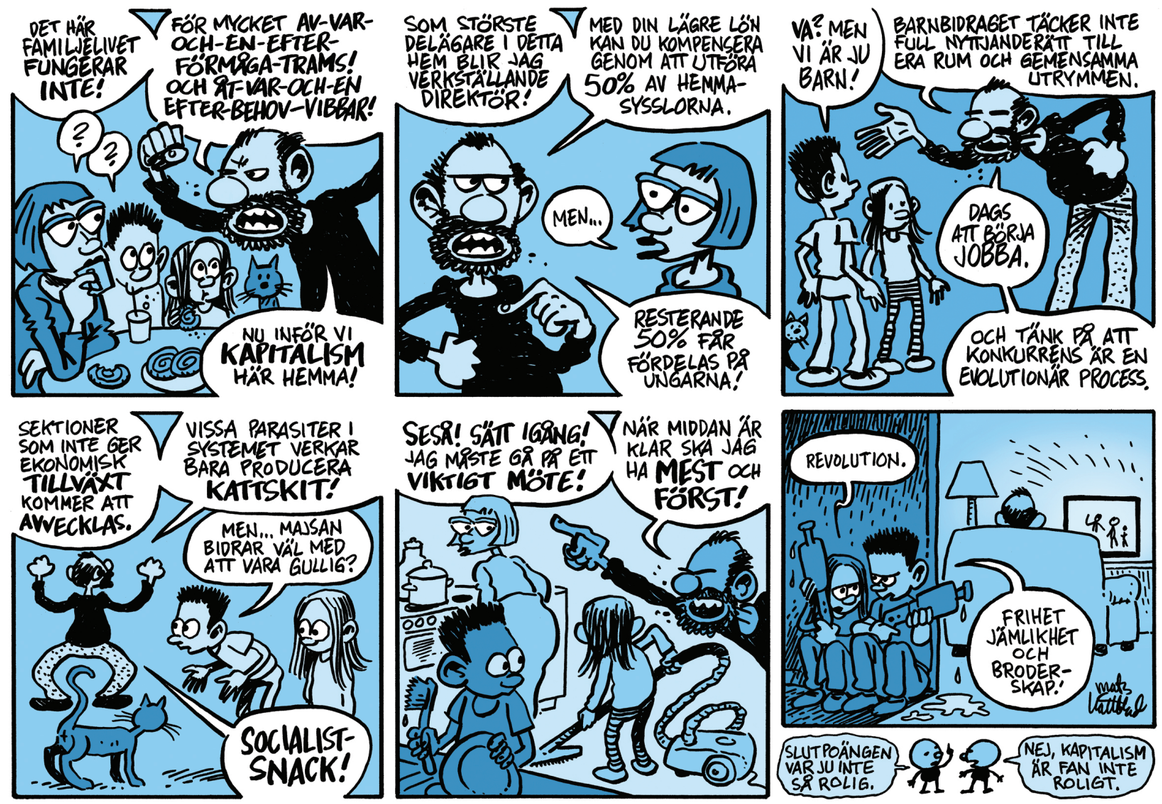
1: 1 (Chevy Chase)
2: 1 (Mariah Carey)
3: 2 (Cybertruck)
4: 2 (Göra utryckning med blåljus)
5: 1 (Kiruna)
6: x (Premo)
7: x (Bolt)

Grattis!

Vi vann två trisslotter var:
Carina Sjögren, Brålanda
Charlotta Grössing, Skinnskatteberg.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Annelie Edholm är Koreafrälst. Varje dag lyssnar hon på pojkbandet BTS. ”De har musik för vilket humör som helst, väldigt sällsynt”, säger hon.

”Jag gillar inte orättvisor”

Annelie Edholm fann kärleken och flyttade från Stockholm till Jönköping. Blev terminalarbetare och djupdök i facklig utbildning och arbetsmiljö. Som sambon. På ledig tid ljuder koreansk musik i Annelies hörlurar och hon föredrar tv-serier, gjorda i Korea.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

Någon personlig anknytning till Korea har Annelie inte. Men när hon väntade sitt första barn och satt och skrollade på Youtube fastnade hon för det koreanska pojkbandet BTS. En världsberömd grupp som tillfälligt skingrats på grund av militärtjänstgöring.

– Det var en låt som fångade mig och så grottade jag ner mig i deras musik. De har så varierad musik, låtar för alla sinnesstämningar. Netflix började ta in den koreanska världen och jag följde en serie. Wow, det tog 16 avsnitt innan en kille fick kyssa en tjej!

SEN DESS HAR Annelie upptäckt alla möjliga koreanska band och en hel radda tv-serier. Mobilen åker fram när hon är ensam på lunchrasten, på bussen och när hon får en stund över. Familjen kräver sitt.

– Jag har två vilda envisa och jättehärliga döttrar hemma, säger Annelie med ett skratt.

Hon plirar lite, sprider värme, trots en tuff dag med stororder på jobbet. Bestämde sig för att landa, andas.

Annelie misstänker att hon har ”något åt adhd-hållet” och väntar på svar från en undersökning.

– Bland kvinnor märks det ju ofta mindre än bland män och många utreds i 30–40-årsåldern. Jag blir lätt distraherad, glömmer saker och ting och har levt med post-it-lappar det senaste året. Medicin är jag inte så sugen på att ta, men vi får se vad framtiden säger.

ANNELIE OCH SAMBON Pontus arbetar på samma företag, Aditro, men på olika terminaler. Annelie i Jönköping och sambon i Skillingaryd. Båda brinner för arbetsmiljö och är skyddsombud.

– På det sättet kan vi samverka mellan terminalerna. Vi jobbar med att få till ett samråd med förtroendevalda på alla Aditros terminaler.



Mobilen skvallrar om favoritartisterna.

Annelie är också Transportombud och planerar att gå på mer facklig utbildning för att bli förhandlingsombud. Alltihop började med första kursen Startpunkten, där Annelie fångades upp av en lokalombudsman som peppade henne att lära sig mer.

– Vi pratade mycket om arbetsmiljö så det kom väldigt nära mig. Den psykiska också. Generellt gillar jag inte orättvisor och jag vill kämpa för mina barns framtid.

PÅ JOBBET PÅGÅR en stor, oroande omorganisation. Många tjänstemän har sagts upp, men ”folket på golvet” har sluppit varsel. Däremot kommer flera att förlora sina lönetillägg för tidigare arbetsuppgifter som arbetsledare. Ett kännbart lönetapp kring ett par tusenlappar, 800 kronor för Annelies del.

– Hur ska det här lösas, tänker jag. Jag får sluta med impulsköp av kläder till barnen och handla mer begagnat, säger Annelie Edholm. ■

ANNELIE EDHOLM

Jobb: Terminalarbetare och truckförare.

Trivs: Med frihet under ansvar.

Ålder: 36 år.

Bor: Jönköping.

Familj: Sambo och två döttrar, 6 och 3 år.

Fackliga uppdrag: Skydds- och Transportombud.

Tips koreansk serie: *Strong Woman Do Bong Soon* (Viki).

Musik: BTS (budskap om livet) och The Rose (indie-rockband).

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54100 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är måndag–fredag 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

I juni till 31 augusti är växeln öppen måndag–fredag 9.00–15.00. 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–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

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

FOTO: LILLY HALLBERG



I panelen: Socialdemokratiska politikerna Kadir Kasirga, Gunilla Svantorp och Johan Danielsson samt Transports Jimmy Ovesson.

Månadens möte

Här lyfter Transports frågor politiskt

Det var högt tryck och många frågor när medlemmar digitalt mötte politiker på plats i LO-borgen. Ämnen för första stormötet: Reglering av taxibranschen och kontroll av yrkestrafiken så att mobilitetspakets regler verkligen följs.

Text **John Antonsson** *och* **Lilly Hallberg**

Vad görs åt förarbristen inom taxi-serviceresor? Har det blivit bättre sedan EU:s mobilitetspaket infördes 2022? Hur ska vägunderhållet, snöröjningen inte minst, bli bättre så att det inte blir sådant kaos som nyligen på E22:an? Vad tänker ni om krav på färdskrivare i taxi?

TISDAGEN DEN 16 januari hölls ett första stormöte, en del i Transportarbetareförbundets facklig-politiska plan. Tanken med mötena är att medlemmar ska få en chans att ställa frågor till centrala politiker – och att ge dem argument från Transports medlemmar.

Intresset var stort. Hundratals följde diskussionen och samtalen runt om i landet, via Teams. Många hade också mejlat frågor i förväg till politikerpanelen.

Där satt denna januarikväll tre socialdemokrater: Gunilla Svantorp och Kadir Kasirga, som båda sitter i riksdagens trafikutskott, samt Johan Danielsson, tidigare bostadsminister och biträdande arbetsmarknadsminister. Johan Danielsson arbetar i dag på LO, men står högt upp på S-listan inför kommande val till EU-parlamentet där han tidigare varit parlamentariker.

INLEDDE GJORDE JIMMY Ovesson, ansvarig på Transports internationella enhet.

Han började med att tala om Transports ståndpunkt för kvällens ena ämne, taxi:

– Det är ju ingen nyhet att Transport vill se en återreglering av taxibranschen.

När det gällde kvällens andra ämne, mobilitetspaketet, gick Ovesson kort igenom bakgrunden för EU:s gemensamma så kallade vägpaket för schysta villkor: gemensamma regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider och färdskrivare bland annat.

Men oavsett om det främst handlade om åkeri eller taxi återkom politikerna till två ståndpunkter: Mer kontroll och skärpa samt krav för social hållbarhet.

– Vi vill inrätta en yrkestrafikinspektion, där även taxi och buss ingår, sa Gunilla Svantorp.

– Först och främst krävs en översyn och skärpta krav kring taxibranschen, som reglering av taxi-legg, sa Kadir Kasirga.

JOHAN DANIELSSON framhöll vikten av att lyfta krav på de sociala villkoren vid offentliga upphandlingar. Och:

– Vi behöver en kontrollinstans. Bevisligen fungerar det med kontroller, konstaterade Johan Danielsson på frågan om hur det går att komma tillrätta med bristande efterlevnad av reglerna om kör- och vilotider. ■



FOTO: JOHN ANTONSSON

FACKLIG-POLITISKA STORMÖTEN

Vad: Digitala möten mellan medlemmar och politiker

Var: Teams/panel på plats i direktsändning

När: Fyra planerade möten under 2024, det första den 16 januari

Varför: En del i förbundets facklig-politiska arbete, för att få politiker att driva frågor som är viktiga för Transports medlemmar och ge dem argument och fakta att göra det.

På g ång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 19 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Nu går vi äntligen mot ljusare tider!

Årsmöten i sektionerna Sektionerna håller sina årsmöten i januari och februari. På dagordningen står bland annat val till sektionsuppdrag samt nomineringar till avdelningsuppdrag. Alla möten hålls på avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48. Se nedan för respektive sektions mötestider:

➤ Miljösektionen: 14 februari kl 17.00.

➤ Tidningsbudssektionen: 29 februari kl 18.30.

➤ Åkerisektionen: 17 februari kl 11.00.

➤ Taxi- och bussektionen: 19 februari kl 18.00.

➤ Petroleumsektionen: 15 februari kl 11.00.

➤ Bevakningssektionen: 21 februari kl 18.30.

➤ Terminal- och bemanningssektionen: 21 januari kl 18.00.

Samtliga sektioner bjuder på lite fika 30 minuter innan mötet.

Utbildning Vi vill också påminna om våra Startpunkter den 3 februari och 9 mars. Anmäl dig till studier.3@transport.se.

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 6 februari kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen. Övriga mötesdagar är:

➤ 5 mars
➤ 2 april
➤ 7 maj
➤ 4 juni.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna
På dagordningen står det val till uppdrag i sektionerna. Sektion 5: Lördagen den 17 februari. Se hemsidan och sms för tid och plats.

➤ Sektion 6: Lördagen den 17 februari kl 14.00 på restaurang Kharma, Rönnbärsvägen 36 i Vimmerby. Vi bjuder på mat och kaffe. Anmälan till Christian Andersson, 0702-960819, senast den 13 februari, så vi kan boka bord. Välkomna, önskar styrelsen.

➤ Sektion 7: Lördagen den 17 februari kl 15.00 i Bastun, Lysingsbadet. Program: Mötesstart kl 15.30. Mat och bastu från cirka 17.00. Anmälan senast den 12 februari till Joakim Carlsson, 010-480 31 38 eller joakim.carlsson@transport.se. Välkomna, önskar styrelsen.

Studier för medlemmar
Startpunkten en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som är medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll, skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.Kommande Startpunkter hålls på avdelningsexpeditionen i Linköping:

➤ Tisdagen den 5 mars kl 9.00–16.00.

➤ Torsdagen den 4 april kl 9.00–16.00.

➤ Torsdagen den 2 maj kl 9.00–16.00.

➤ Tisdagen den 28 maj kl 9.00–16.00.

Om du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier får du ett stipendium från avdelningen för dagen.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på 010-480 31 38 eller mejla joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Medlemsmöten i sektionerna
➤ Sektion 1 bjuder in alla medlemmar till årsmöte den 17 februari. Vi träffas kl 9.30 på avdelningskontoret på Regnvindsgatan 8 i Karlstad. Under mötet ska val till sektionsstyrelse göras samt nominering till avdelningsstyrelse där det ska nomineras till ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor samt styrelseledamöter med flera. Varmt välkomna!

➤ Sektion 2 bjuder in alla medlemmar till årsmöte den 29 januari. Vi träffas kl 18.00 på avdelningskontoret på Regnvindsgatan 8 i Karlstad. Under mötet ska val till sektionsstyrelse göras, liksom nominering till avdelningsstyrelse. Där ska det nomineras till ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor samt styrelseledamöter med flera.

➤ Sektion 3 bjuder in till årsmöte den 19 februari kl 17.30–19.00 i ABF:s lokaler på Västerlånggatan 18B i Kristinehamn. Under mötet blir det nominering och val till sektionsstyrelse (man får nominera sig själv). Samt nominering till flera poster i avdelningsstyrelsen: Ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor och styrelse. Vi pratar också lite trivselfrågor, samt som avdelningen skulle kunna vara verksam i. Kom gärna med förslag. Vi bjuder på fika. Varmt välkomna!

➤ Sektion 5 bjuder in alla medlemmar till årsmöte den 7 februari. Vi träffas kl 18.00 i Folkets hus Filipstad (Viktoriagatan). Under mötet ska val till sektionsordförande och sektionsstyrelse göras, liksom nominering till avdelningsstyrelse. Där ska det nomineras till ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor samt styrelseledamöter med flera.

➤ Sektion 11 bjuder in till årsmöte den 20 februari kl 17.30–19.00 i ABF:s lokaler i på Troget 1 i Munkfors. Under mötet blir det nominering och val till sektionsstyrelse (om du känner dig intresserad så får man nominera sig själv). Samt nominering till flera poster i avdelningsstyrelsen: Ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor och styrelse. Vi pratar också lite trivselfrågor, samt som avdelningen skulle kunna vara verksam i. Kom gärna med förslag. Vi bjuder på fika. Varmt välkomna!

Representantskapets årsmöte
Den 23 mars hålls årsmöte för avdelning 6 (plats och tid kommer senare). Under mötet ska val av ordförande, studieorganisatör, ordinarie revisor, ersättande revisor samt styrelseledamöter utföras. Vill du nominera personer eller dig själv till dessa platser? Gå då på din sektions årsmöte för att göra din röst/ditt önskemål hört! Inbjudan till sektionsmöten kommer att finnas på vår hemsida www.transport.se (avdelning 6). *Utan dig finns ingen avdelning.*

Vårens utbildningar
➤ Är du nyfiken på facket och vill veta mer om varför det finns, vilka försäkringar vi har och hur man gör om man vill göra förbättringar i avtalet? Anmäl dig till Startpunkten! Vi har lediga platser den 9 februari och 8 mars.

➤ Vill du veta mer om ditt avtal? Passa på att anmäla dig till Avtalspunkten! Först ut för i år är Transportavtalet och datum för detta är den 19 februari.

Har du några frågor om kurser eller vill du anmäla dig? Kontakta oss på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se.

Vill du att vi kommer till din stad och håller en Startpunkt eller Avtalspunkt? Hör av dig till oss så ska vi försöka fixa det.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Medlemsårsmöte Välkommen på årsmöte i din sektion. Passa på att ställa dina frågor, diskutera fackliga frågor och välja dina representanter i sektionen:

➤ Sektion 5, Södertälje: Tisdagen den 6 februari kl 18.00.

➤ Sektion 1, Nyköping: Onsdagen den 7 februari kl 18.00.

➤ Sektion 3, Katrineholm: Onsdagen den 7 februari kl 18.00.

➤ Securitasklubben, Södertälje: Tisdagen den 6 februari kl 19.30.

Medlemsutbildningar Avdelningen håller Startpunkten:

➤ Kvällstid: Den 12–13 mars kl 18.00–20.00 i Eskilstuna.

➤ Heldag: (Startpunkten och Avtalspunkten) Den 18 april kl 9.00–16.00 i Katrineholm.

Anmälan och frågor till transport.7@transport.se eller 010-480 30 07.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa Startpunkten hålls den 16 mars. Intresseanmälan görs till studier.9@transport.se

Kallelse till storsektionsmöte den 24 februari kl 11.00 på Scandic Västhaga. Mer information kommer i kallelserna till sektionerna.

Nästa representantskap är den 23 mars kl 11.00–14.00 i Folkets hus på Skolvägen 12 i Kumla. På dagordningen står det bland annat val avdelningsordförande, studieorganisatör och ledamöter till styrelsen. Mer information kommer i kallelsen. Vill du som medlem vara gäst på mötet är du varmt välkommen i mån av plats och du måste anmäla dig innan.

Avdelningens S-förening kallar till årsmöte den 13 februari kl 18.00. Mötet hålls på avdelningskontoret, Elementvägen 5 i Örebro. På dagordningen: Sedvanliga årsmöteshandlingar, val av ordförande på 2 år, ersättare till styrelsen på 2 år och information om EU-valet som hålls under 2024. Samtliga medlemmar är välkomna, hälsar styrelsen.

Pensionärssektionen håller årsmöte den 26 februari i avdelningens lokaler på Elementvägen i Örebro. På dagordningen: Val av ordförande på 2 år, val av styrelsemedlemmar samt godkännande av årsberättelsen. Anmälan görs senast den 22 februari till avdelning 9 på tel 010–480 30 09.

Det är viktigt att ni hör av er till avdelning 9 och uppdaterar era telefonnummer och e-postadresser. Detta är sista gången utskick görs via posten. Inför nästkommande möten kommer vi endast att annonsera i Transportarbetaren, Nerikes Allehanda samt via mejladresser och sms.

Vänliga hälsningar från styrelsen för pensionärssektionen.

EFTERLYSNING

Pensionärssektionen i avdelning 9 söker kontakt med andra pensionärssektioner inom Transport.

Skicka in namn, er avdelning, e-post och telefonnummer så kan vi ordna ett Teams-möte där vi kan diskutera frågor angående pension, försäkringar med mera.

Lämna era uppgifter på tel 010-480 30 09 eller mejl transport.09@transport.se.

AVDELNING 11 NORD-UPPLAND/GÄSTRIKLAND

Vi på avdelning 11 önskar alla medlemmar god fortsättning.

Studier Vill du gå en utbildning hos oss – en utbildning om vad facket är, om arbetsmiljö och om kollektivavtalet? Om du är intresserad av Start- och Avtalspunkten (Startpunkten hålls även digitalt) kan du höra av dig till vår studieorganisatör Jessica på 010–480 32 48 för mer information.

Är du intresserad av att engagera dig mer inom facket eller på din arbetsplats får du gärna höra av dig till oss på avdelning 11. Ring 010-480 30 11 eller mejla transport.11@transport.se.

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Du kanske funderar på ditt kollektivavtal? Välkommen att höra av dig till oss på avdelningen. Ring 010-480 30 11 eller mejla transport.11@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Prata med vårt regionala skyddsombud Fredrik, 010–480 32 45. Om du inte vill ringa, utan hellre kommer in på avdelningskontoret och pratar, så är du välkommen att hälsa på oss på Sätrahöjden 16 i Gävle.

Besök gärna vår hemsida avd.transport.se/avd-11/ för mer info.

Ordförande Ola, 010-480 32 49

AVDELNING 12 MALMÖ

2024 är här! Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats? Hör av dig till oss på avdelningen så bokar vi gärna in ett besök.

Följ oss på sociala medier @transportavd12 och håll utkik på hemsidan för kommande möten och aktiviteter.

Transportsossen kallar till årsmöte den 10 februari i ABF-huset, Spånehusvägen 47, Malmö. Mötet startar kl 12.00. Dessförinnan är det öppet seminarium med Johan Danielsson, med start kl 10.30. Anmäl dig till Mats Öhman, 0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com.

Medlemsmöten
➤ Securitasklubben: Hjärtligt välkomna till nominerings- och årsmöte den 15 februari kl 18.30 på Securitas kontor, Agnesfridsvägen 113A i Malmö, och på Teams för er som inte kan närvara. Där kommer hållas personval för bland andra klubbordförade och ledamöter i klubben. Har ni några nomineringar till något av uppdragen, eller känner ni er själva manade att ställa upp? Hör gärna av er till klubbordförande Jens Erlandsson på jens.erlandsson@securitas.se. Mejla också om ni ämnar närvara, så det blir enklare att fixa med fika till alla.

➤ Sektion 30 (miljö) kallar till årsmöte den 15 februari kl 17.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Vi bjuder på lättare förtäring. Välkomna, önskar sektionsstyrelsen!

➤ Sektion 40 (terminal) kallar till nominerings-/årsmöte den 10 februari kl 10.00 i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö. Det bjuds på något att äta efter mötena. Sektionsordförande Emil Grape hälsar alla välkomna! Han nås på 073-908 93 45.

➤ Sektion 70 (olja, bensin och gummi) och 80 (tidnings- och reklambud) kallar till sitt årsmöte måndagen den 26 februari kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Sektionens styrelse träffas 17.00. Under mötet kommer vi att nominera till uppdrag i avdelningen, så därför hoppas vi självklart på en extra stor uppslutning. Vill man nominera någon till ett uppdrag är det väldigt bra om personen närvarar på mötet. Alla deltagare kommer att bjudas på något att äta. Sektionsordförande Jonatan Nordkvist önskar alla välkomna. Han nås på 0738-167516.

➤ Sektion 90 (bevakning) kallar till nomineringsmöte den 6

februari kl 18.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Efter nomineringsmötet fortsätter vi med sektionens årsmöte. Vi bjuder på något att äta. Sektionsstyrelsen önskar er varmt välkomna!

Fråga oss Har du något du undrar över gällande avtal eller arbetsmiljö är du alltid välkommen att höra av dig till oss på avdelningen. Kontaktuppgifter finner du på vår hemsida. Eller ring 010-480 30 12, så kopplas du till rätt person.

Med kamratliga hälsningar,
avdelningsordförande
Henrik Holmgren

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2024 är bestämt till tisdagen den 19 mars kl 18.00. Anmälan senast fredagen den 15 mars, då avdelningen ska beställa mat och dryck till mötet. Handlingar kommer att finnas på avdelningen en vecka innan mötet. Inbjuden gäst är Lars Mikaelsson.

Nomineringar till årsmötet Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar som är intresserade av att delta i avdelningens styrelsearbete. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Uppe för val vid årsmötet är ordförande, två ledamöter, fem ersättare samt två revisorer.

Startpunkten i februari Om avdelningen får in tillräckligt många förfrågningar planerar vi att hålla en Startpunkt lördagen den 17 februari. Så anmäl ert intresse till oss. Frukost och lunch ingår i utbildningen.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se, patrik.gardelin@transport.se eller studier.16@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se för att boka in en Startpunkt.

Har du frågor om…
…ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

➤ Christina Mattisson, 010-480 33 40 eller christina.mattisson@transport.se.

➤ Magnus Dawest, 010-480 32 46 eller magnus.dawest@transport.se

…arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund, 010–480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Följ oss på våra sociala medier
➤ Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify

➤ Håll koll på vår hemsida och kalendern, så ser du vad som händer i avdelningen: transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: facebook.com/transportavd18/

Välkommen på After Fack tillsammans med Kommunal och Transport i Söderhamn! Tanken är att medlemmar i LO-facken ska träffas och umgås kring fackliga frågor som arbetsmiljö, arbetstider och ökat inflytande på arbetsplatserna. Hur kan vi tillsammans göra våra röster hörda? Vi träffas på restaurang Krysset i Söderhamn (till självkostnadspris!) torsdagen den 1 februari, från kl 17.00. Välkomna!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Pensionärsklubben God fortsättning på det nya året till alla våra pensionärer.

Vi har årsmöte tisdagen den 13 februari kl 13.00 på Ta Inn Hotell. Inbjuden gäst är Thomas Stavem från begravningsbyrån Stavem Begravning. Han ska informera oss om framtidsfullmakt och testamente. Vi bjuder på kaffe och smörgåstårta. Separat inbjudan kommer, hälsar styrelsen.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej och god fortsättning!

Kallelse till sektionernas årsmöten Vår avdelning har delat upp alla yrkesgrupper i fyra sektioner. På årsmötet är alla medlemmar välkomna. Vet du inte vilken sektion du tillhör? Tveka inte att höra av dig till avdelningen så hjälper vi dig! Under årsmötet nomineras till uppdrag inom avdelningen, och man väljs till uppdrag inom den sektion man tillhör. Har du frågor som rör din arbetsplats, eller något inom branschen, har du ett väldigt bra tillfälle att diskutera saken på mötet.

Under samtliga sektionsårsmöten ska det nomineras till avdelningssekreterare, kassör, avdelningsstyrelse, ungdomsansvarig, revisorer, förbundsrådssuppleant samt valberedning. Man kommer även att välja representantskapsledamöter och sektionsstyrelse. På vår hemsida avd.transport.se/avd-20/ kan du hålla koll på när i februari just din sektion har årsmöte. Ta chansen att göra din röst hörd. Och det är inget tvång att ta ett uppdrag bara för att du kommer till medlemsmötet.

Har vi rätt kontaktuppgifter? I samband med att vi skickar ut inbjudningar till årsmötena vill vi påminna er om att uppdatera adress, telefonnummer och e-mejl på *Mina sidor* på transport.se, så att ni inte missar viktig information från oss.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! God fortsättning önskar vi från avdelningen.

Vi har uppdaterat våra mötesdatum på vår hemsida, avd.transport.se/avd-25/. Gå in och kika i kalenderfliken när närmaste träff blir av.

Redan nu ska du boka in ditt sektionsårsmöte, där vi ska nominera kamrater till avtalsråden. Det är i avtalsråden som vi har möjlighet att påverka våra kollektivavtal!

➤ Gislavedsektionen: 27 februari.

➤ Halmstadsektionen: 28 februari.

➤ Varbergsektionen: 29 februari.

➤ Ljungbysektionen: 5 mars.

➤ Falkenbergsektionen: 6 mars.

Vi skulle gärna vilja att DU blir mer aktiv som Transportombud, skyddsombud eller något annat fackliga uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig! Besök vår hemsida transport.se/avdelningar/halmstad/ för att läsa mer om fackliga uppdrag. Eller kontakta oss på avdelningen.

Hemsidan Kontrollera att dina uppgifter är korrekta och läs ditt kollektivavtal på *Mina sidor,* som du finner på transport.se.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten/årsmöten i sektionerna vecka 8

Måndagen den 19 februari
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.
➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 20 februari
➤ Boden: ABF Fabriksgatan 6.
➤ Kiruna: ABF Campingvägen 1D.

Onsdagen den 21 februari
➤ Piteå: Framnäs Folkhögskola i Öjebyn.
➤ Pajala: Folkets Hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 22 februari
➤ Kalix: ABF, Vegagatan 7.
➤ Haparanda: ABF, Gallerian, Storgatan 82.

Utdrag ur dagordningen: Val av uppdrag i sektionen och nominering till avdelningsuppdrag. Alla möten börjar kl 18.00, utom Piteåsektionens som börjar kl 19.00. Vi bjuder på fika. Om du inte kan delta fysiskt så finns det möjlighet att delta på mötet digitalt. Information om hur man kan göra det kommer via sms, på avdelningens hemsida transport.se/avdelningar/norrbotten/ och på Facebook.

AVDELNING 28 I NORR

God fortsättning önskar vi på 28:an! Nytt år, nya möjligheter.

Arbetsplatsbesök Vill du att vi ska komma och hälsa på på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till L-G, 010-480 34 36 eller larsgunnar.sandgren@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vi vill påminna alla att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina uppgifter samt att uppdatera vid behov då detta är vår kontaktväg till våra medlemmar.

Årsmöten Under februari kommer avdelningens sektioner att hålla årsmöten. Kallelse till respektive möte kommer skickas ut via sms.

Avdelningens årsmöte kommer hållas den 24 mars 2024. Kallelse kommer skickas ut i god tid.

Avdelningens sociala medier *Transportpodden mellersta norrland* är uppskattad och fortsätter att öka. Podden hittar du på både Podbean och Spotify. Vi finns också på Instagram, Facebook och TikTok!

Har du frågor eller vill du komma i kontakt med någon på avdelningen är du välkommen att ringa 010-480 30 32 eller mejla transport.32@transport.se. Om du känner att du hellre vill prata direkt med någon är du självklart välkommen in på något av våra kontor (Östersund, Örnsköldsvik eller Sundsvall) för en pratstund eller en kopp kaffe.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Arbetsplatsbesök Vill du ha besök av facket på din arbetsplats? Hör av dig så planerar vi in något tillsammans med dig och företaget.

Studier Nu är flertalet utbildningstillfällen planerade och ligger ute på vår hemsida. Vi tar även gärna emot förslag på ort där du vill att vi ska förlägga våra utbildningar.

Årsmöten i våra sektioner Du har väl inte missat att sektionerna håller årsmöten i februari? Mer information finns på hemsidan.

➤ Sektion 1: Den 3 februari på lokalkontoret på Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

➤ Sektion 2: Den 4 februari på ABF, Östra Köpmangatan 34 i Karlskrona.

➤ Sektion 3: Den 10 februari på ABF:s lokal, Arabygatan 80 i Växjö.

➤ Sektion 4: 11 februari på lokalkontoret på Södra Malmgatan 7 i Kalmar.

Är du pensionär? Och har ett intresse av att träffa gamla ”transportare” så är du välkommen att kontakta oss.

Kontaktpersoner: Kenneth Ingemansson, Karlskrona, 070-302 56 61 och Gustav Holmberg, Sölvesborg, 070-245 62 58.

Kontakta avdelningen
➤ Växel: 010-480 30 51
➤ E-post: transport.51@transport.se
➤ Hemsida: avd.transport.se/avd-51/
➤ Facebook: facebook.com/TransportAvd51

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Dags för årsmöte i sektionerna, den 29 februari kl 18.00. Mötet hålls på avdelningen på Kurödsvägen och alla medlemmar är välkomna. Vid detta tillfälle ska det också nomineras till uppdrag inom avdelningen.

Har vi rätt kontaktuppgifter till dig, eller rätt arbetsplats inlagd? Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kolla att det stämmer.

Är det något du funderar på vad gäller jobbet? Slå oss en signal på 010-480 30 55 eller skicka ett mejl till transport.55@transport.se.

Facebook Avdelningen har en egen Facebooksida. Följ oss!

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Har du funderat på att gå en facklig utbildning? Du kanske har frågor angående försäkringar? Kontakta oss via mejl på transport.88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.

Vi finns nu även på Facebook *facebook.com/Transport-AVD88.*



FJÄLLSEMESTER I SÄLEN

Information om vår lägenhet i Sälen finns på hemsidan.

Där du kan se bilder och en beskrivning av lägenheten, så planera in årets fritidsaktiviteter. Boka genom att ringa till avdelning 88 och prata med Anna på tel 010-480 30 88.

Det finns skoterleder, bra fiskevatten i norra Dalarna, fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation. På salen.se finns hela utbudet av aktiviteter och nöjen samlat.

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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).



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.
13 Malmö, avdelning 13.
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.

Ett nytt år och nya insatser

Visst är det så att uttrycket ”nytt år och nya insatser” är ett ganska vanligt uttryck.

Till viss del kanske det stämmer även om det fackliga arbetet oftast består av envetet och målinriktat arbete.

Nyckeln till framgång är enligt min uppfattning att ha en målbild och struktur i arbetet.

Det glädjer mig därför oerhört mycket att vår satsning inom förbundet med organisationsarbetet börjar ge synbar och mätbar utdelning.

VI HAR SEDAN ett par år tillbaka arbetat på ett strukturerat sätt med att bilda klubbar och få fram nya Transportombud och skyddsombud.

Förbundet har genom vår organiseringsenhet jobbat tillsammans med lokalavdelningarna och vi börjar nu se mätbara och goda resultat.

Våra skyddsombud har ökat med 10 procent och våra Transportombud med 20 procent. Vi har i dag långt över två tusen förtroendevalda.

> ”Vi har i dag långt över två tusen förtroendevalda. Enligt min uppfattning är detta den helt avgörande grunden för ett både större och starkare förbund på sikt, ett förbund som flera vill bli en del av.

Enligt min uppfattning är detta den helt avgörande grunden för ett både större och starkare förbund på sikt, ett förbund som flera vill bli en del av.

VI MÅSTE SYNAS, höras och finnas på arbetsplatserna nära verkligheten. Här är alla medlemmar väldigt viktiga. Får du en ny arbetskompis? Ställ frågan! Fråga om hen vill gå med i Transport. Och hjälp gärna till med själva medlemsansökan som går lätt att göra från transport.se.

Sen måste vi givetvis göra detsamma i samhällsdebatten, politiken och media och visa att vi tar kampen på alla nivåer och på alla platser där det behövs. Här kan vi alla också hjälpa till genom att skriva insändare och debattartiklar i lokal media och visa oss på sociala medieplattformar.

JAG SÄGER INTE att vi är framme, klara eller bäst i detta arbete, men jag säger med stolthet att vi är på rätt väg och rör oss i rätt riktning.

En helt nöjd ordförande blir jag nog aldrig, det finns alltid lite mer att göra och det går alltid att förbättra saker.

Men en stolt ordförande är jag över vårt gemensamma organiseringsarbete i förbundet. Låt 2024 bli året då Transport ökar i styrka och blir fler medlemmar och fler förtroendevalda. ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

B Posttidning
Ej retur

Avsändare: Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

TILL 50-ÅRSJUBILEET AV
SPIRIT OF CONCORDE
KRONOGRAF



NUMRERING PÅ BAKSIDAN:
Baksidan är försedd med en individuell numrering och Spirit of Concorde-logotypen



PRESENTASK:
Levereras med en specialdesignad presentask

VIKTIGA DETALJER

HÄNDELSE: Till 50-årsjubileet för MACH 2

OFFICIELL: Officiellt licensierad av Spirit of Concorde Ltd.

VIKTIGA UPPGIFTER: Klockan är utrustad med tre exakta precisionskronografer, har en solid boett av ädelstål och armband med guldbeläggning, samt en magnifik urtavla i cockpit-inspirerad stil.

NUMRERING PÅ BAKSIDAN: Varje ur är ett individuellt numrerat, unikt föremål.

120-dagars återköpsgaranti
Pris: 1.998 kr
eller 3 delbetalningar á 666 kr
(+ 149 kr leveransavgift)
Produktnummer: 578-EAS01.01



Boettens diameter utan krona: ca 4,6 cm
Armbandets längd inkl. låsanordning: ca 21 cm.
The Spirit Of Concorde © The Bradford Exchange

Unikt armbandsur som hedrar Concordes första flygtur för 50 år sedan

År 2020 firade Concorde 50-årsjubileum för sitt första MACH 2-rekord. Den 5 november 1970 flög Concorde 001 i dubbel överljudshastighet. Med detta av Spirit of Concorde officiellt licensierade armbandsur, hedrar vi denna helt nya era i flyghistorien.

Klockan utgör en prestigefylld hyllning till luftfarts-ikonen, som flög i mer än dubbel överljudshastighet. Den har en robust ädelstålboett och ett matchande armband av rostfritt stål med guldbeläggning. Den urtavlan är inspirerad av Concordes stiliga design och har tre kronografer med stoppursfunktion och är prydd med den officiella SPIRIT OF CONCORDE logotypen.

Armbandsuret ”SPIRIT OF CONCORDE Gold Edition” levereras tillsammans med ett äkthetsintyg. Den representativa presentförpackningen är också dekorerad med SPIRIT OF CONCORDE-logotypen. I framtiden kommer du själv att stolt kunna ha på dig detta exklusiva armbandsur eller skänka det till en passionerad CONCORDE-entusiast, som en påkostad present. **Beställ ditt exemplar redan idag!**

The Bradford Exchange Ltd. • Box 995, 162 20 Vällingby • e-mail: customers@bradford.se • **Tel: 08/564 406 20**

Tidsbegränsat erbjudande!

❒ **Ja tack,** jag beställer kronografen
”Spirit of Concorde” / 578-EAS01.01

JAG BETALAR: ❒ EN BETALNING ❒ DELBETALNINGAR

Fyll i personnummer - obligatoriskt (12 siffror) |_|_|_|_|_|_|_|_| - |_|_|_|_|
Å Å Å Å M M D D

www.bradford.se
Referens-nr: **24398**

***Köpvillkor:** Betalning sker mot faktura. The Bradford Exchange förbehåller sig rätten att godkänna och kreditpröva ordern. Vid ej godkänd kreditprövning skickas varan mot postförskott. Du kan välja att dela upp din betalning i delbetalningar (månadsavisering). Ingen extra avgift tillkommer.

Sista beställningsdatum: 2024-03-11

NAMN

GATUADRESS

POSTNR & ORT

MOBILNR. FÖR SMS-AVISERING

E-POST (för din beställning)

UNDERSKRIFT

Dataskydd: Detaljerad information om dataskydd hittar du på **www.bradford.se/dataskydd.** Bradford Exchange lämnar inga erbjudanden per **e-mail, telefon eller SMS**. Du kan alltid ändra dina kontaktuppgifter genom att kontakta oss på nedanstående adress eller telefonnummer. Vi ber dig att meddela oss på telefon, per e-mail eller brev om du inte önskar få erbjudanden per post.

THE BRADFORD EXCHANGE
Bjuder på portot!

THE BRADFORD EXCHANGE
SVARSPOST
Kundnummer 20270990
162 20 Vällingby