

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 1 2026

**Taxiremoten
på Arlanda**

Förare trötta på
slitna lokaler

Ola är redo att sadla om

Miljöarbetaren Ola Almquist kom in på
Transports aspirantutbildning – i hård konkurrens

FACKLIGA UPPDRAG I TRANSPORT

Med ett fackligt uppdrag kan du
påverka arbetsvillkor, stötta kollegor
och bidra till demokrati på arbetsplatsen –
samtidigt som du utvecklas
i ledarskap och kommunikation.



Scanna & läs mer om fackliga uppdrag i Transport



1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetare-
förbundets medlemstidning

POSTADRESS

Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS

Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA

www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET

Ola Almquist

Foto: John Antonsson

ANNONSER

Rabalder media,

Veronica Bengtsson

Tel: 070-296 73 81

E-post:

veronica@rabaldermedia.se

TRYCK

Stibo Complete,

Katrineholm 2026.

TS-kontrollerad upplaga: 53 400

Nästa nummer utkommer

den 12–13 mars.

PRENUMERATION

250 kronor per år (10 utgåvor).

Adressändring:

Medlemmar kontaktar sin

lokalavdelning.

Icke medlemmar kan mejla

info@transportarbetaren.se.

REDAKTION

E-post: fornamn.efternamn@

transportarbetaren.se

Telefon: 010-480 30 00



KRISTINA

SJÖBERG

Chefredaktör/

ansvarig utgivare

010-480 33 01



CHRISTINA

AHLUND

Redigerare/

stf 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

Korrektur: Michelle Bergman



SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Ledare **Kristina Sjöberg**

När ovädret slår till räcker inte ord

”Det låter
bra. Men
hade det
inte varit
bättre
att prata
faktiska
åtgärder
för att
säkerställa
vägar och
transportnät
även vid
oväder?”



Snösvängen.



Issörja.

Äntligen är januari över. Det är en månad som på något sätt är mycket längre än sina 31 dagar. Vintern håller dock i sig. Och med det halkiga vinterväglag. I storhelger-na drabbades Sverige av både Johannes och Anna, stormar och snöoväder. För dig som jobbar med transporter så blev arbetsmiljön svår och inte så sällan direkt farlig. Kudos till er hjältar som tidningsbud och miljöarbetare och andra som stretar på i motvind, snövallar och is.

SOM FOTGÅNGARE ÄR det inte heller lätt att ta sig fram. Oskottade trottoarer och risk för nedfallande istappar och snöklumpar gör att man mest vill gå mitt i kör-banan. Och det går ju inte. Vid sådana här tillfällen är det bäst att ta det lite lugnt och ta hänsyn till varandra. Alla har vi olika arbetsuppgifter och vi får underlätta för varandra så gott det går.

Ibland kan omsorgen om medmänniskorna slå lite fel. Som när livsmedelsaffärsinnehavare upp-manar kunderna att stanna hemma under ovädret och i stället anlita matbud. Då har man inte tänkt tanken hela vägen ut. För den enes bröd ska väl inte innebära den andres död? Redan innan snöovädret bröt ut i Stockholm gick polisen ut med uppmaningen att inte ge sig ut om det inte var nödvändigt. Och slog då också fast att det inte var nödvändigt att ge sig ut för att handla sushi.

UNDER OVÄDREN HAR människor fått sätta livet till. Och många fler har fallit offer för olika olyckor. Jag vet inte hur många jag ser som nu hoppar fram på kryckor. Regeringen säger i ett pressmeddelan-de att stormen Johannes och ovädret Anna inte är normalläge utan en krissituation. Carl-Oskar Bohlin, minister för civilt försvar, säger i samma meddelande att regeringen agerar för att regel-verken ska fungera även i kris. Inte stå i vägen för nödvändiga åtgärder.

Det låter bra. Men hade det inte varit bättre att prata faktiska åtgärder för att säkerställa vägar och transportnät även vid oväder? Och är verkligen stormar och snöoväder i vårt nordliga land att beakta som kris? ●



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Nummer 1

- 3 **LEDARE KRISTINA SJÖBERG**
- 6 **TAXIBRANSCHEN**
Allt fler söker arbetstillstånd för att köra taxi.
- 10 **KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**
- 12 **SOPHÄMTNING**
Stopp för backande sopbilar retar upp villaägare i Solna.
- 16 **ARBETSTIDS-FÖRKORTNING**
LO-styrelsen har ännu inte enats i frågan om arbetstidsförkortning.
- 17 **KRÖNIKA DAVID ERICSSON**
- 18 **FLER KVINNOR KÖR TUNGT**
Fler unga kvinnor utbildar sig till lastbilsförare. Men hur länge blir de kvar i yrket?
- 24 **REPORTAGE TAXI-REMOTEN PÅ ARLANDA**
Väntande taxiförare trötta på toaletter och hårda bänkar.
- 30 **SNABBKOLL**
Hur pratar ni med varandra på jobbet? Tips för att hålla en hövlig ton!
- 32 **TEKNIK & TRAFIK**
- 33 **SERIE PÅ VÄG**
Mats Källblads originalserie för Transportarbetaren.
- 34 **KULTUR PICASSO I FOLKHEMMET**
Därför står världens största Picassoskulptur utanför Kristinehamn i Värmland.
- 36 **FRÅGA FACKET**
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Ola Almquist är transportombudet som nu är reda att ta klivet över till ombudsman.
- 40 **MEDLEMSSIDOR**
Håll koll på vad som händer i din egen lokalavdelning.
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET TOMMY WREETH**



Sahir Dramme slår larm om den dåliga arbetsmiljön på taxi-remoten på Arlanda.

FOTO: JOHN ANTONSSON

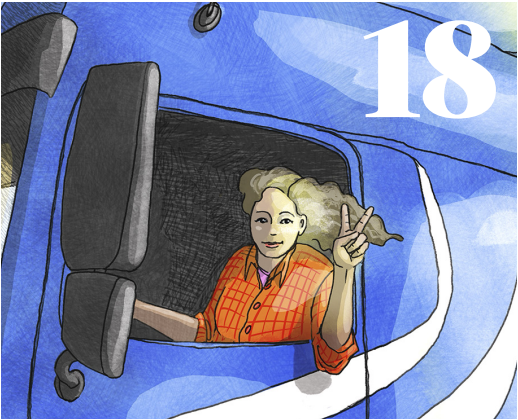


ILLUSTRATION: INGRID FRÖHLICH



FOTO: JOHN ANTONSSON

Miljöarbetaren Ola Almquist siktar på att bli ombudsman.



FOTO: ULF BERGLUND

SAGT PÅ WEBBEN

Vi rapporterade om att LO skjuter upp sitt beslut om kortare arbetstid:

”Det är omöjligt att se en väg framåt i frågan om arbetstidsförkortning utan att lagstiftningen hjälper till. Svaga förbund har liten eller ingen möjlighet att nå framgång avtalsvägen, medan stora förbund kommer att springa från de andra.”
Björn M

Det ska bli mindre krångel för personer med adhd att ta körkort:

”Bra att de gör sig av med ovetenskapligt strunt.”
Sebastian

P-vakter och bevakningsanställda hoppas att den nya lagen om förolämpning mot tjänsteman ska minska glåporden de får höra i tjänsten:

”Tycker inte man ska särskilja vissa yrkesgrupper från andra vad gäller förolämpning. Känner du dig förolämpad finns det faktiskt redan i civilrätten att anmäla, enda skillnaden är att du får själv sköta den saken och inte en åklagare.”
Jörgen

Vi skrev om att pensionsavsättningen sänks efter att du fyllt 65 år:

”Vi jobbar längre och tjänar mindre. Det är inte bra för löntagare.”
Momodou S D

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... senaste månaden:

- 1. Så blev de nya lönerna
- 2. Pensionsavsättningen sänks efter 65
- 3. Tufft jobb i snö-ovädret

Debatt

Ännu ett trick för att splittra arbetarklassen?



Det är en gammal sanning: härska genom att splittra. Genom att blåsa upp skillnader mellan grupper kan fokus flyttas bort från det som förenar oss – lönearbete och beroendet av trygga jobb för ett värdigt liv.

Höger-vänsterskalan har länge varit ett användbart verktyg för arbetarrörelsen. Den gjorde det tydligt vilka som äger och styr produktionsresurserna och vilka som tvingas sälja sitt arbete. Därmed pekade den också, ibland obehälsamt tydligt, på vilken politik som faktiskt gynnade löntagare.

PÅ 2000-TALET LANSERADES GAL-TAN-skalan, med ambitionen att fånga kulturella och värderingsmässiga skillnader. (GAL står för grön, alternativ och libertär/libertariansk. TAN står för traditionell, auktoritär och nationalistisk.) I sig är den inte meningslös. Problemet uppstår när den börjar ersätta klassperspektivet i stället för att komplettera det. Då

Delta i debatten

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



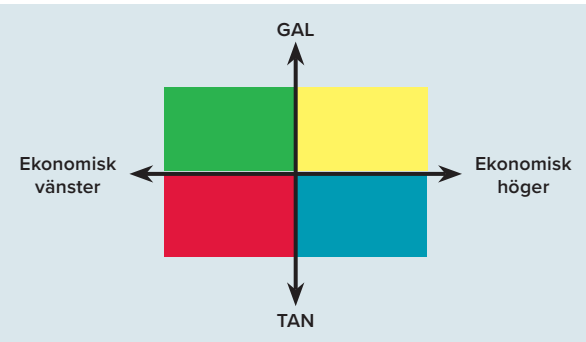
DENNIS NILSSON

Hamnarbetare och transportombud, avdelning 2, sektion 1

försvinner frågan om makt, arbete och materiella villkor ur centrum. Det märks tydligt även i transportsektorn. Arbetsmiljö, omställning och klimat ställs ofta mot löner, schema och anställningstrygghet – som om chaufförer, hamnarbetare och lagerarbetare tvingades välja sida. Men miljö är en klassfråga. Den som har minst ekonomiska resurser är också den som har minst möjlighet att skydda sig, ställa om eller välja bort det ohållbara.

NÄR ARBETARKLASSEN DELAS upp i ”miljövänner” och ”vanligt folk” vinner alltid samma sida: de som motsätter sig både klimatomställning och starka fack. Är det då så att GAL-TAN-skalan medvetet används som ett politiskt verktyg för att splittra arbetarklassen?

För oss i fackföreningsrörelsen borde slutsatsen vara självklar: utan klassperspektiv blir både miljökamp och lönekamp svagare. I stället borde vi med kraft förena dessa målsättningar – då skulle de verkligen utgöra ett hot mot en politisk makt som göds av fördomar och splittring mellan vanliga löntagare. ●



GAL-TAN är en värderingsskala som beskriver ideologiska skillnader mellan politiska partier. GAL står för grön, alternativ och liberal, medan TAN finns i skalans andra ände och står för traditionell, auktoritär och nationalistisk.

”När arbetarklassen delas upp i ’miljövänner’ och ’vanligt folk’ vinner alltid samma sida: de som motsätter sig både klimatomställning och starka fack.”

FOTO: FÖRNAMN EFTERNAMN



Taxiförare väntar i timmar på att få köra från Arlanda. Facket och föreningen Taxiunionen varnar för prispress som tvingar förare att jobba fler och fler timmar.

Allt fler söker arbetstillstånd för att köra taxi

Antalet ärenden om arbetstillstånd för taxiförare har femdubblats på fyra år. Chaufförer varnar samtidigt för en nedåtgående spiral med allt sämre betalda körningar, där många jobbar tolv timmar om dagen sex dagar i veckan för att nå en lön i nivå med kollektivavtalets månadslön.

Text och foto JOHN ANTONSSON

Statistik som Transportarbetaren begärt ut från Migrationsverket visar att antalet inkomna migrationsärenden för taxiförare ökade från 25 år 2021 till 125 under 2025. Under samma period har mellan 8 och 64 personer per år fått arbetstillstånd beviljat, men avslagen har också varit många – exempelvis 84 år 2025.

TAXIUNIONEN ÄR EN förening som organiserar förare och åkare som kör privatresor för de digitala plattformarna, exempelvis Fair, Uber och Bolt. Enligt Taxiunionen är det i dag svårt att försörja sig på taxi i storstäderna utan att arbeta betydligt mer än heltid. Ersättningen per körning är låg till följd av prispress i branschen. Samtidigt har kostnaderna för boende, drivmedel och mat ökat.

– För att komma upp till en normal månadslön måste du jobba tolv timmar om dagen, kanske inte sju dagar i veckan, men åtminstone sex, säger Taxiunionens ordförande Nasar Khan. Trots de pressade villkoren fortsätter nya förare att söka sig till taxi. Enligt Taxiunionen beror det inte på att villkoren är attraktiva, utan på att taxi i praktiken blivit en av de enklaste vägarna in på arbetsmarknaden.

– Den lägsta tröskeln att komma in i arbetslivet, det är taxi. Många börjar i andra plattformsjobb och går sedan vidare till taxi. Ofta handlar det om matbudstjänster. – De börjar som matbud och går sedan över till taxi, säger Taxiunionens ordförande. När ersättningen per körning sjunker finns det enligt honom bara ett sätt att klara försörjningen.

Så många ansökte om arbetstillstånd

- Arbetstillstånd (SSYK 8321):**
- 2021: 25 inkomna ärenden.
 - 2023: 87 inkomna ärenden.
 - 2024: 90 inkomna ärenden.
 - 2025: 125 inkomna ärenden.
- Beviljade per år:** mellan 8 och 64 arbetstillstånd.

Erkända taxikort från EU-länder

- EU-erkända taxikort:**
- 2023: 86 beviljade.
 - 2024: 103 beviljade.
 - 2025 (till och med den 19 december): 96 beviljade.
- Vanligaste länderna där taxikompetensen är utfärdad:** Grekland, Danmark, Tyskland och Portugal.

Fotnot: Transportstyrelsen registrerar inte medborgarskap, utan endast i vilket land taxikompetensen är utfärdad.

– Om ersättningen sänks med 30 procent, då måste du jobba mer. Det finns inget annat sätt. Det samlade inflödet av nya förare – oavsett väg in i branschen – bidrar enligt Taxiunionen till en hård konkurrens som pressar priser och villkor. Enligt Nasar Khan finns det alltid någon som är beredd att köra fler timmar för samma ersättning när tillgången på förare är stor.

Krav för arbetstillstånd i Sverige

För att beviljas arbetstillstånd i Sverige måste en utländsk medborgare som huvudregel:

- Ha ett konkret jobberbjudande från en svensk arbetsgivare
- Ha en anställning som gör det möjligt att försörja sig
- Ha lön i nivå med svenska kollektivavtal eller branschpraxis

För ansökningar från och med juni 2025 ska månadslönen vara minst cirka 29680 kronor före skatt.

Från och med juni 2026 är kravet 90 procent av medianlön, motsvarande 33390 enligt regeringen.se.

– Det skapar ett system där låga priser hålls vid liv. Föraren kompenserar inte med högre lön, utan med fler arbetade timmar.

ENLIGT TAXIUNIONEN ÄR det denna logik, snarare än enskilda regelbrott, som förklarar varför taxibranschen präglas av långa arbetsdagar och små marginaler.

Sammantaget innebär utvecklingen att nära 300 nya taxiförare tillkommit via EU-erkända taxikort på tre år. Enligt uppgifter till Transportarbetaren har många som söker arbetstillstånd i Sverige redan taxiförarlegitimation från andra EU-länder. Det har inte gått att få fram uppgifter om vilket ursprung de konverterade taxilegitimationerna har, men ett hundratal yrkeskvalifikationer från andra EU- och

EES-länder har beviljats de senaste fem åren.

Enligt Transportstyrelsen beviljades 86 taxiförarlegitimationer genom sådana erkännanden under 2023. År 2024 ökade antalet till 103, och under 2025 hade fram till slutet av december hittills 96 legitimationer beviljats.

Grekland är det land som återkommer flest gånger i statistiken, följt av bland annat Danmark, Tyskland och Portugal.

MOT BAKGRUND AV statistiken finns det samtidigt ett väl spritt rykte inom taxibranschen om att inflödet av nya chaufförer på arbetstillstånd lett till att ersättningarna kunnat pressas ned. Taxiunionens Nasar Khan utesluter inte att det i enskilda fall kan förekomma missbruk av regelverk, men menar att detta inte förklarar branschens situation.

– Även om det finns fusk i vissa fall så är det inte därför villkoren i taxibranschen är dåliga. Det är prispressen och affärsmodellen som gör branschen kass. Plattformarna pressar priserna och höjer avgifterna för åkerierna. Kombinationen gör att förtjänsten blir väldigt låg.

– Däremot vet jag att det finns företag som utnyttjar förare genom att ta hit dem på arbetstillstånd och skapa en stark beroendeställning. Jag känner till ett åkeri som tidigare har sysslat med handel med arbetstillstånd. Med dagens regler är migranten



FOTO: JOHN ANTONSSON

helt bunden till arbetsgivaren. Han kan inte byta jobb utan blir kvar hos den som utnyttjar honom. Det har länge pratats om nya regler, men vi får se när det blir verklighet.

TRANSPORTS CENTRALA taxiombudsman Anna Erixon konstaterar att det finns 80 000 beviljade taxiförarlegitimationer i Sverige och att det därför inte kan vara ett bristyrke.

– Kanske borde branschen se över villkoren om det är så svårt att få tag i personal. Men det är svårt på grund av stressen och pressen att dra in pengar. Självklart saknas det förare på vissa håll i landet, men i storstäderna är det total överetablering.

Anna Erixon tror att det skulle ha kommit betydligt fler arbetskraftsinvandrare till taxi om det inte vore för de språkkrav som ställs för att få taxiförarlegitimation. Hon är snarare förvånad över att det kommer några alls, med tanke på kraven.

Transport centralt har inte handlagt något ärende som rör utnyttjande av arbetskraftsinvandrare inom taxi, men hon vet hur utsatt arbetskraftsinvandrare kan vara.

– Jag har jobbat som ombudsman på Fastighet. Inom städ är det väldigt vanligt att arbetsgivare utnyttjar sina anställda. De första åren är den anställda bunden till sin arbetsgivare och kan inte söka

nytt jobb. Det är först efter det som de vågar gå till facket.

– Så var det inom städ. Efter några år brakar helvetet loss, för då vågar de kräva sin rätt. Gör de det för tidigt blir de av med jobbet och åker ut från Sverige med huvudet före.

Att det kommit något hundratal personer till Sverige

för att jobba inom taxi förklarar inte spiralen nedåt, säger Anna Erixon.

– För att komma bort från tolvtimmarsdagar och en allt hårdare press ser jag bara en lösning – att ta bort procentlönen. Annars fortsätter priskriget och racet mot botten, säger hon. ●

”För att komma bort från tolvtimmarsdagar och en allt hårdare press ser jag bara en lösning – att ta bort procentlönen. Annars fortsätter priskriget och racet mot botten.”



Anna Erixon, central taxiombudsman på Transport.

Foto: Emil Flisbäck

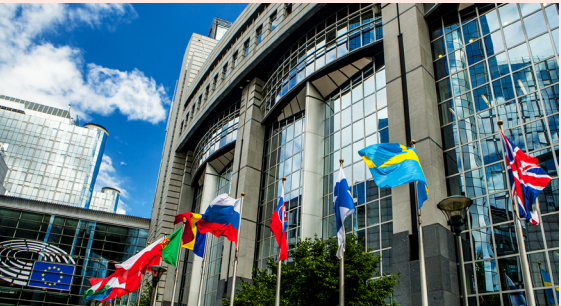


FOTO: SHUTTERSTOCK

EU har beslutat om ett plattformsdirektiv som nu ska bli svensk lag.

Plattformsdirektivet ska ge bättre insyn

Arbetsrätt. EU:s plattformsdirektiv ska bli svensk lag. Nu har regeringen skickat ut ett förslag på lagändringar på remiss. Fackets utredare ser vissa positiva delar.

Text John Antonsson

Pontus Blüme är utredare på Transport och har följt plattformsekonomin under många år. Efter en genomläsning av regeringens föreslagna lagändringar pekar han på flera delar som till viss del kan förändra villkoren för dem som arbetar för plattformsföretagen.

– Delarna som handlar om insyn i algoritmernas svarta låda och att företagen ska dela med sig av information är långtgående. Det innebär att vi i facket ska få bättre insyn, säger han.



Foto: Lilly Hallberg

EN ANNAN DEL i EU-direktivet handlar om en så kallad anställningspresumtion. Det innebär att plattformsarbetare som jobbar under plattformar ska anses vara anställda av plattformarna.

Där tror Pontus Blüme inte att det blir någon större skillnad jämfört med i dag.

– En stor del av dem som jobbar som taxiförare för plattformarna är redan i dag löntagare, eftersom de jobbar för åkerier.

INOM MATBUDSBRANSCHEN ARBETAR buden ofta för mellanhänder, något som facket valt att kalla arbetsgivarmålvakter eller brevlådeföretag. Även i de fallen ger direktivet bättre möjligheter till insyn.

– Vi får rätt att ta del av information när det gäller lönenivåer och lönesättning och så vidare. Men det påverkar inte grundproblemet. Vi har en partsmodell i Sverige, men det finns ingen partsrelation med plattformarna, säger Pontus Blüme.

Lagförslagen om hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk lag har skickats ut på remiss. Senast i december ska direktivet vara genomfört. ●

FOTO: JOHN ANTONSSON



Taxiunionens Nasar Khan.



Tre ton kokain stoppat av tullen

Kriminalitet. Tullen i Helsingborgs hamn gjorde måndagen den 12 januari ett jättebeslag av kokain sedan en grossistfirma larmat om misstänkt gods i en transport, en container fraktad från Sydamerika. Enligt åklagaren väger partiet omkring tre ton. Det kan vara det största parti som beslagtogs av svensk tull. Kokainet uppskattas i gatuled vara värt mellan två och tre miljarder kronor. ●

Obältad hund bötfälld

Trafik. Böter på 1500 kronor. Det blev straffet för en bilist i Dalsland som hade med sig hunden lös i baksätet. –Det är det vi till vardags oftast kallar lastsäkring. Det finns inget eget brott gällande just obältad hund, säger Linda Frid, trafikpolisensheten Trollhättan, till Provinstidningen. Bötesbeloppet är lika högt som för tvåbenta bältesfuskare. Bilföraren stoppades i en trafikkontroll i Dalsland där polisen under en vecka genomförde kontroller i Åmål och Bengtsfors med fokus på rattfylleri. Under veckan genomfördes 119 nykterhetskontroller, samtliga utan anmärkning. Men två bilister fick böter för att ha kört utan bilbälte. Liksom alltså bilisten som körde med hunden obältad. Reglerna för lastsäkring gäller även fyrbent last: En hund ska antingen vara fastspänd med bälte, med en särskild sele eller sitta i transportbur. ●

100 000 jobb har försvunnit hos bilindustrins underleverantörer de senaste två åren. Källa: Europaportalen.se

Krönika Alexandra Einerstam

På Island finns hoppet och inspirationen

Det är valår i år och enligt opinionsmätningarna ser det bra ut för Socialdemokraterna men ... tänk om. Tänk om Tidöpartierna, med Sverigedemokraterna (SD) i spetsen, får så många röster att de återigen kan bilda regering och denna gång får SD också ministerposter. Ja, då är det lätt att mista hoppet för såväl demokrati som fackliga rättigheter.

”Det mest iögonfallande är att inga högerextrema partier har någon makt på Island.”

na ut i strejk för att visa sitt värde. Det blev Islands största demonstration och en katalysator för jämställdheten. Sedan dess har Island toppat världens jämställdhetsrankningar 16 år på raken. I dag leds landet av socialdemokraten Kristrún Frostadóttir. Presidenten Halla Tómasdóttir är också kvinna. 2009 fick Island sin första kvinnliga statsminister vid namn Jóhanna Sigurðardóttir. Hon var också världens första öppet homosexuella regeringschef.

DET MEST IÖGONFALLANDE är att inga högerextrema partier har någon makt på Island. Politiken genomsyras i stället av solidaritet, feminism och facklig styrka. När Svenskt Näringsliv och Moderaterna aktivt banat väg för SD, när demokratin säljs ut av dem som påstås försvara den, ja, då väljer jag att blicka mot Island. Där visar valkyriorna att facket, jämställdheten och solidariteten kan vinna mot högerens farliga spel med extremismen. På Island finns hoppet och inspirationen. ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Tre driftchefer har sagts upp från Avarn efter misstänkt fusk. Inga parkeringsvakter anklagas för att ha fuskat.

Avarn krävs på 3,5 miljoner

Bevakning. Säkerhetsbolaget Avarn misstänks ha lurat Stockholms stad på totalt 2,7 miljoner kronor. Bolaget har debiterat staden för parkeringsövervakning som aldrig utförts och trafikkontoret har polisanmält Avarn för misstänkt bedrägeri.

Text och foto Justina Öster

Det rapporterar Dagens Nyheter. Efter att trafikkontoret upptäckte felaktigheterna har Avarn sagt upp tre driftchefer, som uppges ansvara för fusket. Företaget har även gjort en internutredning som lämnats över till Stockholms stad. Enligt den rör det sig om totalt 6 500 timmar av bland annat dubbel fakturering och arbetstimmar som aldrig utförts.

TRAFIKKONTORET HAR TILLSATT en egen intern utredning för att få grepp om felen och kräva tillbaka pengar, som aldrig skulle ha betalats ut. – Vi håller fortfarande på med utredningen, den förväntas vara klar i början av februari. Kontoret har polisanmält Avarn, det gjordes innan jul. Mer kan jag tyvärr inte svara på innan hela utredningen är klar, säger avdelningschef Anna Green på trafikkontoret. 2,7 miljoner kronor är den

summa som hittills konstaterats för det misstänkta fusket, vilket pågått från november 2023 till augusti 2025. Staden har dessutom begärt 800 000 kronor i vite av Avarn för att bolaget inte följt gällande avtal om p-övervakning i delar av Stockholm. Det innebär ett sammanlagt belopp på 3,5 miljoner kronor och eventuellt kan kravet öka, när trafikkontorets utredning är klar.

AVARN HAR I sin tur lämnat in en polisanmälan om trolöshet mot huvudman, riktad mot driftcheferna. Bolagets egen utredning tar upp krånglande datorsystem för att logga in. Det har möjliggjort ”att man uppsåtligt har editerat felaktigt, exempelvis förlängning av inloggningar utan parkeringsvaktens kännedom”. De uppsagda cheferna har enligt tidigare uppgifter inte agerat för att tjäna pengar utan för att minska arbetsbördan med att bemanna arbetspass.

AVARN FÅR FORTSÄTTA utföra p-bevakning i Stockholm. Bolaget skriver i ett pressmeddelande att man välkomnar utredningen och att det är viktigt att ”felaktigheter utreds och åtgärdas”. ●

DETTA ÄR ANNONSER.

tele radio® wireless solutions



Radiostyrning med viktvisning

Till dig som ska köpa ny eller har en begagnad SCANIA lastbil med påbyggnation samt släp (gäller släp med Wabco), kan vi erbjuda både trådlös viktvisning och styrning av påbyggnationerna. Kontakta oss idag för mer information.

031-724 98 00 | www.tele-radio.com/sv



SKOG & MASKIN

8-9 MAJ 2026 | EMMABODA FLYGBANA

Anmäl dig till Trailer Wood Trophy!

Trailer Wood Trophy samlar landets mest imponerande timmer-, flis- och flishuggsbilar i en tävling där varje detalj räknas. Här gör välbyggda och välsköta ekipage upp om den prestigefyllda titeln Skogens Konung under Skog & Maskin.

Anmäl dig idag!



För anmälan och mer information besök: www.skogochmaskin.se/trailer-wood-trophy



Think Pink hade en olaglig deponi i Kagghamra, Botkyrka.

Behöver 300 miljoner för Think Pink-sanering

Miljöbrott. Botkyrka kommun kommer att ansöka hos Naturvårdsverket om 300 miljoner kronor för att få bort en av de deponier där avfallsbolaget Think Pink dumpat sopor, främst byggmaterial. Pengarna är även tänkt att användas till sanering av marken efter bortförsl av ”Kagghamrahögen”. Den så kallade Think Pink-härvan är det största miljöbrottmål som prövats i svensk domstol. Tio av elva åtalade dömdes i tingsrätten för inblandning i illegal avfallshantering som skett på sammanlagt 21 platser i Mellansverige. Längst straff fick företagets vd Fariba Andersson – tidigare Bella Nilsson – som dömts till fängelse i sammanlagt 7,5 år för grovt miljöbrott och ekonomisk brottslighet. ●

Teknikeravtal tecknat

Avtal 2025. I december förra året kom Transport, Svensk Flygteknikerförening och Svenska Flygbranschen överens om ett nytt kollektivavtal för flygtekniker med typcertifikat. De utgående lönerna höjs med 3,4 procent år ett och 2,9 procent år två. Avsättningen för delpension ökar också med 0,1 procent och är därmed uppe på sammanlagt 1 procent. ●



industriarbetarlöner motsvarar lönen för en vd i näringslivets topp 2025. Nytt rekord och en ökning från 71 industriarbetarlöner 2024. Källa: LO:s rapport *Makteliten*

Stopp för backande sopbilar överklagas

Miljö. Ingen fungerande vändplan, skymmande grönska, trånga kurvor och felparkerade bilar gör att sopbilen behöver backa för att kunna hämta avfall vid några fastigheter i Solna, utanför Stockholm. Kommunen har därför anvisat en hämtplats, vilket retat upp villaägarna.

Text och prompt Justina Öster

Fastighetsägarna protesterar mot att de får dra sina sopkärl cirka 50 meter till platsen som kommunen anvisat och har överklagat beslutet till länsstyrelsen. Villaägarna får stöd av två moderata kommunpolitiker i tekniska nämnden. Det är oacceptabelt ”att de boende själva ska rulla sina tunga sopkärl nedför backen på hämtdag”, anser de.

Politikerna vill att tekniska nämnden hittar en annan lös-

ning och att villaägarna slipper betala avfallstaxa ”för den tid de inte får fullvärdig service”.

Miljöföretaget Prezeros driftledare i Solna och Transports skyddsombud Thomas Belvén gjorde en riskbedömning och informerade de boende och kommunen, som sedan fattade beslut om en hämtplats.

– Det är bland annat grenar och träd i trädgårdarna som hänger ut i körbanan och skymmer sikten och två trånga kurvor. Jag tycker precis som driftchefen att kunderna kan dra ner kärlen till korsningen, säger Thomas Belvén.

Det är alltid några som reagerar negativt när åtgärder görs för att förebygga olyckor och värna miljöarbetarnas arbetsmiljö, konstaterar han.

– Men det har kommit en ny generation sopgubbar som reagerar och försöker tänka

förebyggande innan olyckor eller i värsta fall dödsfall sker med sopbilar som tvingas backa. Folk är lata och orkar inte dra sina kärl 50 meter, säger Thomas Belvén.

NÅGOT SKYDDSTOPP HAR aldrig lagts eftersom arbetsgivare och fack var överens om att inte hämta sopor vid tomtgränsen, förklarar platschef Fredrik Norén.

– Nu tömmer vi de kärl som står på uppställningsplatsen. Självklart värnar vi om våra medarbetares arbetsmiljö. Det ingår i vårt uppdrag från kommunen och är i enlighet med vårt avtal, så det är inga konstigheter, säger han.

Länsstyrelsen gav kommunen, miljöarbetarna och Prezero rätt, men fastighetsägarna har nu överklagat beslutet till mark- och miljödomstolen. ●



Solna kommun har satt stopp för backande sopbilar vid några fastigheter. Husägarna har överklagat beslutet att dra sina sopkärl cirka 50 meter. Detta är en AI-genererad illustration.



Snö och blåst sett genom plogbilsförare Per Svedbergs vindruta under ovädersdagarna i Hudiksvalls kommun.

Tufft jobb för många i vinterns snöoväder

Trafik. Vintern slog till med storm, fällda träd, ihållande snöfall och vädervarningar på olika håll i landet. Per Svedberg körde natt i plogbilen i Hälsingland medan hämtningen ställdes in för miljöarbetaren Rasmus Forsberg – en oframkomlig dag i Göteborg.

Text Justina Öster

Per Svedberg fick vända på dygnet och ploga runt i Dellenbygden kring sjöarna i Hudiksvalls kommun. Han körde också väghyvel i centrala Hudiksvall.

– Det snöade, blåste och träd föll över vägen. Var ett lotteri när man var ute och körde och aldrig visste om man skulle komma fram eller inte, säger han.

PÅ SINA BILDER i sociala medier fick han kommentarer om att hålla sig hemma.

– Men om jag inte får ut, vad händer då? Det krävs ju att både ambulans och brandkår kan komma fram. Nu arbetar jag åt Svevia och Trafikverket, kör ploghyvel efter vägen och städar upp efter ovädret. Har jobbat väldigt mycket.

Plogturer som normalt tar tre timmar tog sex i det här vädret.

Per Svedberg har hjälpt till att dra upp ett antal bilar som kört av vägen. Och själv blivit uppdragen.

– I fjol hade jag känslan av att vi blev utringda alldeles för

sent. Nu har man nog tagit till sig av kritiken eller så har Trafikverket skjutit till mer pengar, säger han.

RASMUS FORSBERG är miljöarbetare och kör kranbil i Göteborg. En av de värsta dagarna ställde företaget in hämtningarna. Renhållarna fick jobba ikapp i helgen i stället.

– Ett bra och ovanligt beslut. De borde upplysa folk om att sopa rent framför kärlet och ovanpå locket så att vi kan komma åt handtaget, vända det utåt och inte in mot en snövall. Se till att vi kan rulla kärlet ner till vägen. Många tänker: Sopa lite snö och dra är väl ingenting, men att göra det 300 gånger per dag är lite värre, säger han. ●

4 tycker till

Har du påverkats av snö och hårt väder i jobbet?

Lars-Gunnar Ivarsson, tidningsbud och författare, Götene:



– Jag har som mångårigt tidningsbud varit med om en hel del hårt väder. Det som är svårast att hantera är snö kombinerat med hård vind. Att köra fast ute på ett öppet fält i en snöstorm är nog värst av allt.

Joachim Falk, slam- och spolbilsförare, Skellefteå:



– Ja, jag jobbar ju ute. Att komma fram har inte varit några problem men däremot kylan. Som värst i vinter var det minus 28 grader, då för vi hem. Våra fordon klarar inte så låga temperaturer, då fryser de sönder.

Ola Pettersson, lastbilschaufför, Örebro:



– Ja, det har jag, jag har kört igenom när det har varit röd varning uppe i Umeå. Den röda varningen var mindre farlig än gången efter när det var gul. För vid den röda varningen var det mycket bra snöröjning vid Skuleberget (Höga kusten) den här gången.

David Berglund, flyglastare, Sigtuna:



– Ja, framförhållning och planering av snöröjningen borde förbättras, så att de plogar vid de första flighterna och vägarna som är mest trafikerade. När det snöade som mest körde fordon fast, det var rena farsen under våra peakar. Plogbilarna kommer ändå snabbt om man ringer och samarbetet har blivit bättre.

FOTO: ASSISTANCEKÅREN



Hallå där!
Ninni
Westerlund

...utbildningsansvarig
Assistancekåren, som
i samarbete med Vreta
utbildningscentrum tagit
fram en gymnasieutbild-
ning till bärgare.

Text Lilly Hallberg

Är det första formella bärgar-
utbildningen i landet någonsin
som startar i höst?

– Det tycks historiskt ha
funnits lite olika valbara kurser,
inriktningar och specialanpas-
sade utbildningar för enstaka
elever. Men detta är definitivt
första gången det rör sig om
ett helt program med riksintag.
**Vad betyder det med riks-
intag?**

– Det är oerhört viktigt, en
jättepoäng att en elev från
exempelvis Umeå, Ystad eller
Arvika ska genomföra sin
gymnasieutbildning på Vreta
i Linköping men göra APL, ar-
betsplatsförlagt lärande, på sin
hemmaort – kunna bo hemma
och samtidigt få direktkontakt
med den lokala, potentiella
arbetsgivaren genom sin APL-
plats.

Hur känns det?

– Helt otroligt kull! Bärngnys-
branschen har behövt detta
länge. Men tror inte att det varit
läge – förrän nu.

Hur har intresset varit?

– Både när skolan hade
öppet hus i november och i
sociala medier har intresset
varit stort.●



Under en avtalskurs fick transportmedlemmar vässa sina kunskaper i transportavtalet.

Avtalskurs gav nya verktyg
i mötet med arbetsgivaren

Facket. Hur fungerar egent-
ligen transportavtalet i prak-
tiken? Under några intensiva
kursdagar på Runö fick ett
20-tal transportmedlemmar
fördjupad kunskap om avta-
let – och större trygghet i hur
de kan använda det på sina
arbetsplatser.

Text och foto John Antonsson

Vi är på Runö norr om Stock-
holm. På kursgården samlas ett
tjugotal transportmedlemmar
för att gå avtalskurs om trans-
portavtalet.

I stället för att sitta och
lyssna på föreläsningar har
kursledarna Magnus Larsson
och Joakim Guttman valt ett
mer aktivt upplägg. Under
kursdagarna får medlemmarna
svara på frågor om avtalet med
ökande svårighetsgrad.

Först sitter grupperna
tillsammans och kommer
överens om svaren. Därefter får
hela gruppen reda ut vad som
gäller vid bruten semester, nya
scheman och stora mängder
beordrad övertid.

Efter två dagar har kursdel-

tagarna blivit varma i kläderna.
Då går det undan när frågorna
ska besvaras.



– Det är väldigt
intressant. Man
får verkli-
gen bearbeta
många frågor
och ser sådant
som går att ta upp
på arbetsplatsen. Allt eftersom
fastnar det i hjärnbarken, och
det är bra inför när det blir
skarpt läge, säger Martin For-
sell, maskinförare i Skellefteå.

MONICA LILJEDAHL, SOM jobbar
som terminalarbetare i Brunna,
är inne på samma linje.



– Det är lärorikt
och kul. Man
lär sig hur man
ska söka och
slå i avtalet. Det
är verkligen en
djungel med alla

paragrafer, men det börjar sätta
sig nu, säger hon.
Mikael Weglin, som är termi-
nalarbetare i Gävle, konstaterar
att det är utmanande att lära
sig allt.



– Jag kommer
att skratta när
jag är tillbaka
på jobbet. Det
är så enkelt att
bara köra truck.
Mycket av det vi lär
oss om avtalet sitter redan där,
eftersom jag varit med så länge.
Men nu har man också lärt
sig att slå i boken och visa det.
Vissa problem ska man nog
kunna skapa för arbetsgivaren
när man kommer hem, säger
Mikael Weglin.

Patrik Danielsson är express-
arbetare i Borlänge och har gått
några fackliga kurser tidigare.
Men sedan dess har det gått
några år.

– Jag har faktiskt hunnit
glömma en del, så det är bra att
friska upp minnet. Vi är inte
så många medlemmar på min
firma, men vi börjar bli fler.
Det är bra att jag som skydds-
ombud lär mig mer. Samtidigt
inser jag hur djupt vatten det
här är – vad man kan hjälpa till
med själv och när det är bäst
att ta hjälp av en ombudsman,
säger Patrik Danielsson. ●

Postnord TPL tar över Amazonlager

Terminal. Den första maj tar
Postnords dotterbolag Post-
nord TPL, tredjepartslogistik-
bolaget, över Amazonlagret
i Eskilstuna efter att Kuehne +
Nagels kontrakt har löpt ut.
Facket har förhandlat klart
och den fasta personalen får
följa med över till den nya
entreprenören.

Text John Antonsson

Den första maj tar det statligt
ägda tredjepartslogistikbola-
get över driften av Amazons
svenska lager och terminal i
Eskilstuna.

Svenska Transportarbetare-
förbundet har haft lokala
fackliga förhandlingar med
Postnord TPL och Kuehne+-

Nagel och kommit överens om
en så kallad verksamhetsöver-
gång.

Personalen som varit anställd
av Kuehne+Nagel fortsätter
därmed att vara anställda, men
hos Postnord TPL som tar över
driften.

Vid en verksamhetsöver-
gång följer anställningstid och
grundläggande villkor med in i
det nya företaget.

SAMTIDIGT KVARSTÅR fråge-
tecken kring hur det blir för
den inhyrda personalen, berät-
tar Transports lokalombuds-
man Martin Alstergren.

– Ungefär hälften av alla som
jobbar där är bemanningsan-
ställda och de omfattas inte av

det här. Vi har försökt få dem
att komma upp i åtminstone 80
procent egen personal, men det
har inte gått.

AMAZON ÄR ETT av världens
största företag och har i stora
delar av världen varit på kollis-
ionskurs med facket. I Sverige
har det undvikits genom att
anläggningen drivs av ett annat
företag.

– Jag tycker att det är en bra
lösning att de gör så här, säger
Transports centrala ombuds-
man Magnus Larsson.

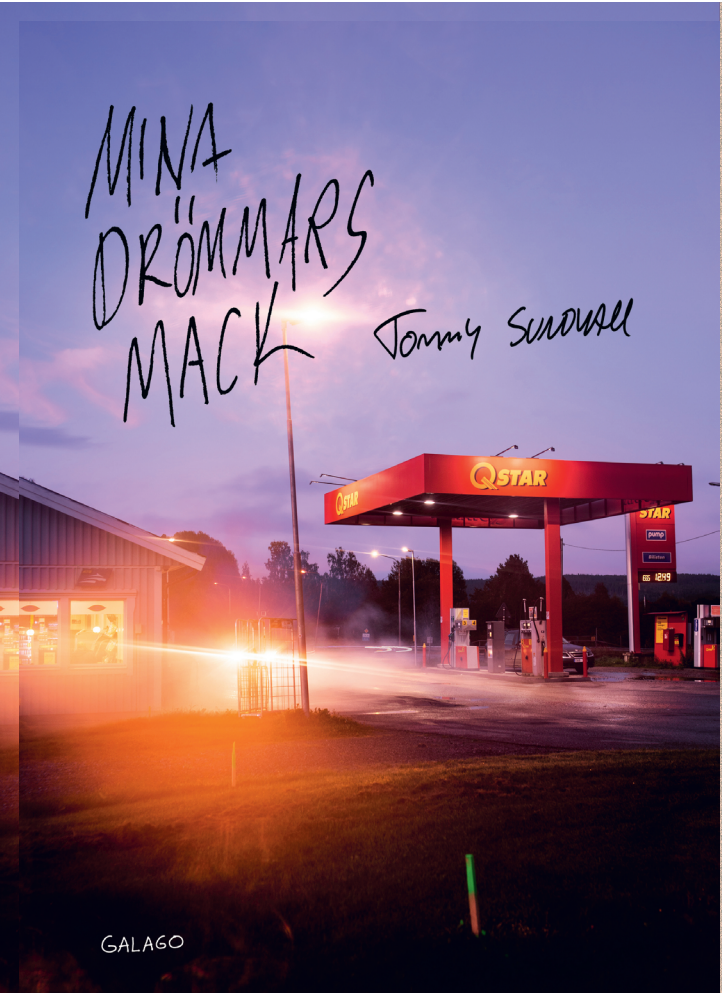
– Det är positivt att de har
valt att lägga ut verksamheten
på företag som har kollektiv-
avtal. Det gör att vi kan bevaka
och se till att det är rimliga

villkor, säger han.

Ända sedan Amazon etable-
rade sig i Sverige har Kuehne+-
Nagel driftat anläggningen. Re-
dan inför etableringen beslutade
sig Transport för att lägga extra
fackligt fokus på arbetsplatsen,
med hänvisning till Amazons
internationella rykte.

– Vi har haft ganska god
facklig närvaro och kände att
vi hade underlag för att bilda
en klubb. Vi har skyddsombud
och ganska många medlem-
mar. Men sedan kom beslutet
att Postnord TPL tar över och
att Kuehne+Nagel lämnar. Det
slog ner som en bomb och vi får
avvakta med att bilda en klubb.
Men vi får se, kanske blir det en
TPL-klubb vad det lider. ●

DETTA ÄR EN ANNONS.



MJUKGLASS, SNUS, SPOLARVÄTSKA OCH
BENSINSTATIONENS HISTORIA!

Köp Tommy Sundvalls unika och roliga arbetsplats-
dagbok från macken: ”Mina drömmars mack”!



25% RABATT för Transports
medlemmar. Ange koden
”transport” i Galagos webshop:
[Galago.se/butik](https://galago.se/butik)

Farligt elskrot
på ÅVC:er

Miljöarbete. Mobiler och datorer som kastas på återvinningscentraler innehåller ofta hälsofarliga ämnen som bly, kadmium och krom. En ny forskningsstudie visar också att återvinningsarbetare utsätts för farliga nivåer av damm och har förhöjda värden av metaller i kroppen, rapporterar tidningen Arbetsliv.

139 återvinningsarbetare ingick i studien. Där framgår att 14 procent av arbetarna överskred gränsvärdet för inandningsbart damm och att 75 procent hade förhöjda metallhalter i blodet. Däribland bly som kan ge allvarliga hälsoproblem som högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdom.

Samtidigt är kunskaperna om riskerna dåliga och bristerna stora när det gäller skydd och rutiner, skriver Arbetsliv. Endast runt 30 procent av återvinningsarbetarna bar andningsskydd och bland dem använde bara 9 procent skydden på rätt sätt. ●

Mål om HF-topp
prövas inte

Arbetsrätt. Arbetsdomstolen (AD) kommer inte att pröva om uppsägningen av Erik Helgeson, Hamnarbetarförbundets vice ordförande, ska ogiltigförklaras. Anledningen är att Hamnarbetarförbundet (HF) enligt domstolens bedömning kommit in för sent med sin stämningssökan.

Helgeson har varit avstängd från sitt arbete i Göteborgs hamn sedan februari förra året och blev senare uppsagd, på olagliga grunder enligt HF, som stämde både arbetsgivaren Gothenburg roro terminals och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. Uppsägningen motiveras bland annat av att Helgeson sägs ha brutit mot lojalitetsplikten och agerat på ett sätt som inneburit en säkerhetsrisk för "företagets kundrelationer och dess uppgift i Sveriges totalförsvär".

Däremot är fallet inte avslutat: AD kommer senare att pröva om uppsägningen varit felaktig och inneburit en kränkning av föreningsrätten, samt HF:s krav på skadestånd. ●



FOTO: JOHN ANTONSSON

Tommy Wreeth, Transports ordförande, uttryckte före jul att det är bekymrande att inte LO kommit fram till beslut som planerat när det gäller kortare arbetstid.

Wreeth oroad: LO sena
om kortare arbetstid

Facket. LO lovade förra året att innan årsskiftet gå ut med hur det är tänkt att arbetstidsförkortningen för alla förbunds samtliga medlemmar ska införas. Men på sista styrelsemötet 2025 blev det klart att besked kommer först 2026.

Text Lilly Hallberg

Avtalsrådet, LO:s centrala rådgivande organ, behöver mer tid innan ett beslut om förhandlingar om arbetstidsförkortning kan tas.

– Det är bekymrande. Jag är besviken att vi inte blev klara i utsatt tid, sa Transports förbundsordförande Tommy Wreeth efter LO-styrelsens möte i december.

– Samtidigt vore det dumt att inte ge avtalsrådet lite mer tid.

Tommy Wreeth betonade också vikten av att de olika LO-förbunden fortsatt håller ihop i arbetet för kortare arbetstid.

Enligt LO:s kommunikations-

avdelning väntas ett beslut tas "någon gång" i början av 2026. Klart är att det under LO-paraplyet finns olika viljor och intressen. De enskilda förbunden har tidigare uttryckt olika syn när det gäller arbetstidsfrågan. IF Metall vill exempelvis värna både formen för arbetstidsförkortning – med tidsbank – som förbundet redan infört, liksom industrins normerande roll för lönebildningen.

FRÅGAN OM arbetstidsförkortning har stått på LO-styrelsens agenda de senaste mötena. Kortare arbetstid har dock varit ett mål som slogs fast vid LO:s kongress 2024. Också Socialdemokraternas kongress förra året beslutades att driva frågan om arbetstidsförkortning. Enligt partiet ska lösningen för kortare arbetstid i första hand förhandlas fram mellan arbetsmarknadens parter, inte genom lagstiftning. Något som också var linjen i LO:s slutrapport.

Den önskade lösningen var alltså att centralorganisationer-

na, LO och Svenskt Näringsliv, skulle förhandla om arbetstidsförkortning för alla löntagare. Men Svenskt Näringsliv sa nej. Arbetsgivarsidan önskar i stället att förhandlingarna sköts av de enskilda förbunden under avtalsrörelsen. Och har gjort klart att kostnaden för kortare arbetstid skulle betyda lägre lönepåslag.

INFÖR AVTALSRÖRELSEN förra året valde Transport att inte driva frågan om arbetstidsförkortning. Förbundet ville avvakta LO-utredningen och Socialdemokraternas kongress och lyfte även linjen om kortare arbetstid genom lagstiftning.

Att beslutet om förhandlingar sköts upp gör att arbetstidsfrågan riskerar att hamna i förhandlingarna för nya kollektivavtal i avtalsrörelsen 2027. Men det var inget Transport ville kommentera innan LO:s avtalsråd återkommit med det som krävt mer tid. Och att det sker nu i början av 2026 så att det går att ta ett beslut. ●

Krönika David Ericsson

Ingen liten skitsak

AI-bubblan är något alla talar om. Den handlar om tusentals miljarder – dollar. Många gånger mer än exempelvis den svenska statsbudgeten.

När och om bubblan spricker kan det bero på något helt oväntat. Att AI har börjat förorena sig själv. Man beräknar att AI med Chat GPT redan har dammsugit marknaden på all mänsklig information av värde.

Återstår då att ta information från AI självt. Att datorerna tar av varandra och det blir som viskleken där felkällor, som det finns gott om, upprepar sig och förstärks.

Värdet av informationen minskar och det finns inget känt sätt att stoppa detta. AI kan ju, trots vad som sägs, inte tänka själv och för en dator är allt innehåll likvärdigt.

MEN DET FINNS andra saker än fiktiva rikedomar på tusentals miljarder. Det finns människor och hus som består och överlever de flesta kriser.

Människorna måste ha mat som intas i ena änden och kommer ut som något annat ur den andra. Det är en realitet långt bortom Wall Street och aktiemarknaden.

Denna föda kommer till människor, som i Sverige, på ett speciellt sätt. Ofta från Sydeuropa men också inifrån landet, med lastbilar.

Det är även människor som utför transporter och de sker vanligtvis på nätterna för att komma fram på morgonen då butiker och industrier öppnar.

”Det finns människor och hus som består och överlever de flesta kriser.”

Vägarna är i relativt bra skick (utom på vintrarna då vägmästare på vissa sträckor antagligen får en fet gratifikation av Trafikverket för att spara på snöröjningen) men för nattchaufförerna finns ett högst reellt problem.

LÅNGT BORTA FRÅN kontorens värme och lunchrum så finns det inte en enda öppen offentlig toalett exempelvis på E4:an från Jönköping till Stockholm. Visst, det finns ett par mackar som förbarmat sig med toaletter. Men till dem kan det vara en kö klockan tre på morgonen som är lika lång som till Spy bar på Stureplan.

Jag vet att det är gammaldags att tala om klassfrågor nu när alla är sina egna lyckas smeder. Men vilken tjänsteman skulle acceptera att inte kunna gå på toaletten under ett helt arbetspass? ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Riskfylld arbetsplats.

Arbetsgivare ska
motverka vägolyckor

Arbetsmiljö. Mellan 60 och 70 personer avlider i vägtrafikolyckor – i arbetet – varje år. 2024 dog 65 personer. Det är en av de vanligaste dödsorsakerna under arbetstid, konstaterar Arbetsmiljöverket.

Tillsammans med Trafikverket har myndigheten tagit fram en vägledning för hur arbetsgivare kan arbeta för ökad säkerhet i trafiken.

Det handlar om systematiskt arbetsmiljöarbete för att förebygga olyckor och företagens ansvar gäller inte bara "innanför arbetsgivarens grindar" utan lika mycket under transporter, resor och hos entreprenörer, förklarar Arbetsmiljöverket.

Säkerheten handlar bland annat om att erbjuda säkra fordon med modern teknik och se till att anställda använder säkerhetsbälte och följer hastighetsbegränsningar. ●

Husvagnens sista
färd kan bli billigare

Skatt. En utredning från finansdepartementet föreslår att skatten på husvagnar upp till tre ton tas bort från och med 2027. En konsekvens kan bli att fler väljer att dra husvagnen till skroten när den inte längre används i trafik.

Av Sveriges nära 300 000 husvagnar är i dag mer än var tredje avställd, vilket betyder att ägaren inte behöver betala skatt.

Men för att skrotas måste vagnen först ställas på igen, dras kortast möjliga väg till besiktning – eller bärgas – innan färd till skroten. ●

Med sjumila- kliv mot jämnställdhet?

Lastbilsyrket är på snabb marsch mot en jämnare könsfördelning. Kvinnorna kommer med stormsteg – på gymnasiets transportprogram är en tredjedel tjejer.

Text **MARIKA SIVERTSSON** Illustration **INGRID FRÖHLICH**

Men det är bara ena delen. Nästa steg är att få dem att vilja stanna, och då behöver man undersöka uttrycken för ojämlikhet i yrket, säger Lisa Ringblom, forskare i arbetsvetenskap vid Malmö universitet.

En historia som alla kvinnliga chaufförer kan berätta går ungefär så här: "Jag stack bara in huvudet för att fråga vilken port det är jag ska backa emot, och innan jag hinner blinka står tre gubbar där och ska hjälpa mig backa".

– De här kvinnorna får sin professionella identitet ständigt petad på. Vad den här hjälpen gör, är att den aktiverar föreställningar om kvinnors beroendeställning till män. Det kommunicerar på ett subtilt sätt förväntningar om kvinnors underlägsenhet.

LISA RINGBLOM FORSKAR om genus och jämställdhet i mansdominerade yrken. Tidigare studier samt de egna intervjuerna med kvinnliga chaufförer visar att



”Kvinnorna jag intervjuade kände att männen med sin oombedda hjälpsamhet hela tiden var där och petade på deras tillhörighet, duglighet och yrkesidentitet.

Lisa Ringblom forskar om genus och jämställdhet i mansdominerade yrken.

den professionella identiteten är en oerhört viktig del av yrket. Hon kan också visa hur den för kvinnliga lastbilschaufförer har blivit en akilleshäla.

– En duktig lastbilschaufför är en problemlösare. Självständighet och autonomi är starka professionella markörer, och egenskaper som är viktiga att ha för att trivas med och klara sitt jobb. Och det är just de egenskaperna som den oombedda hjälpen tar bort från kvinnorna.

BETEENDET ÄR SUBTILT: Att vara hjälpsam brukar allmänt uppfattas som en dygd. För kvinnorna blir det dubbla signaler: han visar en vänlighet men varför känns det inte bra?
– Hjälpen kommer till en långsiktig kostnad – det vill säga synen på kvinnor i yrket. Kvinnorna uppfattar att den här hjälpen betyder något annat än det som utspelas på ytan, och att det betyder något också hur de hantlar hjälpen.

DET FINNS OLIKA strategier. Den vanligaste är att vänligt avböja: ”Tack, men nej tack. Jag säger till om jag behöver hjälp.” En annan är att ta emot hjälpen och låta männen som erbjudit den jobba.
– Det blir som ett ”straff”. ”Du erbjuder mig hjälpen när jag uppenbarligen inte behöver den, men är du så dum så får du väl bära, då.” Det blir ett sätt att få tillbaka sin egen agens. Den kvinnliga chauffören kanske kände sig tilltryckt, men hon kom vinnande ur.
Men kan då inte hjälp vara uppriktigt menad?
– Det är väldigt tydligt att det här är ett beteende som finns på systemnivå. I det här jobbet går inte alla omkring och hjälper varandra hela tiden, detta

riktas tydligt mot kvinnor. Men jo, intentionen är viktig. Det kan komma från en bra plats. Då är det fint, men det blir ändå en björntjänst.

HJÄLPANDET SKER BÅDE externt och internt. Män på lagret, på verkstaden, andra chaufförer, kunder...i andra sammanhang kunde man kanske prata om ”patriarkatet”. Men Lisa Ringbloms forskning handlar om att avtäckta uttryck för överordning och underordning i en yrkeskontext.
– Vi säger ofta att det är jämställt i Sverige, eftersom det inte finns formella hinder för kvinnor att delta i arbetslivet. Vi vet samtidigt att det inte är så. Därför är det så viktigt att vi blir medvetna om vad som sker informellt. Och den här hjälpen innebär ett görande av ojämställdhet.

KVINNOR HAR ALLDELES nyligen gjort sitt inträde på bred front i yrket. Fortfarande är bara elva procent av chaufförerna kvinnor, men de stora kvinnliga kullarna på väg in kommer att förändra bilden. Förutsatt att de stannar, förstås.
– Kvinnorna jag intervjuade kände att männen med sin oombedda hjälpsamhet hela tiden var där och petade på deras tillhörighet, duglighet och yrkesidentitet. Om sådana subtila processer får fortsätta, så riskerar vi att kvinnor inom några år i stället gör en exit.

LISA RINGBLOM HEJDAR sig lite.
– Här vill jag säga att den absoluta majoriteten av kvinnorna verkligen gillar sina jobb. De trivs och de har det bra. Men man måste kunna ha två tankar i huvudet samtidigt: saker kan alltid bli bättre. ●



Lisa Ringblom är filosofie doktor i arbetsvetenskap vid Malmö universitet. Där forskar hon om genus, jämställdhetsarbete, ojämlikhet och arbetsvillkor, utformning och organisering.

FOTO: NILLE LEANDER

Många orsaker till att kvinnor väljer transportbranschen

Åkeri. Varför vill så många kvinnor bli lastbilschaufförer? Lisa Ringblom ser i sin forskning att svaret ligger i förändringar i hela samhället. Nu vill Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) hjälpa arbetsgivarna att bli bättre på att möta utvecklingen mot jämställdhet.

Text Marika Sivertsson

– Det händer många olika saker i samhället som driver på den utvecklingen, berättar Lisa Ringblom. Några av de viktigare förändringarna är att lagar och regler ställer tydligare krav på jämställdhet. Att en större osäkerhet på bostadsmarknad och arbetsmarknad gör att trygghet värderas högt, och transportprogrammet är en av de utbildningar där absolut högst andel får jobb efter gymnasiet. Inom yrket ökar teknikutvecklingen tillgängligheten, samtidigt som ett större fokus på kunderna ställer krav på att chauffören är en socialt kompetent person. Det brukar uppfattas som en typiskt kvinnlig egenskap.
– Vill man skapa mer inkluderande arbetsplatser och möjliggöra för fler att kunna arbeta i yrket behövs ett ledarskap som skapar förutsättningar för detta. Det kan finnas ”skilsmässoveckor” till exempel – när man har barnen får man köra närmare hemma, veckan när man inte har barnen kan man vara mer tillgänglig för arbetsgivaren, säger Lisa Ringblom.

FÖRÄNDRINGARNA HAR KOMMIT snabbt, och ligger fortfarande delvis kvar i startgroparna. Lena Törnstrand är projektledare på Tya och anser att branschen behöver jobba mer för att möta utvecklingen mot jämställdhet.
I början av mars lanserar Tya ett initiativ till jämställdhetsarbete som riktas till de anslutna företagen inom Transportbranschen.
– Initiativet heter *En schyst bransch – där alla gör skillnad*. Vi uppmuntrar företagen att fundera över hur de arbetar för att attrahera och behålla kompetens. Som stöd har vi bland annat OSA-guiden (om organisatorisk och social arbetsmiljö) och våra arbetsmiljökurser. Fokus ligger på attityder, jargong och förväntningar. En nyhet i initiativet är ett dialogverktyg – en kortlek med frågor som kan användas på arbetsplatserna för att väcka tankar om beteenden och attityder.
– Tanken är att skapa en arbetsmiljö där alla kan trivas, oavsett bakgrund och erfarenhet, säger Lena Törnstrand. ●



Lena Törnstrand
Foto: Liza Simonsson

Kvinnorna tar plats – men mäns ord väger tyngre

En mans ord väger tyngre. Och män förväntas inte vara föräldralediga, medan kvinnor får frågan om barn på arbetsintervjun. Men tjejerna fortsätter strömma in. Vi har talat med två av dem.

Text Marika Sivertsson

Sedan 2019, när Emilia Sjöberg-Björkroth avslutade Vreta transportutbildning, har hon hunnit med att köra för bemanningsföretag på Posten, för Schenker, för Arla och för Road cargo där hon numera arbetar som transportledare.



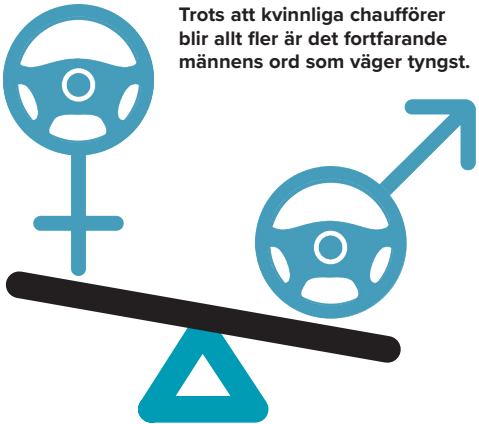
Emilia Sjöberg-Björkroth

Foto: Privat

Hon älskar att köra. Men ledproblemen, tillsammans med en arbetsgivare som uppmärksammade hennes driv, innebar att hon fick ta ett kliv vidare. Numera ser hon vid de rekryteringar där hon medverkar att det är många kvinnor som söker:

– Nu tar kvinnor plats! Det är en väldigt positiv utveckling, och jag hoppas att det fortsätter så.

FÖR SIN EGEN del känner hon att bemötandet som chaufför har varit fint, men hon har sett tillräckligt för att känna att branschen har en bit kvar.



– Det var fortfarande väldigt mansdominerat när jag kom in, men som tjej tycker jag att jag fick ett fint bemötande. Däremot har jag fått se mer som transportledare, det är tufft att komma in i ledande positioner som kvinna.

En mans ord väger tyngre. En mans erfarenhet väger tyngre.

– Det gäller även chaufförer. Kommer en kvinna och påvisar att en linje inte fungerar så möts hon ofta av överseende – ”jaja...”. När män säger att något inte funkar tar man det mer på allvar.

Och så är det arbetsintervjuerna.

– I stort sett på varje arbetsintervju som jag har varit på har jag fått frågan om jag har barn. När jag sagt nej har svaret blivit ”bra”. Synen på föräldraskap i den här branschen är fruktansvärd.

ALIDA GÜNTHER, SOM är nyare i yrket, instämmer.

– En kompis fick höra att hon inte får vabba, att hennes kille behöver ta all vabb. Jag själv jobbar på ett kommunalt bolag, det är nog skillnad. Alla mina kollegor har barn och där fungerar det bra.

Hon blev klar med sin vuxenutbildning 2023 och har kört slambil sedan dess. Det är tungt och det är skitigt. Och även om hennes kollegor litar på att hon kan jobbet, så kan det se annorlunda ut ute hos kunden:

– Särskilt äldre herrar frågar om de kan hjälpa till att dra fram slangen eller lyfta på locket. Sedan hänger de över min axel och kollar så att jag tömmer brunnen ordentligt. Jag löser det genom att vara väldigt trevlig, och genom att visa att jag vet vad jag gör.

Och när hon kommer tillbaka nästa gång, då har kunden lärt sig.

– Men tyvärr blir det en vana, detta att bli ifrågasatt. Har jag med mig en manlig kollega som jag ska lära upp, eller en manlig praktikant, så vänder sig kunden till honom. Det spelar ingen roll att det är jag som svarar på frågorna. De fortsätter prata över mitt huvud.

HON ÄR UNG och hon är kvinna. Det innebär att hon ständigt tvingas bevisa att hon är bra på sitt arbete. Men förändringen kommer fort. Själv var hon den första kvinnan på bolagets slamavdelning när hon började för två år sedan.

– Först fanns nog lite skepsis. Det är verkligen ett fysiskt utmanande jobb. Men jag kan det här, det går bra för mig. Och nu har det kommit två tjejer till! ●

”Har jag med mig en manlig kollega som jag ska lära upp, eller en manlig praktikant, så vänder sig kunden till honom. Det spelar ingen roll att det är jag som svarar på frågorna. De fortsätter prata över mitt huvud.”

Alida Günther om att ständigt bli ifrågasatt.



Alida Günther har kört slambil sedan 2023. Då var hon företagets första kvinnliga slambilschaufför, men nu har det börjat ytterligare två tjejer.

Att spela och följa backgammon är ett sätt att fördriva den långa väntetiden på nästa körning vid taxiremoten.

”Snyggga upp på taxiremoten!”

Slitna utemöbler, inomhus. Igenbommad restaurang, smutsiga och alldeles för få toaletter – för de hundratala taxiförare som väntar på körningar vid remoten nära Arlanda varje dag. Ofta i timal.

Text JUSTINA ÖSTER Foto JOHN ANTONSSON



H

emskt! Så summerar taxiföraren Sahir Dramme arbetsmiljön på taxiremoten – chaufförernas hus med uppehållsrum, där de väntar på klartecken att få köra fram till Arlanda och hämta upp passagerare. Han har slagit larm om arbetsmiljön.

– Herrtoan är rena katastrofen. Fast vi får betala 50 spänn varje dag för att köra in här. När vi inte får några körningar borde vi få pengarna tillbaka.

Sahir Dramme började köra taxi 1992 och drev tidigare ett åkeri med tre taxibilar. 69 år fyllda kunde han vara pensionär. I stället fortsätter han köra som anställd, fyra dagar i veckan, och har fått mer tid att engagera sig fackligt i buss- och taxisektionen vid Transports Stockholmsavdelning.

SAHIR DRAMME VISAR in i huset som domineras av en stor öppen lokal, där taxiförarna står, går eller sitter vid de hopbyggda borden och bänkarna – avsedda för utomhusbruk. Färgen är avskavd efter långa sittningar med träsmak, utan ryggstöd. Att restaurangen klappat igen innebär att förarnas utrymme krympt. Men kring två på eftermiddagen är trängseln inte så stor som på morgnarna, berättar Sahir Dramme.

– Då är det så fullt så jag brukar sitta och vänta i min bil i stället.

En automat, halvfull med läsk, godis och chips,

”Toan är alldeles för liten. Uppåt 150, 200 personer kommer och går på remoten när det är högtryck.”

Taxiföraren Sahir Dramme.

verkar inte locka någon. På ett par bord står mikrovågsugnar och en vattenkokare.

– De har chaufförerna själva tagit hit. Ägaren tar inget ansvar för arbetsmiljön, men de tar pengar från oss för att vara här.

Nya chaufförer kommer hela tiden in, hejar på bekanta och byter några ord. Kollar på den stora digitala tavlan som visar hur många bilar som står på tur och när det är dags att köra fram till flygplatsen.

Temesgen Kassa kör för Taxi Stockholm. Han hoppas att en ny restaurang ska öppna.

– Orimligt att det inte finns någon när så många vill äta. Det enda som blivit bättre är att vi fått elstolpar, säger han.

DET SKA MÅNGA förare vi talar med instämmer i under eftermiddagen. Temesgen Kassa tillägger:

– Förr fick vi köra ut från remoten för att ladda.

Jag brukar vänta här i minst en timme. Två, tre timmar är normalt men ibland går det fort. Med vanlig dieselbil blir det tre, fyra timmars väntan. Elbilarna går före i kön. Jag gillar inte Arlanda, säger han.

Kring ett av borden står luften stilla. Koncentrationen är total över backgammonspelet, som samlat ett gäng förare. Handikapptoan längre bort är avstängd sedan länge, förklarar Sahir Dramme. Han räknar till nio bås med toalettstol på herrarnas och ett par öppna pissoarer.

– Toan är alldeles för liten. Uppåt 150, 200 personer kommer och går på remoten när det är högtryck. Jag går hellre på toa i terminal fem. De är helt annorlunda, rena och fina. Städas hela tiden. Men Swedavia och ordningsvakterna tycker inte om att vi förare går dit.

Väggarna på herrtoan är klädda med vitt kakel.

– Ägarna borde kakla golvet också. Det är ofta blött, smutsigt, halkigt och behöver städas oftare, anmärker Sahir Dramme.

– Muslimer behöver tvätta fötterna innan de ska



Muslimer som vill tvätta fötterna före bön får samsas om en ho.



Utanför uppehållsrummen finns en avsats för en pratstund eller en nypa luft.



Egenhändigt fixad vilobädd på golvet mellan bord och vägg.



Herrtoan är rena katastrofen, tycker taxiföraren Sahir Dramme.

Några chaufförer samlas för gemensam bön i ett inre, inglasat rum.



Koncentrationen är stor över backgammonspelet.



Sahir Dramme (till vänster) diskuterar arbetsmiljön med en kollega.



På väg ut för nästa körning från Arlanda.

”Vi betalar ju 50 kronor i terminalavgift varje gång vi kör igenom. Och vi är många! De pengarna borde räcka till att fräscha upp remoten.”

Taxiföraren Carina Hedin.

be, men den där lilla hon för fottvätt är den enda som finns. Fast 50 pers kan komma på en gång.

EN CHAUFFÖR RULLAR ut en bönematta mellan godis-automaten och ett bord. Han ber stående, utan att störas av männen omkring. En större grupp förare har stängt dörren om sig till ett inglasat rum. De knäböjer och ber tillsammans.

En förare säger att han åker till remoten så sällan han kan.

– Det är ingen idé att sitta här och vänta. Akbas Erdogan spanar in hur han ligger till i kön på den digitala tavlan. Han är inte släkt med Turkiets president, säger han och ler.
– Vi behöver en restaurang med bra mat. Den förra hade så dålig, säger han.

FLER CHAUFFÖRER SNAPPAR upp samtalet. Grill på restaurangen vore bra, tycker en. En annan efterlyser nya bord och stolar och ytterligare en instämmer i att herrtoan är för trång.

– Folk använder jättemycket vatten. Det blir blött och ligger skräp på golvet. Hussein Algenabi sitter på en av bänkarna och lutar ryggen mot väggen.
– Allt är gammalt här och toaletterna är smutsiga. Man sitter inte bekvämt, bänkarna är så hårda. Det vore bättre med sköna stolar, säger han.

En anonym åkare med några bilar dömer ut taxibranschen, tror den kommer dö i konkurrensen med oseriösa åkare, gigföretag och utbildade chaufförer. Samtidigt slår sig Hayder Baker ner vid ett av borden, värmer sin soppa i mikron och äter den direkt ur glasburken med medhavd sked. Han brukar inte äta så mycket när han kör, är nöjd med att ha kollektivavtal och försäkringar och anser att remoten duger.



Carina Hedin kör taxi på nätterna och är en av få kvinnor på remoten. ”De andra tjejerna kanske sitter i sina bilar och väntar”, tror hon.

Kollegan Dany Joma tycker inte att man bara ska skylla på dålig toastädning utan på hur folk sköter sig.
– Hemma har jag en lapp på toa: ”Vill ni vara vänliga och sitta ner och kissa?” Jag är lite pedant. Folk som kommer hit är inte så ordentliga, säger han.

DAGENS FÖRSTA KVINNLIGA taxiförare dyker upp, som avtalat med Transportarbetaren, Carina Hedin. Hon är också engagerad i Transports Stockholms-avdelning och kör på nätterna mellan 22 och 06, torsdag till söndag. Fast även hon kunde ha varit pensionär.

– Alla pass är olika, jag har aldrig haft det så bra som nu. Rädd nattetid är jag inte, då skulle jag inte fortsätta köra. Jag är ofta på remoten, men går sällan på toa. Fast i natt gick jag in på tjejernas för första gången på jättelänge.

Carina knappar in dörrkoden, som kvinnliga förare får, och öppnar dörren till damernas med två bås. Helt okej, tycker hon. Rent, tvål i behållaren och torrt på golvet.

Varför är det så få kvinnor i uppehållsrummen?
– De andra kanske sitter i bilarna och väntar.

I natt gick jag bara in på toan och direkt ut igen. Jag hade druckit kaffe och det var dumt. Men de borde fräscha upp här! Vi betalar ju 50 kronor i terminalavgift varje gång vi kör igenom. Och vi är många! De pengarna borde räcka till att fräscha upp remoten, säger Carina Hedin.

CHARLOTTE LJUNGGREN ÄR direktör för marknad och försäljning vid Swedavia, som ansvarar för remoten. Hon besvarar chaufförernas kritik och Transportarbetarens frågor kortfattat, via mejl:

Lokalerna vid taxiremoten fräschades upp 2019 och används flitigt, vilket naturligtvis märks. Städning sker planerat och kontinuerligt dagtid enligt våra rutiner. Då arbetsmiljöfrågan alltid är viktig ser vi över om planerat underhåll, inklusive möbler, kan tidigareläggas med tanke på det höga nyttjandet.

Restaurangen i anslutning till uppehållsrummet har tyvärr gått i konkurs och framtiden för lokalen är ännu oklar. Taxiremotens nuvarande läge ligger fast, men ett nytt läge utvärderas i Arlandas långsiktiga plan vid behov. ●

#	ID	TIME	P
1	XDN31D	09:58:49	1
2	WXH80L	10:06:56	1 SBB2
3	MPJ04Y	10:17:58	1
4	FMR01A	10:27:54	1
5	EDG46J	10:46:08	1
6	AZH42Z	10:47:46	1
7	FFH48F	10:52:36	1
8	KUR63L	10:54:33	1
9	FUB58W	11:19:18	1
10	LRZ31B	11:23:37	1
11	FYC26D	11:27:57	1
12	YWW010	11:35:16	1

Den digitala tavlan visar när det är dags att köra fram bilen.

Så skapar vi bra stämning på arbetsplatsen

Arbetsmiljö. Vi behöver inte vara kompisen med alla på jobbet. Men bemöter vi varandra med hyfs och respekt skapar vi en bättre stämning. Forskare vid Malmö universitet har tagit fram en hövlighetsguide för att hjälpa oss på traven.

Text JUSTINA ÖSTER
GUSTAF JÄRSBERG
Illustration MATTIAS KÄLL

Hövlighet kan låta lite högtravande, tänk i stället att det handlar om att uppträda schyst på jobbet. Att inte hälsa, himla med ögonen eller pillra med mobilen när någon pratar skapar dåligt arbetsklimat.

Visst, tonen kan bli hård när många är sjuka och det saknas folk, stressen stiger och saker går fel. Men respektlöst och ohövligen beteende, även om det görs subtilt, påverkar oss i hög grad visar forskning. Både när det gäller trivsel, hälsa, samarbete och vad vi presterar.

Den nya guiden är tänkt att fungera som ett verktyg vid återkommande personalträffar. Förhoppningen är att den ska bidra till diskussioner om och mejsla fram vad som är schyst respektive oschyst beteende på en arbetsplats. Häftet är tänkt att användas som en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Här följer några tips.

1 Prata om tonen

Diskutera och låt alla komma till tals. Hur pratar vi med varandra? Är jargongen okej? Skämt och tillsägelser kan uppfattas olika av olika personer. När vi ändå en hyfsat gemensam syn kan onödiga konflikter undvikas.

2 Se beteenden – inte personer

Fokusera på vad som sägs och görs, inte på vem som säger och gör. Undvik att skuldbelägga! Tänk på att hård ton, skäll, suckar eller sur tystnad påverkar alla. Lyft hellre gott beteende, det smittar – liksom det dåliga.



3 Ringa in risktillfällen

Trasig utrustning, pressade scheman, ändringar och sena besked... Stress skapar lätt irritation och dålig stämning.

Ta upp situationer som skaver och hur de kan hanteras och förebyggas.

SOCIAL ARBETSMILJÖ

Hövlighetsguiden bygger på ett forskningsprojekt som genomfördes vid Malmö universitet 2020–2025 och finansierades av Afa försäkring. Guiden och mer material kan laddas ner från Malmö universitets webb.

4 Bestäm vad vi vill förbättra

Bestäm gemensamt och så konkret som möjligt hur vi kan säga ifrån när något känns fel, lösa konflikter, bemöta varandra när åsikter går isär och visa respekt i vardagen. Gör gärna en tidsplan för olika delar, bocka av och följ upp.

5 Håll frågan levande

Lyft frågan på återkommande arbetsplatsträffar, hellre ofta och kort än långt och sällan. En god ton minskar stress och olust, förbättrar säkerheten och tilliten. Du behöver inte vara överdrivet trevlig, bara visa normalt hyfs i vardagen. ●

Experten

Kristoffer Holm är biträdande universitetslektor vid Centrum för tillämpad arbetslivsforskning vid Malmö universitet.



FOTO: MIKAELA MÄNSSON

Varför har ni gjort en hövlighetsguide?

– Forskning visar att låg-intensivt negativt bemötande påverkar oss, kanske mer än vi tror.

– Det behöver inte vara så jätteallvarligt, kan handla om att kollegor himlar med ögonen och uttrycker sig otrevligt. Men det har en negativ effekt, leder till att folk trivs sämre, får lite svårare att prestera och kanske söker sig till andra jobb.

– Vidtas inga åtgärder i tid riskerar det ohövligen beteendet att normaliseras och utvecklas till större problem. Förebygga är bättre.

Hur ska guiden användas?

– Den kan vara ett stöd i arbetsmiljöarbetet. Den sociala delen i arbetslivet är lite svårare att ta sig an, så guiden kan hjälpa till att få i gång arbetet och vidta åtgärder.

– Vardagstrivseln kan främjas med små steg som till exempel positiv återkoppling.

Jargong finns ofta?

– Det behöver inte alltid vara negativt och är olika i olika branscher. När jargongen upplevs som respektlös och man gått över gränsen varierar på olika arbetsplatser och från person till person.

Hur övertygas skeptiker?

– Det är inte helt ovanligt att människor är skeptiska och undrar över värdet av detta. Men det finns väldigt mycket forskning om beteende på arbetsplatser och risker med ohövligen beteende, så det finns goda skäl att lyfta frågan. ●



Antalet trafikolyckor med dödlig utgång minskade under 2025.

Mer trafik, färre döda

Vägtrafik. 2025 dog 208 personer i vägtrafiken. Trots att trafiken på vägarna ökade relativt kraftigt förra året, både vad gäller personbil och tung trafik, minskade antalet olyckor. Dödstalen för förra året är de näst lägsta som uppmätts av Transportstyrelsen. Antalet omkomna i trafiken är nu lika låg som under coronapandemin då trafiken gick ned kraftigt.

Text Lilly Hallberg

Nedgången av omkomna har främst märkts bland oskyddade trafikanter, framför allt gäller det cykel- och motorcykelolyckor. Av dem som dog i trafiken förra året var 123 skyddade trafikanter. Av dessa hade nära hälften av de omkomna – 103 personer – färdats i personbil, medan övriga färdats i lastbil, buss eller traktor. Men trots minskningen av antalet

dödsolyckor är det långt till kvar till Nollvisionens etappmål för 2030. Etappmålet, som regeringen antog 2020, innebär en halvering av antalet omkomna, och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade, till år 2030. I reella tal är målet högst 133 omkomna i vägtrafiken år 2030. ●

Dödsolyckor i trafiken 2025

- Av de omkomna var 61 kvinnor och 147 män.
- Dödsolyckorna i gruppen 20–24-åringar har ökat, 17 omkom vilket är 7 fler jämfört med tidigare treårsmedelvärde.
- Cykel: 24 omkomna. En minskning jämfört med tidigare år.

Källa: Preliminär statistik från Transportstyrelsen.

Smart användning kan minska flygutsläpp

Flyg. Flygindustrin kan minska sina globala utsläpp med uppåt 50–75 procent genom att använda planen mer effektivt. Det visar en analys som forskare vid Linnéuniversitetet i Sverige och Oxfords universitet i Storbritannien gjort av 27 miljoner flygningar 2023, skriver forskning.se. Studien omfattar cirka 3,5 miljarder passagerare och forskarna upptäckte stora skillnader när det gäller hur mycket koldioxid olika flyg släpper ut.

En del rutter utmärkte sig med 30 gånger högre utsläpp per passagerare än de mest effektiva. Forskarna föreslår tre åtgärder för att minska de skadliga utsläppen – att använda de mest bränsleeffektiva planen, prioritera ekonomiklass och se till att fylla planen bättre. –Vi kan minska flygets utsläpp kraftigt redan i dag, utan att vänta på framtida teknik, säger professor Stefan Gössling vid Linnéuniversitetet i ett pressmeddelande. ●

Nytt om forskning

1 En ny studie från Lunds universitet visar att nästan hälften av alla demensfall kan kopplas till riskfaktorer som går att påverka, som rökning, högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdom. Forskarna följde nära 500 personer och såg att påverkbara livsstilsfaktorer främst hänger ihop med kärlskador i hjärnan och risk för vaskulär demens, medan vissa faktorer även kopplas till alzheimersförändringar. Studien pekar på att en hälsosam livsstil kan minska risken och skjuta upp symtom.

2 En studie från Karolinska institutet visar att långvarig exponering för luftföroreningar kan kopplas till ökad risk för motorneurosjukdomar som ALS och till ett snabbare sjukdomsförlopp. Även relativt låga halter, som i Sverige, hänger ihop med 20–30 procents högre risk. Forskarna såg också snabbare försämring efter diagnos. Studien är observationsbaserad och kan inte bevisa något orsakssamband.

Tesla tillåts testa självkörande bilar i Sverige

Trafik. Elbilstillverkaren Tesla tillåts testa självkörande bilar på svenska gator. Under förra året fick tillverkaren godkänt av Transportstyrelsen och nu har också Trafikverket gett grönt ljus, skriver bland annat Breakit. Testerna kommer att utföras i Nacka, utanför Stockholm, och kommer att ske med förarövervakning. Det kommer alltså att sitta en person bakom ratten medan testerna utgörs. ●

Vätgas Biogas

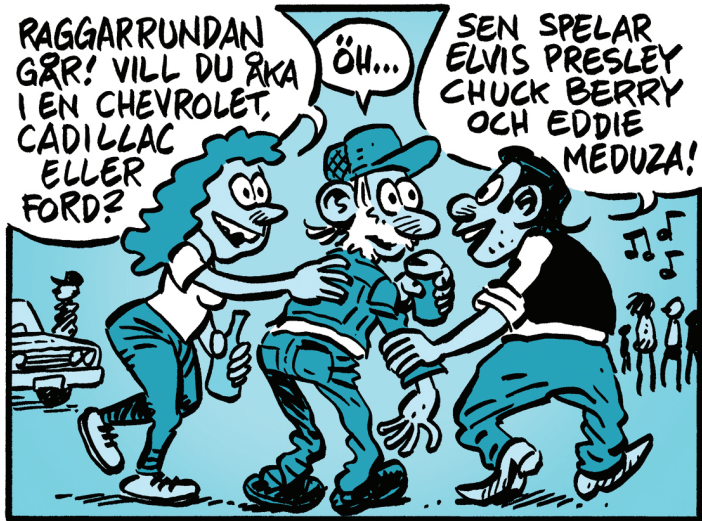
Det finns ett fåtal vätgasmackar i Sverige.

Lokalt tillverkad grön vätgas bäst för klimatet

Teknik. Om tunga lastbilar drivs på vätgas i stället för bensin och diesel kan utsläppen av koldioxid minska rejält. Lokalt producerad grön vätgas är bäst för klimatet och förbättrar även energisäkerheten, enligt en forskningsstudie vid Chalmers. Inom EU svarar dieseldrivna lastbilar för de största utsläppen av koldioxid i trafiken och behovet av vägtransporter väntas öka. Vätgaslastbilar drivs på el och grön vätgas framställs utan fossila utsläpp. Elen kommer från förnybara energikällor som sol, vind och vatten. Fördelen med grön vätgas som framställs lokalt är, enligt studien, förutom klimatnyttan att alla länder kan bli självförsörjande på energi och bränsle även vid kris- och krigstid. Forskarna visar att olika sätt att tillverka och hantera vätgasen innebär stora skillnader när det gäller utsläpp. De förordar produktion nära tankstationer i stället för vid stora centrala produktionsanläggningar. Då undviks långväga transporter. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad



Så hamnade Picassos skulpturer i folkhemmet

Beundrade, utbuade och bortglömda – fem jättelika betongskulpturer av den store Pablo Picasso finns i Sverige. En ny bok utforskar verkens väg in i vår vardag.

Text Lilly Hallberg

PÅ EN HUSVÄGG i ett av Helsingborgs miljonprogram-områden hänger en fågelfisk, en gång överkörd av traktor efter beslut i kommunfullmäktige. Världens största Picassoskulptur står i Kristinehamn. En mäktig, grå mås dyker ned bland lika grå studentkaserner i Solna. Alla är äkta, signerade av världens kanske kändaste konstnär.

I boken *Picasso i det svenska folkhemmet* – berättelsen om fem offentliga skulpturer har skribenterna Ola Liljedahl och Lena Nyblad Liljedahl, fotografen Ulf Berglund och initiativtagaren Peter Forhaug sökt svar på hur skulpturerna hamnat på sina platser.

Pablo Picasso

→ Född 1881 i Málaga, Spanien, död 1973 i Mougins, Frankrike.

→ Är en av 1900-talets mest kända konstnärer, räknad som den ledande nydanaren inom modernismen.

→ På utställningen *Sena Picasso*, som pågår till den 5 april, visas ett sjuttioal målningar på Moderna museet i Stockholm.

DET BLIR SPÄNNANDE berättelser om politik, passion, personliga insatser, gjutmetoder och konsthistoria. Och ett dokument från en tid då konstnärlig utsmyckning sågs som en självklar del av samhällsbygget, något som skulle komma alla till del i det nya välfärdssamhället och inte bara ett privilegierat fåtal.

– Projektet utvecklades till en reportagebok och mycket av arbetet har varit grundläggande journalistiskt – prata med människor, söka i arkiv, läsa brev och följa i Picassos fotspår i både Sverige, Frankrike och Spanien, säger Lena Nyblad Liljedahl.

Hon har liksom maken, Ola Liljedahl, lång erfarenhet som journalist.

– Att gräva i arkiven var som att tas tillbaka till folkhemmet, flyttas till en tid då vi knappt var födda, säger han.

UPPRINNELSEN TILL BOKEN är att de blev kontaktade av fotografen Ulf Berglund, som båda tidigare gjort jobb ihop med. Ulf i sin tur känner Peter Forhaug, ”som pluggat konsthistoria” och var den som initierade ”upptäcksresan”. Den inleddes då Peter fick höra talas om skulpturen i Helsingborg.

– Det är en fantastisk historia om ett bortglömt verk – och om offentlig konst, säger Ulf Berglund.

Drygt 50 år efter Pablo Picassos död är hans konstnärskap åter i fokus. Det märks på intresset för boken, det har varit ett enormt tryck. Och snärjigt för författarna att få den klar i tid till invigningen av Picassoutställningen på Moderna museet i Stockholm, som öppnade den 22 november. Här visas målningar främst från konstnärens senare produktion.

HYFSAT KONSTINTRESSERADE KÄNNER kanske till Picassos skulpturer i Kristinehamn och vid Moderna museet. Men i Solna är nog de flesta omedvetna om vem som skapat *Dykande måsen*, som sedan 1969 stått på en liten kulle i studentområdet Kungshamra.

– Är det med på tavlan nu? frågar sig författarna och någon torkar av den frostiga informations-skylten vid infarten till området.

Jodå, där står det Picassoparken, men det finns däremot inte ens en skylt vid konstverket. Som hamnade där tack vare att områdets byggmästare lyckades köpa skulpturen före Oslo stad. Den hade några år tidigare varit huvudattraktion vid utställningen *Kunst i betong* och sedan placerats i Frognerparken i staden.



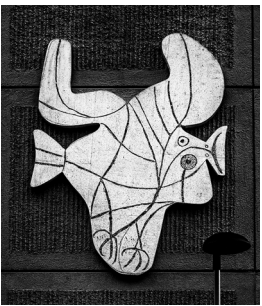
Ola Liljedahl, Lena Nyblad Liljedahl och Ulf Berglund nedanför Picassos monumentala mås i studentområdet Kungshamra, Solna.



FOTO: LILLY HALLBERG

Carl Nesjar, den norska konstnär som hjälpte Pablo Picasso med alla stora betongprojekt, ivrade för permanent placering i parken. Men allt drog ut på tiden och det var så måsen hamnade i Kungshamra. Där invigningen avbröts av en grupp studenter som ropade att byggherren var en ”förbannad kapitalist och att de inte ville ha hans kapitalistiska Picasso-skulptur”, uppgav Nesjar i en intervju, som boken tar upp.

DRAMATISKT ÄR OCKSÅ Fågelfiskens öde i Helsingborg. På begäran av konstnären förstördes den första, ursprungliga skulpturen ”genom gatukontorets försorg” den 7 augusti 1970. År 2021 fick verket sin



På en husvägg i Närlunda i Helsingborg hänger *Fågelfisken*, vars dramatiska öde varit rätt bortglömt.

nuvarande plats, på en ny husvägg i Närlunda, efter att ha legat nedpackad i fem år.

Pablo Picasso formgav under senare delen av sitt liv sexton monumentala betongskulpturer varav fem alltså nu finns i Sverige.

– Fler än i något annat land, det är faktiskt otroligt, säger författaren Ola Liljedahl.

Förutom *Fågelfisken* (Helsingborg) och *Dykande måsen* (Solna) tar boken upp verken *Jacqueline* (Kristinehamn), *Frukost i det gröna* (Stockholm) och *Kvinnohuvud* (Halmstad). ●

Fotnot: Boken *Picasso i det svenska folkhemmet* är utgiven på Bly förlag (2025).



På en udde i Vänern, en halvmil utanför Kristinehamn, står den 15 meter höga Picassoskulpturen *Jacqueline*. En ung konstnär och lokala politiker gjorde det möjligt att den hamnade här och inte i New York.



Ingela har mörkt på jobbet och undrar om det verkligen ska vara så. Henrik vill veta om hans son kan vara medlem i Transport då han jobbar som tidningsbud. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP

Mörkt på jobbet

? Jag jobbar på en terminal i norra Sverige. Just den här tiden på året är det väldigt mörkt och när vi ska lasta och lossa, främst ute på lastbryggan, så är flera av lamporna trasiga. Det har varit så länge och min chef svarar alltid att det ska fixas när jag eller kollegorna frågar om det.

Hur länge ska det få vara trasiga lampor? De sitter ju där av en orsak eller hur?
Ingela

... Det är frustrerande när sådant här drar ut på tiden – och belysning är faktiskt en arbetsmiljöfråga. Enligt Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2023:12 (Arbetsplatsens utformning) ska det finnas belysning som är anpassad till verksam-

heten och de synkrav som arbetsuppgifterna ställer. Dålig belysning kan öka risken för fel och olyckor, men också ge onödigt belastning. När vi kisar eller ”kompenserar” för mörker spänner vi lätt nacke och axlar, och det kan ge värk över tid. Samtidigt är det vanligt att ”enkla” saker som lampbyten hamnar längst ner på listan när vardagen är stressig för arbetsledningen – men det gör inte problemet mindre viktigt för dem som jobbar där problemen uppstår.

Jag skulle rekommendera dig att vända dig till ditt lokala skyddsombud. Finns inget sådant kan du kontakta ett regionalt skyddsombud via din lokalavdelning (skanna qr-koden för kontaktuppgifter). Skyddsombud kan begära att arbetsgivaren utreder belysningen, åtgärdar brister (till exempel byter lampor, kompletterar armaturer) och ser till att det finns rutiner för att trasiga lampor upptäcks och åtgärdas snabbt.
Gustaf Järsberg, central arbetsmiljöombudsman



Hur ska bärgares skyddsväst se ut?

? Måste bärgare ha dekalering på ryggen där det står BÄRGARE med reflekterande text vid till exempel olycksplatser? Finns det regler för hur

det i så fall ska utformas? Alltså se ut?
Sebbe

... Att det ska stå BÄRGARE på ryggen är inte något som jag känner till. Däremot så ska ni ha varselkläder i högsta klass, klass 3 (EN ISO 20471), ihop med annan behövlig skyddsutrustning. Hör gärna av dig till din avdelning och be om att få prata med ett regionalt skyddsombud, RSO, om du har fler frågor (skanna qr-koden för kontaktuppgifter).



Magnus Larsson, central ombudsman

Kan jag vara medlem om jag har sjukbidrag?

? Kan jag vara med i facket om jag har sjukbidrag? Och hur blir det med a-kassan? Jag blir dåligt behandlad på arbetsplatsen och har inte fått min första lön än. Och när företaget får böter får jag betala dem ur egen ficka.
Natalia

... Om du jobbar har du rätt att vara fackligt organiserad, även om du jobbar deltid. A-kassan baseras på hur mycket du har arbetat. Här råder jag dig att kontakta Transports



Henriks son jobbar som tidningsbud. Vilket fackförbund ska han tillhöra?

a-kassa direkt för att få ett korrekt svar utifrån din situation (skanna qr-koden). Det låter inte alls bra det du beskriver om din arbetssituation om att du inte har fått din första lön och annat. Mitt råd är att du snarast kontaktar din lokala avdelning (skanna qr-koden för kontaktuppgifter).



Martin Jansson, avdelningsutvecklare

Vilket fack ska min son tillhöra?

? Min son är anställd på VTD och delar ut tidningar och paket, med hjälp av cykel.

Är det Transport han ska vara medlem i då?
Henrik

... Det stämmer att det är Transport din son ska vara medlem i om han arbetar som tidningsbud. Din son kan kontakta sin närmaste lokalavdelning (skanna qr-koden) så kan de hjälpa honom att bli medlem.
Andreas Kindsjö, central ombudsman



Bestämmer chefen när jag ska ta min semester?

? Kan min arbetsgivare bestämma vilken månad

jag måste ta ut semester? Och kan jag vägra utan att det får konsekvenser?
Danuta

... Ja, din arbetsgivare har i slutändan rätt att bestämma när din semester ska förläggas, med vissa lagstadgade begränsningar. Du har rätt till en sammanhängande semesterperiod på minst fyra veckor under perioden juni till augusti. Det är dock arbetsgivaren som bestämmer när semestern ska tas ut under denna period. Arbetsgivaren måste meddela dig om semesterförläggningen minst två månader i förväg. Om du vägrar att rätta dig efter beslutet kan det leda till disciplinära åtgärder.
Peter Winstén, Transports avtalssekreterare



Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, jobbet eller studier? Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-480 30 00. Som medlem kan du logga in på **transport.se** och chatta med Transports experter.

Ola är redo för nästa uppdrag

Ola Almquist är en av elva Transportmedlemmar som blivit antagna till Transports aspirantutbildning för framtida ombudsmän.

Text och foto JOHN ANTONSSON

– Det är den sociala kontakten som lockar mest. Jag har alltid haft lätt för att prata med folk. Man måste ju träffa människor ute på fältet för att få dem intresserade. Fler förtroendemän ute på arbetsplatserna är väldigt viktigt.

ELVA PERSONER FRÅN olika branscher går Transports aspirantutbildning under våren. Utbildningen varvar intensiva teoriveckor på förbundskontoret i Stockholm med praktik på en fackavdelning. Ola Almquist bor i Halmstad och gör sin aspiranttid där.

– Jag önskade att få vara på hemavdelningen, på grund av livssituationen. Det hade blivit rätt tufft annars. Min sambo flyttade hit från Nederländerna för två år sedan, så det räcker gott och väl med de här veckorna som det är nu, säger han när Transportarbetaren träffar honom under en teorivecka i Stockholm.



OLA ALMQUIST

Ålder: 44 år.
Bor: I ett hus i Halmstad med sin sambo.
Kommer från: Burseryd.
Gör: Tjänstledig från jobbet som miljöarbetare, går en aspirantutbildning för framtida ombudsmän.

Till vardags kör Ola Almquist farligt avfall för ett miljöföretag i Halmstad. Det har inte varit några problem att få tjänstledigt för att gå utbildningen.

– Men min chef sa att hon hade hoppats att jag inte skulle komma in, säger Ola och ler.

ATT SÖKA TILL aspirantutbildningen kom lägligt. Han trivs i jobbet som chaufför och har också uppskattat att engagera sig fackligt, både på arbetsplatsen och i avdelning-

en. Samtidigt hade han efter 25 år bakom ratten börjat fundera på att göra något annat. Under avtalsrörelsen i Stockholm förra året fick han frågor från sina ombudsmän om han inte skulle söka utbildningen.

Han får betalt under utbildningen, men det finns ingen garanti för jobb därefter. Hoppet lever ändå i allra högsta grad. Och han är glad över att ha fått chansen. Beskedet kom i november förra året.

– Det kändes jävligt bra. Jag visste att det var många sökande, runt 160 personer, så jag trodde inte riktigt att det skulle bli så här. Vi var på en förtroendemannadag i Björkäng när mejlet kom och jag fick reda på att jag hade kommit in.

SOM ASPIRANT BÖRJAR han med att gå bredvid rutinerade ombudsmän.

– Då ska man omsätta all teori i praktiken. Det handlar om förhandlingar, protokoll och förhandlingsframställningar. I början blir det mycket att följa med och se hur det fungerar. Sedan är tanken att jag själv ska få driva ärenden för medlemmar.

När han inte jobbar är det fullt upp hemma. Han bor i ett hus från 1931 som totalrenoverats.

– Vi har tilläggsisolerat, byggt ut och gjort nytt kök och badrum. Alla rum är nya nu. Det som återstår är hallen, lite kakel och klinker. Jag gillar att snickra och laga mat, även om snickeriet har fått stå tillbaka ett tag eftersom det har varit fullt upp, säger han. ●



Ola Almquist är tjänstledig från sitt jobb som miljöarbetare och går Transports aspirantutbildning för potentiella ombudsmän.



1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 54 600 medlemmar och är ett av 13 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.

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa har sina lokaler på samma adress som förbundskontoret i Stockholm.

A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01, måndag–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

Mer information om förbundet och a-kassan hittar du på transport.se och transportsakassa.se.

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 23 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med. Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpgbgavd2seniorer@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

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

► Petroleumsektionen: Tisdag den 10 februari, 14.00.

► Taxi- och bussektionen: Måndag den 16 februari, 18.00.

► Miljösektionen: Onsdag den 18 februari, 17.30.

► Bevakningssektionen: Torsdag den 19 februari, 18.00.

► Terminal- och bemanningssektionen: Tisdag den 17 februari, 18.00.

► Åkerisektionen: Lördag den 28 februari, 11.00.

► Tidningsbudssektionen: Måndag den 16 februari, 18.00.

Härmed kallas representantskapets ledamöter till årsmöte den 21 mars kl 10.00 på Quality Hotell 11, Maskingatan 11 i Göteborg. Vi börjar kl 9.30 med kaffe och smörgås. Mötet startar 10.00 och

beräknas pågå till 16.00. Kl 13.00 bryter vi för lunch, som vi åter på hotellet. Inbjuden gäst är Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande. På dagordningen: Val till avdelningsuppdrag, årsbokslut och revisionsberättelse.

Pensionärssektionen träffas kl 11.00 första tisdagen i varje månad på avdelning 3:s kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans. Datum för vårens träffar är den 3 mars, 7 april, 5 maj och 2 juni. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Startpunkten är en introduktion till din fackförening.

Syftet är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för facket roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll och en skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Kommande Startpunkter:

► Tisdag den 24 februari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

► Onsdag den 25 mars kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

► Tisdag den 28 april kl

9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

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 skicka mejl till joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Dags för årsmöten När den här tidningen kommer ut har tidningsbudssektionen och oljesektionen redan haft sina årsmöten. Övriga sektioner sammanträder i avdelningens lokaler på Skytteholmsvägen 2 (våning 4) i Solna. Utom bevakningssektionen, som håller sitt årsmöte i Solna Folkets hus på samma adress.

Är du bemanningsanställd? Gå på mötet i den sektion som överensstämmer bäst med dina arbetsuppgifter.

► Bevakningssektionen: Den 6 februari kl 18.30. Det finns möjlighet att delta digitalt, men då kan man inte rösta. För att erhålla länk till mötet behöver du mejla transport.5@transport.se.

► Miljösektionen: Den 12 februari kl 17.30. Det finns möjlighet att vara med digitalt. Anmäl önskemål

om länk på transport.5@transport.se.

► Taxi/bussektionen: Den 16 februari kl 18.00.

► Terminalsektionen: Den 13 februari kl 8.00. Det finns möjlighet att vara med digitalt. Anmäl önskemål om länk till transport.5@transport.se.

► Veteransektionen: Den 12 februari kl 12.15.

► Åkerisektionen: Den 9 februari kl 18.30. Det finns möjlighet att vara med digitalt. Anmäl önskemål om länk till transport.5@transport.se.

Ur dagordningen:

► Beslut om ansvarsfrihet för sektionsstyrelsen.

► Val av ledamöter och ersättare i sektionsstyrelse och representantskap.

► Val av ordförande i sektionsstyrelsen (alla sektioner utom miljö och taxi/buss).

► Nomineringar för val på avdelningens årsmöte.

► Arbetsmiljö.

► Rapporter.

► Övriga frågor.

Kaffe, te och mackor serveras. Varmt välkomna!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Efterlysning Saknar din arbetsplats skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se så berättar vi mer!

Har du koll på dina försäkringar? Ta kontakt med Sven-Åke Spets på 010-480 31 82.

Dags för skidsemester? Avdelningen har en stuga i Branäs och två lägenheter i Tandådalen, för uthyrning hela året. Skanna qr-koden för mer information.



Startpunkten Nyfiken på dina rättigheter och hur du kan påverka din arbetsvardag? Gå Startpunkten – vår grundutbildning som öppnar dörren till alla förbundets kurser.

På bara åtta timmar får du lära dig om varför det fackliga löftet är så viktigt, hur Transport fungerar och hur vi tillsammans gör skillnad.

Vi vill ge dig verktygen för att förstå den svenska modellen och varför kollektivavtal är en trygghet för dig. Nästa kursstillfälle är torsdag den 26 mars! Skanna qr-koden för intresseanmälan.



AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Snart är det dags för sektionernas årsmöten. Inbjudningar skickas ut per e-post och datum kommer att finnas på avdelningens hemsida (skanna qr-koden). Kom ihåg att anmäla din närvaro till avdelningen. Välkommen!



AVDELNING 9 ÖREBRO

Lördag den 21 februari har vi storsektionsmöte. Då bjuder vi först in alla sektioner på gemensam föreläsning, för att senare dela upp oss sektionsvis för att ha sektionsmöten. Vi återkommer med plats och tid när allt är bokat och klart.

Startpunkten kommer att hållas följande tillfällen under våren:

► Onsdag den 4 mars.

► Lördag den 14 mars.

► Lördag den 18 april.

► Onsdag den 6 maj.

Du får svar på frågor om: Vad medlemskapet i fackföreningen ger. Den svenska

modellen och kollektivavtalets betydelse för arbetsmarknaden. Dina rättigheter och skyldigheter som enskild medlem. De fackliga principerna och hur vi upprätthåller våra fackliga idéer. Och du kommer få en chans att lära känna några av dina lokala fackliga företrädare.

För dig som har transportavtalet som kollektivavtal kommer det att finnas en komboutbildning med både Startpunkten och Avtalspunkten, men bara för åkeri/miljö och terminal/lager:

► Lördag den 7 mars.

Vi har även två Avtalspunkter:

► Onsdag den 11 mars (bevakningsavtalet).

► Onsdag den 8 april (taxiavtalet).

Skicka intresseanmälan för alla våra utbildningar till studier.9@transport.se.

Transports S-förening kallar till årsmöte den 14 februari kl 10.00 på avdelning 9. Vi bjuder in Melvin Abelson från SSU som är nummer tre på riksdagslistan för Örebro. Anmäl dig till avdelning 9 på tel 010-480 30 09. Nytt är att om du är medlem i Socialdemokraterna i Örebro län kan du även bli medlem i vår förening.

Pensionärssektionen har årsmöte den 24 februari kl 10.00. Folksam kommer och informerar om försäkringar för dig som är pensionär. Efter mötet bjuder vi på lunch på Falken. Anmäl dig till avdelning 9 på tel 010-480 30 09. Välkomna, hälsar styrelsen!

Snart pensionär? Många förmåner försvinner om du går ur Transport, så avsluta inte medlemskapet när det är dags för pension. För mindre än 150 kronor i månaden har du kvar fullvärde på hemförsäkringen. Och om två i familjen är medlemmar i ett LO-förbund får ni allrisk på köpet.

Varmt välkommen till vår pensionärsverksamhet i avdelning 9!

Sist men inte minst Under våren kommer Emma Brodin att vara studieledig från sitt uppdrag som avdelningsordförande för att gå Transports egen aspirantutbildning (för blivande ombudsmän).

Emma har naturligtvis för avsikt att komma tillbaka till avdelningen efter avslutad utbildning, men innan dess kommer hon inte att vara tillgänglig för förtroendevalda eller medlemmar.

Under Emmas studieledighet tar en ersättare ansvaret för verksamheten. Vice ordförande Erik Smedjeborg kommer att vara på plats och tillgänglig tre dagar i veckan.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmöte 2026 Glöm inte att anmäla er till årsmötet torsdag den 19 mars, kl 18.00. Inbjuden gäst är Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson. Anmäl dig till avdelningen *senast* fredag den 13 mars, för vi ska beställa mat och dryck till mötet och behöver veta hur många som kommer. Handlingar kommer att finnas på avdelningen inför mötet.

Nomineringar till årsmötet Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar, som är intresserade av att delta i styrelsearbetet på avdelningen. Använd gärna avdelningsmejlen vid förslag.

Startpunkten Om avdelningen får in tillräckligt många förfrågningar planerar vi att hålla en Startpunkt lördag den 21 mars, så anmäl ert intresse till oss! Frukost och lunch ingår i utbildningen.

Kontakt med avdelningen

► Tel: 010-480 30 16.

► Mejl: transport.16@transport.se, patrik.gardelin@transport.se, linn.lingvall.eklund@transport.se samt studier.16@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör för att boka in en Startpunkt:

► Mikael Humlin: 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se.

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.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

► Johnny Wiklund: 010-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Är du ung (under 30) och har funderingar på det här med "facket"? Mejla vår ungdomsansvariga:

► Jonna Grip: ung.18@transport.se.

Vi kommer att finnas på olika orter (Söderhamn, Bollnäs, Hudiksvall, Ovanåker, Nordanstig) under våren för att vara er medlemmar behjälpliga.

Håll koll på våra sociala medier (hemsidan, Facebook, Instagram och kalendern) så ser du när och var vi finns på plats.

► Hemsida ► Facebook



Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret? Ring 010-480 30 18 och kolla att det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater. **Pierre Hofverberg** heter jag. Under våren



kommer jag att vara inne på avdelningen som tillförordnad ordförande, eftersom vår ordinarie ordförande Andreas Kedborn är på utbildning på förbundet. Annars jobbar jag i bevakningsbranschen sedan många år.

Årsmöten i sektionerna Sektion 1 och 2 har nomineringsmöte den 10 februari. Inbjudan kommer att skickas med mejl.

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är så har vi vår utbildning, där du under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar. Intresserad? Hör av dig till vår tillförordnade ordförande pierre.hofverberg@transport.se för mer information.

Arbetsmiljö Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 19 eller mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

Pensionärsklubben God fortsättning på det nya året! Klubben har funnits mellan 2011 och 2025, men nu lägger vi ner den på grund av att intresset från våra pensionärsmedlemmar är för dåligt. För eventuella frågor, ta kontakt med avdelningen på tel 010-480 30 19.

Styrelsen

Tack för ett fint samarbete under några år.

Ethel Castor

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Vi hoppas att ni alla har haft en lugn jul och en bra start på det nya året.

Representantskapsmöte Den 15 mars kl 10.00 har



representantskapet sitt årsmöte på Scandic Elmia.

Vill du gå en facklig utbildning? Kontakta avdelningen för mer information när nästa Startpunkt går av stapeln.

Ska vi hälsa på? Vill du ha besök av någon från avdelningsstyrelsen eller sektionen på din arbetsplats? Vi kommer gärna ut och hälsar på. Kontakta avdelningen så bokar vi in ett besök antingen via 010-480 30 20 eller ordförande.20@transport.se.

Följ oss gärna på sociala medier. Vi finns på Facebook och Instagram. Sök efter transport avd 20.

Vi på avdelningen vill önska alla ett riktigt gott 2026. Ta hand om dig och kom ihåg att just du är viktig.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! God fortsättning önskar vi från avdelningen.

Vi har uppdaterat våra mötesdatum på vår hemsida, gå in och kika i kalenderfliken när nästa träff blir av (skanna qr-koden).



Redan nu ska du boka in respektive sektionsårsmöte där vi ska nominera kamrater till avtalsråden. Avtalsråden är där vi har möjlighet att påverka våra kollektivavtal!

➤ Varbergsektionen: 25 februari.

➤ Ljungbysektionen: 3 mars.

➤ Falkenbergsektionen: 4 mars.

➤ Gislavedsektionen: 5 mars.

➤ Halmstadsektionen: 10 mars

Vi behöver fler som vill vara med och göra skillnad på jobbet. Kanske är det just du som tar steget den här gången? Vi söker dig som vill ta på dig ett fackligt uppdrag som:

➤ Transportombud

➤ Skyddsombud

...eller något annat uppdrag som känns rätt för dig. Ditt engagemang betyder mycket för dina kollegor, för

arbetsplatsen och för hela förbundet. Och du, du står aldrig ensam!

Gå på kurs! Som medlem i Transport har du möjlighet att delta i vår omfattande studieverksamhet. Det finns kurser för alla nivåer, både för dig som bara vill veta mer om facket och för dig som har fackliga uppdrag. Vissa är förlagda på avdelningen och andra på internet.

Avdelningsstyrelsen

AVDELNING 26 NORRBOTTEN
Medlemsmöten

Måndag den 16 februari
➤ Luleå: Avdelningsexpediti-
tionen, Kyrkogatan 2.

➤ Gällivare: ABF-LO,
Hantverkargatan 26.

➤ Kiruna: IF Metall Malm-
fälten, Björkplan 6G (obser-
vera: ny lokal och ny dag).

Tisdag den 17 februari
➤ Boden, ABF, Fabriks-
gatan 6.

Onsdag den 18 februari
➤ Piteå, ABF Piteå, Kyrkbro-
gatan 10C (observera: ny tid).

➤ Pajala, Folkets hus,
Fridhemsvägen 1A.

Torsdag den 19 februari
➤ Kalix: ABF, Vegagatan 7.

➤ Haparanda: Digitalt.

Utdrag ur dagordningen:
➤ Sektionernas verksamhet.

➤ Nominering och val av
uppdrag i sektionerna.

➤ Nominering av uppdrag i
avdelningarna.

Alla möten börjar kl 18.00.
Vi bjuder på fika.

AVDELNING 28 I NORR

God fortsättning, transport-
arbetare!

Ska vi hälsa på? Vill du att vi kommer och hälsar 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 Sandgren, 010-480 34 36 eller larsgunnar.sandgren@transport.se

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Hör av dig till L-G Sandgren, 010-

480 34 36 eller larsgunnar.sandgren@transport.se.

På Transports introduktions-
utbildning Startpunkten tar vi upp ämnen som: Vilka skyldigheter och rättigheter har jag? Vad gör jag om jag har problem med arbetsmiljön? Får jag rätt lön? Hur är jag försäkrad? Varför ska jag vara medlem? Mejla larsgunnar.sandgren@transport.se eller ring 010-480 34 36.

Hyr lägenheten i Hemavan
Det finns fortfarande lediga veckor kvar i avdelningens lägenhet i Hemavan.

På vår hemsida hittar du mer information samt en blankett för intresseanmälan (skanna qr-koden).



AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Hej kamrater! God fortsättning på det nya året! Hoppas alla fått tid att ladda om batterierna och umgås med nära och kära.

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Vi söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna. Kanske vill ni att vi kommer och besöker er arbetsplats? Kontakta oss så kan vi planera in ett besök tillsammans. Ring 010-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.

Avdelningens sektioner håller årsmöten under februari. Kallelser skickas ut med sms och e-post. På dessa årsmöten kommer det bland annat väljas till sektionsuppdrag och nomineras till avdelningsuppdrag.

Startpunkten Vill du lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär? Startpunkten är Transports introduktionskurs. Där går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är, hur det funkar med kollektivavtal, Transports organisation och arbetsmiljö.

Kontakta avdelningens studieorganisatör Lars Eriksson, 010-480 34 72 eller lars.eriksson@transport.se, för

att boka in dig på någon av våra utbildningar.

Lyssna gärna på vår podd, *Transportpodden Mellersta Norrland* hittar du på Podbean och Spotify!

AVDELNING 41 UPPSALA

Representantskapets årsmöte är den 21 mars kl 12.00. Kallelse till alla representantskapets ledamöter kommer att mejlas i god tid.

Årsmöten i sektionerna
➤ Norra sektionen: Den 18 februari kl 18.00 på avdelningens lokal i Uppsala.

➤ Södra sektionen: Den 19 februari kl 18.00 på ABF i Märsta.

Välkomna!

Studier Kommande Start- och Avtalspunkter på avdelningens lokal i Uppsala:

➤ Transportavtalet: Tisdagen den 17 februari kl 9.00–16.00.

➤ Bevakningsavtalet: Torsdagen den 26 februari kl 9.00–16.00.

➤ Miljöavtalet: Tisdagen den 31 mars kl 9.00–16.00.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar mejla; studier.41@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Händelser under 2026
Tiden går fort och nu är det dags att börja prata om våra avtal igen. Under 2026 kommer vi också att påbörja arbetet inför kommande kongress och vi har ett valår framför oss. Avdelningen kommer att ta fram informationsmaterial och informera på kommande klubb- och sektionsmöten.

För oss är det viktigt att alla medlemmar får en chans att vara delaktiga. Information kommer även att finnas på vår hemsida. Funderar du över något? Kanske en motion till kommande kongress? Kontakta avdelningen.

Sektionernas årsmöten
➤ Sektion 3 (Kronoberg): Den 8 februari kl 14.00 i ABF:s lokal, Arabygatan 80.
➤ Sektion 4 (Kalmar): Den 8

februari kl 14.00 på lokalkon-
toret, Södra Malmgatan 7 i Kalmar.

➤ Sektion 1 (Nordöstra Skåne): Den 9 februari kl 17.30 på lokalkontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

Har du inte anmält dig? Kontakta avdelningen.

Startpunkten En facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du som medlem har.

Avtalspunkten En utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet. Tillsammans med ombudsman går man igenom avtalet. Planering sker löpande, så vill du veta mer kontakta avdelningen.

Frågor på arbetsplatsen?
Funderar du på hur man kan engagera sig och ha ett fackligt uppdrag på sin arbetsplats? Eller vill du att vi kommer på besök? Kontakta oss på avdelningen om du har frågor som berör din arbetsplats, medlemskapet eller några andra funderingar.

Är du pensionär och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson, Karlskrona på tel 070-302 56 61.

Du når avdelningen på tel 010-480 30 51 eller e-post transport.51@transport.se.

➤ Hemsida ➤ Facebook



AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSAND

Medlemsmöte den 26 februari kl 18.30. Sektionernas årsmöte hålls på Kuröds-
vägen 9 i Uddevalla, eller via Teams. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för möteslänk.

Gå Startpunkten! En grundutbildning i vad facket är och gör och hur det fungerar. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för datum och tider.

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

AVDELNING 88 DALARNA

Har du någon stund över, kanske vill du ha något att lyssna på när du kör? Kolla gärna in vår hemsida (skanna qr-koden) för tips på poddar om arbetsmiljö, fackliga studier och dokumentärer.



Vi söker fler förtroendevalda ute på arbetsplatserna. Både skyddsombud och Transportombud, gärna minst en av varje på varenda arbetsplats! Kontakta avdelningen på transport.88@transport.se för mer information.

Studier Vår introduktionsutbildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlemmar går den. Datum finns på avdelningens hemsida (skanna qr-koden längre upp).

Är du intresserad av fackliga utbildningar? Kontakta vår studieorganisatör på studier.88@transport.se.

Hyr vår lägenhet Vill du komma undan en stund? Boka avdelningens lägenhet i Lindvallen! Den har sex bäddar och är fullt utrustad. Det finns en transporttunnel 200 meter från lägenheten som tar dig till liften vid Söderåstorget. Mer information hittar du på hemsidan (skanna qr-koden).



För att boka: Ring avdelning-
en på tel 010-480 30 88.

Läs din
medlems-
tidning
på nätet!

transportarbetaren.se



Tommy Wreeth

Solidaritet och rättvisa på allvar

Mycket prat om makteliten och deras löner dessa dagar, och att några få hela tiden återmer av den så berömda "kakan". Givetvis är detta ett stort problem och totalt fel. Kanske ändå lite synd att det inte pratas lika mycket om att industrin och dess märke till viss del faktiskt bidrar till samma problem eller fenomen?

MEN VÄNTA NU, vad menar jag? Jo, att ett procentuellt ökande av löner ju bara späder på orättvisorna och att klyftorna ökar, inte minskar i de delar vi själva genom LO faktiskt kan påverka. Att det sedan sätts in låglönesatsningar och "knän" i avtalsrörelserna löser ju faktiskt inte problemet ändå.

Och ingen kan väl på allvar påstå att tjänstesektorn med detta system någonsin kan komma åt industrins möjligheter till resultatlöner och bonusar?

Knappast eftersom vi i tjänstesektorn bara säljer vårt arbete, vi producerar inte några maskiner som kan säljas med feta vinster.

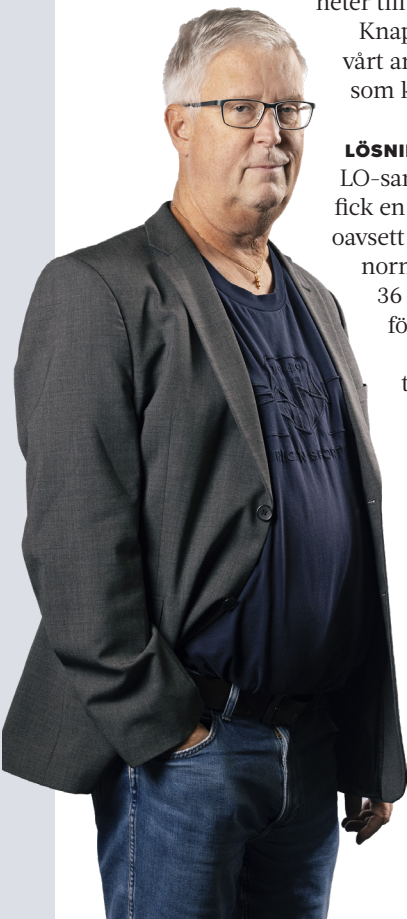
LÖSNINGEN DÅ? Ja, till att börja med kunde väl LO-samordningen 2027 innebära att alla arbetare fick en löneökning med 5 000 kronor i månaden, oavsett löneläge, på ett ettårigt avtal. Och att normalarbetstiden sänktes via lag från 40 till 36 timmar i veckan för alla, oavsett tidigare förmåner.

De förmånerna får väl sedan anpassas till respektive kollektivavtal? Då pratar vi solidaritet och rättvisa på allvar tycker jag. Undrar vad industrin tycker om detta?

SLUTLIGEN NÅGRA RADER om den pågående diskussionen inom LO runt arbetstidsförkortning och hur detta ska implementeras på bästa sätt för alla Sveriges arbetare.

LO:s avtalsråd arbetar för fullt med ett förslag på hur detta ska gå till som ska presenteras för LO:s styrelse och representantskap i februari. I skrivande stund är ingenting helt klart runt detta, men jag uppmanar er alla att hålla ögon och öron öppna. ●

Tommy Wreeth, stolt ordförande för Transport.



Mina Sidor på **transport.se**

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



Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



1897