

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 3 mars 2019

Första avtalet med
rumänskt åkeri

Granskning
100 taxiförare
blåsta på lönen

Det här handlar
hamnkonflikten om

KULTUR

Gatans
röster tar
ton

Skandalen i Getinge

Peter Kolmodin blev blåst på drömjobbet

Bevakning Stockholm vill sätta in ordningsvakter i Rinkeby **Hamn** Omkommen hamnarbetare saknade rätt utbildning **Färdtjänst** Nio av tio resenärer är nöjda

Du har väl inte hamnat i fel fack?

Det är lätt hänt när man till exempel byter jobb att man blir kvar i sitt gamla fackförbund. Kolla därför att du är med i det fack som faktiskt kan förändra villkoren på din arbetsplats!

Med andra ord, det fack som är expert på din bransch och kan förhandla om ditt kollektivavtal.

Så får du valuta för fackavgiften – helt enkelt!

Ring så hjälper vi dig att byta fack: 010-480 30 00



Svenska Transportarbetareförbundet | transport.se
Folkrörelse för framtidstro – kraft • trygghet • utveckling



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

Omslagsfoto:
Jan Lindkvist

ANNONSER

AdSales Group AB,
Emil Persson
Tel: 08-580 80 413
E-post: emil@adsales.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 25 mars.

PRENUMERATION

200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla info@transport-
arbetaren.se.

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



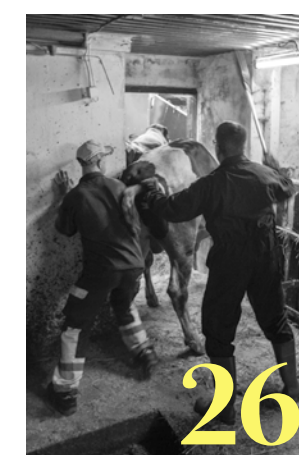
CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFT

Innehåll Nr 3

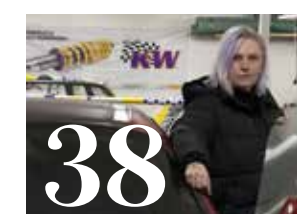


4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om
arbetsförmedlingen och
drömjobben.

6 GRANSKNING TAXI
Förarna får ingen lön.

12 AKTUELLT
Tio sidor om vad som har
hänt sen sist.

12 HAMNKONFLIKTEN
Vi svarar på de kluriga
frågorna om Hamn-
arbetarförbundets
strejker.



**21 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON**

**22 5 FRÅGOR ANDERS
YGEMAN**
Nygamla ministern om
fossilfria transporter.

24 SNABBKOLL
Dansk flexicurity på väg
till Sverige. Vi reder ut.

**26 MÖTET PETER
KOLMODIN**
Han blev blåst på nya
djurbilen och drömjob-
bet.



30 KULTUR
Gatans röster tar ton.

32 MÅRSKRYSSET

33 FRÅGA FACKET

**34 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**
Transports ordförande
har ordet.

34 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i din
avdelning.

37 MÅNADENS KLUBB

Transportklubben i Halm-
stad hamn möts i skuggan
av hamnkonflikten.

38 MÅNADENS MEDLEM
Tidningsbudet Madelaine
Krogh-Svendsen gillar att
köra fort.

39 DEBATT
Regionala skyddsombud
om döden i arbetslivet.

**40 LEDARE JAN
LINDKVIST**
Chefredaktören skriver
från baksätet.



Vi frågade om Arbetsförmedlingen

Stora förändringar är på gång på Arbetsförmedlingen. Slakt, är det ord som många använder när var tredje anställd hotas av uppsägning.

Vi frågade fem transportare om deras erfarenheter av myndigheten och dem som jobbar där ... och fick fem helt olika svar. Förstås.

En kort enkät med en handfull chaufförer, lagerarbetare och hamnarbetare visar både djupet och bredden på frågan om vad Arbetsförmedlingen är bra för. Du hittar svaren på sidan 20.

MIN EGEN ERFARENHET måste nog sägas vara positiv. Det var Arbetsförmedlingens platsbank och en hjälpsam arbetsförmedlare som såg till att jag i slutet av tonåren sökte ett jobb. Jobbet, som jag fick, gick ut på att intervjuar alla möjliga människor om allt möjligt.

Vad tycker du om vuxenvälling? Vilka märken på cykelnav känner du till? Är den här godissorten bra? Jag ringde eller haffade folk på stan.

Och visst påminner uppdragen mycket om det yrke som sedan blev mitt. Efter att ha gjort de där undersökningarna, beställda av företag som ville förbättra sina produkter och tjäna mer pengar, halkade jag in på en tidning. Så visst kan jag tacka arbetsförmedlingen – och tidningen Norran i Skellefteå – för att jag i dag är med och gör en tidning för alla er transportare.

I DET HÄR numret får du möta Peter Kolmodin, en chaufför med drömmar. Han hade nytt jobb på gång – i en nybyggd lastbil som bara han skulle köra. Tillbaka till gårdarna där han tidigare hämtat kor och tjurar på väg mot slakt. Det var nästan för bra för att vara sant.

Och mycket riktigt. Åkeriet blev av med uppdraget redan innan det hann starta. Peter Kolmodin förlorade jobbet som han inte hade börjat än. Rejält ilsken och besviken försöker han nu gå vidare, kanske börja drömma igen.

lena tipsar

Glöm inte ditt eget drömjobb. Gör vad du kan för att få det!

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Artiklarna om Ringduve taxi har fått många att reagera:

"Jag har fått flytta ut från lägenheten på grund av obetald hyra. Hur länge ska de ljuga för oss? Kan de inte ta ansvar – för vi är många förare som är utan nån mat hemma." V

"Gör en egen fordran! Lämna den själv till arbetsgivaren. Där startar arbetet med konkurs. Vänta inte på hjälp. Jag har varit med och satt en arbetsgivare i konkurs på detta sätt!"

Pelle Axner

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Historiskt kollektivavtal med rumänskt åkeri.
2. Förarna utan lön på krisdrabbade Ringduve taxi.
3. Värt att veta om nya taxiavtalet.

Sagt på Facebook

"Hela den branschen är ruten!!!"
Siv och Conny

"Varför går man till jobbet när de inte betalar lön?!"
Ola

"Jag lider så med de anställda som inte fick lön den 25 januari, en av de viktigaste lönerna på hela året, Men också så fruktansvärt att inte få det man förtjänar när man jobbar." Åsa

Insänt

Jobb på samma företag ger helt olika löner

Så här orättvist ser det ut på samma företag!

"Peter" och "Marie" fick båda anställning 2009 på samma företag som enbart kör samhällsbetalda resor (färdtjänst och sjukresor). Båda två har busskort med YKB och taxileg, men det är bara Peter som kör den större bussen som kräver busskort med YKB. Marie kör den mindre bussen, där det bara krävs taxileg. Hon utför tyngre, men ungefär samma arbete som kollegorna, som kör den stora bussen. I den lilla bussen får hon bära bårar och köra trappklättrare, vilket kollegorna i den större bussen inte behöver.

I stort gör Peter och Marie samma jobb, men efter ungefär åtta år skiljer sig deras löner med uppåt 4 000 kronor per månad. Är det verkligen rätt?

Nej, ge oss samma lön och låt oss följa bussavtalet! Då blir det lättare att få folk att stanna i branschen. Till och med arbetsgivarna tycker att vi har en alldeles för dålig lön i dag, men säger att de betalar enligt gällande avtal (för taxi).

Sjuk- och färdtjänstföraren

Läsarbilden



FOTO: VERONICA EHN

Plötsligt hände det. Solen visar sig och väcker hoppet om en vår även i år. Veronica Ehn, som kör bensin och diesel, tog upp mobilkameran när hon stod still och lossade bränsle till skogsmaskiner. Platsen var nära Björnån i Fågelsjö, några mil söder om Sveg.

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



Öga mot öga ...

... med framtiden? Plötsligt stod den vid en busshållplats i Gävle: en glänsande röd velomobil. Ägaren syntes inte till, men lite google-forskning visar att trehjuliga liggcyklar med kåpa faktiskt har rullat på svenska och europeiska vägar i åtminstone tio år. Den låga modellen i kombination med en aerodynamisk överbyggnad gör att cykeln går betydligt snabbare än en vanlig hoj. Ofta är fordonet utrustat med en liten elektrisk motor som hjälper till i uppförsbackar.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

100 taxiförare blåsta på månadslönen

Ett av landets största taxiåkerier, Ringduve taxi i Malmö, har lurat omkring 100 chaufförer på lönen. Just nu kämpar Transport med att försätta det skuldtungda företaget i konkurs. Fast det går trögt. De nya huvudmännen i bolaget har gått under jorden.

Text och foto JAN LINDKVIST



BILD: SHUTTERSTOCK

Torbjörn Olsson

Har fått fullmakt att företräda Ringduve taxi, bland annat i förhandlingar med facket. Han har lovat att de omkring 100 förarna ska få lön, löften som hela tiden brutits. Olsson hävdar att han hade finansiärer på gång som skulle rädda det skuldtungda bolaget. De senaste tolv åren har Torbjörn Olsson suttit i styrelsen för 17 bolag, varav 11 gått i konkurs eller likviderats.

Här är bolagen som gått omkull

- Firmadelen i Sverige AB
- GGDG import och export AB
- Nutritiongrossisten NG AB
- MPJ invest AB
- ABTJ holding AB
- Importbad och exportbad i Stockholm AB
- Weri bygg AB
- The golden goose AB
- DMCC i Hörby AB
- Web2web development KB
- Web2web Solutions



BILD: SHUTTERSTOCK

45-åringen

Är styrelseledamot och formellt ansvarig i Ringduve taxi sedan den 11 januari 2019. Bor i Malmö och är den som måste delges ett betalningskrav, om facket ska kunna sätta företaget i konkurs. 45-åringen har suttit i styrelsen för 23 olika bolag de senaste fyra åren. 14 av dem har gått i konkurs eller likviderats.

Här är bolagen som gått omkull

- Vestina transport AB
- Puma transport AB
- Sanaria transport AB
- Delshad & Shadi AB
- Lavin transport AB
- Smedje taxi AB
- Burhani transport AB
- Sveaborg transport AB
- AHAY transport AB
- Perborgs café AB
- Kronotorps transport AB
- Litania AB
- A.S taxi KB
- Hamze & Omer KB



FOTO: JAN LINDKVIST

Måndagen den 4 februari på Transports kontor i Malmö. Tio dagar har gått sedan taxiförarna skulle ha fått januarilönen från Ringduve taxi. Ett 20-tal förare har spontant sökt sig till facket för att få hjälp.



En vit taxibil stannar utanför vårdcentralen. Chauffören hjälper kvinnan med rullator fram till entrédörren. En scen ur vardagen. Fast ändå inte. Föraren som kör får ingen lön. Och han är för rädd för att våga prata med tidningen.

– Det är en tragedi. För jävligt helt enkelt.

Lone Olsson fräser fram orden. Hon är ombudsman på Transports Malmöavdelning och sitter framför ett 20-tal lika arga och frustrerade taxiförare.

– Hur ska jag kunna betala hyran? Snart kommer kronofogden, säger en man med vädjan i rösten.

Det är måndag morgon den 4 februari och chaufförerna har spontant sökt sig till fackets kontor. Tio dagar har gått sedan Ringduve taxi skulle ha betalat ut januarilönen till sina omkring 100 chaufförer. Förare som i stor utsträckning kört samhällets gamla, sjuka och skolbarn runt om i Skåne.

I STÄLLET FÖR lön fick de anställda ett mejl. Och det kom inte från arbetsgivaren, utan från Torbjörn Olsson. En inhyrd ”ekonomisk expert” med fullmakt, som enligt egen utsago ska rädda det krisdrabbade

bolaget. Och inte minst, se till att förarna får ut sina pengar.

I mejlet skriver han:

”Bolaget är inte i konkurs och inte ens på väg in i en konkurs. Och viktigast av allt, alla lönerna kommer att betalas, kanske vi missar en bankdag så att lönerna kommer på måndag i stället för på fredag men ni kommer att få era löner.”

Mejlet skickades den 22 januari, tre dagar innan lönerna skulle vara utbetalda.

Många av förarna trodde på löftet. De fortsatta köra, trots att lönen skulle bli försenad.

Även facket duperades. I en förhandling med Transport försäkrade Torbjörn Olsson att pengarna skulle finnas på chaufförernas konton allra senast den 29 januari.

Några pengar kom inte. Varken då eller senare.

Vem är egentligen mannen som lovar att frälsa Ringduve taxi och som sedan blåser både facket och ett 100-tal yrkesförare?

En kartläggning visar att Torbjörn Olsson de senaste åren suttit i styrelsen för 17 olika aktiebolag, varav elva har gått i konkurs. I massmejlet till Ringduves personal betonar Torbjörn Olsson noga att innehålllet är hemligt och absolut inte får spridas.

Han hävdar att det finns investerare

som vill gå in i bolaget. Som slutkläm skriver Olsson:

”Vi beundrar att ni står ut med oss fast vi varit dåliga på att informera, trots att vi måste swisha pengar till drivmedel. Men nu ser vi framåt. Tillsammans skall vi ta oss igenom det här, starkare än någonsin.”

– DET VAR LÖGN ALLTIHOP, säger en taxiförare uppgivet.

Han står långs bak i det överfulla konferensrummet på Transports Malmöavdelning.

Ombudsman Lone Olsson blir överröst av frågor.

– Varför sätter inte facket Ringduve taxi i konkurs. Vad väntar ni på, undrar en man.

En annan chaufför säger:

– Kommer jag att få a-kassa? Jag har inget arbetsgivarintyg och ingen uppsägning. Det går över huvud taget inte att komma i kontakt med företaget.

Lone Olsson förklarar att det finns ett strikt regelverk, lagar, som måste följas när facket ska begära ett bolag i konkurs.

Första steget är att sammanställa ett lönekrav, som ska till de ansvariga i företaget. Fast skicka räcker inte. Företrädarna ska delges kravet mot kvitto och bolaget har sedan sju dagar på sig att betala. Därefter kan facket gå till tingsrätten med en konkursansökan.

”Det är en jättetragedi. Ingen har fått lön ännu och snart är det dags för februarilönen. Taxiförare är inte en ju ingen välavlönad yrkesgrupp. Få har råd att lägga undan pengar till en buffert.”

Lone Olsson, ombudsman på Transports Malmöavdelning



Låter det enkelt? I Sverige är spelreglerna anpassade för seriösa företag. Inte för bolag som stoppar in ”målvakter” i styrelsen. Personer som mot ersättning tar på sig uppdraget som företrädare, och som ofta är mycket svåra att nå.

Hur ser det ut i Ringduve taxi? Vilka är huvudmän i dag? Och hur kunde ett välrenommerat företag som vann stora kontrakt på samhällskörningar hamna i djup kris?

Flera taxiförare pekar ut Skånetrafikens och kommunernas upphandlingar som roten till problemen i Ringduve taxi. Pressade priser och dålig trafikledning gjorde att verksamheten stadigt gått med förlust.

REDAN I BÖRJAN av 2018 begärde Skatteverket Ringduve taxi i konkurs. Bolaget hade då 140 bilar och omkring 180 egna förare. Skatteskulden var uppe i närmare tre miljoner kronor.

Fast det blev ingen konkurs. Skulden betalades. Men bekymren var inte slut på Ringduve. I december 2018 kom nästa konkursansökan – från en underleverantör. Ett annat taxibolag som inte fått betalt.

Även denna gång räddades bolaget, genom en ekonomisk uppgörelse. Fast nu började kommunerna dra örnen åt sig. Malmö stad var först ut med att häva kontraktet. På skolskjutsar.

I mitten av januari 2019 klippte även

länstrafikbolaget, Skånetrafiken, bandet. Avtalet om färdtjänst- och sjukresor sades upp.

DE FÖRARE SOM ännu inte förstått vidden av bekymren fick en kalldusch på morgonen den 16 januari. Då gick Kronofogdens specialindrivningsenhet in med bärgare och beslagtogs 43 av Ringduves leasade taxibilar. Bakom låg Ford, som inte fått in bilhyran.

Varför betalade företaget inte ut januarilönen till förarna?

Förklaringen ger Torbjörn Olsson själv i mejlen till de anställda. Det är Skatteverket som säkrat fyra miljoner kronor för nya, obetalda skatter. Han beskriver det som ”... myndighetsmissbruk. Ett svek av staten ...”

Efter att Transportarbetaren på webben skrivit om Ringduve taxi och Olssons agerande – under rubriken ”Bluffmejl” – härsknar Torbjörn Olsson till. I ett nytt mejltskick till chaufförerna går han till generalangrepp mot tidningen, facket, Skatteverket, Ford och underleverantören som ville ha betalt för sina utförda tjänster.

Med adress Transportarbetaren anför Olsson:

”Ni sprider lögn. Ni kan inte skriva ’bluffmail’ förutom när det är ett bluffmail. Ni får så klart skriva vad ni vill,

FOTO: JAN LINDKVIST



Ringduve taxis beställningscentral ligger bara ett par stenkast från Transports Malmöavdelning.

Ringduve taxi

→ **Bolaget startades 2003 och vann för ett par år sedan kontrakt på serviceresor och skolskjutsar i Skåne.**

→ **Som mest har bolaget haft 140 bilar och 180 chaufförer, anställda i det egna bolaget.**

→ **Den ekonomiska krisen blev akut redan för mer än ett år sedan och företaget har begärts i konkurs två gånger. Vid bägge tillfällena fick fordringsägarna betalt och konkursansökningarna drogs tillbaka.**



”Bolaget är inte i konkurs. Inga ansökningar om konkurs finns i dagsläget. Media leker med er, ’de vill ha nya läsare’, fy på er i media som ljuger om så här viktiga saker.”

Torbjörn Olsson i ett mejl till Ringduve taxis anställda.



det är ju pressfrihet, men ni måste då också ta konsekvenserna. Ni får förklara för era medlemmar att anledningen till att de inte har sina löner på kontot i morgon är att ni genom ert agerande stoppat mig att i morgon föreslå bolaget att de genom att själv ansöka bolaget i konkurs kan lösa detta alternativt betala ut löner med den inbetalning som förväntas i morgon.”

I MITTEN AV februari har Ringduves förare varit ut lön i tre veckor. Transports ombudsman Lone Olsson jobbar i princip heltid med tvisten. Förbundet företrädar 22 av förarna, de som är med facket. Bara för den gruppen är lönekravet i januari uppe i mer än 700 000 kronor.

– Det är en jättetragedi. Ingen har fått lön ännu och snart är det dags för februarilönen. Taxiförare är inte en ju ingen värlönlönad yrkesgrupp. Få har råd att lägga undan pengar till en buffert.

Lone Olsson har inte bara suttit i långa samtal med förtvivlade chaufförer. Ett an-

tal påringningar har kommit från arbetsförmedlare som vågrat skriva in förarna som arbetssökande. För att chaufförerna inte har fått skriftliga uppsägningar och inte arbetsgivarintyg.

– Arbetsförmedlingen gör fel, betonar Lone Olsson. Det är a-kassan som ska bedöma om personen har rätt till ersättning, och från vilken dag. Alla har rätt att anmäla sig som arbetssökande på förmedlingen.

Transport har kopplat in ett inkassoföretag som försöker hitta de formellt ansvariga på Ringduve taxi. I mitten av februari hade delgivningsförsöken inte lyckats. Det gör att facket får svårt att gå vidare med en konkursansökan.

Samtidigt har Ringduve stora skulder till andra aktörer. Eon väntar på närmare 1,4 miljoner kronor för bränsle till taxibilarna. Fora, som sköter om de anställdas arbetsmarknadsförsäkringar, har ett krav på 490 000 kronor i obetalda premier.

Om exempelvis Eon går in med en

konkursansökan kan det gå snabbare att få omkull Ringduve taxi, och förarna kan då få ersättning via den statliga lönegarantin.

DEN 14 FEBRUARI skickar Torbjörn Olsson ett nytt besynnerligt mejl till Ringduves alla anställda. Det börjar:

”Dessvärre måste jag meddela att det inte kan bli någon löneutbetalning nu. Ingen får lön, inte ens jag (det är många som frågar). Sen, jag är dessvärre inte någon bank som kan låna er pengar.”

Han fortsätter:

”Bolaget är inte i konkurs. Inga ansökningar om konkurs finns i dagsläget. Media leker med er, ’de vill ha nya läsare’, fy på er i media som ljuger om så här viktiga saker.”

När den här tidningen går i tryck har förarna varken fått januari- eller februarilönen. Inkassoföretaget har inte lyckats hitta 45-åringen, för delgivning. Någon konkursansökan har inte kommit in till tingsrätten.



Skottlossning, brända taxibilar och till och med mord på taxiförare. Det har präglat taxinärningen i Malmö de senaste åren.

Taxikriget skakar Malmö

Ringduve taxi har också dragits in i de grova våldsdåd som drabbat Malmö taxinärning. Mord, skjutningar och bilbränder har ingått i det som medier döpt till Taxikriget.

Text Jan Lindkvist

I december 2018 skjuts en 51-årig man till döds utanför en förskola i Malmö. Mannen som vi kan kalla Ali är en känd taxiförare, som av polisens beskrivits som en av stadens mest kriminella personer.

Ali, som bland annat stått åtalad för mord, vapen- och narkotikabrott, är också en av förgrundsgestalterna i det lågprisbolag som länge prägla taxibranschen i Malmö.

UPPRINNELSEN LIGGER MER än tio år bakåt i tiden.

Två män från Mellanöstern startar taxibolag och blir kompanjoner. Affärsidén är att köra kunder till lågt, fast pris – 59 kronor – i hela innerstaden.

Men kompanjonerna blir osams. De tar in var sin affärspartner – män med våldsmärken som främsta kapital.

En av grundarna flyr sedan själv fältet. Hans nye medhjälpare skjuts första gång-

en han besöker växeln där han precis blivit delägare. Han dör i en blodpöl på golvet i rummet där telefonisterna sitter.

Ali åtalas för dådet, men frias i brist på bevis. Ingen av telefonisterna, andra delägare eller förare på rast som suttit i samma lokal har sett något.

– Vittnena drabbades av massiv minnesförlust, uttalade åklagaren syrligt efter den friande domen.

MORDET INNE PÅ beställningscentralen sker 2011. Kvar sedan är bara ena laget – två män som är vänner och affärspartners.

Fast det uppstår snabbt osämja mellan dem och nya våldsdåd följer. I maj 2016 skjuts Ali, men överlever mirakulöst.

I september samma år detonerar en bomb i garaget hos kompanjonen. Ingen skadas. Två män åtalas – varav en är växeltelefonist. Denne frias, den andre döms till fem års fängelse. Ali misstänks för anstiftan, men frias.

På morgonen den 12 december 2018 skjuts Ali till döds i centrala Malmö.

Parallellt har taxibilar brunnit i staden, bland annat från Ringduve taxi. Det har skapat stor oro och det är få chaufförer eller andra med insyn i branschen som vill uttala sig öppet om situationen.

Ett undantag är Fredrik Svensson, operativ koordinatör på Skånepolisen:

– En del kolleger inom polisen blir ju förskräckta när de läser om vår situation i Malmö. Jag borde inte säga att det blivit lugnare nu, för då smällar det väl någonstans i morgon.

– Men, jo, en nulägesbild är ändå att det ljusnar. Både vi och Skatteverket har ökat trycket på taxinärningen. Det är fler fuskare som fått tillstånden indragna.

Det har varit mycket skrivelser om skottlossning och taxibilar som brunnit. Varför händer det just i Malmö?

– Jag vet inte riktigt hur det ser ut i andra städer. Men det är händelser som kopplas till en speciell konflikt. Fast när det gäller bilbränderna finns inga bevis.

Vad gör polisen åt situationen?

– Vi har speciella dagar då vi riktar in oss på kontroller av taxibilar. Men vi försöker också prioritera det i vardagen. Polispatruller kan stoppa en taxi, om man har en stund över.

– Vi hittar en hel del fusk. Både skattefusk och bidragsfusk. Det rapporterar vi till andra myndigheter. Bilden är att det finns väldigt många taxibilar i Malmö. Många i branschen är skötsamma, men tyvärr är det gott om fuskare också.



... sattes en av Ringduve taxis bilar i brand. Polisen letar efter kopplingar till tidigare våldsdåd som riktats mot andra taxibolag.



Den 16 januari gjorde Kronofogden en razzia och beslagtogs 43 av Ringduve taxis bilar. Bakom stod Ford som inte fått betalt.



Svårare att hyvla tjänster ...

Politik. Hyvling bör begränsas, föreslår en statlig utredning. Efter en tidigare dom i Arbetsdomstolen kan arbetsgivare erbjuda anställda en "omplacering" som i princip innebär lägre arbetstid. Det kallas hyvling. Än har det inte slagit ut på bred front, enligt utredaren Anders Wallner.

Hans förslag är att arbetsgivaren även i fortsättningen ska få komma med erbjudande om omplacering till en tjänst med lägre sysselsättningsgrad, men det ska gå att säga nej. JA

... och högre skatt på otrygga jobb

Politik. Otrygga anställningar ska bli dyrare för arbetsgivaren, föreslår utredaren Anders Wallner. En inhoppare kan bli kallad via sms, i en app eller på telefon. På fackspråk heter det intermitenta anställningar.

– Ungefär hälften som jobbar så tycker att det är problematiskt och skulle vilja ha en trygg anställning. Den andra halvan tycker att det är bra, säger Anders Wallner som föreslår att:

- Tid mellan arbetspassen ska i vissa fall räknas som anställd tid. Med förslaget blir det lättare att nå den gräns i las som ger fast anställning. Det kan leda till åtminstone något tryggare anställningsformer, exempelvis vikariat, eftersom de ekonomiska fördelarna med intermittenta anställningar blir mindre.

- Arbetsgivaravgiften ska bli högre för otryggare anställningar och lägre vid tillsvidareanställning. JA

106 799

arbetare med basen i ett annat land var utstationerade till Sverige under förra året. En kraftig ökning. De flesta jobbar på byggen och inom tillverkningsindustrin. Inom transport och magasinering är den officiella siffran 454 personer.

Källa: Arbetsmiljöverket

Knepiga frågor om hamnkonflikten

Analys. Hamnkonflikten har skapat tusentals tidningsartiklar och debattinlägg. Ändå har många svårt att förstå vad striden egentligen handlar om. Här är svar på några av de knepiga frågorna.

Text JAN LINDKVIST

→ Är konflikten en tvist mellan Hamnarbeträrbund och Sveriges Hamnar?

Ytterst är det en dragkamp mellan två fackförbund. Hamnarbeträrbund (HF) bildades 1972, när drygt 950 hamnarbetare straffade ut sig ur Transport. De ville inte följa demokratiskt fattade beslut, som innebar att små avdelningar skulle slås ihop till större.

I Transports koncept ingick en centralisering av makt, en struktur som kommit att gälla i hela LO. Ett utslag av detta är en organisationsplan där LO centralt avgör vilket fackförbund och vilket kollektivavtal som ska finnas på en viss arbetsplats.

På tjänstemannasidan finns inte motsvarande modell.

→ Har Sveriges stuveriarbetare gynnats av att det finns två fackföreningar i hamnarna?

Ja, på vissa sätt. Dubbla fack och konkurrensen mellan dem har sannolikt bidragit till hög facklig organisationsgrad. Ett fackförbund med fredsplikt och ett utan har också utgjort en sorts allians som kunnat pressa fram anställningsvillkor som är bland de bästa inom LO-kollektivet.

Kritiska röster anser dock att situationen, med en fackförening utan fredsplikt, skapat osäkerhet och skrämt bort kunder. I vart fall från vissa hamnar. Skeptiker menar också att det försvårat en modernisering av stuveriavtalet. En modernisering som behövs, tycker man, när robotisering och automatisering hotar hamnjobben.

→ Har hamnarbetarna fritt kunnat välja vilket fack man vill tillhöra?

Ja, i teorin. Men det finns också många vittnesmål om trakasserier och påtryckningar mot anställda som väljer fel fack. I en hamn på Västkusten sa två hamnabetare nyligen upp sig, till stor del beroende på mobbning från arbetskamrater i det andra förbundet.

Den här typen av vittnesmål har skapat ett grundmurat motstånd mot HF hos många fackliga förtroendemen i Transport.

→ Är Hamnarbeträrbund mer demokratiskt än Transport?

Är Schweiz, med sina folkomröstningar, mer demokratiskt än Frankrike? HF hävdar hur som helst att deras medlemsinflytande är det tyngsta skälet till att man inte går samman med Transport.

Men i praktiken är skillnaden knappast avgrundsdjup. När HF bestämde sig för att inleda striden mot Sveriges Hamnar fick medlemmarna rösta om ifall förbundsledningen skulle få mandat att varsla om konflikt. Men sedan har HF:s ledning fått all makt att styra konflikten. Precis som Transports ledning har i avtalsrörelserna.

HF:s medlemmar har såvitt det är känt inte fått rösta om något av de viktiga medlarbuden, innan HF centralt sagt nej.

→ Varför vidtar inte Transport sympatiåtgärder för att stödja Hamnarbeträrbundets kamp för ett eget avtal?

Varken Transport eller LO vill ju ha två fack och två avtal i hamnarna. Då är det lite märkligt att understödja en sådan utveckling.

HF har heller inte begärt sympatiåtgärder av Transport. I Transport är det många som frågar sig: Om sympatiåtgärder nu är viktiga, varför vidtog inte HF-medlemmar i andra hamnar sådana när HF låg i fejd med APM Terminals i Göteborg? I stället jobbade både HF-medlemmar och Transportare övertid och tjänade extra på att ta hand om gods som omdestinerats från Göteborg.

→ Genom åren har Transport och HF samverkat i många hamnar. Varför går det inte längre?

Samverkan är inte oproblematis när ett fackförbund bygger sin existens på att vara mer medlemsnära, mer demokratiskt och mer radikalt än det andra.

Men det främsta hindret är att Sveriges Hamnar satt ner foten. Arbetsgivarorganisationen har i ett policybeslut bestämt att inga hamnar ska ge HF fackliga rättigheter som följer av ett tecknat kollektivavtal, med fredsplikt.

→ Varför vill Transport inte samförhandla centralt med Hamnarbeträrbund och skriva ett så kallat trepartsavtal?

Återigen: Transport och LO vill ju inte ha dubbla fack och dubbla avtal på en och samma arbetsplats. Transport vill heller inte sitta i förhandlingar med tre parter, där en part – det fack som är i minoritet – i

ett sent skede kan stjälpas en ihopgnetad förhandlingslösning genom medlemsomröstning.

Transports företrädare ser också framför sig en fortsatt kamp om medlemmarna ute på arbetsplatserna. En kamp som man inte tycker varit renhårig.

HF anser att ett hängavtal skulle ge ett begränsat inflytande. Det är delvis sant. HF skulle få rätt att utse skyddsombud och jobba fackligt på betald tid. Förbundet skulle också kunna begära förhandlingar och stämma arbetsgivaren inför domstol.

→ Men ett hängavtal skulle väl inte ge HF rätt att förhandla och teckna lokala avtal...

Nej, och för Transport är det oerhört viktigt. Stuveriavtalet bygger på att det kompletteras med lokala överenskommelser, främst kring arbetstider och schemaläggning. Transport, och även Sveriges Hamnar, ser framför sig kaos om två fack ska teckna parallella lokala uppgörelser.

Det bäddar för, anser man, olika löner och olika villkor för stuveriarbetare på en och samma arbetsplats. Dessutom finns en grundläggande

princip i Sverige som säger att först tecknade kollektivavtal gäller. Redan i dag finns exempel där hamnföretag förhandlat fram avtal med HF som inkräktar på Transports redan tecknade avtal.

Shorelink fälldes för detta i Arbetsdomstolen och fick betala ett kännbart skadestånd.

→ När kommer en lösning på hamnkonflikten? Och hur ser den ut?

En röst från arbetsgivarsidan, en pensionerad hamn-vd, säger:

"Jag är fruktansvärt trött på debatten kring hamnkonflikten. Inte ens seriösa reportrar försöker förstå bakgrunden. Vad är det Hamnarbeträrbundet vill uppnå? Jo, att ändra hela den svenska modellen!"

Efter 20 års velande har Sveriges Hamnar slagit in på rätt väg. Det var fel att ge HF fackliga rättigheter som de inte hade rätt till. De

borde inte ha fått utse skyddsombud och inte fått betald facklig tid. Det är grundproblemet.

Det finns en hård kärna i HF som driver den här konflikten av ideologiska skäl. Jag tror inte att någon part viker ner sig. Lösningen kommer först i augusti, när konfliktträtten ändras."

En annan bedömare, med fackligt förflutet, säger:

"Jag är alls inte säker på att den nya lagstiftningen kommer att hindra HF från att ta till strejkvapnet. Men om Svenskt Näringsliv bestämt sig för att knäcka HF har man miljarder kronor i konfliktfonderna. HF har några miljoner."

HF:s kassa lär ändå räcka till en utdragen konflikt, som blir extremt kostsam för industrin. Det är därför industrin blandat sig i leken. Om jag får gissa så skriver nog HF på ett renodlat hängavtal när kassan börjar sina."



Sveriges Hamnar lägger massivt lockoutvarsel i hamnkonflikten

Hamn. Den 22 februari tog Sveriges Hamnar fram storsläggan i konflikten med Hamnarbeträrbund (HF). Arbetsgivarna varslade om stopp för allt övertidsarbete och lockout på lediga dagar för samtliga HF-medlemmar i alla hamnar. Stridsåtgärden gäller i nästan fem månader, från den 6 mars till den 31 juli.

Efter varslat sa Joakim Ärlund, vd i Sveriges Hamnar:

– Vi har fått 120 varsel på sex veckor och HF respekterar inte heller de frister som Medlingsinstitutet gett när man presenterat förslag till lösningar. Vi tvingas nu försvara oss.

– Lockouten på lediga dagar innebär att HF-medlemmar med månadslön får löneavdrag, även om man jobbat schemalagd full tid.

Fridagslockout är en stridsåtgärd som förekommit några gånger tidigare på arbetsmarknaden. Den innebär förstås att de lockoutade inte kan jobba övertid på lediga dagar.

Men enligt Sveriges Hamnar får den större verkningar än så. Stridsåtgärden ger också kännbara avdrag på den vanliga lönen. Orsaken är en rättspraxis som säger att en anställd med månadslön i princip anses stå till arbetsgivarens förfogande alla dagar i månaden.

Några timmar efter varslat skrev HF:s ledning på förbundets hemsida:

"Vår inställning är att lockouten på fridagar kan vara en olovlig stridsåtgärd, och att även det angivna syftet med åtgärden ska bestridas."

JL

Ordningsvakter snart i särskilt utsatta områden?

Bevakning. I februari ansökte Stockholms stad om att få sätta in patrullerande ordningsvakter i Rinkeby och Husby. Två områden som klassas som särskilt utsatta av polisen.

Text John Antonsson

Stockholm har precis som många andra kommuner ordningsvakter som patrullerar i så kallade paragraf 3-områden, i det här fallet gator och torg. Det har rört sig om 18 vakter, men styrkan ska fördubblas redan till den 1 mars.

BAKGRUNDEN ÄR ATT den grönbå ledningen anser att polisens närvaro

inte räcker till. Kristdemokraterna i Stockholm hade också ett vallöfte om att satsa 70 miljoner kronor på ordningsvakter som jobbar på uppdrag av kommunen.

REDAN FÖR NÅGOT år sedan ansökte Stockholm om att få ett så kallat paragraf 3-område i Rinkeby. Då sa polisen nej och hänvisade till att området inte är tillräckligt säkert. Nu gör man ett nytt försök.

– Vi har ännu inte fått svar från polisen om vi får vara där, eller om de ställer särskilda krav på hur det ska gå till, säger Stockholms trygghetsborgarråd Erik Slottner (KD).

Enligt Slottner kommer ordningsvakter inte att beordras ut, utan att

säkerheten kan garanteras.

– Självklart ska ingen behöva jobba med risk för sin egen säkerhet. Vi har inte fått något beslut från polisen ännu och jag har heller inte blivit kontaktad av skyddsombud som vill föra ett samtal. Om de vill göra det så är de välkomna att kontakta mig, säger han.

ORDNINGSVAKTERNA ÄR ANSTÄLLDA av Nokas som har ett ramavtal med Stockholms stad. Enligt företaget rör det sig om handplockade och erfarna vakter. Utöver den lagstadgade utbildningen på 80 timmar får ordningsvakter som jobbar på uppdrag av Stockholms stad en utbildning som är ungefär två veckor lång.

KARL SANDBERG ÄR HR-chef på Nokas. Han börjar med att säga att företaget redan för ett år sedan meddelat Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd om vissa miniminivåer som krävs för att jobba i utsatta områden. Husby och Rinkeby klassas av polisen som särskilt utsatta.

– När det är säkerställt kommer vi att göra en riskbedömning tillsam-

mans med lokala skyddsombud, säger Karl Sandberg och fortsätter:

– Jag tycker att det är viktigt att Transport också för interna diskussioner om vilka nivåer som ska gälla i skyddsarbetet på de här platserna.

NOKAS GRUNDUPPFATTNING ÄR att företags ordningsvakter bara ska jobba i särskilt utsatta områden om de gör det tillsammans med polisen.

– Vi kommer att ha all tänkbar skyddsutrustning, egna utbildningar och särskild företagshälsovård som är mycket snabbare och bättre anpassad än den vanliga. Vi kommer i princip att bulla upp med allt som går, men vi vill ändå inte jobba där utan polisen, säger Sandberg.

Karl Sandberg tycker sig ha listat ut en metod som leder till bästa möjliga utfall.

– Ett väl fungerande trepartssamarbete där kund, företag och fack pratar med varandra.

Erik Slottner, Nokas anser att ett bra säkerhetsarbete kräver samtal mellan skyddsombud, kund och företag för att säkerställa säkerheten. Delar du den bilden?

– Absolut.

”Vi kommer att ha all tänkbar skyddsutrustning, egna utbildningar och särskild företagshälsovård som är mycket snabbare och bättre anpassad än den vanliga.. Vi kommer i princip att bulla upp med allt som går, men vi vill ändå inte jobba där utan polisen.”

Karl Sandberg, Nokas

Nya röster höjs för mer utbildning

Ordningsvakter. En gravid kvinna skulle avvisas från ett tåg. Medresenärer filmade. Än så länge är det inte klarlagt vad som hände, eller om ordningsvakterna gjort något formellt fel.

Händelsen har fört ordningsvakterna och yrkets utbildning till centrum av den politiska debatten.

I Region Stockholm – en av landets största beställare av bevakningstjänster – verkar både opposition och ledning vara ense om att utbildningen bör förlängas. Det är en åsikt som tidigare förts fram från högsta politiska nivå, när Anders Ygeman (S) var ansvarig i egenskap av inrikesminister. Numera heter inrikesministern Mikael Damberg.

– Det kan finnas anledning att återkomma i frågan om ordningsvakternas utbildning, säger Natali

Sial, pressekreterare hos inrikesministern.

Transport står bakom en begäran från polisens om översyn av lagen om ordningsvakter. I den ryms allt från utbildning till bemanning och utrustning i så kallade paragraf 3-områden, alltså de flesta platser som inte är på krogen.

Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson säger att förbundet för samtal med arbetsgiversidan om att i det korta perspektivet ställa nya krav på dem som ska jobba i så kallade paragraf 3-områden. Idén är att de först ska ha en väktarutbildning i botten, därefter den normala ordningsvaksutbildningen. Dessutom praktisk yrkesträning och på det en tilläggsutbildning, lik den som vakter som jobbar vid domstolar redan har.

JA

Löfte: Tar tag i åkerifrågan första dagen

Politik. LO:s kandidat Johan Danielsson är Socialdemokraternas andranamn till vårens EU-val. Han lovar att ta tag i problemen i transportbranschen direkt.

Text och foto John Antonsson

Mellan LO-ledarna Karl-Petter Thorwaldsson och Therese Guovelin står deras kandidat: Johan Danielsson (S). LO ska presentera sin valplattform till EU-valet.

PÅ VÄGGEN BAKOM dem projiceras huvudbudskapet inför EU-valet. ”Högern har tappat kontrollen”. På bilderna ser vi Jimmie Åkesson (SD) skaka hand med Ulf Kristersson (M). De har bildsällskap av bland andra Ungerns högerledare Viktor Orbán och den franska nationalisten Marine Le Pen.

Men vi börjar med den fråga som ligger lastbilschaufförerna närmast. Just nu pågår intensiva förhandlingar om vilka villkor som ska gälla för åkeribranschen i EU. Det som

förr kallades mobilitetspaketet har delats upp i tre olika delar. Den del som handlar om cabotagetransporten börjar närma sig ett beslut. Men vad gäller kör- och vilotider, respektive frågan om utstationering, alltså vilka löner som ska gälla, kan de olika sidorna inte enas.

Om det landar i en kompromiss du inte är nöjd med. Finns det möjligheter att skärpa till reglerna?

– Det skulle jag tro. Men jag hoppas vi når en tillfredsställande lösning innan valet. Om det läser sig, vilket fortfarande är ett troligt scenario, då är det något som jag ska ta tag i från dag ett. Och säkerställa ordning på vägarna, säger Johan Danielsson.

– Om vi får en lösning innan valet som inte är tillfredsställande. Då är det troligt att man kommer att öppna upp för att göra en utvärdering av implementeringen om två år. Vid det tillfället kommer det öppna sig en möjlighet att rätta till det som blev fel den här gången. Men än så länge hoppas jag det blir rätt första gången.



Johan Danielsson (S) är LO:s kandidat till Europaparlamentet.

LO-ordföranden Karl-Petter Thorwaldsson bryter in:

– Johan har jobbat med det här i många år. Men vi får oftast se förslagen först efter att de är beredda.

– Om han kommer in i parlamentet får vi en unik möjlighet att följa förslagen hela vägen till implementering, där finns stora vinster för vår del.

Många LO-medlemmar vet inte riktigt hur EU fungerar och hur besluten går till, berättar LO:s vice ordförande Therese Guovelin.

– Vi ska jobba på samma sätt som i senaste valen, med samtal som metod. Målet är att nå 150 000 medlemmar och prata om valet. Då är det viktigt att mobilisera förtroendevalda, att de ser vikten av att rösta.

EU kan öppna för utländska bussbolag

Buss. Risk för dumpade villkor för bussförare, kommenterar Socialdemokraterna. Ett nytt bussdirektiv har antagits av EU-parlamentet, men ska vandra genom fler instanser innan ändrade regler kan införas i unionen.

Text Lena Blomquist

Det så kallade vägpaketet – med lagar och regler som styr lastbilsförare och åkerinäringen – har vi skrivit spaltkilometer om. Parallellt med de diskussionerna drivs frågan om nya regler för busstrafiken genom EU:s alla organ.

I FEBRUARI RÖSTADE parlamentet igenom det förslag till bussdirektiv som de borgerliga och liberala partigrupperna står bakom.

Enkelt beskrivet innebär det att utländska bussbolag ska få köra obegränsat med inrikestrafik i andra EU-länder. Den som driver en bussterminal ska inte få neka bussbolag att använda den, oavsett



Kritiker varnar för att bussbranschen kan få lika mycket – eller mer – konkurrens från utländska bussbolag.

var bussarna kommer ifrån.

”Det innebär allvarligt försämrade villkor för såväl bussförare som för klimatet”, skriver Socialdemokraterna i EU i ett pressmeddelande.

EU-LÄNDERNAS TRANSPORTMINISTRAR HAR inte tagit ställning till förslaget ännu. De ska ta upp frågan i ministerrådet. Därefter blir det en diskussion mellan dem, parlamentet och EU-kommissionen som, är tanken, ska landa i en kompromiss om det nya bussdirektivet.

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

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

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

* Effektiv ränta 4,91 % februari 2019



2018 – fredens år på arbetsmarknaden

Arbetsmarknaden. 2018, lägg det året på minnet som det fredligaste sedan statliga Medlingsinstitutet började räkna strejk- och lockoutdagar. Förra året var därmed det år med minst antal dagar som förlorades i arbetsmarknadskonflikter sedan 1965. Ingen konflikt bröt ut efter centrala förhandlingar. Lokalt gick 50 arbetsdagar bort i en enda strejk. Ryanairs piloter, 50 anställda, strejkade under ett augustidugn. De punkstrejkade för att sätta kraft bakom kravet på kollektivavtal. LB



FOTO: PETER HOELSTAD/SSAB

Förslaget är tänkt att hjälpa industrin när tiderna är tuffa.

Fri utbildning på företag i kris?

Politik. Fri utbildning föreslås för arbetare på företag i tillfällig kris. Utredaren Anders Ferbe har tidigare presenterat sitt förslag om korttidsarbete. Det går ut på att arbetsgivare i olika grader av kris ska kunna korta de anställdas arbetstid under en begränsad tid. Lönen sänks, men inte lika mycket som arbetstiden minskas. Staten, företaget och den anställda delar på kostnaden.

Enligt utredningens slutförslag ska den anställda kunna studera på den lediga tiden. Företaget ska då stå för 40 procent av vad utbildningen kostar och staten ställer upp med resten.

Om utredarens tidsplan håller blir det nya regler vid nästa årsskifte. LB

53 000
lägenheter påbörjades under 2018, enligt preliminära siffror från SCB. Det är 16 procent färre än året innan.

Historiskt avtal med rumänskt åkeri

Åkeri. Transport har tecknat kollektivavtal med ett rumänskt åkeri. Chaufförerna som kommer hit och jobbar tillfälligt kommer omedelbart att få lön enligt svenskt kollektivavtal.

Text John Antonsson

– Så in i helvete bra.

Tommy Jonsson är märkbart stolt när han svarar i telefonen. Han och Jimmy Ovesson, som driver Transports verksamhet för ordning och reda i åkeribranschen, hade under dagen träffat Gheorghita Birzu som driver ett svenskt och ett rumänskt åkeri.

Resultatet: Två kollektivavtal. Ett avtal för Birzus svenska åkeri och ett utstationeringsavtal med det rumänska. Det innebär att de chaufförer som bor i Rumänien, men kommer till Sverige för att arbeta tillfälligt nu har rätt till samma löner och villkor som svenska arbetare.

Sammanlagt rör det sig om 13 chaufförer. – Det har varit mycket diskussioner och förhandlingsspel. Men åkaren är seriös och förstod grundtanket. Nu visar vi att det går att bedriva seriös verksamhet med utstationerad arbetskraft i Sverige, säger Tommy Jonsson.

CHAUFFÖRERNA KÖR MYCKET kombi- trafik. I det här fallet handlar det om gods som lastats om från tåg vid terminalen i Nässjö, för att sedan köras vidare till andra delar av Småland.

Ryktet har spridit sig fort. Tommy Jonsson har redan fått påhejningar



FOTO: JAN LINDKVIST

Tommy Jonsson jobbar, tillsammans med Jimmy Ovesson med Transports verksamhet för ordning och reda i åkeribranschen.

från Rumänien.

– Det här kan ge ringar på vattnet och göra att fler tar steget att teckna avtal. Det är ju den här typen av saker de diskuterar i EU nu, och samtidigt visar vi att det går att följa kollektivavtal och ha utstationerad arbetskraft.

Gheorghita Birzu kom till Sverige för 20 år sedan och har drivit åkeri i lite mer än två år.

– Jag vill göra det här proffsigt och på rätt sätt, säger han.

I SVERIGE ÄR det brist på chaufförer och Gheorghita Birzus två åkerier har lastbilar och lokal i Eksjö. Åkaren säger att det är svårt att få tag i förare i Sverige, men lite lättare i Rumänien.

– Facket vill inte att man ska utnyttja chaufförer, och det vill inte

jag heller. Man ska äta bra oavsett om man är rumän eller svensk.

VISSA CHAUFFÖRER KOMMER hit några månader och jobbar som utstationerad arbetskraft. Vissa vill flytta hit och bygga sitt liv i Sverige.

– Skatteverket är långsamt med att ge personnummer så att de kan stanna. Jag har förlorat tre förare för att de inte fick hjälp i tid. Jag har en kille som har fått personnummer, de har fått in barnen i skolan och lever ett riktigt liv här.

Gheorghita Birzu är glad för att ha kommit i kontakt med Tommy Jonsson och Transport.

– Jag har betalat bra sedan innan och jag ville ha kollektivavtal, men det är svårt att komma till rätt person. Nu lägger jag det här i deras händer, det går säkert bra.

Omkomne hamnarbetaren saknade rätt utbildning

Hamn. Hamnarbetaren som dog av syrebrist saknade rätt utbildning och hade aldrig lossat kol förut. Information från fartyget om riskerna hade inte förts vidare till hamnarbetarna.

Text Lena Blomquist

Oxelösunds hamn har dock rättat till säkerhetsbristerna, skriver haverikommissionen i sin rapport.

– Det är tragiskt att det här skulle hända innan säkerhetstänkandet ökades, säger Jyrki Saarinen som är Transports huvudskyddsombud i hamnen.

Han berättar att säkerhetsnivån har höjts inom samtliga områden efter dödsolyckan den 16 mars förra året. Hamnen har, i samarbete med skyddsombuden, åtgärdat de brister som både Statens haverikommission och Arbetsmiljöverket har pekat på.

Det som hände på fredagskvällen för snart ett år sedan är detaljerat beskrivet i haverikommissionens rapport.

ETT FARTYG LASTAT med kol hade anlant och skulle lossas dygnet runt med tre skift. Hamnen behövde ta in bemanningsanställda. Till nattskitet var en av dem som anlätades en man i 20-årsåldern.

– Jag har betalat bra sedan innan och jag ville ha kollektivavtal, men det är svårt att komma till rätt person. Nu lägger jag det här i deras händer, det går säkert bra.



FOTO: HAVERIKOMMISSIONEN

Här, på avsatsen i den svängda lejdaren/trappan, hittades den avsvimmade hamnarbetaren. Syrebristen tog hans liv.

informerat om att det fanns risk för syrebrist i vissa utrymmen fördes inte vidare. Spirallejdare (branta trappor) som ledde ner till denna del av lastrummet var inkapslade, därav risken. Endast den raka lejdaren skulle användas.

DEN UNGA HAMNARBETAREN saknade utbildning i kol- och kokslossning. Han hade inte full behörighet som maskinförare. Uppdragsledaren på skiftet saknade utbildning för uppdraget och hade heller ingen information om bristerna i hamnarbetarens utbildning och erfarenhet.

Om det var den omkomna hamnarbetaren eller någon annan som öppnade nedgången till spirallejdaren har utredarna inte kunnat klarlägga, troligen någon annan.

När den unga hamnarbetaren hade gått ner i lastrummet och inte svarade på radioanrop sökte uppdragsledaren upp honom. Han låg då livlös på en plattform. När uppdragsledaren försökte få liv i mannen kände han själv hur han blev yr – och svimmade på väg upp från plattformen. Ytterligare två hamnarbetare gick ner i utrymmet och drabbades av syrebrist, men

lyckades komma upp i luften igen. Först när en hamnarbetare med syrgasmask klättrade ner i utrymmet kunde arbetskamraterna få upp den behovsanställda.

MANNEN AVLED SENARE av hjärnskador som syrebristen hade orsakat.

De utredande myndigheterna radar upp en rad brister som sammantaget orsakade olyckan. Att den omkomna arbetaren saknade rätt utbildning är en av dem. Haverikommissionen konstaterar också att det saknades tillräckligt strukturerade arbetssätt för att lämna över information om risker. Dessutom påpekar myndigheten att hamnarbetarna saknade personliga gasmätare, något som de utrustades med kort efter olyckan.

– Vi har ändrat rutinerna nu, helt enligt Arbetsmiljöverkets kritik, säger Jyrki Saarinen.

Även polis och åklagare utreder dödsolyckan i Oxelösund. Brottsmisstankarna gäller vållande till annans död samt vållande till kroppsskada och framkallande av fara för andra. Förundersökningen börjar närma sig sitt slut, rapporten från Haverikommissionen är en av de delar som har inväntats.

– Beslutet om ifall jag kommer att åtala hamnbolaget eller någon person kan bli klart tidigast i början av sommaren, säger Jan-Olof Andersson, förundersökningsledare och åklagare på riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål.



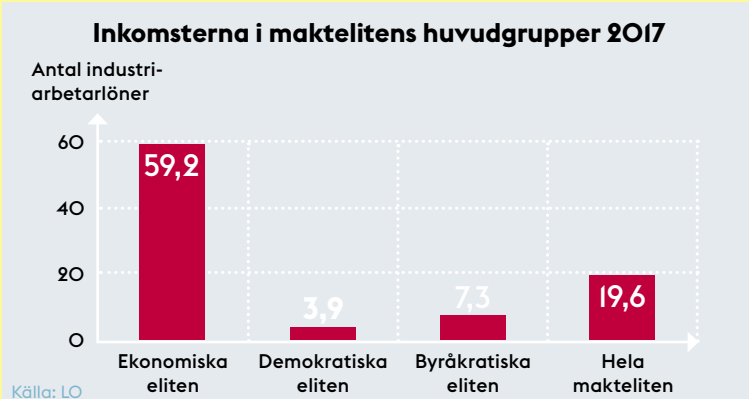
FOTO: SVT NYHETER HALLAND

Polisen: Inget brott begånget när chaufför dog i Halmstads hamn

Chaufför. Polisens utredning är klar: Inget brott hade begåtts när en cistern havererade i Halmstads hamn, och en tankbilschaufför omkom. Åklagare väntar in synpunkter från Arbetsmiljöverket innan han fattar sitt beslut om dödsolyckan.

En lördag i mars förra året sjönk cisternen samman och 200 kubikmeter med 80-gradiga oljerester och vatten strömmade ut. Utredningarna visar att bottenfundamentet hade rostat sönder.

Chauffören dog senare, efter att ha fått vätskan över sig. Polisen har utrett misstankar om grovt miljöbrott och vållande till annans död, men konstaterade att inget företag eller person kan ställas till svars. LB



Eliten drar ifrån

Löner. LO jämför varje år vad makteliten tjänar jämfört med industriarbetarna. På elitlistan finns vd:ar för de största bolagen i Sverige. Men också politiker, höga chefer i mediebranschen, topptjänstemän och arbetsmarknadens parter. Skillnaden är den största sedan 1950 som är det första året i studien. LB

Stort behov av bevakningspersonal

Bevakning. Säkerhetsföretagens medlemsföretag vill anställa 5300 personer de kommande tre åren. Arbetsgivarorganisationen Säkerhetsföretagen har frågat sina medlemsföretag om deras rekryteringsbehov. Det visade sig vara stort. Företagen behöver anställa 3200 väktare, 900 ordningsvakter, 420 skyddsvakter, 200 larmoperatörer och 400 tjänstemän.

I regeringsöverenskommelsen finns en punkt om rut-avdrag för att köpa säkerhetstjänster, har ni haft med det i beräkningen?

–Det är inte med. Det ska först utredas och införas tidigast 2021. Om det genomförs skulle behov öka ytterligare, men vi har inte räknat på det, säger Li Jansson, branschchef i Säkerhetsföretagen.

JA



Dagens Arbetes chefredaktör Helle Klein visar upp den nya tidningen.

Ny tidning riktar sig till skyddsombud

Fackligt. Papperstidningar startas inte varje dag. Industrierbetsfackens Dagens Arbetelar en ny tidning om arbetsmiljö. I september är de meningen att skyddsombud i alla LO-förbund ska hitta handfast läsning i det första numret. Tidningen ska finansieras med annonser och prenumerationer. Titel: Dagens Arbetsmiljö.

LB



1,4

miljoner anställda i Sverige upplever besvär med hälsan som orsakas av jobbet. Arbetsmiljöverket har tagit fram siffran – och svarar med att inspektera 2 000 arbetsplatser med fokus på psykisk ohälsa i år.



FOTO: JAN LINDBLAD

En man i permobil vid taxikön vid S:t Görans sjukhus i Stockholm. Om just han blev nöjd med resan framgår inte.

Färdtjänsten får goda betyg från resenärerna

Taxi. Hur funkar färdtjänst och sjukresor? Resenärerna ger både beställningen, framkörningen och själva resan ett ganska bra betyg. I genomsnitt är nio av tio i stort sett nöjda med sin senaste resa.

Text Lena Blomquist

Transportarbetaren och andra medier rapporterar för det mesta om problem. På annat håll i tidningen kan du läsa om ett färdtjänstföretag i Malmö som helt enkelt har slutat betala lön till förarna.

I höstas skrev vi om kunder som väntade på bilar som aldrig kom. Vi träffade taxiåkare som vittnade om hur de måste fuska, muta och trixa för att klara sig i färdtjänstvärlden.

SÅ PLINGADE DEN här positiva nyheten till i mejlboxen:

”Resenärerna nöjda med färdtjänst och sjukresor.” Rubriken bygger på en stor undersökning:

52 000 resenärer fick förra året svara på frågor om sin senaste färdtjänst- eller sjukresa. De blev upprigda dagen efter resan. 90 procent av dem var sam-

mantaget nöjda. En lite lägre andel tyckte att själva beställningen fungerade som den skulle. Och hela 92 procent kände sig bra bemötta av chauffören.

– Förarens bemötande är jätteviktigt, säger Mattias Andersson som håller i den årliga undersökningen på branschorganisationen Svensk kollektivtrafik.

HAN HAR GÅTT igenom siffrorna på längden och tvären och kommit fram till att en trygg bilresa och en bra kontakt med föraren kan vara räddningen. För om en kund har upplevt krångel med beställningen, eller tycker att bilen anlände för sent, blir slutbetyget ändå bra om själva resan fungerade och var trevlig.

Något negativt går väl ändå att hitta i rapporten?

– Ja, 10 procent av resenärerna är ju inte nöjda. Och en mycket långsam trend kan anas när siffrorna för de senaste fem åren jämförs. Andelen nöjda har i några av frågorna minskat med en procentenhet. Det handlar om både beställningen, tidspassningen och förarens bemötande.

Dessutom skiljer sig betygen åt i olika delar av landet. Där samhällsresorna fungerar som sämst är 79 procent ändå nöjda – jämfört med 97 procent av resenärerna i andra områden. De uppgifterna kan landstingen och länsstrafikbolagen, som upphandlar resorna, själva analysera varje månad.

Färdtjänst i siffror

2 procent av resenärerna fick vänta i mer än en halvtimme på bilen vid sin senaste resa.

83 procent av resenärerna upplevde att fordonen kom i tid vid upphämtningen. 16 procent var missnöjda, 1 procent minns inte.

94 procent tyckte ändå att de kom fram i tid till sin destination.

95 procent av resenärerna var nöjda med chaufförens förmåga att hitta fram till rätt adress.

83 procent kände sig trygga under resan.

Källa: ANBARO årsrapport 2018 Barometer för anropsstyrd trafik

Regeringen skyndar på med inskränkt strejkrätt

Strejkrätt. Inskränkningen av strejkrätten skyndas på. Det slutliga regeringsförslaget ska presenteras i maj och lagen kan börja gälla från och med den 1 augusti.

Text John Antonsson

I mitten av februari stod det klart att arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) vill snabba på lagstiftningsprocessen.

– Jag räknar med att den nya lagen kan finnas på plats senast den 1 augusti, sa hon till Sveriges Radio.

Det var i fjol sommar parterna på arbetsmarknaden presenterade ett eget förslag om förändrad strejkrätt. Målet var främst att undvika situationer likt den segdragna konflikten mellan APM Terminals och Hamnarbetarförbundet vid Göteborgs hamn. LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson beskrev förslaget som ett ingrepp med kirurgisk precision. Det tog inte mer än ett par timmar för regeringen att mer eller mindre slänga sin egen utredning och ta emot förslaget.

PARTERNA VILL FÖRÄNDRA paragraf 41 i medbestämmandelagen och därigenom minska arbetstagares möjlighet att vidta stridsåtgärd om arbetsgivaren är bunden av kollektivavtal.

I samband med att förslaget presenterades försäkrades också att ingreppet inte skulle påverka möjligheterna att genomföra politiska strejker.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Regeringens förslag är baserat på ett förslag som presenterades av de stora fackliga centralorganisationerna i juni förra året.

Men lagändringen kan leda till just det, enligt Arbetsdomstolen, som svarat på en remiss.

– När man läser lagtexten så blir nog konsekvensen att det inte skulle vara möjligt att vidta sådana stridsåtgärder, eftersom de inte syftar till att träffa kollektivavtal med arbetsgivaren, säger rättens ordförande Jonas Malmberg till Ekot.

ARBETSDOMSTOLEN ANSER att regeringen ska omarbeta förslaget för att bättre kunna uppnå det man vill uppnå. Något som Ylva Johansson tar till sig, enligt en intervju i Arbetet:

– Jag kommer inte lägga ett lagförslag som begränsar politiska strejker jämfört med i dag. Det

är ju därför man har remissbehandling för att få in den typen av synpunkter. AD är en väldigt viktig remissinstans och deras synpunkter kommer att påverka de justeringar vi gör, säger hon.

FÖRUTOM DE MYNDIGHETER och organisationer som har tillfrågats om sina åsikter har regeringen fått in ungefär 30 spontana remissvar. Och medan LO centralt är positivt till förslaget kommer kritik från ett antal enskilda fackklubbar inom LO-förbunden, framför allt från Seko-klubbar.

Nu ska regeringen ta intryck från remissvaren för att i maj presentera ett slutgiltigt förslag om hur strejkrätten ska inskränkas.



FOTO: TOMMY HOLMIST

Eldriven sopbil kör i Göteborg

Miljöarbetare. I dagarna ska den helelektriska sopbilen börja rulla på en egen tur i centrala Göteborg. Den har testats tidigare, och efter justeringar hos Volvo ska Renova ta över den. Datorer, vågar och annan utrustning ska monteras inför starten.

Två sopgubbar byts av bakom ratten. Bilen laddas på nätterna och batteriet ska hålla hela arbetsdagen, berättar Yasar Aydin på Renova.

LB

Färdtjänsten mitt i stor it-skandal

Sjuktransporter. Inte bara samtal till Vårdguiden har legat öppet att lyssna på via nätet. Många som beställt sjuktransporter har också drabbats.

Computer Sweden avslöjade först att 2,7 miljoner, många gånger känsliga, rådgivnings-samtal har legat på en öppen webbserver, helt utan lösenordsskydd eller annan säkerhet. Tidningen följde upp med nyheten att inspelade beställningar av sjuktransporter också har läckt ut på nätet. Det handlar om kanske en halv miljon samtal till Region Uppsala. Regionen har inte beställt inspelning av samtalen av sin leverantör av it-systemet.

LB

Sverigedemokrat formellt utesluten

Facket. Sverigedemokraten i Kirunas fullmäktige har uteslutits ur Transport. Han har en månad på sig att överklaga, och låta fackets förbundsråd ta upp ärendet.

–SD har en huvudinriktning som går tvärs emot vår grundinställning om alla människors lika värde, säger Lars Mikaelsson, förbundssekreterare i Transport.

Mot den bakgrunden utesluter Transport aktiva SD:are. Uteslutna chauffören Mats Fredlund anser att politik och det fackliga inte har något samband. Hans jurist ska formulera överklagandet.

LB

Myndighet skapas trots svenskt nej

EU. En europeisk myndighet med uppdrag att samordna och informera om arbete över landsgränserna har tagit ännu ett kliv närmare införandet. EU-parlamentet och EU-länderna enades i mitten av februari om villkoren för den nya myndigheten Europeiska arbetsbyrå (Ela).

Runt 50 miljoner euro landar den årliga budgeten på, enligt uppgörelsen. Var den ska hålla till har EU-politikerna ännu beslutat. Sverige har tidigare röstat nej till myndigheten, men har nu en majoritet emot sig.

LB

99

nya lagar är på gång i år. Minst. TT har räknat ihop den rödgröna regeringens väntade lagförslag. Ett av dem är rätten att få jobba kvar till 69 års ålder.

5 tycker till

Vad har du för erfarenhet av arbetsförmedlingen?



Helena Stenbom, lastbilschaufför, Örebro:
– Inga vidare. Det var först efter era artiklar i Transportarbetaren som jag fick de YKB-kurser jag behövde. Det var några år sedan, jag hade fått barn och var arbetslös eftersom tiderna på mitt förra jobb inte funkade längre. Jag var chaufför sedan jag tog studenten 2006 ... men fick inga jobb eftersom YKB-kravet just hade införts och jag saknade alla kurser utom en.



Roger Hägg, lastbilschaufför, Söderköping:
– Ganska bra, men det var jättelänge sedan jag var där. 1992 tror jag. Då förmedlade de en kontakt till mig som gjorde att jag fick ett jobb där det ingick att köra lastbil. Och sedan har det bara rullat på i chaufförbranschen.



Nenad Milosevic, lager- och terminalarbetare, Västra Frölunda:
– Ingen alls. Jag har jobbat sedan jag tog studenten och aldrig behövt gå dit. Så för egen del har jag inte så mycket tankar kring nerdragningarna som är på gång.



Tommy Vanström, busschaufför, Stockholm:
– De har aldrig i hela livet hjälp mig att hitta ett jobb när jag har behövt. Men nu har jag just fått en bussförarutbildning via arbetsförmedlingen. Jag blev av med jobbet som sopgubbe för ett och ett halvt år sedan i och med upphandlingen i Stockholm. Jag är ute och praktiserar på ett bussföretag som kör beställningstrafik ... vi får se om jag får stanna.



Linda Wilhelmsson, hamnarbetare, Bromölla:
– Det var jättelänge sen jag hade med dem att göra, minst 15 år. Och då var det inte jättebra, arbetsförmedlaren ville helst få in mig på något bemanningsföretag. Jag skaffade mina jobb på egen hand i stället.

Privat arbetsförmedling inte billigare eller bättre

Politik. Regeringen ska privatisera nästan hela Arbetsförmedlingen. Men i dag kom en utredning som säger att privata företag inte är bättre på att förmedla jobb.

Text John Antonsson

Cecilia Fahlberg fick det otacksamma uppdraget att presentera en stor utredning om arbetsmarknadspolitikerna bara några timmar efter att Arbetsförmedlingen (AF) varslat 4 500 personer om uppsägning.

AF har nämligen fått sänkt anslag med 800 miljoner till driften av myndigheten i den budget Moderaterna och Kristdemokraterna fick igenom i höstas. Utredaren Cecilia Fahlberg konstaterar att stora förändringar för myndigheten inte är något nytt.

– Styrningen av arbetsmarknadspolitikerna har oavsett politisk färg haft karaktären av kortsiktighet, detaljstyrning och ryckighet, säger hon.

FAHLBERG GER SOM exempel ett regleringsbrev om arbetsmarknadsprogram som har ändrats 56 gånger sedan år 2000.

Redan i dag lägger AF en betydande del av budgeten på att köpa in tjänster från privata företag. Till år 2021 ska AF reformeras i grunden, som det heter i överenskommelsen mellan den rödgröna regeringen, Centerpartiet och Liberalerna. I praktiken innebär över-



FOTO: JOHN ANTONSSON

Styrningen av arbetsmarknadspolitikerna har, oavsett färg, varit ryckig och kortsiktig enligt utredaren Cecilia Fahlberg.

enskommelsen att AF ska ha kvar ansvaret för att kontrollera arbets-sökande. Men att fristående aktörer (det vill säga företag) ska rusta och matcha arbetssökande till nya jobb. De fristående aktörerna ska sedan få betalt utifrån hur de lyckas.

UTREDNINGEN HAR TITTAT på två olika modeller för framtida arbetsförmedling.

→ Att Arbetsförmedlingen gör allt i egen regi.

→ Att allt görs av privata företag, likt regeringens nya plan.

Cecilia Fahlbergs utredning kom fram till att det bästa är att låta det offentliga och privata verka tillsam-

mans. Som skäl att vara försiktig med total privatisering anges att den forskning och erfarenhet som finns visar att privata utförare inte lyckas bättre än offentliga.

– Genom att använda sig av både offentligt och privat, har man möjlighet till större flexibilitet, som senare ger kunskaper om vad som är mer effektivt, säger Fahlberg.

UTREDAREN ÄR INTE rädd för att den nya kunskapen åker direkt i regeringens papperskorg.

– Den har tillfört ny kunskap och perspektiv, den kommer vara till stor användning i det fortsatta arbetet, säger Fahlberg.

Jättevarsel på Arbetsförmedlingen

Politik. LO och Transport oroas över att nedskärningarna drabbar arbetsmarknadens mest utsatta.

Text John Antonsson

4 500 anställda på Arbetsförmedlingen har varslats om uppsägning. Samtidigt försvinner 4,5 miljarder från programinsatser för arbets-sökande. Transports ordförande Tommy Wreeth ser varslen som en direkt konsekvens av den budget

som Moderaterna och Kristdemokraterna fick igenom i höstas.

– Det är ett kortsiktigt, politiskt offer som görs innan man har en tydlig bild av hur myndigheten ska arbeta i framtiden.

– I min värld planerar man först, sedan gör man de nödvändiga förändringarna.

Tommy Wreeth efterlyser långsiktig verksamhet som bygger på

kompetens inom Arbetsförmedlingen.

– Detta riskerar att drabba de mest utsatta på arbetsmarknaden, som så ofta när högerpartierna bedriver symbolpolitik.

VARSLAT KOM INTE som en överraskning på myndigheten:

– Men det här var större än vad vi trott. Det här kommer få stora konsekvenser, säger Fredrik Andersson, fackförbundet ST:s avdelningsordförande på Arbetsförmedlingen, till TT.



FOTO: GÖTEBORGS HAMN

Snårig las-tvist i domstol

Hamn. Hur räknas visstidsjobb i hamnen när personal ska sägas upp? Arbetsdomstolen har avgjort två fall när Logent sa upp anställda i Göteborgs hamn. En av hamnarbetarna får skadestånd för brott mot turordningsreglerna. I det andra fallet hade arbetsgivaren räknat rätt.

Text Lena Blomquist

Det här handlar om arbetsrätt på högsta nivå.

I början av 2017 sade Logent upp personal i hamnen. Arbetsbrist var anledningen.

Hamnarbetarförbundet hävdade att företaget räknat fel när det gäller två av de uppsagdas anställningstid. Deras tid som tillsvidareanställda på företaget räckte inte till för att få jobba kvar. Men de borde ändå ha hamnat högre upp på las-listan och därmed antagligen fått behålla sina jobb, enligt facket.

BAKGRUNDEN TILL OENIGHETEN är de olika behovsanställningar som finns i hamnarna. Blixt eller extring kallas inhopparna som jobbar när det behövs.

Hamnarbetarförbundets linje är att de två uppsagda hamnarbetarnas tidigare blixt- och extringsjobb ska räknas som anställningar. De båda hade haft sina behovsanställningar på företaget som senare övergått till Logent.

Arbetsgivaren vill inte likställa

behovsjobben med tillsvidareanställningar.

I Arbetsdomstolen fick fackförbundet och arbetsgivaren rätt i var sitt fall.

EN AV HAMNARBETARNA var behovs-anställd de närmaste dagarna före och efter den dag då företaget han jobbade på övergick till Logent. Han får, enligt domstolen, tillgodoräkna sig tidigare arbetade tid. Företaget ska därför betala honom 50 000 kronor i skadestånd för turordningsbrott.

DEN ANDRA HAMNARBETAREN hade ett par månaders lucka i sina inlägg när Logent tog över den verksamhet han brukade jobba i. Därmed slår Arbetsdomstolen fast att hans tidigare inlägg inte ska räknas.

Hamnarbetarförbundet kallar domen för en principiell framgång. Facket konstaterar att den ger behovsanställda hamnarbetare ett starkare anställningsskydd.

Transports avtalssekreterare Peter Winstén konstaterar att frågan inte har varit uppe för någon av de medlemmarna i Transports hamnavdelningar:

– Om vi får ett ärende ska vi förstås reflektera över den här domen. Men blixtarna har historiskt sett mycket otrygga anställningar, som kunnat kompenseras av att de har möjlighet att få ganska bra betalt för vissa inlägg.

David Ericsson

Påkörningen

Jag borde egentligen inte skriva om det här för ingenting hände ju. Eller nästan inget, där jag låg mörbultad men i stort sett oskadd på lastbils-parkeringen i Sillekrog.

Ett par bandspännare på trailern hade lossnat en bit från Södertälje. Det gör inget, men jag gillar inte att de fladdrar för vinden. Så jag stannade och fixade till det på lastbils-parkeringen som går parallellt med motorvägen.

När jag fäst banden och gick mot hytten såg jag i ögonvrån hur en stor blå suv kom in i alldeles för hög fart bland lastbilarna.

– Idiot, hann jag tänka samtidigt som jag insåg att den skulle krascha in i trailerns boggihjul.

Sen hann jag inte tänka mer då den fortsatte rakt mot mig där jag befann mig i höjd med trailerns framstam. Att hinna undan var inte möjligt, allt jag kunde göra var att pressa mig mot trailern.

Suven passerade med någon centimeter till godo i gott och väl hundra kilometer i timmen. Men något slog till mig, förmodligen backspegeln, så att jag flög framåt och hamnade framför hytten på lastbilen.

DÄR JAG LÅG tänkte jag att allt måste vara krossat. Ben, bäcken och kanske ryggraden. Men till min förvåning kunde jag röra mig även om det gjorde ont i höften. Det gick att vicka på tårna inne i skorna och benen gick också att röra med ett visst besvär.

Jag lyckades resa mig och såg suven, en Tesla, där den hade fått stopp mer än hundra meter bort.

Två kvinnor steg ur bilen och den ena kom emot mig.

– Vilken tur att jag inte körde på dig! Sa hon.

– Det var just det du gjorde, upplyste jag.

Då började hon gråta. Jag tog in henne i hytten och slog på full värme. Flera gånger sa hon att hon inte vågat bromsa alls då hon fått sladd vid infarten till macken.

VAD SOM ÄR rätt eller fel i ett sådant läge är omöjligt att säga. Fast jag var så nära döden, trängd mellan lastbilen och Teslan, fortsatte jag min resa efter ett tag. Jag ville ”upp i sadeln igen” för att inte bli åkrädd – och det funkade.

Polisen ville ändå inte komma till olycksplatsen då jag ringde och senare knappt ta emot min anmälan. Så mycket är alltså en chaufförs liv värt.

All försiktighet, alla hundratusentals mil utan några allvarliga olyckor eller tillbud. Bara för att nästan bli dödad på sin arbetsplats av en person som har bråttom in till en mack. Det är väl ändå lite överkurs.

Men jag klarade mig och på sätt och vis kan man säga att jag fått ett liv till. Och vem vill inte ha det?

Toppen & botten

↑ **Alla arbetskamrater som stöttat och hjälpt.**

↓ **Miljöpartiet i Stockholm som fått igenom dubbfria gator. Teslan hade inga dubbar.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



"Sverige har goda förutsättningar för en fossilfri framtid"

Om elva år förbjuds försäljning av nya fossilbilar. Samtidigt ska lastbilstrafiken köras närmast helt förnyelsebart. Med energi och digitalisering i portföljen är ministern Anders Ygeman (S) en av dem som ska se till Sverige kan rulla även i framtiden.

Text och foto JOHN ANTONSSON

1 Energifrågorna är avgörande för att lösa klimatet. Hur ser du på förutsättningarna?

– Sverige har kanske bättre förutsättningar än något annat land i världen att klara den här utmaningen. Eftersom vi har stora vattenresurser, bra tillgång till vind och en energiproduktion som till stora delar är fossilfri, och målet är att den ska bli helt förnyelsebar.

2 Hur ska vi klara att få den tunga fjärrtrafiken fossilfri?

– Det går ju att göra med dagens befintliga fordon. De är dieseldrivna och det finns diesel som är förnyelsebar och 100 procent fossilfri. Så att bara ta ett enda område som lastbilar, det är inte otroligt svårt. Våra utmaningar är att vi måste göra hela landet och på lite sikt hela planeten fossilfri. Då gäller det att vi använder de resurser vi har och förnyelsebara

råvaror så effektivt som möjligt. Men det är ju klart att det krävs politik.

3 När Transportarbetaren intervjuade dig inför valet 2014 uttryckte du viss skepsis till elvägar. Hur ser du på det i dag?

– Det kan finnas sträckor där el kan vara lösningen. Men att helt elektrifiera vägnätet har jag fortfarande svårt att tro på. Vi har ju ett helt elektrifierat transportnät i form av järnvägen. Problemet är att det inte håller tillräckligt hög kvalitet och att många kunder inte bor vid en järnvägsknut.

4 Regeringen har målet att reduktionsplikten ska vara utformad så att växthusutsläppen ska minska med 70 procent till år 2030. Vilket i princip innebär total övergång till biodrivmedel. Hur ska det gå till att möta efterfrågan om övriga Europa väljer att gå samma väg?

– Vi har en enormt bra råvara i form av skogen. Då tänker jag framför allt inte det vi använder för att göra massa och papper, utan grenar rötter och liknande. Men som jag sa. I en sektor fungerar det nog alldeles utmärkt. Men ska vi göra det över hela linjen måste vi hitta olika lösningar.

5 Kommer det gå att hålla rimliga elpriser för privatpersoner och åkerier när efterfrågan på el som drivmedel ökar?

– Vi har ett ganska stort elöverskott i Sverige. Större än vad det skulle ta att

3 korta om:



Fossilfritt:

Nya bilar som drivs av fossila bränslen, med andra ord diesel och bensin, kommer inte få säljas efter 2030. En utredning ska också komma fram till vilket år fossila bränslen ska vara utfasade.



Reduktionsplikt:

Handlar om att drivmedelsleverantörerna varje år ska minska växthusutsläppen genom att blanda in förnyelsebara drivmedel, till exempel HVO eller etanol, i diesel och bensin. I överenskommelsen mellan den rödgröna regeringen, Centerpartiet och Liberalerna finns ett mål om reduktionsplikt på 70 procent på inrikes transporter fram till år 2030.



Svensk elproduktion:

Den senaste årsstatistiken berättar att kärnkraft respektive vattenkraft stod för 40 procent vardera av den svenska elenergin 2017. 11 procent kom från vindkraften, runt 9 från värmekraft. 0,14 procent kom från solkraft.

försörja hela bilparken med el. Givet att vi hade elnätscapacitet.

– Sen har vi hela industrins elbehov. Men produktionspriset för förnyelsebar el sjunker rejält. Det är skälet till att fler och fler kärnkraftsproducenter drar sig ur. Du får helt enkelt inte lönsamhet i ny kärnkraft. Då måste vi fylla på vårt system med förnyelsebar energi.

– Vi ska komma ihåg: Det är lätt att se att vi behöver elektrifiera industrin, fordon och kanske någon sektor till. Men nu energieffektiviserar vi rejält. Fast vi har blivit en miljard människor fler och fördubblat vår tillväxt, konsumerar vi inte mer el i världen.

Anders Ygeman är tillbaka i regeringen efter en tid som S-gruppledare i riksdagen.

"Det kan finnas sträckor där el kan vara lösningen. Men att helt elektrifiera vägnätet har jag fortfarande svårt att tro på."



DEN DANSKA JOBBMODELLEN

Sverige ska inspireras av Danmark och ta steg mot flexicurity. Det har regeringen kommit överens med Centerpartiet och Liberalerna om. Men vad tusan är flexicurity?

Text John Antonsson Illustration Mattias Käll

1 Namnet

Vi börjar med namnet. Det är en slags sammanslagning av flexibility (flexibilitet) och security (säkerhet). Modellen kommer från Danmark. Det var socialdemokraten Poul Nyrup Rasmussen som populariserade begreppet då hans regering införde en slags modell. Det ska ha lett till att Danmark hade förhållandevis låg arbetslöshet under 1990-talet.

2 Lätt att sparka

Det är lättare för arbetsgivare att säga upp personal, jämfört med i Sverige. Därav begreppet flexibilitet. I det danska systemet finns inga turordningsregler som i Sverige. Alltså: Lång anställning ger inte bättre

anställningsskydd. Den vanligaste anställningsformen i Danmark heter *funktionærloven*. Den som har en sådan anställning får inte sägas upp på grund av graviditet, adoption eller krav på jämlik lön. Däremot går det att säga upp personal på grund av sjukskrivning, samarbetsvårigheter och ekonomiska skäl.

3 Säkerhet?

Säkerheten ska komma från arbetslöshetsförsäkringen och omställningsutbildning. I Danmark får den arbetslösa först 90 procent av sin inkomst, som mest blir ersättningen strax över 27 000 svenska kronor i månaden, i två års tid. Därefter får den arbetslösa

gå till socialtjänsten och ansöka om försörjningsstöd, tidigare kallat socialbidrag.

Den andra delen handlar om utbildning. I den teoretiska beskrivningen av flexicurity ska det finnas en snabb möjlighet till vidareutbildning eller omskolning för att den arbetslösa lättare ska få ett nytt jobb. I praktiken har möjligheterna skiftat beroende på hur danska regeringar har prioriterat.

4 I Sverige

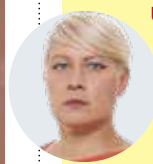
Sedan januari styrs Sverige än en gång av en regering med socialdemokrater och miljöpartister. Förra mandatperioden var det med stöd av Vänsterpartiet. Nu med stöd av Centerpartiet och Liberalerna. Grunden för samarbetet finns i ett dokument. I det nämns flexicurity bara vid ett tillfälle. Då under en punkt som handlar om a-kassan. Enligt överenskommelsen ska a-kassan först vara hög

för att sedan trappas ner och kanske försvinna. I överenskommelsen finns under andra punkter skrivelser om arbetsmarknadsutbildningar och förändrat anställningskydd. Som helhet vilar flera punkter i överenskommelsen på idéer hämtade från den danska modellen.

5 Är det ett bra recept?

Vad som fungerar eller inte får framtiden utvisa. Det vi kan göra är att jämföra Sverige och Danmark. I den senaste jämförelsen från OECD hade Danmark en arbetslöshet på 4,9 procent, jämfört med 6,4 i Sverige. Danmark har däremot en högre andel långtidsarbetslösa, jämfört med Sverige. Om man i stället jämför sysselsättning. Alltså hur många arbetsföra som faktiskt jobbar. Då "lyckas" Sverige bättre än Danmark. Sveriges sysselsättningsnivå ligger på 77,5 procent och Danmarks på 75,3.

Experten



Ulrika Vedin, utredare LO.

Det pratas mycket om flexicurity nu, är det något att ha?

– Jag vet inte. Det beror på vad man lägger in i det. Det är inte så att man kan ta ett annat lands arbetsmarknadsmodell och bara överföra den. Man har sina traditioner som har vuxit fram efter kompromisser, överväganden och förhandlingar.

– När flexicurity växte fram var det en bra rustande arbetsmarknadspolitik i kombination med lärande i arbetet. Man hade generös ersättning vid arbetslöshet. Men Sverige har en egen variant av det. Det finns ingen statistik som säger att den svenska modellen är sämre än den danska.

Vad säger danska fackliga kollegor?

– Danskarna brukar tycka att det har blivit för lite betoning på security. Sedan runt 2003 har löntagarnas säkerhet minskat och man har monterat ner arbetsmarknadspolitiken. Man har gått från att skapa humankapital genom utbildning till det som kallas work first. Med fokus på att få arbetslösa att söka jobb, där vidareutbildningen inte är lika central. Då blir det en press på arbetstagarna att söka sig till jobb med lägre kvalifikationer vilket ökar arbetsutbudet, och det sätter press på villkor och löner. Det är något som har skett i hela Europa, i hög grad i Sverige också.

Många delar av arbetsmarknadspolitiken kommer att förändras enligt den överenskommelse som regeringen vilar på. Vad önskar du dig?

– Jag skulle så klart önska att man skulle lägga in mer rustande arbetsmarknadspolitik och ekonomisk trygghet vid arbetslöshet.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbon

Kontrolluppgifter och uppdateringar

Kontrolluppgift blir Individuppgift

A-kassan måste rapportera den skattepliktiga ersättning som du får från oss, och den skatt som dras, till Skatteverket.

Från och med den 1 januari 2019 rapporterar vi det varje månad i stället för en gång per år. Du kommer också att få uppgifterna månadsvis på dina utbetalningsspecifikationer i stället för en gång per år.

Samtidigt byter uppgifterna namn från Kontrolluppgifter till Individuppgifter.

Du hittar uppgifterna på Mina sidor i menyn under Utbetalningar och rubriken Individuppgifter samt på din utbetalningsspecifikation.

Uppdateringar på Mina sidor

Varför är det så många uppdateringar på Mina sidor och Mitt Medlemskap? Mina sidor och Mitt Medlemskap används av alla, eller flera av de 26 a-kassorna.

Tjänsterna måste därför fungera tillsammans med IT-system på alla på de a-kassor som använder dem.

De måste även fungera tillsammans med system på andra myndigheter som till exempel CSN, Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan.

Eftersom informationen i systemen kan påverka din och andra medlemmars ekonomi, är det extremt viktigt att systemen är säkra.

Därför gör vi löpande uppdateringar och uppdateringar.

Följ oss även på Facebook

På vår Facebooksida berättar vi om kommande uppdateringar som kan påverka tillgängligheten till Mina sidor och Mitt Medlemskap.

Här berättar vi också om det sker några förändringar av utbetalningsdatum, ändrade öppettider vid helger, problem med Mina sidor eller andra händelser som avviker från våra normala rutiner.

Följ oss på www.facebook.com/transportsakassa så får du information direkt när det händer något viktigt som du bör känna till!



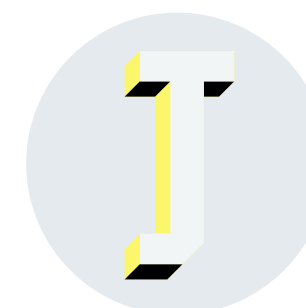
TRANSPORTS A-KASSA

www.transportsakassa.se

Blåsningen

Nytt jobb. Ny lastbil, skräddarsydd efter hans eget huvud. Och en körning som gjorde att han kom hem varje kväll. Peter Kolmodin var glad. Riktigt jäkla glad.

Text och foto JAN LINDKVIST



Jag tänker på det varje dag. Kan bara inte släppa. En skandal är det. Skriv det med stora bokstäver på förstasidan, suckar han. SKANDAL!

Utanför fönstret drar snökanonen in från Kattegatt. Innan vi är klara är det kväll och gårdsplanen täckt av tung snö.

Peter Kolmodin har varit med i Transportarbetaren tidigare. Första gången handlade det om en olycka där en arbetskamrat klämdes svårt under en fallande ramp bak på djurtransportbilen.

Några månader senare löd rubriken "Sista resan". Nu skulle hans åkare sluta köra nötboskap och sälja av två bilar. Peter Kolmodin var uppsagd.

Det var på våren 2016.

DIREKT EFTER GICK han arbetslös en kort period innan ett påhugg dök upp. Som slamsugare. Han varvade slam med inhopp som djurtransportör. Och som expressarbetare åt en tidigare arbetsgivare – en flyttfirma i Halmstad.

Peter visste vad expressjobbet innebar. I flera år hade han kört flyttlass över hela Europa och hunnit tröttna rejält på uteliggandet.

När slamjobbet och djuruppdragen tröt var han tillbaka på heltid bland flyttkartonger och kontorsmöbler. Fast med



Peter Kolmodin är besviken på slakteriet i Linköping. "De blåste både mig och åkeriet", säger han.

inrikeskörningar som lyckligtvis innebar få övernattningar i bilen.

Då, på vårkanten 2018, ringde plötsligt telefonen.

– Det var min gamla djurtransport-åkare. Han berättade att slakteriet i Linköping hört av sig. De ville att åkeriet skulle skaffa en bil och börja köra boskap



Bildtext xxx.

FOTO: PRIVAT

Den nya djurbilen är utrustad och klar. Då kommer kallduschen.

”Det här var en chans man inte får många gånger i livet. Jobbet hade varit helt perfekt. Mina hemförhållanden klarar inte att jag ligger ute i veckorna.”



Transportarbetaren var med på två resor då Peter Kolmodin hämtade boskap för transport till slakteriet. De tre ungdjuren slipper undan den här gången, men inte tjuren som halkar till på väg ut.

från Västsverige till slakteriet. Inte gris alltså, utan tjurar och kor.

– Åkaren frågade om jag ville hoppa på igen. Jag skulle få utforma bil och släp precis som jag ville. Utgångspunkten skulle vara här, jag skulle vara enda förare på bilen och ha den hemma i Getinge. Och inget uteliggande.

NÄR TRANSPORTARBETAREN VAR med på ”sista resan” konstaterade Peter Kolmodin att djurtransporterna var ett avslutat kapitel. Att det var dags att gå vidare.

– Innerst inne var det ju inte så, säger

han. Jag saknar djuren. Det är en speciell utmaning. Du måste vara koncentrerad varje sekund, annars är det farligt. Jag gillar adrenalinpåslaget, så är det bara.

Peter Kolmodin förklarar att han inte bara saknade djuren, utan också kontakten med lantbrukarna som han återkom till med jämna mellanrum. Han tystnar mitt i en mening.

BILDERNA KOMMER UPP i mitt huvud från de två resor vi gjorde tillsammans.

Moderna gårdar. Stordrift. Men också gamla gistna lagårdar där spindelväven

hängde som draperier i fönstren. Med tystlåtna gubbar i blekta blåställ. Och kor med stora vidöppna ögon som nog anade faran. Fast kanske inte att de – när de tjänat ut som mjölkmaskiner – skulle sluta sina liv som ”100 procent nötkött” på McDonalds.

PÅ NÅGRA STÄLLEN lastade vi tjurar. Som den bjässe som bjöd upp till dans när Peter Kolmodin backat till med lastbilen. Eller rättare sagt, det var precis vad den inte gjorde. Tjuren valde att blunda och stå blick still, med ångan pumpande ur näsborrarna.

Det behövdes inget längre grubblande för Peter Kolmodin. Han tackade ja till det nya jobbet som djurtransportör och sa upp sig på flyttfirman. Under sommaren och hösten ryckte han sedan in på djuråkeriet – på en grisbil och på en vanlig styckevarusbil som åkaren har.

Parallellt beställdes en ny djurbil till Peter, en Volvo. Ett bra begagnat tyskt släp köptes in för att göra ekipaget komplett. Släpet byggdes om så att hela ekipaget fick dubbla väningsplan och fjärrmanövrerade dörrar och väggar.

– Det är saker som ökar säkerheten för transportören, förtydligar Peter.

EN BIT IN på hösten fick han en föraning. Uppdragen som slakteriet la ut på åkeriet blev färre. Men han slog bort det ur tankarna och två veckor före jul var den nya Volvon klar. Peter Kolmodin fick i uppdrag att hämta hem den. Lite småfix återstod, men några dagar före jul var ekipaget redo för premiärturen med boskap till Linköping.

Peter knappar fram en bild i telefonen. Han poserar vid nya bilen, med handen på viltsskyddet i blänkande rostfritt stål.

Säger:

– Jag vet inte exakt vilket datum det var, men runt den 18–19 december upptäckte min åkare att det inte fanns några lass inbokade från slakteriet. Bara lite slaktdjur som skulle till Finland. Det var inte alls vad som gjorts upp.

– Jag hade till och med noterat vilka dagar jag skulle jobba kring jul och nyår, men det var bara att blåsa av. Slakteriet hade grundlurat oss.

Det fanns inget kontrakt, inget skrivet om uppgörelsen. Kort efteråt la åkeriet ut bilen på Blocket. En splitter ny bil för fyra miljoner kronor. Den såldes med förlust, släpet står kvar hos Volvo i Halmstad. Det är också till salu.

PETER KOLMODIN HAR svårt att behålla lugnet när han återger det som hänt. Besviken är ett ord som inte förslår:

– Det här var en chans man inte får många gånger i livet. Jobbet hade varit



Bilden är från 2016. Peter Kolmodin jobbar inte längre som djurtransportör, men saknar arbetet.

helt perfekt. Mina hemförhållanden klarar inte att jag ligger ute i veckorna.

– Säg du allén upp till vårt hus förresten? Jag höll på en vecka och kapade grenar, så att djurbilen skulle kunna köras upp till gårdsplanen. Jag skulle ju ha den här hemma.

Han kommer in på känslor som man antagligen måste vara yrkesförare för att begripa. Den speciella lukten i en fabriksny lastbil. Inget som glappar. Allt är rent, fräscht.

– Det finns ju förare som knappt låter åkaren klättra upp i hytten, när det är dags för semester. Fast det viktigaste för mig var ändå att komma hem på kvällarna. Det är okej med långa dagar, 13–14 timmar, men jag vill sova hemma.

– När det här jobbet försvann tog det bara någon dag innan en annan djuråkare ringde och erbjöd mig jobb. Men det var baserat på att ligga ute. Jag kan inte. Vill inte.

PETER KOLMODIN ÖNSKAR att han kunde tränga undan tankarna på slakteriets blåsning och gå vidare.

– Jag försöker, men fortsätter att älta och älta. Man betar sig inte på det sättet som slakteriet gjorde. Åkaren säger att det sällan skrivs kontrakt i branschen. Det finns inga bevis på vad som gjordes upp.

– Men den nya bilen är väl bevis nog? Ingen investerar väl fyra miljoner, utan att ha fått ett löfte? Även muntliga gäller ju.



Sista resan.



"Sida vid sida ska vi gå hand i hand..." Per Gordon Lager tar upp en spontan ringdans med körkompisen Agneta Forslund. De lyser i starka färger. De andra hakar på till körledaren Maria Peters pianotoner.

Gatans röster sjunger för livet

Starka viljor. Starka känslor. Starka karaktärer. När medlemmarna i kören Gatans röster, tar ton vibrerar lokalen av energi. Gamla låtar får helt ny innebörd.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

KANSKE SÅG DU dem i SVT:s serie *Gatans kör* under ledning av Rickard Söderberg? Operasångaren med sminkade ögon som snickrade ihop en kör av lite kantstötta personligheter. Några är hemlösa eller har varit, andra har tagit till alkohol och droger i ett trassligt liv.

Men när de droppar in för att repa i Korskyrkan i Stockholm är fokus ett annat: De samlas för att det är kul att sjunga.

Bosse Hellenfors var först på plats när kören startade 2016 och har nog bara missat en övning. Kören är bland det

bästa som hänt honom, ett stöd i livet.

– Det är så häftigt, ett gäng trasiga människor som slagit sig samman och bildat en kör! Jag känner mig gladare, det blir lättare att leva. Det är många våtskor som släpper loss i kroppen när man sjunger.

– Vi får åka på uppträdanden, träffa en massa folk och jag har fått många nya vänner, säger Bosse.

Bästa vännerna Stefanie Strömberg och Niina Kulgavaja sjunger arm i arm och instämmer.

– Kören betyder allt. Jag behöver sången för psyket, säger Stefanie och avslöjar att hon skrivit en egen låt som hon gärna vill sjunga.

Niina berättar om vi-känslan som uppstår, säger att hon med kören funnit ett mål i livet.

– Hittat, vad heter det... ett kär! Man öppnar sina känslor, slappnar av.

DET DE SÄGER stöds av forskning. Pensionerade professorn Thöres Theorell vid Karolinska institutet har bland annat visat att körsång stimulerar kroppens anti-stresssystem. Hjärt- och lungfunktionen förbättras. Vi får en känsla av ökad energi, halten av lugn-och-ro-hormonet oxytocin ökar och våra relationer stärks.

NÄR TV-KAMERORNA SLÄCKTS ner bytte kören namn till Gatans röster och sjöng vidare under ledning av Ny gemenskap och Hela människan i Stockholms län. Två sociala ledare håller maskineriet i gång, hjälper till med ekonomi, tak över huvudet, att inreda träningslägenheter, bistår med mediciner, kontakter med läkare och socialkontor, lyssnar, stöttar.

– Vi är här, vi som valt att vandra kärlekens väg, sjunger kören.

Orden sitter. Sången finns med på deras cd som släpptes före jul. När körleda-



VINN KÖRENS CD-SKIVA

Vi lottar ut tre exemplar av Gatans rösters album *Sida vid sida* – Live.

Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se senast den 12 mars. Skriv "Gatans kör" i meddelanderaden. Skivan kan också köpas via anette.kyhstrom@helaamanniskan.se för 150 kronor.



Stefanie Strömberg och bästa väninnan Niina Kulgavaja hämtar kraft, energi och glädje i sången.



"Sången gör det lättare att leva", tycker Hammarbyaren Bosse Hellenfors.

600 000

svenskar, cirka, sjunger i kör, enligt Svenska körförbundet. På sverigeskorforbund.se/korer kan du hitta en kör nära dig.

ren slår an *Lyckliga gatan* på pianotistiger energin i rummet. Per Gordon Lager med blossande hennafärgat hår och skägg fattar Agneta Forslunds hand, de gungar i takt. Energin stiger, rösterna slår i taket. Vad gör en missad ton? Känslan bär.

Bosse Hellenfors kliver in i ringen, sluter ögonen, pärmen och sjunger:

– Men bara om min älskade väntar, om jag hör hennes hjärta sakta slå ...

Den är så bra, suckar körvännerna och berömmar honom för att han gör den bättre och bättre.

BOSSES FÖRSTA JOBB var som löpare, bakpå lastbilar. Han utbildade sig till målare, men började knarka, berättar han under fikapausen. Körvännen Birgitta Johnsson beskriver hur fantastiskt det var att få träda fram i tv och berätta om sitt liv.

– Det hade jag drömt om i många år, att få dela med mig av mörker och ljus.

Körledaren Maria Peters säger:

– Vissa sånger jag har hört många gånger får en helt annan betydelse när Gatans röster sjunger dem. Vissa saker kan bara den här kören göra.

Verksamhetsledaren Magnus Helmer ler, talar om unika röster och starka viljor.

– Ibland är det som att ha 30 Bob Dylan på scenen samtidigt.

Gatans röster

...sjunger i kyrkor, på konferenser, årsmöten och tar emot spelningar via [Magnus Helmner på Ny gemenskap, magnus@nygemenskap.org](mailto:Magnus.Helmner@nygemenskap.org). Hela människan driver socialt arbete på kristen grund.

Rädda vår planet!



"Men när jag sjöng blev allting så enkelt och självklart.

Det var min räddning och i sången fanns min egen plats på jorden; där var jag trygg. Där fanns inga gränser".

Orden är artisten och operasångerskan Malena Ernmans ur boken *Scener ur hjärtat*. Har du ett barn med diagnos? Läs den! Vill du inte längre ducka för vad vi gör med vår planet? Läs den! Och var beredd: Vi måste alla ändra vår livsstil.

JÖ



ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

Musik gör oss friskare

Musik förstärker vad vi känner och kan bidra till att vi blir bättre på att känna igen våra känslor. Dans förstärker också den förmågan, så kallad känslodifferentiering. Den ger oss känslomässig vägledning i olika situationer och hjälper oss att samspela med andra.

Musik kan också förebygga högt blodtryck och läkare skriver redan i dag ut kultur på recept.

JÖ

Källa: forskning.se, Därför gör konsten kroppen glad.



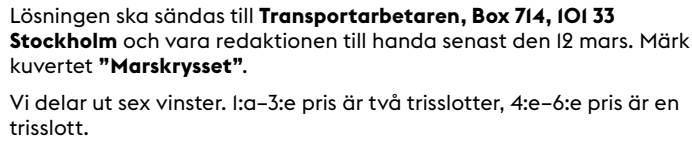
FOTO: SHUTTERSTOCK

Svenskar sjunger helst i bilen

Dags att kliva ur duschen. En stor del av svenskarna sjunger helst i bilen, hävdar OKQ8. Bensinbolaget har låtit göra en "miniundersökning" om våra musikvanor i bilen och kommit fram till att drygt 40 procent av de som svarade ofta tar ton när de är ute och kör. För kvinnor ökar siffran till 50 procent.

Annars är köket en populär plats för en trudelutt. Kvinnor stämmer gärna in i poplåtar medan männen föredrar hårdrock, enligt undersökningen.

JÖ



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

VARFÖR SÅ SENT? MIN BROR SOM BOR I NÄSTA KVARTER FÅR TIDNINGEN KLOCKAN TRE.

HAN BOR I BÖRJAN AV MIN TRAKT OCH DU I SLUTET

BÖRJA HAR I STÄLLET DÅ?

DÅ FÅR DIN BROR TIDNINGEN SENT.

MENTA OSS BÅDA FÖRST DÅ!

SKA JAG SPRINGA FRÅN OCH TILLBÄCKA?

DÅ BLIR DET JU SENT FÖR EN MASSA ANDRA!!

MEN OM DU FÅR EN SLANT FÖR DET?

SAMHÄLLSMORALEN I ETT NÖTSKAL

En lans för vaktare och vakter

Det har varit mycket diskussioner om bevakningspersonal den senaste tiden. Det är bra. Vi borde prata mer om den yrkesgruppen och deras förutsättningar att göra sitt jobb.

Anledningen till att frågan har hamnat i fokus är incidenten i tunnelbanan då en gravid kvinna avlägsnades från ett tåg. Den frågan utreds nu och det är bra.

Ur ett bredare perspektiv kan vi konstatera att bevakningspersonal i dag ställs inför en helt orimlig arbetssituation. Utöver sitt eget yrke förväntas de också vara poliser, brandmän, sjuksköterskor, socialsekreterare, psykologer och föräldrar. Vi ser hur efterfrågan på bevakningspersonal ökar, och vi har också sagt att det är befogat att föra en diskussion kring hur de kan bidra ytterligare till tryggheten i samhället när polisens resurser inte räcker till. Men då MÅSTE också diskussionen om vilka förutsättningar de ges att göra sitt jobb gå hand i hand med detta.

EN AVGÖRANDE FÖRUTSÄTTNING är utbildningen. Vi ställer oss frågan om det är rimligt att en person förväntas hantera både hotfulla och mänskligt svåra situationer efter bara 80 timmars utbildning, vilket är vad som krävs för att bli ordningsvakt i dag.

En annan viktig förutsättning är hur många kollegor du har till hjälp. Där ser vi nu en tendens att man konkurrerar med arbetsmiljö genom att minska på personal. Där vill vi vara tydliga. En kamera kan aldrig ersätta en kollega, och ansvaret för vaktares och ordningsvakters säkerhet vilar tungt både på deras arbetsgivare och på dem som köper tjänsterna. Till dem vill vi säga: Försök inte tjäna pengar på människors liv och hälsa, varken bevakningspersonalens eller allmänhetens. Det är helt enkelt riktigt dålig smak.

Jag hoppas nu att den här diskussionen kommer att leda till att våra medlemmar i bevakningsbranschen, och deras arbetskamrater, ges de förutsättningar de behöver för att göra ett bra jobb. Det förtjänar också samhället.

EN ANNAN DISKUSSION som har varit uppe handlar om att yrkeschaufförer kör för fort. Jag vet inte var den statistiken kommer från, så den är svår att kommentera.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande



” En kamera kan aldrig ersätta en kollega, och ansvaret för vaktares och ordningsvakters säkerhet vilar tungt både på deras arbetsgivare och på dem som köper tjänsterna.

Min inställning är att självklart ska alla köra lagtydigt. Allt annat innebär fara både för eget och andras liv, och vi har nog med dödsolyckor i trafiken som det är.

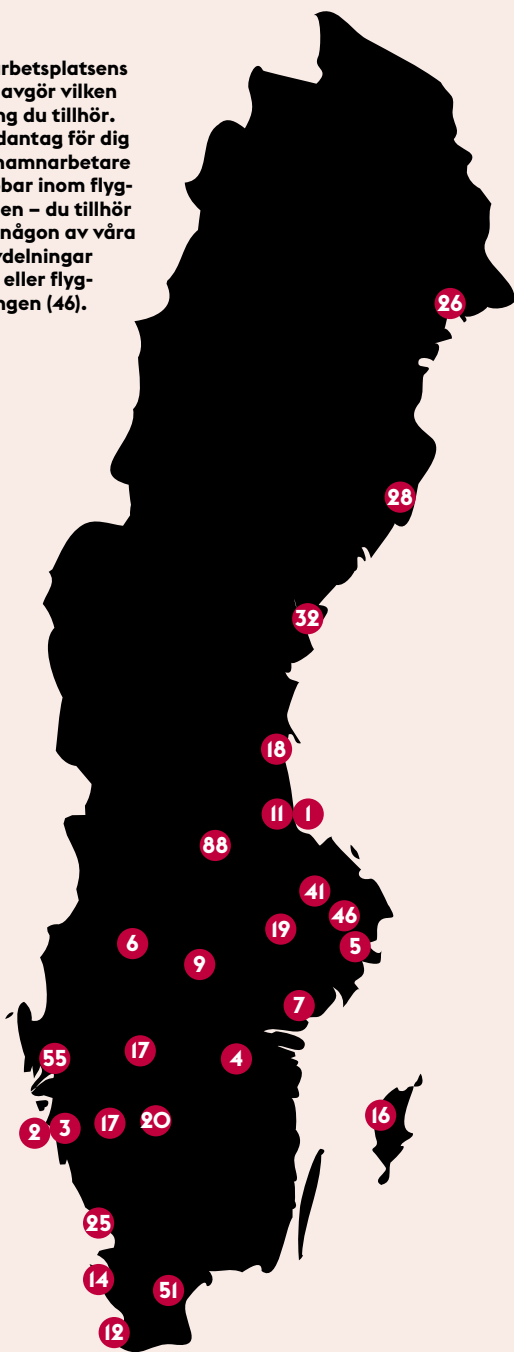
Det jag tycker är viktigt att komma ihåg är att det knappast är yrkeschaufförerna själva som driver upp tempot. Snarare är det de extrema kraven på billigare transporter. Det som för ett par år sedan fick ta fyra timmar att transportera ska nu köras på två. Helst ska godset aldrig vara stilla utan snarare vara framme innan det är beställt.

Här vilar ansvaret tungt på beställare och arbetsgivare.

TILL SIST VILL jag uppmärksamma alla er som är bemanningsanställda på er rätt att få ut garantilön. Nyligen vann vi en tvist mot ett bemanningsföretag i Göteborg som struntat i att betala garantilön i hopp om att ingen skulle märka det. No such luck!

Transport tog striden och våra 23 medlemmar fick dela på närmare en miljon kronor. Det är kraften i vår organisation som bidrar till trygghet för våra medlemmar.

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 12 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING I NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Vikarie på avdelningen Vår ombudsman Anette Vilhelmsen har avslutat sin anställning i förbundet och avdelning I. Vi önskar Anette lycka till med sitt nya jobb.



Mötesdags I år kommer avdelningens årsmöte att hållas den 4–5 april.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har årsmöte tisdagen den 5 mars kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Utbildningar i vår

Startpunkten

► Torsdagen den 4 april kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

► Tisdagen den 14 maj kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

Avtalspunkten (blandade avtal)
► Tisdagen den 16 april kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

Är du intresserad av att gå någon av utbildningarna, eller har du någon fråga? Hör av dig på OIO-4803138 eller joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Vad vill du ändra? Har du förslag till ändringar i ditt kollektivavtal? Gå då in på denna länk och lämna förslag: <https://goo.gl/forms/q4D6xg2j-GwZ8xz4M2>.



Ska vi besöka ditt jobb? Avdel-

ningen är nu ute på uppsökeri var 14:e dag.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Kontakta oss på tel OIO-4803007.

Studier Du som vill lära dig lite mer om rättigheter och skyldigheter, hör av dig till avdelningen för att gå Startpunkten, en informationskurs om facket.

Vi har även en kurs som heter Avtalspunkten, där du får lära dig att läsa i ditt eget avtal.

Kontakta studieorganisationen Susanne Lundberg på tel OIO-4803197 eller på mejlen susanne.lundberg@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

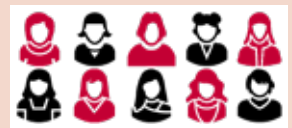
Avdelningstyrelsen sammanträder den 7 mars kl 16.40 till cirka 20.30 i avdelningens lokaler. Fika kommer att finnas.

Representantskapets årsmöte är den 16 mars kl 11.00–15.00. Fika finns från 10.30. Plats: kyrkans lokaler, Adolf Mörnerns plan 4 (bakom Parkhallen).

På dagordningen står val av avdelningssekreterare, ungdomsansvarig, tre ledamöter i avdelningstyrelsen, två suppleanter, fem i valberedning, fem suppleanter, verksamhetsberättelse och ansvarfrihet.

Bra att veta inför årsmötet är att det är det nyvalda representantskapet från sektionernas årsmöte som kallas.

Nästa Startpunktstillfälle är den 2 april. Vid intresse, kontakta studieorganisationen Daniel Karlsson på mejl studier.9@transport.se eller tel OIO-4803009.



KOM PÅ TJEJKVÄLL!

Den 20 mars kl 18.00 till 22.00 har vi tjejkväll på avdelning 9!

Vi kommer att bjuda på lite mat och presentera vilka vi i den nybildade Kvinnor i Transport-gruppen är. Vi står för jämställdhet för alla och lika villkor på arbetsplatsen. Alla Transports yrkesgrupper är välkomna!

Anmäl till sigrid.wahlin@transport.se är önskvärd, men ej obligatorisk.

Glöm inte att du kan låna en släpkärra gratis från avdelningen. Ring OIO-4803009 för bokning.

MEDLEM

Semester i svenska fjällen?

AVDELNING I NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen!**

Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad.

För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på OIO-4803108.



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**.

Här åker du utför i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken.

Mer info finns på vår webbsida! Ring avdelningen på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åtta bäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns.

Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget, där det finns affärer, restauranger och skiduthyrning.

Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info, se www.transport.se.



AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Årsmöte i representantskapet: Lördagen den 23 mars kl 10.00–12.00 på avdelningen, Sättrahöjden 16 i Gävle.

Uppsökeridagar
► 12 mars.

► 27 mars, tema: Taxi.

► 11 april, tema: Taxi.

► 10 maj.

Vill ni ha besök på er arbetsplats? Hör av er till oss på tel OIO-4803011 så kommer vi.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Startpunkt med lite extra fördjupning i ditt avtal. Många kollektivavtal går ut den 31 mars 2020, så avtalsrörelsen startar så smått nu.

Har du idéer om **förändringar och nya förslag** inom ditt

kollektivavtalsområde? Gå en Startpunkt med någon extra timme som handlar om just ditt avtal.

Startpunkter kommer att hållas följande datum:

► 16 mars.

► 13 april.

► 18 maj.

Vi börjar med frukost och mitt på dagen blir det enklare lunch. Många har det stressigt måndag till fredag, så vi har lagt träffarna på lördagar mellan kl 9.00 och cirka 15.00.

Är ni några stycken (minst fem) som vill ha en Startpunkt under några andra tider? Kontakta avdelningen, så fixar vi det också.

Till representantskapets ledamöter: Tänk på att årsmötet äger rum söndagen den 24 mars kl 9.00 i IF Metalls lokaler på Kaliforniegatan 3 i Helsingborg. (Observera! Tredje våningen med ingång

på gaveln, till vänster om huvudentrén.)

Alla representantskapsledamöter får separat kallelse per brev.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmöte 2019 Avdelningens årsmöte kommer att hållas den 19 mars kl 18.00 i Arbetarrörelsens hus.

Gäst från förbundskontoret är förbundskassör Anna Ryding.

Något matnyttigt serveras i början av mötet.

Utbildningar våren 2019, tvärfackligt:

► 7 maj: Introduktionsutbildning för den som ännu inte är medlem, eller för den som blivit medlem under det senaste året. Ersättning utgår, kontakta avdelningen.

Nyheter på avdelningen
Patrik Gardelin har gått in som RSO på 50 procent från den 1 februari. Till en början blir det en provanställning under sex månader. Syftet är att understödja nuvarande ombudsman/RSO Thomas Gahnström.

Kontakt med avdelningen?
Ring OIO-4803016 eller mejla transport.16@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Södra Älvsborg hälsar sina medlemmar välkomna till medlemsmöte den 13 mars på Sobacken, där vi får en guddad rundtur innan själva mötet börjar. Vi samlas kl. 17.45 vid infartsrindgen, mittemot hundkapplöpningsbanan (utmed riksväg 41).

Anmälan behövs senast den 5 mars, på grund av guidning och fika! Mejla eva-marie.gustafsson.sandberg@boras.se eller ring 0730-225523.

Välkomna att se denna nya, omskrivna och omdebatterade miljöanläggning!

Representantskapets årsmöte
Du som är vald (representantskapsledamot) att representera din sektionens medlemmar kallas till representantskapets årssammanträde lördagen den 23 mars kl 11.00. Plats: Arbetarrörelsens hus i Borås.

Kontakta övriga representantskapsledamöter för samäkning.

Kallelse kommer via mejl cirka två veckor före mötet.

Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Den här endagsutbildningen borde alla delta i! Den är öppen för alla som vill veta vad en fack-

förening är och hur Transport fungerar.

Du får ersättning för eventuellt förlorad arbetsförtjänst och blir bjuden på mat och fika! Både medlemmar, och ni som ännu inte är medlemmar, är välkomna.

➤ 26 mars kl 8.00–16.30 på Transport i Borås.

➤ 3 april kl 8.00–16.30 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på ulf.stigsson@transport.se eller OIO-480364!

Uppsökeri/kampvecka den 23–26 april. Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig avdelningen!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först! Som vanligt uppmanar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er (tel OIO-4803018), så att någon finns på plats när ni kommer förbi.

Håll koll på oss i sociala medier:

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

➤ Facebook: Transport avdelning 18 Hälsingland.

Här lägger vi ut våra möten och aktiviteter.

Vi på avdelningen

➤ Ordförande Jan Ivan Persson: OIO-4803343, jan.ivan.persson@transport.se.

➤ Ombudsman Christina Mattisson: OIO-4803340, christina.mattisson@transport.se.

➤ Ombudsman Magnus Dawest: OIO-4803246, magnus.dawest@transport.se.

➤ RSO Johnny Wiklund: OIO-4803341, johnny.wiklund@transport.se.

➤ Studieorganisatör Inga-Lill Pettersson: OIO-4803342, inga-lill.petterson@transport.se.

Onsdagen den 27 mars kommer vi att finnas på plats i Ljusdal. Vi ska hålla till vid tankstationen på andra sidan älvsbron. Välkomna!

Vi kommer gärna ut på din arbetsplats och informerar om dina rättigheter, skyldigheter och vilka försäkringar du omfattas av – både som medlem och icke medlem. Hör av dig till någon av oss så planerar vi in ett besök.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Vill du ha kontakt med avdelningen får du det via tel OIO-4803019 eller mejl till transport.19@transport.se. Se även hemsidan!

Fler stugor/lägenheter att hyra

AVDELNING 28 I NORR

Välkommen att hyra en fullt utrustad lägenhet för upp till sex personer i vackra **Hemavan!**

Lägenheten har ski-in/ski-out-läge och är placerad cirka 200 meter från den nya liften Hemavan Gondol.

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under vintern. Information om regler och bokning finner du längst ner på avdelningens hemsida.

AVDELNING 88 DALARNA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i **Sälen/Tandådalen**.

Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88. Intresse anmäler du på OIO-4803088.

Observera! Under sommarsäsongen (2 juni–1 september) kommer stugan att vara stängd på grund av ombyggnationer.

Kalendarium

➤ 6 mars: Avdelningsstyrelsen sammanträder, kväll.

➤ 13–14 mars: Avtalsråd I.

➤ 17 mars: Kollektivavtalets dag.

➤ 23 mars: Årssammanträde med avdelningens representantskap, start kl 9.30, på Best Western Hotell Ta Inn i Västerås. Kallelse har gått ut till berörda.

➤ 27–28 mars: Avtalsråd 2.

➤ 31 mars: Sommartid, klockan ställs fram en timme vid kl 2.00, natten mellan lördag och söndag.

Tack! Johan Linde har med

den åran gjort sin ombudsmannapraktik på avdelning 19 under februari månad. Tack Johan!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

STORT TACK

... till alla medlemmar som ställde upp på taxisektionens årsmöte med ett gott humör, bra frågor samt mat och hockey!



AVDELNING 28 I NORR

Ska vi hälsa på? Vill du att vi på avdelningen ska komma till din arbetsplats och hälsa på? Eller har du någon bra idé på

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Välkommen på Fack-pub!

Efter flyg-avdelningens årsmöte bjuder vi in på Fack-pub. Vi bjuder på käk, livemusik och god kamratskap!

➤ Tid: Onsdagen den 20 mars, från kl 17.00.

➤ Plats: Magasinet, Märsta Centrum.

Begränsat antal platser, så först till kvarn! Anmälan till: monica.janson@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Är du ny medlem eller vet du inte vad facket jobbar med? Den 31 mars mellan kl 10 och 14 håller vi en Startpunkt i Folkets hus i Kosta.

Startpunkten är en introduktionsutbildning för dig som är ny i facket – eller inte vet vad facket är. Vi går igenom dina rättigheter och skyldigheter på arbetsmarknaden och hur Transports organisation ser ut.

Välkomna med er anmälan, senast den 26 mars, till transport.51@transport.se eller OIO-4803051. Det är först till kvarn som gäller. Vi bjuder på frukost, lunch och fika.

Sektion 4 (Kalmar län) håller medlemsmöte söndagen den 7 april kl 13.00 på ABF, Södra Långgatan 62 i Kalmar.

Vi kommer prata om det nya verksamhetsåret och vilka planer vi har. Önskar du som medlem framföra åsikter, synpunkter, hjälpa till med något eller bara komma och lyssna på vad som händer i din sektion, så är du hjärtligt välkommen.

Vi bjuder på fika i samband med mötet. Har du några frågor är du välkommen att ringa avdelningen på tel OIO-4803051. Varmt välkomna, önskar sektion 4!

Arbetsplatsbesök Tycker ni att det var länge sen ni såg

fackligt förtroendevalda från sektionen på er arbetsplats?

Hör av er till avdelningen på transport.51@transport.se så ser vi till att informera sektionen i ert område om att ni önskar besök. Sektionen återkopplar självklart till er först, så att ni kan bestämma när det passar bäst.

Kanske vill ni ha en facklig information, eller en försäkringsinformation – eller bara en frågestund med fackliga företrädare. Lämna gärna förslag på vad som skulle passa er bäst.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSÄND

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

➤ Tel: OIO-4803055.

➤ E-post: transport.55@transport.se.



RÄTT UPPGIFTER?

Har du bytt arbetsgivare eller blivit arbetslös? Är du sjuk eller har du kanske börjat studera?

Detta kan påverka din medlemsavgift och innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften. Hör av dig till avdelningen på tel OIO-4803055 eller e-post transport.55@transport.se.

Representantskapets årssammanträde hålls lördagen den 30 mars.

På dagordningen: Val av ordförande (fyllnadsval ett år), en revisor och två revisorssuppleanter, val till övriga avdelningsuppdrag och beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.

Ledamöter får kallelse om tid och plats. Välkomna!

Transportkortet – laddat med förmåner och rabatter

Transportkortet är ett medlemsbevis som ger rabatter och förmånliga erbjudanden på allt från hotellvistelser och hyrbilar till glasögon och böcker.

Alla aktuella erbjudanden finns samlade på sidan **lomervarde.se**. På samma sida kan du också ansöka om att uppgradera kortet till Transportkortet Mastercard, med betalfunktion – utan årsavgift.



Studier

➤ Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar. Hålls på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning på fyra till åtta timmar i ditt kollektivavtal (endast för medlemmar).

Är du intresserad av att gå någon av kurserna? Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter, OIO-4803622 eller alexander.hutter@transport.se.

Fackligt-politiskt Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete – eller av politik generellt? Hör av dig till Fackligt-politiska gruppen, transport.55@transport.se.

Fråga oss!

➤ Har du frågor angående arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel OIO-4803628 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt? Kontakta Jan Lendin, OIO-4803147 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, OIO-4803757 eller lennart.skold@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Arbetsplatsträff Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats och hälsa på? Hör av dig till ordförande Åke Westerberg på OIO-4803638 eller e-post ake.westerberg@transport.se.



VILL DU HJÄLPA TILL?

Nytt år, nya möjligheter – och dags att börja planera inför de olika aktiviteter som vi tänkt genomföra under 2019.

Det evenemang som står närmast på agendan är **Trucks in Dalarna**, den 17–18 maj. Trucks in Dalarna är en lastbils- och entreprenadmässa ute vid Romme Alpin utanför Borlänge.

Det kommer att gå åt en hel del folk i Transports monter under de två dagar som evenemanget pågår, kl 12–17 på fredagen och 10–16 på lördagen. Max två personer samtidigt – en som sköter förtärbitsbiten och en som hjälper till i montern.

Totalt krävs det runt åtta personer för att täcka upp. Om man vill kan man vara med på något pass båda dagarna.

Är du intresserad av att hjälpa till? Anmäl dig redan nu till ordförande Åke Westerberg. Helst så tidigt som möjligt, så vi hinner planera och få alla bitar på plats.



I Halmstads hamn har Transport 15 medlemmar, som nu samlats till klubbmöte. Konflikten mellan Hamnarbetarförbundet och Sveriges Hamnar är en av frågorna på dagordningen.

Månadens klubb

"I den här konflikten är alla förlorare"

Precis utanför fönstret pågår lastningen av en båt. Om 14 timmar går Hamnarbetarförbundet (HF) ut i strejk. Det är en konflikt som också påverkar de 15 medlemmarna i Transports fackklubb i Halmstads hamn.

– I den här konflikten är alla förlorare, säger Stefan Wallentin, ordförande och skyddsombud i Transportklubben.

Det är medlemsmöte med smörgåstårter. Ett tiotal medlemmar droppar in i lokalen. Bland gästerna finns hamnavdelningens ordförande, Jörgen Wårja, och regionala skyddsombudet Roger Jönsson. Plus Jörgen Johansson, ombudsman och ITF-inspektör.

ROGER JÖNSSON INSKÄRPER

att ingen medlem i Transport ska behöva tolerera trakasserier eller tråkningar från HF-anslutna, för att man valt "fel fack" eller jobbar under konflikten.

– Händer det, vill jag att ni kontaktar mig! Och det är arbetsgivarens skyldighet att agera. Alla har rätt att känna sig trygga på arbetet. Det omvända gäller förstås också. Våra medlemmar ska inte heller

låta bli att hälsa eller vända ryggen till i matsalen.

– Kom också ihåg att HF faktiskt inte har begärt sympati av Transport. Det här är en konflikt mellan HF och Sveriges Hamnar.

HALMSTADS HAMN INGÅR i bolaget Hallands Hamnar, tillsammans med Varberg. Halmstad var länge ett starkt HF-fäste. Men när skyddsombudet Stefan Wallentin bytte sida till



Sen eftermiddag och 14 timmar kvar innan Hamnarbetarförbundet inleder en punktstrejk.

Transport följde fler och fler efter och 2017 bildade man egen fackklubb.

Nu brinner Wallentin för att bygga upp en stark facklig verksamhet med sikte på framtiden:

– Två år till ska jag jobba stenhårt för det. Sedan får ni unga ta över, säger han, med adress till medlemmarna i lokalen.

DE HAR FÅTT en lokal bas som gillar ordning och reda. Och som har synpunkter på hamnverksamheten i stort:

– Tidigare hade vi ett bra samarbete mellan hamnarna här nere. Man stöttade upp om någon annan be-

hövde hjälp. Nu är det inte längre så. Alla tänker på sitt och satsar på att kapa åt sig så mycket gods som möjligt.

ORDET GÅR TILL Jörgen Johansson. Han berättar kort om jobbet som inspektör i den speciella hamnsatsning (POC), som Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) gör. Han tycker att det är beklagligt med striden som nu utkämpas i svenska hamnar.

– I POC diskuterar vi hur man kan locka mer gods till hamnarna. Inte mindre, som den här konflikten riskerar att leda till. Vi ser redan hur stora industrier lägger över gods på lastbil när hamnen blir en osäker lösning. Det är varken bra för hamnarbetarna eller miljön.

TRANSPORTS FACKKLUBB I HALMSTADS HAMN

Antal medlemmar: 15.

Historia: Klubben startades hösten 2017.

Tillhör: Stuveriavdelning 2.

Ordförande: Stefan Wallentin.

Skyddsombud: 3.



Madelaine Krogh-Svendsen gillar det mesta i fordonsväg. Bakom henne står familjens stora trailer och på den är ett par av makens repliker på BMW art cars avbildade.

Månadens medlem

Nu vill Madelaine komma i gång med racingen på allvar

Näe, det går inte att leva ut sina racingdrömmar i tidningsbilen. Madelaine Krogh-Svendsen gillar ändå sitt jobb – att köra tidningsbuntar längs halländska vägar sex nätter i veckan.

Text och foto Lena Blomquist

I verkstan, ungefär tio minuter hemifrån, står den. Madelaine Krogh-Svendsens lilla japanska racingbil: en Toyota Supra MKIV 4 twin turbo, årgång 1993.

– Vi får se om den blir klar till sommaren. Då är det inte omöjligt att jag kommer i gång med racingen på allvar.

Så då kan det gå snabbt?

– Njä ... än så länge handlar det nog mest om att få flyt med gas och broms och ta kurvorna bra.

Racinglicensen tog hon som höggravid, och sedan blev det inte mycket kört. Men i år har hon förnyat licensen.

– Det är kul att köra lite roliga bilar.



Roy Lichtenstein, amerikansk popkonstnär, gjorde originalet. Repliken finns i verkstan i trakten kring Trönninge.

– Det började med att pappa höll på med folkrace och rally, och jag hjälpte till i motorklubben. Sedan körde jag traktorer och skördetröskor på gymnasiet.

Och om Madelaine Krogh-Svendsen samlar på något så är det bokstäver i körkortet. A för motorcykel är på gång framåt sommaren.

Numera delar hon också sitt "våldigt stora fordonsintesse" med sin man. Maken bygger bilar, repliker på BMW art cars. Det handlar om tävlingsbilar som samtidigt är konstverk, motivlacken är signerade olika välkända konstnärer. Tanken är att de bilarna ska säljas, och just nu finns tre uppstallade i verkstan.

UNDER MÅNGA ÅR har Madelaine Krogh-Svendsen kört mycket i jobbet i stället för på racingbanan. Som tidningsbud med uppdrag att hämta buntar vid Landvetters flygplats rattar hon 20 mil en vanlig natt. Om hon lyckas få ett eller ett par utdelningsdistrikt dessutom blir körsträckan uppåt 40 mil.

– Det bästa med jobbet är friheten att få köra. Absolut skönast är att vara ensam på vägen. Det är omväxlande även om jag kör på samma ställen varje natt.

Alltså passar nattjobbet henne bäst, fortfarande efter 21 år som tidningsbud.

– Man lär sig var djuren är. Och så lyssnar jag på ljudböcker för det mesta. I bland bryter jag av med en musiknatt.

Har du något boktips till andra som tillbringar många timmar bakom ratten?

– Följetonger är bra. Jag har just klämt Sagan om isfolket, tror att det var 47 böcker ... Jag och en jobbkompis brukar lyssna på samma böcker och prata om dem sen.

MADELAINE KROGH-SVENDSEN

Ålder: 40.

Familj: Maken Jonas Nilsson och barnen Nicolaij, 14 år, och Alexis, 13 år.

Jobb: Tidningsbud, som kan hoppa in som skyddsvakt och busschaufför om det behövs. Har taxikort också.

Facklig: Sitter i avdelningens representantskap och i Varbergssektionens styrelse.

Bor: I villa i Trönninge, Varbergs kommun.

Planer: Komma i gång med racingen. Starta bokklubb.



Varje natt kör Madelaine Krogh-Svendsen mellan 20 och 40 mil i jobbet.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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



Polisens tekniker i aktion utanför en bank i centrala Ystad, efter värderånet i januari. En ensamjobbade värdetransportör slogs ner, rånades och bakbands när han tömde bankens servicebox. Väktaren blev liggande skadad och bunden i närmare en timme och 45 minuter innan han hittades och kunde föras till sjukhus.

Nollvision – för vem?

"Om Arbetsmiljöverket menar allvar med en nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet så måste det våga stå upp för arbetsmiljölagstiftningen – även när den går emot ekonomiska intressen."



ANDERS PALMQVIST regionalt skyddsombud, Transports Malmöavdelning.



BERT JOHANSSON regionalt skyddsombud, Transports Malmöavdelning.

Webbtips

Sök efter *Nollvision* – för vem? på transportarbetaren.se för en mer utförlig version av debattartikeln.

I fjol fick 58 personer sätta livet till på jobbet och fortsätter årets trend pekar siffrorna mot närmare 100 döda!

Arbetsmiljöverket är den myndighet som ansvarar för att vi ska ha en säker och trygg arbetsmiljö och har en möjlighet att ställa krav på arbetsgivarna. Men här ser vi klara brister.

En söndag i början av januari blev en värdetransportör slagen, bunden och rånad i Ystad. Efter orimligt lång tid blev värdeväktaren befriad. Hade han varit allvarligt skadad kunde väntetiden ha varit direkt avgörande för om brottet också inbegripit mord eller dråp.

Transportarbetareförbundet har drivit frågan om dubbelbemannning vid värdetransporter utifrån rånrisken och den psykosociala och fysiska belastningen, inklusive ergonomin.

NÄR VÅRT HUVUDSKYDDSOMBUD på ett av värdetransportföretagen 2017 gjorde en 6:6a-anmälan till Arbetsmiljöverket gick myndigheten på vår linje och konstaterade att:

"Arbetet i sig karaktäriseras enligt Arbetsmiljöverkets mening av så pass påtaglig generell utsatthet för fysiska och psykiska risker att det motiverar dubbelbemannings oavsett tidsmässiga och geografiska variationer i övriga förhållan-

den. Därför bör dubbelbemannning tillämpas i hela landet."

I beslutet hänvisar verket till kommentarerna i 3 kapitlet 2 paragrafen i arbetsmiljölagen:

"Det måste också beaktas att ensamarbete kan vara förenat med speciella påfrestningar av psykisk art. En påtaglig orsak kan vara att man är orolig för konsekvenserna av ett olycksfall eller insjuknande."

Arbetsmiljöverket beslutat kopplades till ett vite på sex miljoner kronor.

Det är minst sagt anmärkningsvärt att Arbetsmiljöverket några månader senare gör en kovändning och överklagar till förvaltningsrätten, för att få bort kravet på dubbelbemannning.

TRANSPORT HAR OCKSÅ länge drivit frågan om säkerheten för bilbärgare (och andra som utför jourarbete längs vägarna).

Till sist fick förbundet Arbetsmiljöverket med sig. Myndigheten ställde ett generellt krav på riskklassade vägar i vissa regioner. Innebörden var att det alltid ska finnas skyddsfordon, så kallade TMA-bilar, på plats för att skydda bilbärgaren. Så att denne kan utföra sitt arbete säkert och tryggt.

Men Arbetsmiljöverket ändrade sin bedömning även i detta fall och

drog tillbaka det generella kravet på TMA-fordon. I stället säger verket att det åligger arbetsgivaren att riskbedöma varje gång en bilbärgning ska utföras.

NYLIGEN PRESENTERADE generaldirektören för Arbetsmiljöverket uppgiften att 70 procent av yrkeschaufförerna kör för fort, och försöker på så vis lägga skulden på dem för att olyckor med tunga fordon ökar. Myndigheten blundar för att det är företagen som ställer kraven på hur snabbt en transport ska vara framme. Det visar på den politiska inriktning som man numera verkar efter.

Om myndigheten menar allvar med en nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet så måste den våga stå upp för arbetsmiljölagstiftningen – även när den går emot ekonomiska intressen.

Att Arbetsmiljöverket drar tillbaka redan tagna beslut och kravställningar är nedvärderande för alla arbetstagare och skyddsombud i hela landet.

Tack för ordet!

Delta i debatten!

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

Från baksätet

Får vi "gula" fack i Sverige?

Hur länge kommer hamnkonflikten att pågå? Och vad blir lösningen?

Svaret är nog att ingen i nuläget vet. Inte de inblandade parterna heller.

En bedömare med anknytning till stuveribranschen tror att striden kommer att rulla vidare ända fram till augusti. Då väntas regeringen driva igenom de lagändringar som måste till – om strejkrätten ska inskränkas på det sätt som arbetsmarknadens centrala parter enades om förra året.

Förslaget som fack och arbetsgivare presenterade går ut på att arbetstagarna bara får vidta stridsåtgärder om syftet är att uppnå ett kollektivavtal. För sympatiåtgärder ska villkoren vara desamma som i dag.

UPPGÖRELSEN MELLAN DE centrala parterna fick den S-ledda regeringen att andas ut. Nu blev det parterna själva som snickrat ihop ingreppen i arbetstagarnas mest grundläggande rättighet – den att lägga ner arbetet.

Det kan ju tyckas som att ändringarna inte kommer att påverka Hamnarbetsförbundet. Det förbundet slåss för är ju precis det, att få teckna ett kollektivavtal. Men det finns en begränsning till. Facket ska inte få vidta stridsåtgärder mot en arbetsgivare som redan är bunden av ett avtal.

Det är den punkten som orsakat hårdast debatt mellan arbetsrättsexperter. Kurt Junesjö, en radikal med förflutet på LO-TCO Rättsskydd, beskriver parternas överenskommelse som en fullständig kapitulation. Han anser att den tidigare

striden på APM Terminals i Göteborgs hamn var ett "skrutstrejk". En konflikt som används som förevändning för att göra inskränkningar i strejkrätten som arbetsgivarna länge velat ha.

KURT JUNESJÖ – och även andra kritiker – befärar att arbetsgivarna, med de nya reglerna, kommer att "avtalshoppa" för att pressa ner lönerna. Ett mindre nogräknat företag kan snabbt teckna ett avtal med "fel" fackförbund – eller med någon "gul" arbetsgivarkontrollerad fackförening.

LO:s tidigare avtalssekreterare, Erland Olauson, har en gång i tiden jobbat på samma juristbyrå som Junesjö. Det är Olauson som utarbetat parternas förslag till ändrade spelregler. Han tillbakavisar kritiken och ser ingen risk för att det ska dyka upp "gula" fack i Sverige.

Dessutom, påpekar han, är det i så fall inget nytt hot mot arbetstagarna. Redan i dag kan en mindre nogräknad arbetsgivare teckna avtal med "fel" fack. När "rätt" fack knackar på dörren kan arbetsgivaren hävda praxis, det vill säga att först tecknade avtal gäller.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

Toppen & botten

↑ Solens återkomst på Stockholmshimlen.

↓ Skrupelfria människor som utnyttjar andras utsatthet. Som att ta betalt, uppåt en kvarts miljon kronor, för ett arbetstillstånd i Sverige.



Hallå där!

JOHN WESTERMARK

... lastbilschauffören som hastigt hoppat in i Skellefteås hockeylag.

Vad gör du i laget?

– Jag är målvakt.

Hur hamnade du i ett elitlag mitt under säsongen?

– Jag spelar i SK Lejon, ett division I-lag här i stan, och skulle ha börjat träna med AIK (Skellefteå) när vår serie blev klar i vår. Men så hörde de av sig redan runt den 1 februari. En av målvakterna hade blivit skadad och de undrade om jag kunde vara med och hjälpa till.



Har du bytts in under match?

– Nej, inte ännu. Det är ju tränaren som bestämmer.

Kan du fortsätta med lastbilsjobbet under våren?

– Nej, vi tränar varje dag. Vissa dagar både ett gympass och på isen. Jag har fått tjänstledigt från jobbet, annars kör jag termotransporter. Då utgår jag från Skellefteå och kör mat till Icabutiker.

Hoppas du att få släppa ratten helt?

– Ja, det vore kul att ha hockeyn som ett jobb. Jag har hållit på sedan jag var liten (och är 25 år nu, reds anm).

Vad har du för drömmar?

– Min dröm har gått i uppfyllelse nu när jag spelar i elitserien.

LENA BLOMQUIST