TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 3 mars 2020



Mindre press på sjuka?

Pensionsfusket
Håll koll på din tjänstepension!

Taxi genom kameralinsen

KULTUR
Arbetare ger ut egna böcker

Vi vill surra på båtarna!

Åkeri Facket till ny attack mot Ikea ***Flyg*** Köra lastbil utan C-kort skapar ilska ***Lager*** Inhyrda hårdutnyttjas i Göteborg

DETTA ÄR EN ANNONS.

Många av dagens plattformsföretag har satt i system att undvika ansvar för sina matbud. Vi ställer företagen mot väggen eftersom dom bland annat:

• Hotar den svenska modellen!

• Skiter i arbetsmiljön!

• Undviker arbetsgivaransvar!

#tryggamatbud

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

VÄLKOMMEN

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Erika Backler Swärdh.
Foto: Jan Lindkvist.

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 26–27 mars.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



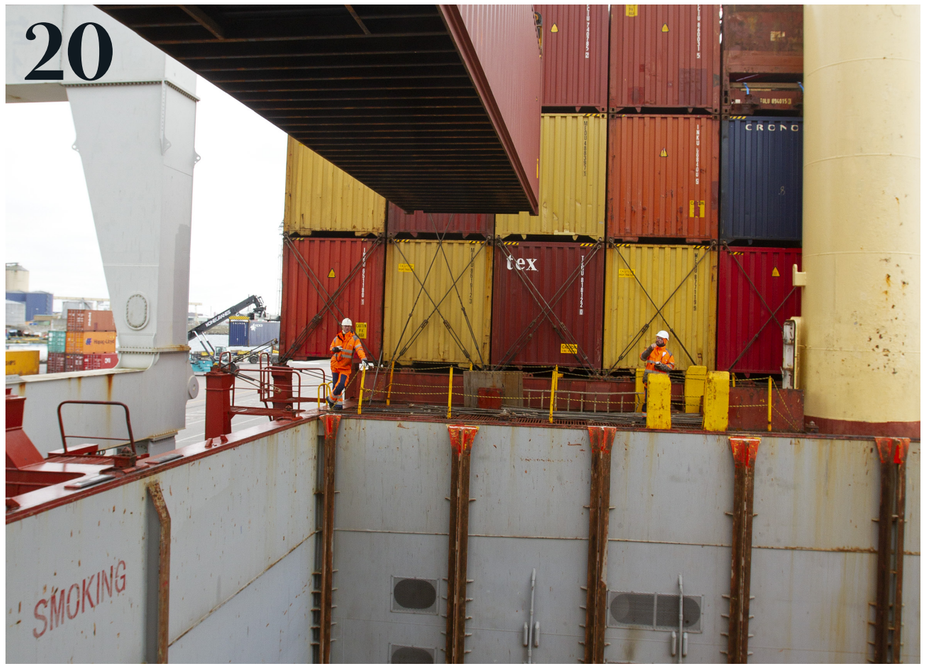
JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



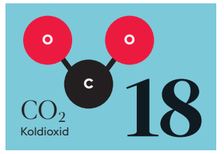
LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 02

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 3











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om skrivardrömmar.

6 GRANSKNING
PENSIONSFUSKET
Företag fuskar med din tjänstepension.

10 AKTUELLT
Åtta sidor om vad som hänt sedan sist.

16 BEMANNING
Inhyrda pressas hårdare.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 7 FRÅGOR
JOHANNA TAKMAN
Om lastbilar, utsläppen och klimatmålet.

20 AVTALSRÖRELSEN HAMN
Förarlöst i framtiden.

28 AVTALSRÖRELSEN TAXI
Vi riktar ljuset mot telefonisterna.

32 ARBETSPLATS TAXI
Chaufförens egna bilder.

38 KULTUR
Arbetare som inte skriver för byrålådan.

40 MARSKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i din lokalavdelning.

45 MÅNADENS KOMMITTÉ
Kvinnorna i Örebro inspirerar flera.

46 MÅNADENS MEDLEM
Volontärjobbet bästa rehab för väktaren Ingela Johansson.

47 DEBATT
Facklig feminism.

48 LEDARE
JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.

FOTO: JAN LINDKVIST



Har du skrivardrömmar?

Välkommen till en tidning med mycket taxi, hamn och jämställdhet.

Ibland fokuserar vi på vissa frågor eller jobb, och i ett sådant nummer kan andra yrkesgrupper känna sig utanför. Då är mitt tips att hänga med på webben. Där rapporterar vi mer än det som ryms i papperstidningen.

Fast Ulf Isacsons snygga svartvita bildreportage från taxibranschen behöver man förstås inte vara taxichaufför för att uppskatta.

FACKET OCH FEMINISMEN är temat i månadens debattartikel. I Stockholm leds fem av LO-fackens lokala avdelningar av kvinnor. Inget att bli häpen över när vi har kommit en bra bit in på 2000-talet.

Men de fem ordförandena skriver tillsammans att det är långt till jämställda villkor på arbetsmarknaden, och att många kvinnor fortfarande har ett skitarbetsliv.

Lite samma historia ligger bakom den Transportkommitté som vi berättar om på sidan 45. Kvinnor i avdelning 9 bestämde sig för att tillsammans motarbeta machokulturen i facket och på arbetsplatser.

Och den idén har redan spridit sig från Transport i Örebro till både Sörmland och Halmstad.

FÖRRESTEN, HAR DU några skrivardrömmar? Om inte för byrålådan så kanske bara för datorns hårddisk?

Bläddra i så fall fram till kulturuppslaget. Där möter du fyra transportarbetare som gjort allvar av sina författarfunderingar. De ger ut egna böcker och ser till att de kan köpas hos minst en nätbokhandel.

Själv har jag börjat göra mina fotoalbum digitalt. Även om det bara blir ett exemplar är det rena julafton när det trillar ner i brevlådan.

Javisst, det kostar en slant. Men det gjorde den gamla tekniken också. Minns du? Först lämna in filmen och få alla bilder kopierade, sedan köpa album, blad och proffsigt lim.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

> Även om det bara blir ett exemplar är det rena julafton när det trillar ner i brevlådan.

lena tipsar

Läs ett magasin! Det finns glassiga tidningar för alla intressen. Själv drömmer jag mig bort med resereportage.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

*TV3:s dokusåpa **Svenska truckers** har kommenterats i olika Facebookgrupper:*

"Tyckte programmet speglade bra hur en person som kommer i en ny situation uppför sig och hanterar situationen... Bra jobbat!"
NO

"Äsch det där är vardagsmat för andra. Finns ju mycket plats där ... Känns som denna serie kommer skämma ut yrket i stället för att locka folk till det."
MJ

"Håller tummarna för att alla deltagare i programmet ska få slippa onödig kritik eller spydiga kommentarer."
FJ

"Tycker programmet är bra, i lite lättsamt format! Kanske sitter nya generationer och ser programmet och hittar sitt framtida drömjobb."
CL

Mest läst på webben

... den senaste månaden

1. **Förlorar behörighet efter 27 prickfria år.**
2. **Strid om slopat krav på C-körkort.**
3. **Arbetsmiljöverket: 1,6 meter är okej takhöjd vid lastning och lossning.**

Sagt på webben

Vi skrev på webben att Cabonlines förare själva måste stå för notan när de får avtalspension och försäkringar.

"Äntligen lyfts denna fråga ut i ljuset!"
Margit Maždin

"Det krävs att länsstyrelsen sätter ett tak för antalet förare som får trafikera Stockholm och alla andra städer. För att kunna jobba enligt svensk modell, åtta timmar om dagen för en vettig lön, behövs det förändringar i branschen. Vi får lida som chaufförer på bekostnad av vår hälsa, politiker måste sluta spela ett spel med oss ..."
Roj

"Kan inte fatta att arbetsförmedlingen skickar folk till Cabonline med lönebidrag, men det är väl på order av regeringen så att de kan frisera arbetslöshetssiffrorna."
Robert

"Den bästa anledningen att lämna taxibranschen för alltid."
Anonym

> **"Socialdemokraterna behöver driva politik med fokus på medlemmarna i LO-förbunden."**

TOMMY WREETH,
Transports ordförande krävde med övriga LO-styrelsen ny politik från S. På DN Debatt.

läsarbilden



FOTO: DICK MATTSSON

Nio byggbodar har de kört från Skara till den blivande idrottshallen i Skövde. Dick Mattsson passade på att ta bilden när kollegan Ulrik Persson höll i kranreglaget och styrde boden till rätt plats.

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



Ett avlångt land

Medan stora delar av Svealand knappt har sett en snöflinga är det även i år riktig vinter längst i norr. Lars Sjölund och hans sopbil blev hindrade på ökända E10:an, som går från Luleå upp till norska gränsen. Lastbilen som fastnat och står på snedden blockerade hans väg i 45 minuter. "Vi har mycket snö, vackert i sig men den ställer också till det för oss som arbetar i transportsvängen", hälsar han.

FOTO: LARS SJÖLUND

Så blir du blåst på pensionsp engar

Tjänstepensionen ska ge trygghet efter arbetslivet. Men många företag betalar in för lite eller inget alls. Transportarbetaren har talat med drabbade och ombudsmän som kämpar mot medvetet fusk och ren okunskap.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

TRE FALL

Bevakningsbolag, Västkusten

Mindre bolag med ett tjugotal anställda. Flera ärenden i Arbetsdomstolen, rörande brott mot kollektivavtalet (hängavtal) från början av OO-talet. Förutom uteblivna inbetalningar till Fora, för samtliga anställda, också domar som rör obetald semester- och övertidsersättning.

Bevakningsbolag, Göteborg

Kontrollerat även av länsstyrelsen. Betalade inte in för avtalspension till någon av sina anställda under flera år, förutom för tre tjänstemän. Gick i konkurs efter att ha fått fordringar för obetalda fakturor från bland annat Fora.

Taxibolag, Örebros län

Trots att företaget tecknade kollektivavtal 2014 betalades inte en krona in till Fora under fyra år. Det upptäcktes då en av de anställa chaufförerna kontaktade Transports försäkringsinformatör. Mannen hade varken fått korrekta lönebesked eller besked om pensionsinsättningar till Fora. Taxibolaget tvingades betala in pengar för samtliga anställda, sammanlagt närmare en halv miljon kronor.

TJÄNSTEPENSION = AVTALSPENSION

Alla anställda på företag med kollektivavtal har rätt till tjänstepension. Arbetsgivaren betalar in premier, enligt avtal. För arbetare på privata företag gäller Avtalspension SAF-LO.

Företaget ska rapportera varje anställds hela årslön till Fora och betala in 4,5 procent av lönen till avtalspension.

För en anställd med en månadslön på 29 000 kronor betyder det på tio år över 156 000 kronor, plus avkastning.

Kolla om rätt belopp är inbetalt

→ Som anställd kan du själv kontrollera om din arbetsgivare betalat in avtalspension och att det är korrekt belopp.

→ Logga in på fora.se. Under ”pensionsbesked”, fliken Inrapporterad lön och premie, framgår hur mycket pengar din arbetsgivare rapporterat in.

→ ”Överförd premie” visar de pengar som Fora har fört över till din pensionsförvaltare, till exempel AMF.

→ Den som saknar bank-id kan kontakta Fora:s kundservice, som skickar kopior på uppgifterna med post.

→ Jämför uppgifterna med dem i din deklaration. En viss differens kan förekomma då all inkomst inte är tjänstepensionsgrundande, exempelvis traktamenten.

→ Stämmer det inte? Har du inte fått pengar inbetalda ska du i första hand tala med din arbetsgivare. Du kan också vända dig till din lokala Transportavdelning.

→ Om din arbetsgivare ändå inte betalar in några pengar ska du fylla i Foras blankett ”Kompletterande inkomstuppgifter”. Gäller också om en arbetsgivare gått i konkurs eller upphört med verksamhet. Du måste också fylla i blankett KU10, som kan beställas av Skatteverket. Skicka in båda blanketterna till Fora.

→ En sista utväg är utbetalning från en särskild fond hos Fora. Kollektivavtalet innehåller en garantiregel.

Källa: Fora



Transports Peter Åkesson tar strid för framtida pengar: ”Vad hjälper det om man får 1 000 kronor i lönehöjning när arbetsgivaren sedan stjäl 1 600 kronor i avtalspension?”

Det fuskas något så fruktansvärt, säger Peter Åkesson, ombudsman på Transports avdelning Göteborg med västra Götaland.

Han har under hela 2000-talet år sett hur en rad företag i regionen systematiskt försöker komma undan de obligatoriska inbetalningarna till avtalspensionen, som Fora administrerar. Inbetalningar som är avtalade mellan LO och Svenskt Näringsliv.

– Vi möter allt fler pensionärer som blir förtvivlade när de inser vad de får ut. Hela paketet behöver göras om för att säkerställa pensionen.

Peter Åkesson tycker också det är viktigt att försäkringspaketet SAF-LO är klart innan ett nytt kollektivavtal skrivs.

– När avtalet är skrivet har man fredsplikt. Vad hjälper det om man får 1 000 kronor i höjning när arbetsgivaren sedan stjäl 1 600 kronor i avtalspension? Det duger inte med en förvaltare som sätter räven att vakta hönsgården, säger han.

– Jag förstår inte att de seriösa företagen inte skriker. Får man inte in pengar från rätt företag får ju pengar från andra täcka upp, det gröper ut försäkringarna.

Krav i avtalsrörelsen

LO får rätt att lyfta in arbetsmarknadsförsäkringarna i årets avtalsrörelse. Det har skiljenämnden för arbetsmarknadsförsäkringar slagit fast. Tidigare har Svenskt Näringsliv motsatt sig det och önskat fortsätta med separata förhandlingar.

Avtalspensionen blir en av de stora frågorna i avtalsrörelsen. LO kräver:

1. Premier till avtalspension SAF-LO ska betalas in från första arbetsdagen till sista. I dag börjar inbetalningarna vid 25 års ålder och upphör vid 65 års ålder.
2. Premierna ska betalas in månadsvis och inte årsvis.
3. Det ska synas på lönebeskedet hur mycket arbetsgivaren betalar in.

Både Peter Åkesson och ombudsmannen Tony Blomberg ser inbetalningarna till avtalspensionen som en viktig samhällsfråga: Avtalspensionen är uppskjuten lön. Den arbetsgivare som inte betalar in 4,5 procent av lönen till Fora bryter mot kollektivavtalet, framhåller de.

Bland företagen skiljer det sig mellan olika branscher. Taxi beskriver de som ett sorgebarn. Men även bland bevakningsbolag har det varit återkommande problem.

– Så här kan vi inte ha det, säger Peter Åkesson.

STURE THORSELL, FÖRSÄKRINGSANSVARIG hos Transport, kommer förhållandevis sällan i direkt kontakt med problemen:

– Det är mer en fråga för ombudsmännen.

Han tror också att fusk och slarv med premieinbetalning är mer utbrett i andra branscher än Transports kollektivavtalsområden. Exempelvis inom hotell och restaurang.

FACKFÖRBUNDET FASTIGHETS GRANSKADE i höstas närmare 1 000 städföretag för att se om de betalat in rätt avtalspension till sina anställda. Under tremånadersperioden som projektet pågick hittade Fastighets sammanlagt runt 50 miljoner kronor som saknas i inbetalda pensionspengar. Ett av bolagen, Winab, hade under tio år betalat in för lite – eller inget alls – till elva anställda.

Efter förhandlingar mellan Fastighets och företaget får de berörda nu sina pensioner inbetalda, tio år tillbaka i tiden.

Bakom granskningen står Victoria Björkman, städare på ISS Halmstad och regionalt skyddsombud, och Tommy Holmbom, sanerare på Ringhals och ordförande för Fastighets avdelning i Varberg. De hittade konstigheter redan innan de kom i gång med själva projektet, under utbildningstiden.

– Winab var ett av tre övningsobjekt, som valts ut till det för att det varit rätt många ärenden där tidigare. Men under hösten betade vi av huvuddelen städföretag med kollektivavtal, säger Tommy Holmbom.

– Vi har gjort grovarbetet och lämnat över underlaget, nu är det Fastighets ansvariga som gör prioriteringen och kontaktar medlemmarna.

”Vi möter allt fler pensionärer som blir förtvivlade när de inser vad de får ut. Hela paketet behöver göras om för att säkerställa pensionen.”

Peter Åkesson, ombudsman på Transports Göteborgsavdelning.



Foras informatör Christina Eriksson brukar fråga unga om de skulle tacka nej till en halv miljon kronor från sin arbetsgivare: ”Tjänstepensionen handlar om otroligt mycket pengar. Kruxet är att de kommer senare.”

DET ÄR OKLART hur utbrett det är med felaktig eller utebliven inbetalning till tjänstepension. Fora, som av ägs LO och Svenskt Näringsliv, är en oberoende valcentral. Uppdraget är att informera och hjälpa både arbetstagare och arbetsgivare. Det kan gälla sådant som pensionsförvaltare och information om hur hängavtal skrivs.

Fora har inget uppdrag att kontrollera riktigheten i den lön som en arbetsgivare uppger.

– Hos oss på Fora tecknar företag försäkringsavtal, inte ett kollektivavtal. Fora är heller ingen pensionsförvaltare, säger Christina Eriksson, senior handläggare och informatör.

I hennes uppdrag ingår att vara ute och informera privatanställda arbetare om deras kollektivavtalade tjänstepension – liksom egna företagare som sliter för att göra rätt. Hon träffar såväl fackets försäkringsinformatörer som taxichaufförer och åkare med stora bolag. Christina Eriksson har besökt en arbetsplats där inte en enda pryl fick vidröras och stått mitt i produktionen i en dörrfabrik.

– Omkring nio av tio anställda i Sverige omfattas av en tjänstepension och försäkringar. Det förekommer att företag inte gör rätt för sig. Men om det blir fel är det oftast för att det brustit i information och kommunikation. Och jag har aldrig varit med om att en arbetsgivare blivit sur för att jag informerar om deras skyldigheter och rättigheter, säger hon.

Christina har ett passionerat sätt att tala om pensionsfrågor, som ofta är komplicerade. Och allt mer komplexa.

– Jag använder ofta verkliga exempel för att möta människor. Det handlar om otroligt mycket pengar. Jag börjar ibland med att fråga om någon i början av sitt yrkesliv skulle tacka nej till en halv miljon om arbetsgivaren frågar. Ofta prioriterar yngre pengar som syns direkt på kontot, eller andra förmåner. Kruxet är att man får dem först när man går i pension.

– Intresset brukar öka med ålder …

TVÅ GRUNDLÄGGANDE RÅD för en bra, framtida pension: Jobba vitt och jobba på ett företag med kollektivavtal. Hur var och en sedan ska göra med pengar som arbetsgivaren satt av beror på livssituationen, understryker Foras informatör. Men Christina Eriksson tycker att vi ska våga prata om döden och återbetalningsskydd. Att vi medvetet tar ställning till vem som ska få tjänstepensionspengarna när den dagen kommer.

Fackets hjälp räddade hans pensionspengar



Arbetsgivaren intygade att allt var i sin ordning. Men betalade under flera år inte in några pengar alls till de anställdas pension. Taxichauffören Joseph är övertygad om att åkaren medvetet bröt mot avtalet.

– Han visste exakt vad han gjorde. Han har varit länge i branschen, säger Joseph, som fortfarande kör taxi men i dag med egen bil.

Joseph körde tidigare under flera år för ägaren till ett taxiföretag i södra Sverige.

– Han sa att alla papper var rätt, att han betalade in skatt och pensionspengar. Jag frågade många gånger efter ett lönebesked, som jag behövde när jag sökte lån hos banken. Men jag fick bara en handskriven lapp.

Då vände sig Joseph till den lokala Transportavdelningen. Med hjälp av facket lyckades han se till att de anställda fick korrekta lönebesked. Men också en inblick på sin sida hos Fora, som visade hur mycket arbetsgivaren satt av till tjänstepension: 0 kronor.

De anställda fick till slut premierna inbetalda. I Josephs fall handlade det om sammanlagt över 60 000 kronor för tre år. Han hade jobbat hårt, kört långa pass. Oftast sex dagar i veckan.

Fotnot: Joseph heter egentligen något annat.

FOTO: RYANAIR



Ryanair lämnar sin bas på Skavsta.

Uppsägningar på Skavsta flygplats

Flyg. 35 visstidsanställda vid Skavsta varslas. En konsekvens av att Ryanair överger sin bas vid flygplatsen utanför Nyköping.

Värre än befarat, enligt Johan Einarsson, ombudsman på Transports flygavdelning. De berörda arbetar med ramp- och bagagehantering, beskedet är att deras anställningar upphör den 31 mars. *LH*

Jobb räddade på lager i Örebro

Lager. Tjugo DHL-anställda hotades av uppsägning i Örebro. DHL exel supply chain behövde säga upp i Örebro. Lager- och logistikföretaget hade förlorat en större kund och kallade facket till förhandling. Transports Clas Hellsing, ombudsman på avdelningen i Örebro, kände sig hyggligt nöjd när uppgörelsen var klar.

– Vi lyckades få ner antalet uppsagda från tjugo till åtta, säger han. Och alla våra medlemmar räddades kvar. *LB*

Vilken sopig väg det blev

Miljöarbetare. I december byggde Kalmar om korsningen Funkabovägen–Tallhagsvägen. Det tråkiga var att sopbilen inte kunde svänga om hörnet utan att antingen stoppa trafiken åt motsatt håll eller köra ner en belysningsstolpe.

I februari grävdes korsningen upp och byggdes om på nytt, berättar Barometern. *LH*

50

procent av eleverna som går transportprogrammet på Alléskolan i Hallsberg är tjejer. Snittet i årskurs två i hela landet ligger på 27 procent.

FOTO: JAN LINDKVIST



Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson på Tommy Nordberghs åkeri har tagit strid för säkerhet och bättre arbetsmiljö på bilar med dubbla lastplan. Företaget har kontrat med omplacering, påtvingade hälsokontroller, hot och skriftliga varningar.

Myndighet godkänner jobb under låg takhöjd

Åkeri. Arbetsmiljöverket har sagt sitt. Tommy Nordberghs åkeri måste fixa rutiner och utbildning för dubbeldäckade lastbilar. Däremot är 1,6 meters takhöjd vid lastning och lossning okej även i fortsättningen.

Text **John Antonsson**

Godset, som körs för Ica lastas i två plan. Taket är inte höjbart. På Tommy Nordberghs lastas först ett plan som sedan höjs upp. Därefter lastas bottenplanet. Vid lastning av bottenplanet vilar det övre planet, som kallas bordet, på lastklackar vid 1,6 meters takhöjd.

VISSA CHAUFFÖRER SKA ha hissat upp bordet så högt det går, vilket ger ytterligare fem centimeter i takhöjd, för att bättra på arbetsmiljön. De har då haft flera ton vilande på fyra vajrar ovanför sig. Skyddsombuden har varnat för livsfara och bett Arbetsmiljöverket att ingripa.

Vägen till myndighetens krav är en lång och komplicerad historia med allt från omplacerade skyddsombud, till kollapsade övre plan i dubbeldäckade bilar.

ARBETSMILJÖVERKET har genomfört en inspektion och tagit in synpunkter från fack och arbetsgivare. Beslutet blev att myndigheten överväger åtgärder och vite om tre punkter inte åtgärdas. Dessa är:

➔ Åkeriet ska ha rutiner och skriftliga rekommendationer för hur arbetstagare ska utföra kontroll och underhåll av lastplanen. Chaufförer ska också veta vem de ska kontakta när problem uppstår.

➔ Företaget ska ta fram skriftliga rutiner som beskriver hur arbetstagare ska rapportera ohälsa, olycksfall och tillbud.

➔ Tommy Nordberghs ska ha rutiner för att följa upp att det övre lastplanet används på det säkra sätt man bestämt.

HUVUDSKYDDSOMBUDET Kenneth Fransson, Transport:

– Vi är rätt nöjda med delar av svaret. De kräver att åkeriet ska vidta åtgärder. Arbetsgivaren har varit snabb och vill träffas för att gå igenom kraven och göra en handlingsplan.

– Problematiken för oss är att man fortfarande måste arbeta under ett tak som inte går att höja. Det är ergonomi som är dålig, och kravet vi ställt där har de avslagit. Jag överväger om vi ska överklaga det.

Arbetsmiljöverket skriver, med underlag från arbetsgivaren, att det tar ungefär 100 sekunder att lasta 30 burar. Slutsats:

”Trots att det kan uppfattas som ansträngande bedömer Arbetsmiljöverket att det inte utgör en sådan skadlig belastning att det finns anledning att ställa krav på att arbetsgivaren vidtar åtgärder utifrån de belastningsergonomiska förhållandena i verksamheten.”

Arbetsgivaren och myndigheten har räknat med att trucken tar tre burar åt gången, alltså blir det tio vändor, tio sekunder vardera. Enbart tid i skåpet räknas.

Men vid lossning använder man en annan typ av truck, som bara tar två burar åt gången.Och det tar betydligt längre tid, enligt huvudskyddsombudet Kenneth Fransson.

Lastbil körs med B-kort på Arlanda

Flyg. Gate Gourmet på Arlanda är pilotprojekt. För att köra lastbil med gods till planen räcker det med B-körkort. Fel och farligt, enligt fack och många chaufförer.

Text **Lilly Hallberg**

– De som jobbat länge, 20–30 år, säger att det aldrig varit så dåligt som nu, säger en fast anställd.

DE SOM JOBBAR hos serviceföretaget kör bland annat ut cateringmat till flygplanen. Det görs med 18-tons lastbilar, nyligen omgjorda för att maximalt gå i 30 kilometer i timmen. Från de så kallade mobila enheterna, som lastbilarna nu kallas, lyfts sedan gods upp till planen.

– Mesta tiden sitter vi i bilen och kör, hissning upp och ner till planen är bara en kort tid, säger den anställda. Att leverera mat snabbt och säkert är en konst. Jag känner att det blivit allt svårare.

Flera olyckor har redan skett. Folk har ramlat från bilarna, brutit händer och någon har blivit biten av giftspindlar.

Största striden för Transportklubben på företaget gäller körkortsbehörighet. Tidigare var det krav på C-körkort, men Gate Gourmet vid Arlanda har omregistrerat fordonen. Detta efter att ha justerat dem Det vill säga ”strypt” lastbilarnas maxfart till 30 kilometer i timmen.

KIMMO PIRI ÄR vd på Gate Gourmet Arlanda. Omregistreringen av lastbilarna har inget att göra med lönenivå, enligt honom. Det handlar i stället om svårigheter att hitta personal. Att det räcker med B-körkort breddar rekryteringspoolen.

– Det har blivit allt svårare att rekrytera chaufförer med C-kort. Det gäller inte bara oss utan också våra kollegor. Men vi anställer fortfarande C-kortsförare, säger han.

ARLANDA ÄR PILOTPROJEKT men även på Landvetter planerar Gate Gourmet att genomföra förändringen. De med B-körkort som anställs får gå en längre introduktionskurs hos företaget, sex i stället för fyra veckor.

Frågan om krav på tung behörighet gäller inte bara Gate Gourmet. Statliga bolaget Swedavia, som driver de stora flygplatserna, har gett klartecken för B-kort inom så kallat inhägnat område. Men Transport är helt emot.

– Det handlar fortfarande om lastbilar, även om farten är strypt. Vi anser inte att det är ok att en person som kanske aldrig kört lastbil tidigare ska arbeta nära planen – det kanske inte ser så trångt ut, men kan innebära stora arbetsmiljörisker, säger Johan Einarsson, ombudsman på Transports flygavdelning.

– Men det finns flera andra skäl till att vi är emot. Ett är att det sänker kunskapskraven på våra medlemmar.

TRANSPORTS FLYGAVDELNING är också kritisk till själva omregistreringen av lastbilarna, liksom att företaget Gate Gourmet självt håller i utbildningen för dem som ska köra fordonen på flygplatsområdet.

Central förhandling kommer att ske i mars.

FOTO: JAN LINDKVIST



Cykeln vinner över skåpbilen med hundra mot en

Bud. Eldrivna lastcyklar sparar på både miljö och pengar.

– Jag blev förvånad över att miljövinsten var så stor, säger Kalle Hederos Eriksson, lastcykelförare på Pling i Göteborg.

Enligt en forskningsrapport från VTI är el-cykeln med lastutrymme i skåpet ungefär ”100 gånger mer miljövänlig än en vanlig skåpbil”. I innerstäderna kan en cykel för det mesta lastas med samma gods som skåpbilen. Den kan också ta sig fram i ungefär i samma hastighet.

LB

FOTO: PRIVAT



Hallå där!

ANNA ALMQVIST

... LO-ekonom, som står bakom årets rapport om löneskillnaden mellan en industriarbetare och näringslivets direktörer. Liksom landets höga tjänstemän och de folkvalda topparna.

Storföretagens 50 mäktigaste direktörer tjänade i snitt motsvarande 61 industriarbetarlöner 2018. Hur ser det ut när du tittar bakåt på statistiken?

– Det här är det värsta året hittills. På 1950-talet låg topp-vd:n på cirka 26 industriarbetarlöner. Under 1980-talet var skillnaderna som minst.

Vad ingår i direktörernas inkomst?

– Det är deras lön som anställda och andra arbetsinkomster som till exempel om de har styrelsearvoden. Dessutom ingår kapitalinkomster som räntor och utdelningar och försäljning av aktier, fastigheter eller annat.

Vad blir det per månad?

– Genomsnittet för de 50 vd:arna ligger på 1,9 miljoner i månaden, jämfört med industriarbetarens 31 278.

Vad är ”den demokratiska eliten” och tjänar den lika mycket som en börs-vd?

– Där finns det politiker i regeringen, riksdagen och de största kommunerna. Men också förtroendevalda i till exempel fackförbunden. Deras inkomster är väldigt höga, men kommer ändå inte i närheten av direktörernas. Genomsnittet för den demokratiska eliten är 3,9 industriarbetarlöner.

Varför jämför ni med just industriarbetare?

– Vi har bra statistik hela vägen tillbaka till 1950-talet när det gäller dem. På så sätt kan vi få en lång serie med jämförbar statistik.

LENA BLOMQUIST



Hungrig.se ingår numera i samma koncern som Foodora, som har uppställningsplats vid Transports lokalkontor i Kristianstad. Bilen är skriven på Hungry Delivery och har ingen direkt koppling till skattehärvan kring RestaurangOnline 2018.

Skattefusk för miljoner när matbud fick svarta löner

Matbud. Under 2018 tog Hungrig.se emot minst 59 000 matbeställningar där buden fick svart betalning för leveranserna. Pengarna gick från Hungrigs moderbolag, Restaurang Online, till tre olika underentreprenörer som inte betalat skatter och avgifter.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Frågan är vem som egentligen var arbetsgivare för buden. Det har i vart fall inte varit de tre underentreprenörerna, säger en källa på Skatteverket.

Skatteverket har inlett en granskning av branschen som via webbplattformar tar emot beställning av krogmat och sedan ordnar hemkörning av maten. I fokus finns Hungrig.se/Restaurang Online.

VERKET KONSTATERAR ATT Hungrig kört ut mat i många svenska städer, bland annat Malmö, Lund, Göteborg, Karlstad, Borås och Eskilstuna. Under 2018 har företaget använt sig av flera underentreprenörer för leveranser. Det är åtminstone vad Hungrig.se påstår.

En av de anlitade underentreprenörerna är Central Taxi i Lund, som nu är försatt i konkurs. Bolaget har bedrivit en viss taxiverksamhet, men det mesta av intäkterna – omkring 2,7 miljoner – kom 2018 från Restaurang Online.

Enligt Restaurang Onlines uppgifter till Skatteverket ska de 2,7 miljoner kronorna täcka 34 000 matutkörningar som Central Taxi ska ha gjort under sommaren och hösten 2018. Fast skatteutredarna har gått igenom bokföring och transaktioner och hittar över huvud taget inga löneutbetalningar till matbud.

Totalt omsatte Central Taxi i Lund över tio miljoner kronor 2018. Det mesta är inbetalningar från bolag eller privatpersoner. Närmare sex miljoner av pengarna fördes i sin tur över till utländska bankkonton i bland annat Turkiet och Nederländerna. Drygt en miljon av de sex gick till inköp av BMW- och Mercedes-bilar i Tyskland. Bilar som sedan sålts vidare i Sverige.

Under de tolv månaderna 2018 redovisade taxibolaget bara strax över 20 000 kronor i löneskatt. Skatteverket konstaterar att affärstransaktionen mellan Restaurang Online och Central Taxi byggde på så kallad självfakturering. Det är Restaurang Online som knåpat ihop fakturorna, som gått till det egna företaget. Fakturorna har signerats av företrädare för taxiföretaget. Av personer som Skatteverket klassar som målvakter.

Slutsatsen från Skatteverket är att Central Taxi i Lund över huvud taget inte utfört några matleveranser. Några budbilar fanns inte. Det finns heller inga indikationer på att företaget skulle ha anlitat andra matutkörare för uppdragen.

SKATTEVERKET HAR UPPTAXERAT tre bolag med kopplingar till Restaurang Online. Förutom Central Taxi i Lund är det Anjas Trade AB och Ninetyone AB.

För alla tre gäller att Skatteverket inte fått några svar när man ställt frågor eller begärt ut handlingar. I stället baseras utredningarna i huvudsak på företagens banktransaktioner.

ANJAS TRADE BEGÄRDES i konkurs i höstas.

Ninetyone har inte varit registrerat som arbetsgivare sedan mars 2015. Trots det har företaget fått drygt en miljon kronor från Restaurang Online. För budkörningar som påstås ha skett under en kort period, bara två veckor. På tio olika orter. Även här gäller ”självfakturering”. Och att budbilar saknas.

I en avslutande bedömning anser Skatteverket att det är osannolikt att Ninetyone på kort tid kunnat rekrytera och anställa bud för verksamhet i tio städer. Minst 80 bud behövdes, anser Skatteverket, för att klara de mer än 12 000 leveranser som betalningen från Restaurang Online uppges gälla.

I de tre granskade bolagen har företrädarna bytts ut på löpande band. Den som läser Skatteverkets tre omprövningsbeslut frågar sig antagligen om det inte är Restaurang Online själva som tvättat pengar med hjälp av luftfakturor – fakturor som Restaurang Online alltså snickrat ihop åt de påstådda budföretagen.

En anställd på Skatteverket säger:

– Det kan vara Restaurang Online som är den verkliga arbetsgivaren. Men det kan också vara någon annan, en tredje part. I alla tre bolagen dyker två namn upp. Två personer som inte haft några formella uppdrag i bolagen. De skulle kunna vara huvudmännen.

Transportarbetaren har sökt företrädare på Restaurang Online, utan att få besked om vem som är ansvarig och kan svara på frågor. Vi har i stället mejlat artikeln till företaget, för en kommentar.

Svaret kommer per mejl, från Foodora som ingår i samma koncern, och lyder i sin helhet:

”Foodora kan inte kommentera detta, eftersom detta rör sig om tiden innan Delivery Hero förvärvade Hungrig.se.”

Transport vill teckna avtal – ger rabatt till cykelbuden

Matbud. Otrygg anställning och riskfylld arbetsmiljö. Transport försöker locka Foodoras cyklande matbud till facket.

Text **John Antonsson**

Den som cyklar ut mat för Foodora och vill gå med i facket erbjuds rabatt.

Förra veckan inledde Transport en offensiv för att locka fler medlemmar bland buden. Redan på söndagen smygstartade avdelningen i Uppsala. Fem personer var ute och svarade på frågor.

– Det gick rätt bra. Några visste att vi skulle vara där och kom förbi. Sedan dök det upp andra. Folk kommer från länder långt från Sverige, det var allmänna frågor om allt möjligt, säger Ludwig Eriksson, ordförande för avdelning 41 i Uppsala.

Varför lägga tid på att locka medlemmar från den här yrkesgruppen?

– För oss började det lokalt. De kom till oss och ville reda ut vissa begrepp med företaget, säger Ludwig Eriksson, och fortsätter:

– Vi ser en ny typ av samhälle som växer fram, nya yrken och branscher som växer. Vi måste vara med i matchen och hitta medlemmar och organisera i morgondagens yrken. Det handlar inte bara om Foodora och mat, det finns gig- eller plattformsföretag som levererar alla möjliga saker. Det här är bara början.

KAMPANJEN PÅGÅR I flera Transportavdelningar. I Göteborg träffade avdelningen matbud utanför en av Foodoras stationer. Innan dess kallades de till ett stormöte. Då kom det sju personer.

– Vi hade stormöte för ett par år sedan, då kom det 20–30 stycken, så vi hade högre förväntningar. Men förhoppningsvis kommer det fler personer nästa gång, säger avdelningens ordförande Patrik Ljunggren.

I GÖTEBORG FINNS ett par hundra matbud som jobbar för Foodora.

– Det här är samma situation som vi hade i hamnen för 50 år sedan när Pelle och Gustav stod och väntade på påhugg. Och fick fyra timmar var. I dag är arbetsgivaren utbytt mot en app. Foodora tar inget arbetsgivaransvar trots att man har anställda, säger Patrik Ljunggren.



FOTO: JOHAN LINDSTÉN

I Norge har matbuden kollektivavtal, än så länge har parterna inte enasts i Sverige.



Rabatt på avgiften

Ett Foodorabud som går med i Transport får första månaden gratis.

Om medlemmen är kvar efter sju månader och betalar med autogiro får hen en utbetalning på 300 kronor som en ytterligare rabatt.

Medlemsavgiften varierar över landet, men för de flesta matbud ligger den på mellan 100 och 170 kronor.

Las-listan gäller när Loomis köper upp

Bevakning. De två bolagen slås ihop till ett när Loomis köper Nokas värdehantering för 80 miljoner kronor. Företagen har i dag flera uppräkningscentraler där pengarna räknas samt ett antal anställda värdetransportörer.

– Det blir en övergång av verksamhet. Det som kallas en las §6b, säger Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport som får information allteftersom.

– Då spelar det ingen roll om de anställda kommer från Loomis eller Nokas och arbetar på samma ort. De behåller sina anställningsår om det blir fråga om nerdragningar längre fram.

LB

Akutsjukhus byter ut Avarn efter knivdåd

Bevakning. Vaktbolaget Avarn uppfyller inte kraven. Efter att en väktare blev knivskuren utanför Norrtälje sjukhus säger kommunens vårdbolag upp avtalet. Och tecknar nytt avtal med Securitas.

För att stärka säkerheten vid sjukhuset i Norrtälje har vårdbolaget Tiohundra sökt ett nytt vaktbolag, med starkare lokal förankring.

En väktare måste snabbt kunna få förstärkning och där brister vaktbolaget Avarn Security, enligt vårdbolaget.

I januari knivskars en väktare utanför sjukhuset, bara dagar efter att Arbetsmiljöverket hävt ett skyddsstopp för ensamarbete. Skyddsvästen räddade väktaren från allvarliga skador. Men enligt vårdbolagets ledning har beslutet att säga upp avtalet ingen koppling till knivdådet.

LH

Swedbank

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.

* Effektiv ränta 5,17 % januari 2020

Läs mer på swedbank.se/medlemslan eller ansök direkt och få besked i vår app eller Internetbank.

5 tycker till

Har du koll på din pension??



Birgit Modin, 60 år, bensinstationsanställd, Sollefteå:
– Ja, det tycker jag. Jag har varit inne på mina sidor på pensionsmyndigheten.se. Mina boende- och fasta kostnader är låga, 2 000–2 500 kronor per månad, och så pensionssparar jag på ett investeringssparkonto. Så jag är jättelugn, faktiskt.



Erik Bäckström Andersson, 33 år, tidningsbud, Timrå:
– Hyfsat, men inte superkoll. Jag har kollat på mina sidor på Pensionsmyndighetens webb och så har jag ett privat pensionssparande. Jag lägger undan 300 kronor i månaden och har väl gjort så mycket jag kan, just nu.



Remzi Halimi, 55 år, distributionsförare, Skattkärr:
– Nej. Det är väl ett dumt svar, men jag förväntar mig inte så mycket från pensionen. Jag tror inte jag klarar mig på den utan hoppas kunna dryga ut med min konst och musik. Jag vill jobba med det jag älskar, till sista andetaget.



Carina Ohlin, 27 år, tidningsbud, Borrby:
– Nej, jag blev uppsagd i dagarna, har nu bara jobb på söndagar. Så prio ett är nytt arbete. Pensionärerna har det väldigt knapert i dag, så det börjar bli tid att starta eget pensionssparande. Minst en femhundring per månad, gärna mer om det går.



Håkan Jansson, 41 år, lagerarbetare, Taberg:
– Ja ganska, har varit inne på ”min pension” hos Pensionsmyndigheten och tittat på fora.se. Jag har gjort mina val och kollat så jag ligger under rätt avtal. Jo, jag pensionssparar. Egentligen är det fel att vi med låg lön ska tvingas göra det.

”Sjukförsäkringen ska bli trygg och begriplig”

Sjukförsäkring. Mindre tryck på sjukskrivna att lämna sina jobb för att söka andra. Och bättre möjligheter till rehabilitering. Det är några av inslagen i en utredning om förändringar av sjukförsäkringen.

Text **Justina Öster**

Förslagen presenterades i ett delbetänkande i slutet av januari. Mottagare var socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi (S). Översynen av reglerna syftar till att skapa en ”mer begriplig, trygg och flexibel sjukförsäkring med plats för rehabilitering”.

BAKGRUNDEN ÄR EN allt starkare kritik mot att sjuka och arbetsskadade får sin sjukpenning indragen från försäkringskassan efter sex månader. De hänvisas i stället till arbetsförmedlingen och uppmanas att ta, vad som kallas, normalt förekommande arbete på den normala arbetsmarknaden.

Utredaren Claes Jansson har ett förflutet på fackens gemensamma juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd. Den hjälper medlemmar vid tvister med arbetsgivare. Där har antalet fall med sjuka som överklagat att deras sjukpenning dragits in ökat dramatiskt. Byrån hävdar att sjuka i dag hänvisas till ”hitte-på-jobb”, arbeten som inte existerar på arbetsmarknaden.

CLAES JANSSONS INSTÄLLNING är att det behövs ny lagstiftning för att göra sjukförsäkringen mer rättssäker. Så att människor vet vad som gäller.

– Kraven på omställning till annat arbete måste bli mer rimliga och rehabiliteringen stärkas. Ärenden behöver också utredas bättre. Och besluten göras mer begripliga för de försäkrade. Kraven på omställning kan heller inte vara de samma för äldre som för yngre förvärvsarbetande, anser han.

Socialförsäkringsministern talar samtidigt om att skapa en försäkring med ”högt förtroende i befolkningen”:

– När man är sjuk och inte kan jobba ska försäkringen ge människor stöd och trygghet att komma tillbaka till jobbet, säger Ardalan Shekarabi.

DEN 30 APRIL 2020 kommer utredningens slutbetänkande. Sedan avgör regeringen och i slutändan riksdagen om och hur reglerna ska ändras.

”Kraven på omställning till annat arbete måste bli mer rimliga och rehabiliteringen stärkas.”
Utredaren Clas Jansson

Utredarens förslag

➔ Bedömningen av arbetsförmågan mot en bredare arbetsmarknad ska göras mot ett angivet normalt förekommande arbete. Ett existerande jobb som exempelvis miljöarbetare eller lastbilsförare och inte arbeten med allmänna kriterier som till exempel ”ett stillasittande arbete utan stress där du bara behöver använda vänster arm”.

➔ Personer som är mellan 62 och 65 år ska alltid få sin arbetsförmåga bedömd mot arbete hos arbetsgivaren. Oavsett hur länge de har haft nedsatt arbetsförmåga. Det kan innebära att man får jobba kvar på företaget på deltid, och får ersättning från försäkringskassan på viss tid.

➔ Undantagen från att arbetsförmågan ska bedömas mot en bredare arbetsmarknad utvidgas. När människor bedöms kunna återgå i tjänst efter sjukdom/skada/rehabilitering ska de inte tvingas söka andra jobb utan få behålla ersättningen.

➔ Det ska bli lättare att beviljas rehabiliteringsersättning för att delta i arbetslivsinriktad rehabilitering.

FOTO: PRIVAT



Storm stoppar inte tidningsbud

Tidningsbud. Först kom Ciara, sedan Dennis. Oväder och stormar har rasat i februari. En natt fick Lotta Ringius, som delar ut tidningar på Dalarö söder om Stockholm, vägen blockerad av tre träd.

– Jag pratade med min kompis, som kör området intill, hela tiden. Det är en trygghet att någon vet var man är och vad som händer, säger hon som lyckades dela ut alla tidningar utom en under ovädersnatten.

LB

FOTO: CALLE VON SCHEELE



Den europeiska transportarbetarfederationen ETF vill ta ytterligare steg för att få Ikea att köpa schysta transporter.

Europas transportfack förbereder aktion mot Ikea

Åkeri. Ikea fortsätter att utnyttja lågbetalda östchaufförer för sina transporter, trots hårda påtryckningar från facket. Nu drar Europas transportfack gemensamt igång en ny kampanj mot möbeljätten.

Text **Jan Lindkvist**

– Vi är vana att se Ikea som ett företag som bryr sig om hållbarhet och bra villkor för de anställda. Men när vi tittar på företagets logistikkedja jobbar de med underentreprenörer där förhållandena är helt oacceptabla, säger Frank Moreels. Han är ordförande i både det belgiska transportfacket och i Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF).

I FEBRUARI SAMLADES ett 15-tal fackliga representanter från mer än ett halvdussin länder på Transports förbundskontor. Målet var att lägga upp en ny strategi mot Ikea.

Frank Moreels säger:

– Vi vill att Ikea tar ansvar och lever upp till samma minimikrav, för alla som jobbar för koncernen. Det gäller även för transporterna. Tyvärr ser vi hur chaufförer utnyttjas, ibland av företagare som är rena gangsters.

I vilka länder är problemen störst?

– Situationen är densamma över hela Europa, även i Sverige, säger Frank Moreels. I Belgien, exempelvis, jobbar Ikea med seriösa åkerier för de inhemska transporterna.

– Men för de internationella anlitar företaget många åkerier med förare från östra Europa. Förare som får låga löner och inga riktiga anställningskontrakt. Vi vill att Ikea samarbetar med oss för att tackla de här problemen.

Frank Moreels förtydligar att Ikea måste leva upp till minimikraven, för anställda i alla led i transportkedjan:

– De kan göra det om de vill! Vi har samlat ihop mycket bevismaterial på fusket, det kan vi dela med oss av till Ikea.

Facket har tidigare drivit en kampanj mot Ikea kring oseriösa transporter. Ledde det någon vart?

Transports ordförande Tommy Wreeth säger:

– Vi har haft möte på möte med Ikea. Men det blev mest snack. Ikea sa sig vara medvetna om problemen bland underentreprenörerna. Fast de ville inte dela med sig av informationen till oss.

EU HAR NYLIGEN beslutat om skärpta regler kring godstransporter på väg. Tommy Wreeth ser nya möjligheter att förmå Ikea att tänka om.

– Vi borde kunna ta ytterligare ett steg för att sätta press på Ikea. Tidigare har företaget försvarat sig med att man skulle vilja strama upp, men att EU:s regelverk är så luddigt och svårt att tillämpa. Vi säger: ”Vi kan hjälpa er att göra rätt. Fast då måste ni också dela med er av information om transportföretagen ni anlitar.”

FRANK MOREELS KONSTATERAR att missförhållandena inte inskränker sig till Europa. Liknande vittnesmål finns från andra delar av världen. Han är ändå hoppfull.

– Diagnosen är god. Låt oss diskutera problemen öppet och globalt. Det här är en inbjudan till Ikea. Att komma och delta i konstruktiva diskussioner, för att få stopp på lönedumpningen.

Ikea har lämnat en skriftlig kommentar. Margaret Lantz, presschef:

”Vi känner inte igen den bild av Ikea som målas upp. Arbetsvillkoren för chaufförer som kör vårt gods är en högt prioriterad fråga.

Vi har länge arbetat tillsammans med våra transportörer, fackförbunden och andra viktiga aktörer för att bidra till en förbättrad arbetsmiljö. Under de senaste åren har Ikea implementerat en rad initiativ och åtgärder. Exempelvis:

➔ *Vi tillåter endast att de transportörer vi anlitar använder ett lager av underleverantörer. Detta gör vi för att säkerställa inblick och kontroll av att de krav vi ställer också efterlevs.*

➔ *Vi accepterar inte transportupplägg som är baserade på cabotage.*

Vi ser att det finns utmaningar inom transportbranschen som påverkar förarnas arbetsförhållanden. Det behövs en tydlig och klar EU-lagstiftning och effektiva kontroller längs vägarna för att säkerställa att reglerna efterlevs. Tempot och belastningen på vägarna är i dag hög och det behövs bättre rastplatser och faciliteter för chaufförerna.

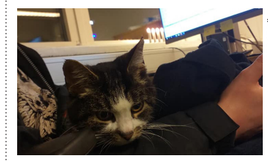
Vi har stor respekt för Europas chaufförer och vi stödjer deras kamp för schysta villkor. Vi ser samarbete och flerpartssamtal som kritiska faktorer för att komma till rätta med problemen. Vi välkomnar en bredare dialog där IKEA och fackförbunden är naturliga parter.”

Åkerier i fokus för skattekontroll

Åkeri. Transporter och städning är två områden som Skatteverket kommer att specialgranska under 2020. Myndigheten tvekar inte: ”Det förekommer svartarbete, illegal arbetskraft, osanna fakturor och falska löneuppgifter i transportbranschen.” Syftet med kontrollerna är att avslöja fusk, svartjobb och utnyttjande av anställda.

– Vi tittar särskilt på de lätta lastbilarna. Där har vi fått signaler från polis och Arbetsmiljöverket att det är vanligt med oklara anställningar, säger Conny Svensson, nationell samordnare på Skatteverket. *LB*

FOTO: ANNA HEDSTRÖM



Den 18-åriga katten fick hjälp hem.

Katt räddad av ett tidningsbud

Tidningsbud. På sin utdelningsrunda upptäckte Annica Andreasen den stelfrusna katten som satt mitt i körbanan. Tack vare tidningsbudets ingripande färdes katten till värmen på kontoret i tidningshuset i Mariestad. En efterlysning på Facebook gav snabbt resultat och den 18-åriga missen kunde återförenas med matte.

– Jag såg att katten var väldigt illa däran. Det regnade och var nollgradigt och den satt där mitt i gatan. Jag trodde först att räven varit på den, säger Annica Andreasen som är tidningsbud sedan snart 20 år. *LH*



89

olika symboler ska göra det enklare att sopsortera. Modellen kommer från Danmark och planen är att den ska införas i Sverige till sommaren.

BILD: KROOK OCH TJÄDER



Centrum för framtidens logistik är planen. Totalt ska det bli 150 000 kvadratmeter lager- och logistikyta vid Landvetter i Göteborgs första så kallade logistikpark.

Inhyrda på lager – ett evigt B-lag

Bemanning. Stora, ”seriösa” företag rundar konsekvent bemanningsavtalet. Och gör stora vinster trots miljonskadestånd. Transports Göteborgsavdelning tar striden. Om och om igen.

Text **Lilly Hallberg**

På godsterminalerna ute vid Landvetter är andelen inhyrd personal hög. Det ger stora produktionsmässiga fördelar och flexibilitet i det framväxande ”Logistic city” anser företagen.

– Men de bemanningsanställda är längst ner, de pressas hårdare och blir utslitna. Och så tar man in nya. De fungerar som löneslavar, säger Tony Blomberg, ombudsman på Transports Göteborgsavdelning.

Hos giganter som Schenker är det periodvis över 80 procent inhyrd personal på vissa enheter.

– Det tycker vi ju heller inte om. Men företagen har räknat ut att de tjänar på det. Då slipper de betala när folk blir sjuka eller skadar sig.

Vad motiverar den höga andelen inhyrd personal?

Michael Behrendt är HR-chef hos DB Schenker:

– Vi kan inte anställa utifrån perspektivet ”då det är som mest att göra”, typ säsongstoppar. Och sedan sitta med höga kostnader när det inte finns något arbete att utföra, säger han.

Men framhåller samtidigt att det enbart är på lagersidan behovet av personal varierar så kraftigt. För terminal och transporter ser det helt annorlunda ut.

– Fluktuationerna på lager är extrema, över 500 procents variation är inte ovanligt.

– Vid en topp kan det behövas upp till 600 medarbetare, och i vanliga fall bara 100 på samma arbetsställe.

Schenkers HR-chef är väl medveten om att facket är kritiskt till hög andel bemanningsanställda.

– Men det är lite svårt att generellt förstå den avoga inställningen. Vi som företag tar också ansvar för att de integreras på arbetsplatsen. Att arbetet fungerar på samma sätt som för våra egna medarbetare, säger Michael Behrendt.

– Vi vill inte ha ett A-lag och ett B-lag. Det ligger inte i någons intresse. Oshysta villkor ska beivras!

BEMANNINGSANSTÄLLDA som evigt B-lag är just vad Transports ombudsmän har upplevt. Trots ett avtal som skulle ersätta otrygga visstidsanställningar.

– Det har blivit tvärtom. De stora företagen skjuter ifrån sig allt ansvar. Och bemanningsbolagen utnyttjar lönebidrag från Arbetsförmedlingen, som kräver kollektivavtal. När tiden med bidrag är slut är det bara att kasta ut folk, säger Tony Blomberg.

Transport fick i början av förra året ut en miljon kronor i skadestånd från Uniflex, ett auktoriserat bemanningsföretag.

HAN GER INTE mycket för bemanningsföretagens auktoriseringsstämpel.

– Det hjälper föga. Och så fort något lösts så kommer nästa kille upp och berättar om samma slags problem på ett annat företag. Avtalet är ganska ihåligt.

Exempel från olika bemanningsföretag i Västsverige:

➜ De bemanningsanställda önskar heltid men får 75 procent och uppmanas att skriva in sig på universitet, eller studera något annat, ett par timmar om dagen.

➜ Erbjudande om fast jobb är villkorat med att den anställda begär tjänstledigt varje fredag.

➜ En anställd beordras tre gånger från Göteborg till Borås, då han inte ville ta tjänstledigt. Där fanns det inget arbete att utföra, vilket innebär att bara garantilön betalas.

➜ ”Besvärlig” bemanningspersonal flyttas till arbetsplatser upp till 7,5 mil bort, en tillåten gräns.

➜ Scheman läggs så att de fungerar som delade pass: Chaufförer får köra ut leveranser till livsmedelsbutiker på ”lösa” scheman utformade för fjärrkörningar.

➜ Arbetstiden för inhyrd personal förskjuts till arbetstoppar, till skillnad från ordinarie personal, i strid med avtalet.

ANNA VARGÖ ÄR förhandlingschef hos Almega, där Kompetensföretagen ingår. Hon påpekar att det unika med bemanningsavtalet är att samtliga LO-förbund gemensamt tecknat avtal med arbetsgivarparten.

– Men det är inte ett sämre avtal, säger hon. Det är ett avtal för trygga jobb, med tillsvidareanställning som huvudregel. Sedan följer man kundens regler när det till exempel gäller arbetstid. Det varierar ju beroende på vilket avtal som gäller på en arbetsplats.

HON FRAMHÅLLER OCKSÅ att arbetsgivarsidan tagit höjd för att inhyrd personal ska ha samma villkor som den ordinarie personalen: Likabehandlingsprincipen är tillgodosedd.

Ombudsman Tony Blomberg ser annorlunda på verkligheten. Bemanningsanställda har det alltför ofta sämst ute på arbetsplatserna. Han är övertygad om att det inte heller skulle löna sig att hyra in personal i dagens omfattning – om företagen följde bemanningsavtalet.



FOTO: LILLY HALLBERG

Vi vill ha ordning och reda i bemanningsbranschen. Men ibland känns det tröstlöst, säger Tony Blomberg, ombudsman på Transports avdelning 3, Göteborg med västra Götaland.

Bemanningsavtalet

Är ett kollektivavtal mellan arbetsgivarparten Bemanningsföretagen (nu Kompetensföretagen) och samtliga 14 förbund inom LO.

Det första bemanningsavtalet tecknades av LO år 2000.

Nuvarande avtal från 2017 löper ut den sista april i år.

Anställning är på heltid, enligt avtalet. Deltidsanställningar måste först godkännas i lokal överenskommelse med facket. Tjänstledighet för studier godtas.

Samma arbetstidsbestämmelser gäller för ordinarie och inhyrd personal på en arbetsplats: Arbetstiden för den bemanningsanställda ska förläggas på det vis som gäller för yrkesgruppen.

David Ericsson

Lyckans pris

Att bli fattig är nog mångas stora skräck. Men huvudpersonen, kvinnan i romanen *Skred* av Marit Sahlström, är långt ifrån fattig. Ändå är hon olycklig så till den grad att själva livet blir till en omöjlighet.

Det kan synas märkligt för hon har det mesta: en bra lägenhet i Stockholm, en man med ett till synes oändligt tålamod, två söta halvsmå barn och ett bra jobb. Ändå går livet i baklås och allt, varenda handling, kräver en övermänsklig ansträngning där hon så småningom också får lämna sitt jobb.

Man frågar sig vad är felet? Varför denna självupptagna dystopi?

Det visar sig att kvinnan i boken kommer från en liten by i norra Sverige. Trots allt hon har i storstaden längtar hon tillbaka dit och messar flitigt med en gammal kärlek därifrån.

Att flytta från ett ställe till ett annat går lätt. Men det förefaller vara svårare att få med sig själen.

> ”Men kanske är förändringar själva förutsättningen för livet?

BOKEN ÄR BRA. Man fattar grejen och jag kommer att tänka på alla uppbrott vi gör. Först från barndomen, sedan från vänner och partners i olika perioder av livet. Men också från platser.

Om det lämnar så djupa spår som i den här boken att flytta från en ort i Sverige. Hur ska det då inte vara att lämna sitt land?

Men kanske är förändringar själva förutsättningen för livet? Att man vågar ta steg i den ena eller andra riktningen även om risken är att allt – går i baklås.

Vi försöker och provar oss fram och de som tar störst risker är naturligtvis de som lämnat allt bakom sig.

MEN FÖRFLYTTNING KAN ju vara mer eller mindre vettig. Man kan undra över de, i och för sig fattiga, afghanska föräldrar som skickar sina barn med människosmugglare till rika länder. Hur många dör, tillfångatas eller blir slavar på vägen? Detta uppmärksammades också för flera år sedan som ett problem av Svenska Afghanistankommittén.

I stort är ändå förändringen bra på sikt. Inget i Sverige skulle fungera utan alla som invandrat hit. Men ett ”värdekonservativt” parti som Sverigedemokraternas har sitt mantra i att stoppa invandringen helt.

Helst vill de nog inte ha några förändringar alls. Nu är det invandrarna man skyller det mesta på. Men vad kommer sedan? Vilka förändringar i våra liv och i samhället vill de stoppa härnäst? Nya böcker? Filmer? Tv- och radioprogram?

I boken Skred når huvudpersonen den absoluta botten men övervinner till sist det allra värsta. Det är sådana personer man kan beundra: De som ändå vågar en förändring, och är både svaga starka.



Toppen & botten

↑ Att stormen Ciara inte stängde broarna från kontinenten så att det ändå gick att ta sig hem med lastbilen.

↓ Våra nya gudar – riskkapitalisterna.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Godstrafiken bäst i klassen

Klimatpaniken sprider sig. Utsläppen hotar jordklotet. Transportekonomen Johanna Takman har kollat de svenska godstransporternas roll.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

1 Hur ser klimatmålen ut när det gäller svenska (gods)transporter?

– Sverige har ett mål för alla inrikestransporter. Det säger att utsläppen av växthusgaser ska minska med 70 procent under två decennier, från 2010 till år 2030. Men målet gäller både persontrafik och yrkestrafik, och handlar om de samlade utsläppen på vägar, järnväg och i sjöfart. Bara flyget står utanför eftersom det har ett eget mål.

– Det finns däremot inget särskilt mål för godstrafiken. Så vi har utgått från att samma mål gäller för lastbilar och andra godstransporter. En minskning med 70 procent på 20 år alltså.

2 Vem har bestämt det målet?

– Riksdagen har beslutat om ramarna för Sveriges miljöpolitik. Regeringen och framtida regeringar ska arbeta utifrån det för att nå alla olika klimatmål. Utsläppsminskningen på 70 procent för transporter är ett delmål. Övergripande gäller att det inte ska släppas ut några växthusgaser över huvud taget i Sverige senast 2045.

0
(noll) växthusgaser ska släppas ut i Sverige 2045.

3 Hur går det i allmänhet?

– Utsläppen av växthusgaser minskar, men det går inte tillräckligt fort. För alla inrikestransporter var minskningen 18,9 procent vid den senaste mätningen, från 2010 till 2018. Om vi ska hålla en jämn takt och klara målet borde utsläppen ha minskat med 28 procent.

4 ... och för den tunga lastbilstrafiken i synnerhet?

– Bättre. De tunga lastbilarna håller takten. För dem hade utsläppen av växthusgaser minskat med 28,5 procent under samma period. Det betyder att målet kan nås om det fortsätter på samma sätt. Och detta trots att lika mycket gods har transporterats lika långt som tidigare.

5 Vad är det som gör att utsläppen av växthusgaser går ner i lastbilstrafiken?

– Vi har tittat på tre möjliga förklaringar. Har gods flyttats över till järnväg och sjöfart? Är godstrafiken mer effektiv än tidigare, till exempel med högre fyllnadsgrad i lastbilarna? Eller har andelen förnyelsebara drivmedel ökat?

– Det ser inte ut som om gods har flyttat till järnväg eller fartyg. Och när det gäller effektivare transporter är det tyvärr svårt att hitta svar i den officiella statistiken. Vad vi däremot vet är att andelen förnyelsebara drivmedel har ökat kraftigt sedan 2010.

– Framför allt har HVO, som blandas i diesel, ökat jättemycket under perioden. Det är typiskt svenskt att köra på HVO, och det finns de som säger att Sverige dammsuger världsmarknaden på det drivmedlet. Bakom ökningen ligger framför allt tunga lastbilar och bussar.

(Fakta för läsare som själva inte kör tunga lastbilar: HVO är en olja som görs av bland annat oljeväxter, slaktavfall och tallolja.)

”Det är typiskt svenskt att köra på HVO, och det finns de som säger att Sverige dammsuger världsmarknaden på det drivmedlet.”

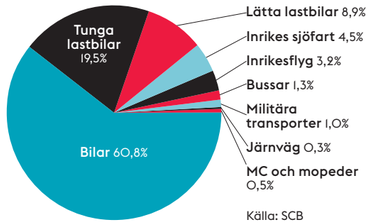
6 Ser det ut att behövas andra metoder?

– Det kan jag egentligen inte säga något om utifrån våra egna undersökningar. Men det finns andra studier och prognoser där det ser ut som om transporterna som helhet inte verkar nå målen. Därför kan det komma att behövas kraftigare styrmedel och åtgärder. Då tänker jag både på politiska beslut och på åtgärder som företag och hela branscher gör.

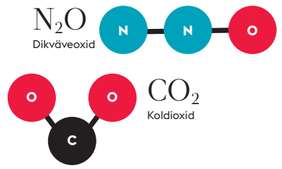
7 Tycker andra länder att Sverige är bäst i klassen?

– Jag har ingen aning om vad andra tycker. Men när det gäller förnyelsebara drivmedel ligger Sverige överlägset i topp.

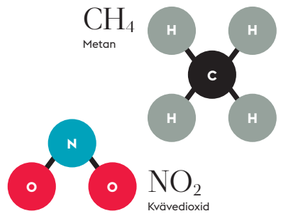
VÄXTHUSGASUTSLÄPP I OLIKA TRAFIKSLAG I SVERIGE 2018



Källa: SCB



Växthusgaser är utsläpp som påverkar klimatet: koldioxid, metan, dikväveoxid och fluorerade gaser. De olika gaserna summeras till en enhet som heter koldioxidekvivalenter. På så sätt kan alla växthusgaser räknas om till ett mått som motsvarar koldioxidutsläpp.





Johanna Takman jobbar på VTI. Rapporten om godstransporter och klimatmålet har hon gjort tillsammans med flera forskare inom programmet Triple F (Fossil free freight).

Vad händer med jobben?

Om några år kommer många hamnkranar och truckar sannolikt vara automatiserade, utan förare i hytten. Vad händer med jobben? Kan surrning av gods ombord på båtarna skapa ersättningsjobb när gamla försvinner?

Text och foto **JAN LINDKVIST**



Containerlastning i Helsingborgs hamn.

Den 25 februari inledde Transport formellt förhandlingarna om nya löneavtal. Först ut är hamnarbetarna. Premiärronden mot Sveriges Hamnar började precis när den här tidningen gått i väg till tryckeriet.

Per-Olof Norgren är ombudsman på Transport, med ansvar för stuveriavtalet. Han ser tillbaka på ett ovanligt turbulent år.

– För första gången i historien har vi två fackförbund med två centrala kollektivavtal. Och i nuläget vet vi inte vilken status Hamnarbetarförbundets (HF) avtal har. Är det likvärdigt med vårt, som är tecknat först? Eller ett rent så kallat hängavtal?

FRÅGAN OM AVTALEN kommer att prövas i mitten av maj, av Arbetsdomstolen. Det är HF som stämt arbetsgivarna. Det skedde efter konflikten vintern 2019, som resulterade i att Sveriges Hamnar och HF tecknade ett separat avtal. Med exakt samma ordalydelse som Transports.

Bläcket hade knappt torkat på uppgörelsen när arbetsgivarna gick ut med att inga hamnar kommer att förhandla fram lokala avtal med HF. Det sker bara med Transport.

– Min bild är att hamnbolagen hållit fast vid den principen, säger Per-Olof Norgren. HF är utestängda och det skapar frustration i deras led.

– Det blir intressant att följa processen i Arbetsdomstolen. Hur utgången än blir kan det skapa problem. Om HF förlorar, hur intresserade är de av att teckna ett nytt avtal som bara blir ett hängavtal på vårt? Får vi se nya konflikter? Ytterst är det den svenska modellen som AD prövar i maj.

TRANSPORT HAR MED sig en rad krav till förhandlingsbordet, när ett nytt centralt avtal ska tröskas fram. Flera av dem bottnar i framtidsscenarier som kan tyckas olycksbådande.

Flera hamnar ligger redan i startgroparna för automatisering. I Gävle byggs en helt ny kaj. Kranar och truckar är förberedda för förarlös drift.

Samma sak gäller i Stockholms nya containerhamn, Norvik. När den öppnar i maj sitter kranförare på plats i hytten. Men bara under en övergångsperiod. Sedan ska operatören flytta in på kontoret, till en datoranläggning med stora bildskärmar.

I Norvik ändrade man i ett sent skede beställningen av grensletruckar – en hög maskin som lyfter containrar mellan ben på hjul. De som slutligen köptes in kan köras med eller utan förare.

Per-Olof Norgren säger:

– Vi kan inte stoppa utvecklingen. Det viktigaste för Transport är att säkra jobben. Så att det är hamnarbetare som får de nya arbetsuppgifterna som datoriseringen skapar.

Helsingborgs hamn har också långtgående planer på automatisering, berättar sektionsordförande Erika Backler Swärdh. Ännu är det mest visioner hos ledningen, men Erika är övertygad om att det kommer.

Företaget har redan tecknat samarbetsavtal med Einride, ett företag som utvecklar självkörande el-drivna dragbilar.



Oskar Pihlqvist och Erika Backler Swärdh jobbar i Helsingborg hamn och är fackligt aktiva i Transport. De anser att stuveriarbetarna måste få ta över mer av surrningsarbetet på fartygen.

Surrning kan rädda många h amnjobb

Automatiseringen kommer att påverka hamnjobben. Därför lägger Transport mycket krut på ”lashing”-frågan. Helst vill förbundet få den reglerad i det nya kollektivavtalet.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Som stuveriarbetare har vi ju rätt till surrningsarbetet. Fast här utför vi inget. Mina medlemmar är medvetna om att automatiseringen kommer. Och att vi måste tänka om, säger Erika Backler Swärdh, sektionsordförande för transportarna i Helsingborgs hamn.

Lashing är det engelska ordet för surrning. Över hela världen diskuteras nu surrning av containrar och annat gods ombord på fartyg och färjor.

I många år har det funnits en internationell överenskommelse om att jobbet att ska utföras av hamnarbetare. Inte av sjömän som behöver vila under hamnstoppen. I januari 2018 förhandlade hamn- och sjöfartens parter fram en ny starkare skrivning. Den tydliggör att surrningen ska göras vid kaj. Av hamnarbetare.

I NORDEN FICK rederierna två år på sig att ställa om, så det nya avtalet började gälla den 1 januari 2020.

I Sverige har mottagandet varit blandat. Intresset från hamnbolagen är svalt, trots att surrningen innebär tjänster som kan ge nya intäkter.

”Jobbet är tungt och sliter på kroppen. Men fler och fler förstår allvaret. Vi har begärt förhandlingar med arbetsgivaren.”

Erika Backler Swärdh, sektionsordförande för transportarna i Helsingborgs hamn.

Erika Backler Swärdh har ingått i en facklig delegation som besökt Finland och Rotterdam för att se hur surrningen går till i andra länder. På hemmaplan, i Helsingborg, har reglerna inte fått genomslag:

– Det fungerar inte alls. Hamnen har gått ut till kunderna med beskedet att Helsingborg inte erbjuder surrningstjänster. Frågan är inte helt enkel. Bland hamnarbetarna har det funnits ett motstånd också.

– Jobbet är tungt och sliter på kroppen. Men fler och fler förstår allvaret. Vi har begärt förhandlingar med arbetsgivaren, säger hon.

SURRNINGEN AV GODSET är ytterst en sjösäkerhetsfråga. Internationella regler slår fast att både säkring och borttagande av säkringar ska ske vid kajen.

Erika Backler Swärdh igen:

– I Rotterdam stod inspektörer och spanade på fartyg som var på väg in. Hade sjömännen börjat plocka bort stängerna som låser containrarna riskerar rederiet böter.

– Efter det blev jag mer uppmärksam på båtarna som anlöper Helsingborg. Tyvärr är det ganska ofta så att besättningen börjat plocka bort surrningen.

Hon tar täten ut på en av kajerna. Lastningen är i full gång på det Malta-flaggade fartyget Jett. Container efter container lyfts ner i lastrummet. Uppe på däck står redan burkar i tre våningar.

Stängerna som säkrar dem är tunga.

– Tidigare skötte vi surrningen åt ett rederi, men inte nu längre. Det är ett tungt jobb och många hamnarbetare vill helst slippa det, säger Oskar Pihlqvist.

HELSINGBORGS HAMN
PORT OF HELSINGBORG

→ Helsingborg är Nordens största hamn för import av frukt. Hamnen är också näst störst i Sverige på containerhantering. Företaget, Helsingborgs Hamn, är ett kommunägt bolag med drygt 230 anställda och en omsättning på cirka 400 miljoner kronor.

→ Helsingborg hamn tar inte emot oceangående containerfartyg, utan är specialiserad på matarfabrik till andra storhamnar i Europa.

Hamn- och stuveriavtalet

Den senaste uppgörelsen gäller i tre år och löper från 1 maj 2017 till 30 april 2020.

Efter hamnkonflikten förra vintern har Hamnarbetarförbundet ett eget avtal, med exakt samma ordalydelse som Transports. Vilken status det nya avtalet har ska Arbetsdomstolen pröva i maj.

HUR SER SJÖMÄNNEN på surrningsarbetet? Joakim Hellmouth är ombudsman på fackförbundet Seko, som organiserar sjömän i en separat avdelning, Seko sjöfolk.

– Pratar vi om containertrafik är det inga sjömän som vill hålla på med det. När det gäller färjor med passagerare eller med blandat gods och passagerare är det svårare.

– Seko sjöfolk hävdar att surrningsklausulen i det internationella avtalet över huvud taget inte omfattar kryssningstrafiken. Ofta har färjerederier anställda matroser som bara har till uppgift att sköta surrningen.

PETER LÖVKVIST, INTERNATIONELL chef på Transport och tidigare hamnarbetare, var med och förhandlade fram avtalet om stuveriarbetarnas rätt till surrningsarbetet. Han jobbar nu med att försöka få de svenska hamnbolagen att haka på.

– Arbetsgivarna är fortfarande motsträviga. Det blir en konstig situation när rederierna vill göra rätt och hamnbolagen inte ställer upp och erbjuder de tjänster som efterfrågas. Hamnbolagens ointresse är förvånande. Det är ju arbetsuppgifter som de kan ta betalt för.

Peter Lövkvist ser ändå öppningar. Flera hamnar har klargjort att man ska ta över surrningsarbeten.

Hur fungerar det i andra länder?

– I USA, Kanada och Australien utför hamnarbetare mycket ”lashing”. I Tyskland är det blandat, förklarar Peter Lövkvist.

– I Belgien och Nederländerna utför sjömän ingen surrning. Där är det vanligt med särskilda ”lashing-firmor” som bara utför den sysslan. Samma tendens ser vi i Sverige. Och då måste vi bevaka att jobbet i vart fall utförs på vårt hamn- och stuveriavtal.

I DE INTERNATIONELLA fackliga diskussionerna om ”lashing” har Peter Lövkvist mött blandade reaktioner från sjömän:

– En del är förbannade, andra självklara att få slippa. På feederbåtarna som matar gods till de stora oceanhamnarna hinner sjömännen inte med. De får inte ihop den vilotid de ska ha.

Vad betyder surrningen för framtida arbetstillfällen i svenska hamnar?

– Det är faktiskt hundratals hamnjobb det handlar om, ifall reglerna får fullt genomslag. Och det i en bransch med bara omkring 2 500 stuveriarbetare. Det är därför Transport driver frågan så hårt.



Ett containerfartyg anlöper Helsingborg och får assistans av en bogserbåt.

”Här har vi alltid surrat”

Högt ovanför oss lyser kranens strålkastarljus genom dimman. En grönmålad 40-fotscontainer hänger i vajrarna. Mikael Gustafsson greppar en stång. På APM Terminals sköter hamnarbetarna surrningen åt flera rederier.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– I Göteborg har vi alltid surrat. Vi måste trygga så många jobb vi kan, säger han.

Mikael Gustafsson är facklig förtroendeman och skyddsombud på APM Terminals. Daniel Börjesson är ordförande för hela Göteborgssektionen i Transports stuveriavdelning 2.

De har tagit med en nyfiken reporter upp på däck på containerbåten Helena Shepers.

Det är en skräckblandad upplevelse. Tre steg bakåt, ett fall på tio meter rakt ner i kajens asfalt. Åt motsatt håll ligger havet. Ett par meter till vänster, ett gruvschakt rakt ner i båtens innanmäte. I däcket där vi står öppnar sig hål och gluggar här och var.

– Nu är det ändå ljust. I kolmörker och med snö på däcket gäller det att se var man sätter fötterna, påminner Mikael Gustafsson.

Vi lämnar båten. På väg nedför den lodräta lejdaren är det inte svårt att förstå varför såväl sjömän som hamnarbetare helst vill slippa den manuella surrningen av containrar som staplas på varandra som legoklotsar.

Mikael Gustafson är utbildare i godssäkring. För egen del ser han surrningen och de tunga stålstängerna som ett träningspass.

– Förr skötte stuveriarbetarna allt ”surret” i hamnen. Numera utför vi jobbet på uppskattningsvis 25 procent av båtarna. Mätt i gods handlar det nog om 50 procent, eftersom vi har uppdraget på de stora Maersk-jättarna. Skulle vi ta över all surrning på alla rederier handlar det om många nya hamnjobb.

Mikael Gustafsson berättar att hamnarbetarna fått vittnesmål från sjömän som slapp surrningen under en period.

– Nu är de tvungna att utföra jobbet igen, de var förtvivlade. De fick inte betalt för jobbet, utan tvingades göra det på ledig tid.

LITE LÄNGRE BORT på kajen står en jättelik grensletruck bakom staket. I inhägnaden pågår ett försök. Trucken körs utan förare. I andra delar av världen finns redan hamnar som är helt automatiserade. Både kranar och truckar.

Daniel Börjesson har räknat på hur många tjänster som skulle försvinna om APM Terminals gjorde samma sak. Initialt handlar det om minst 85 jobb. Fördelat så här:

➜ 12 tjänster har redan försvunnit. Det var när ”gaten”, porten in till hamnen, automatiserades.

➜ 68 jobb hotas den dag alla grensletruckar blivit förarlösa.



Mikael Gustafsson är stuveriarbetare, skyddsombud och utbildar kolleger i surrningsteknik på APM Terminals i Göteborg.

GÖTEBORGS HAMN

➜ Göteborg är Skandinaviens största hamn, med olika terminaler för containrar, roro-trafik, bilar, passagerarfärjor och olja. Containerdelen sköts av APM Terminals som hamnade i rampljuset vid konflikten med Svenska Hamnarbetarförbundet.

➜ Det kommunala bolaget Göteborgs Hamn skötte länge verksamheten på kajerna. Men för omkring tio år sedan beslutade kommunpolitikerna att hamnen skulle styckas och driften privatiseras.



Förarlös grensletruck.

➜ En handfull arbeten rationaliseras bort genom självkörande dragbilar, Tugmasters, och automatisk avläsning av containrar på tåg.

I förlängningen kan det bli fler än 85 jobb som går förlorade. Det sker om företaget automatiserar även krankörningen. I hamnar som infört det sägs en ensam operatör kunna styra tre kranar samtidigt.

Vi kör ut genom grindarna, till Transports fackkontor. Daniel Börjesson sitter i Transports förhandlingsdelegation. Han har jobbat länge i hamnen. Ända sedan tiden då det gick åt 300 man för att lossa en banan-båt.

– Det tog två och en halv dag. På slutet gick det på sex timmar, med 30 man. Fast vi har inte kunden, Banan-kompaniet, kvar. De flyttade till Helsingborg.

Daniel Börjesson konstaterar att Göteborgs hamn tappat fler kunder. Det blev en effekt efter den infekterade konflikten mellan Hamnarbetarförbundet (HF) och APM Terminals. Nu, ett år efter uppgörelsen, väger han orden noga:

– Stämningen mellan facken är ganska god, tycker jag. HF har alltid velat ha inflytande, utan att ta det ansvar som ett kollektivavtal medför.

– I och med avtalet de tecknade förra vintern har förutsättningarna ändrats. HF har rätt att utse legala skyddsombud och när det gäller arbetsmiljö är vi piskade att samarbeta. Arbetsgivaren kallar oss gemensamt till mbl-informationer. Men där stannar det. Vi förhandlar inte tillsammans i avtalsfrågor.

I hamnarna är det många som frågar sig vad HF egentligen uppnådde med konflikten. I Göteborg är det två stora hamnoperatörer som numera anlitar bemanningsföretag, något som inte förekom tidigare.

På APM Terminals finns i dag 156



Stålstängerna som används för att säkra containrarna är tunga. – Jag ser det som ett träningspass, man kan inte ha för tjocka kläder på sig, säger Mikael Gustafsson med glimten i ögat.



Mikael Gustafsson och Daniel Börjesson, sektionsordförande i Transport, tar med Transportarbetaren ombord på en containerbåt.

”De inhyrda är mer rädda för att säga ifrån. Man vill inte riskera att bli petad för att man framfört kritik.”

Daniel Börjesson, sektionsordförande i stuveriavdelning 2.

tillsvidareanställda. Arbetsstyrkan kompletteras med 184 inhyrda arbetare från bemanningsföretaget Adecco. 76 av dem är fastanställda på Adecco, resten timanställda med osäkra jobb.

Samtidigt har APM Terminals helt slutat att använda egna extraanställda, så kallad blixt. I och med inhyrningen av personal har övertiden minskat kraftigt.

– Inhyrningen har skapat olika lag i hamnen. Transports medlemmar är kritiska. De vill få stopp på inhyrningen. Eller åtminstone begränsa den genom skrivningar i kollektivavtalet, säger Daniel Börjesson.

Den omfattande personalinhyrningen skapar nya problem för facket. Ett rör arbetsmiljön.

– De inhyrda är mer rädda för att säga ifrån. Man vill inte riskera att bli petad för att man framfört kritik.

ATT ANLITA BEMANNINGSFÖRETAG i stället för blixt och övertid handlar inte bara om företagsekonomi. Det är en maktfråga.

I hamnar där verksamheten baseras på mycket övertidsarbete och blixtinhopp får stuveribolaget förstås problem om blixten plötsligt tackar nej till jobb och de ordinarie låter bli att skriva upp sig för övertidsarbete. Kollektivet får en starkare förhandlingsposition.

– Maktbalansen är en viktig fråga på alla arbetsplatser, säger Daniel Börjesson diplomatiskt. Tyvärr har varken vi eller HF varit framgångsrika med att rekrytera medlemmar på Adecco. Det försvagar oss självklart.

FAST HAN SER en ljusning. Transport har drivit flera ärenden mot Adecco. Bland annat om övertidsersättningen till personal som bokades in på nyårsafton.

– Båten de skulle jobba på blev försenad och Adecco försökte tricksa med arbetstiden och lönen. I potten låg flera tusenlappar i förlorad förtjänst för varje inhyrd. Vi drev frågan och företaget tvingades backa. Det har spridit sig bland de bemanningsanställda.

LÄS MER

Nu har avtalsrörelsen startat. Häng med på transportarbetaren.se.

”Automatisering kan göra riskfyllda jobb säkrare”

– Vi tror inte att automatiseringen kommer att leda till färre jobb i hamnarna. Däremot kommer det att ställa andra krav på kompetens hos de anställda.

Text **Jan Lindkvist** *Foto* **Lena Engstrand**



Joakim Ärlund är förhandlingschef i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. Han ser en tydlig trend mot ökad automatisering bland stuveriföretagen.

Är hamn en bransch där automatiserad drift kommer att slå igenom tidigare än i andra näringar?

Ärlund säger:

– Det finns ett tryck på effektivisering i hamnarna, så har det alltid varit. Hamnarna är kontrollerade, inhägnade områden som lämpar sig för förarlösa maskiner. Effektivare hantering är grunden för att få över mer gods på sjön. En av vinsterna med automatisering kan bli att jobb som medför risker, blir säkrare.

Surrning av godset på båtarna diskuteras intensivt på den fackliga sidan. Är det en fråga för Sveriges Hamnar?

– ITF (Internationella Transportarbetarefederationen) har ingått ett avtal med rederierna som innebär att surrning i första hand inte ska göras av besättningen. Hur våra hamnföretag ska agera är upp till dem. Men om jobbet görs, ska det vara på Hamn- och stuveriavtalets villkor.

När den här tidningen når läsarna har förhandlingarna redan börjat om ett nytt kollektivavtal. Hur ser Sveriges Hamnar på den förhandlingssituation som uppstått?

– Det är första gången vi har två fackförbund med kollektivavtal. Men det förändrar inte så mycket för oss. Vi förhandlar med Transport. När ett avtal är tecknat kommer vi att erbjuda Hamnarbetarförbundet ett andrahandsavtal. Jag hoppas att de accepterar erbjudandet.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Behöver du ett arbetsgivarintyg?

Då är din arbetsgivare skyldig att fylla i ett arbetsgivarintyg åt dig, så att du ska kunna ansöka om ersättning från a-kassan.

För att begära ett arbetsgivarintyg går du in på www.transportsakassa.se och loggar in på Mina sidor. Under rubriken e-tjänster klickar du på Begär arbetsgivarintyg. Fyll i arbetsgivarens mailadress så får han eller hon ett mail med en begäran från oss.

När din arbetsgivare har fyllt i alla uppgifter om din anställning får du ett mejl och/eller sms om att godkänna intyget i Mina sidor hos din a-kassa.

Är du arbetsgivare?

Om du är arbetsgivare är du skyldig att fylla i arbetsgivarintyg åt dina anställda och tidigare anställda när de begär sådana.

För att det ska vara enkelt och säkert att skicka in uppgifter om anställning, lön och arbetad tid, har a-kassorna tagit fram tjänsten arbetsgivarintyg.nu.

Gå in på www.arbetsgivarintyg.nu och registrera ett konto så kan du lätt hjälpa dina anställda. När du fyllt i alla uppgifter ska du signera intyget som sedan automatiskt skickas till den som begärt det.

Transportarbetareförbundet 1897 **Transports a-kassa** www.transportsakassa.se

Arbetsgivarintyg.nu



”Den låga lönen gör att många ser taxitelefonist som ett genomgångsjobb”, säger Stefan Looström, ordförande i taxitelefonisternas fackklubb på Samtrans i Stockholm.

Taxitelefonist – ett låglönejobb



ILLUSTRATION: MATTIAS KÄLL

I maj startar förhandlingarna om nya avtal för taxiförare och telefonister. I förra numret började vi en granskning av branschen, med fokus på förarna. Nu fortsätter vi med telefonisterna.

Högre lön. Fler lediga helger. Bättre ob. Det handlar om avtalskrav från taxitelefonisterna. En yrkesgrupp som ofta hamnar i skymundan när allt ljus riktas mot förarnas omdebatterade villkor.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Lönenivån är det som diskuteras mest bland mina medlemmar. 25 000 till 26 000 kronor för heltid gör att många ser telefonist som ett genomgångsjobb, säger Stefan Looström. Han är ordförande i Transports fackklubb på Samtrans beställningscentral i Stockholm.

EFTER TRE ÅR i yrket har taxitelefonister mindre än 25 000 kronor i grundlön. Jämfört med andra Transportgrupper är de lågavlönade. Får LO-förbunden igenom de gemensamma avtalskraven kan telefonisterna se fram mot en låglönesatsning. I praktiken ett påslag i kronor som ger lite mer i plånboken än de vanliga ”procenten”.

Stefan Looström berättar att Samtrans i huvudsak kör upphandlade samhällsbetalda resor, plus en och annan ”privat” resa. Exempelvis rullstolsburna turister på Stockholmsbesök.

TILL VÄXELN KOMMER två huvudkategorier av beställningar. Den ena är färdtjänst, den andra skol- och arbetsresor. Telefonister som tar båda får ett tillägg – något som gjort att merparten av de anställda ligger en bit över avtalets lägstalön.

– Fast lönen är ändå en jätteviktig fråga för många, särskilt de som jobbar deltid. De försöker ofta ta extrapass på helgerna och då blir höjd ob-ersättning extra viktigt, säger Looström.

Precis som många andra beställningscentraler har Samtrans inga egna förare eller bilar. De finns i stället hos anslutna åkare. Telefonisterna får in beställningar både digitalt och via telefon.

Stefan Looström säger:

– Skolskjuts och skolresor ska alltid beställas via nätet. Men en stor majoritet av färdtjänstkunderna ringer fortfarande.

”Digitaliseringen och datoriseringen ökar hela tiden. Min bild är att renodlade taxitelefonister bara finns kvar i storstäderna.”



Helena Gullmarstam, taxitelefonist i Norrtälje



Samtrans växel ligger i Solna.

Servicen och det personliga bemötandet blir väldigt viktigt.

PÅ SAMTRANS SER klubben hur digitaliseringen ökar. Utvecklingen, förklarar han, går mot att alla anställda ska kunna allt.

Samtrans är numera uppköpt av trafikföretaget Nobina. Med nya ägare kom också nya affärsidéer.

– En hel del av dem är bra, säger Stefan Looström, som ändå ser en del problem som klubben måste jobba med.

– För telefonister finns alltid hotet om outsourcing. Att beställningscentralen flyttas någonstans där lönerna är lägre. Det är inget Samtrans pratar om nu, men det finns ändå i mitt bakhuvud. Så blir det i en bransch som helt bygger på lägsta pris.

Fackklubben satsar på rekrytering och utbildning för medlemmar och de förtroendevalda i styrelsen. På dagordningen finns små stridsfrågor – som att arbetsgivaren tog bort havremjölken ur kylskåpet. (Samtrans backade efter påstötningar från klubben.) Bland de större som medlemmarna vill lyfta i avtalsrörelsen finns själva portalparagrafen i kollektivavtalet. Arbetsgivarens ensidiga rätt att leda och fördela arbetet.

– Många medlemmar har svårt att acceptera att arbetsgivarna i praktiken bestämmer allting, säger Stefan Looström.

Ökad anställningstrygghet finns också på fackklubbens kravlista. Exempelvis genom kortare provanställning och slopande av den kritiserade anställningsformen allmän visstid.

HELENA GULLMARSTAM ÄR taxitelefonist i Norrtälje. Hon jobbar numera mest med administration, men hoppar även in i växeln.

– Digitaliseringen och datoriseringen ökar hela tiden. Min bild är att renodlade taxitelefonister bara finns kvar i storstäderna. På landsorten blir man trafikledare, med fler arbetsuppgifter. Bland annat att se till att det finns tillräckligt många bilar.

– När det gäller avtalet skulle jag säga att det viktigaste är ob-ersättningen. Den måste höjas.

I LYCKSELE HAR taxianställda ett udda problem, berättar taxiföraren Simon Johansson. Han ingår i Transports förhandlingsdelegation.

På natten finns inga telefonister i tjänst. Då ska kundsamtal och trafikdirigering skötas av den förare som bemannar nattbilen. Kommer det in många uppdrag är det nattförarens ansvar att ringa in fler chaufförer.

– Det kan bli jäkligt stressigt om det kommer samtal när man har kund i bilen. Passageraren blir inte alltid glad när jag måste stanna för att göra noteringar, samtidigt som taxametern tickar på.

– Sekretessen blir också ett bekymmer. Det kan komma färdtjänst- eller sjukresor med känsliga personuppgifter. Hela upplägget är tveksamt, men vi borde åtminstone ha telefonistlön på nätterna. Den är högre än chaufförslönen.

Taxiavtalet för telefonister

14 Maj 2020

Det treåriga kollektivavtal som tecknades 2017 löper ut den 31 maj 2020.

I förhandlingarna om ett nytt avtal har parterna, Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund, enats om att utbyta krav den 15 april. Den första förhandlingsrundan är inplanerad den 14 och 15 maj.

Ingångslönen för en telefonist är 23 858,74 kronor i månaden, under provanställningstiden. Efter ett år i yrket är den 24 529,34 kronor. Detta gäller i ”övriga Sverige”.

I storstäder är nivån något högre. I topp ligger Stockholm. Där är ingångslönen 24 037,24 kronor, under provanställningen. Efter ett år ska telefonisten ha 24 867,24 kronor.

I samtliga fall gäller förstås att det är det minsta belopp arbetsgivaren ska betala.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Mats Andersson, Transportombudsman med ansvar för taxiavtalen.

Transport vill ha lika löner i hela Sverige

Lönen är inte bara låg för taxitelefonisterna. Nivåerna i avtalet varierar dessutom mellan storstäder och landsort. Det vill Transport helst ändra på.

Text **Jan Lindkvist**

Fast det är en svår nöt att knäcka förklarar Mats Andersson, ny central ombudsman med ansvar för taxiavtalen:

– Likvärdiga löner är viktigt. Bolagen ska inte kunna spara pengar på att flytta beställningscentraler från storstäderna. Men samtidigt är det bekymmersamt om anställda i bland annat Stockholm får lägre löneökningar än andra i den här avtalsrörelsen.

Löneskillnaden är inte milsvid. I topp ligger Stockholm och jämfört med landsorten skiljer det som mest 426 kronor i månaden (beroende på år i yrket). Även i Göteborg och Malmö ligger grundlönerna ett par, tre hundralappar över övriga Sverige.

I januari hade Transport kallat samman förhandlingsdelegationen för att gå igenom kraven som ska drivas på taxiområdet. Mats Andersson väntar med att presentera detaljer. Fack och arbetsgivare ska utbyta krav först i april, innan förhandlingarna startar. Preliminärt blir det i mitten av maj för hyrverksförare och taxitelefonister. Och i början av juni för chaufförerna.

MATS ANDERSSON HAR jobbat i 15 år med taxifrågor på Transport Göteborgsavdelning. Vilka förändringar ser han för telefonisterna?

– Det är en krympande skara. I Göteborg har Cab-online lagt ner beställningscentralen och flyttat verksamheten till Lund. Trots att man innan lagt under sig både Taxi Jönköpings och Taxi Borås växlar.

– Kanske är telefonisterna en grupp som får en renässans, om och när det kommer självkörande bilar. Fordonen måste styras och övervakas på något sätt.

Vad vill taxitelefonisterna ändra på i avtalet, utöver lönenivån och bättre ob?

– Arbetstiderna står högt på dagordningen. Framför allt rätt till fler lediga helger. I dag kan en telefonist schemaläggas tre helger av fem.

– Stressen och rasterna är ett annat problem som vi kommer att lyfta i avtalsförhandlingarna. Många tvingas sitta och äta, samtidigt som de jobbar.

”Taxiförarna vill ha procentlönen kvar”



Claudio Skubla är förbundsdirektör i Svenska taxiförbundet. Han anser att taxi kan få en nyckelroll för att lösa bilsamhällets trängsel- och klimatproblem.

Svarttaxi med privatbilar och plattformsföretag som Uber. Det är de stora hoten mot den seriösa delen av taxibranschen, anser Claudio Skubla, förbundsdirektör på Svenska Taxiförbundet.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– En bransch som kan få en nyckelroll för att lösa trafikens klimatproblem, tillfogar han.

Svenska Taxiförbundet är en branschorganisation, inte en arbetsgivarpart, betonar Skubla. Därför vill han heller inte kommentera själva kollektivavtalet.

Vårt samtal handlar i stället om näringen, hur den utvecklats efter avregleringen för 30 år sedan. Jag visar en hemsnickrad platsannons från taxiremoten på Arlanda. Den indikerar 60 timmars arbetsvecka. På ett åkeri som beskriver sig som seriöst.

Han säger:

– Det framgår inte om det är arbete hela tiden från klockan 18 till 06. Men handlar det verkligen 60-timmarsvecka är det inte bra.

Transport ser annonsen som en spegel av branschen. Är det ett problem att många inom taxi jobbar mycket, till låg timlön?

– Taxiyrket är väsensskilt från andra jobb där du går till jobbet och förväntas jobba aktivt hela passet. I taxi är det långa väntetider. Det är så klart arbetstid, men en annan typ av arbetstid.

– Taxiförare har möjlighet att göra andra saker i bilen när det inte finns någon körning. Det är ett yrke med ett stort mått av frihet. Du kör kunder, men kan också sticka och handla eller träna under passets gång. De som vill ha nio-till-fem-jobb ska inte jobba inom taxi.

Procentlönen. Ett sjukt fenomen, tycker facket och många förare. Varför måste just taxiförare ha rakt ackord för att göra sitt jobb?

– Jag tror att procentlönen är viktig. Inte i glesbygden kanske, med en stor del färdtjänst. Där går det mycket väl att ha månadslön. Men vid högre andel privatkunder behövs procentlönen.

– Har du som förare hög fast grundlön, kan du lura åkaren och välja att inte köra så mycket under passet. Och ändå få garantilönen. Procentlönen är en morot, att jobba mer, tjäna mer. Min bild är att förarna vill ha kvar den.

Varför just i taxi, när rakt ackord är ovanligt på den övriga arbetsmarknaden?

– Jag kopplar det till att föraren är en slags säljare, en konsult. I de yrkena finns bonusar.

I EU är det i princip förbjudet att köra gods på rakt ackord? Ser du något problem med att gamla, sjuka och skolbarn körs på ackord i Sverige?

– Ja, det kan bli problem om upphandlingarna görs fel. Upphandlarna måste ta höjd för och förstå vad effekten blir om man pressar priserna för hårt och schemat blir för tajt. Det måste finnas utrymme för oförutsedda händelser. Det är människor vi kör.

– Det är svagheten i systemet. Att taxiföretagen är väldigt beroende av de samhällsbetalda körningarna, och lägger anbud efter det.

Vilka är branschens största problem, enligt Svenska Taxiförbundet?

– Problemen har egentligen varit desamma sedan 1970-talet. Svarttaxi. Snedvriden konkurrens. Företag som vill vara seriösa får det väldigt tufft. Kanske ännu mer i dag än tidigare. Digitaliseringen har gjort det lättare att gå under myndigheternas radar.

”Problemen har egentligen varit desamma sedan 1970-talet. Svarttaxi. Snedvriden konkurrens. Företag som vill vara seriösa får det väldigt tufft”

SVENSKA TAXIFÖRBUNDET HAR länge kritiserat Uber och andra så kallade plattformsföretag. I en rapport anklagas Uber för systematiskt skattefusk. Claudio Skubla beskriver hur Ubers kunder, via app, beställer en resa till fast pris. Hela betalningen går till Uber i Holland, som behåller 25 procent. Pengar som sedan förs över till Bahamas.

Resten av betalningen, 75 procent, skickas tillbaka till Sverige. Till åkaren.

– Till ett konto som inte ens behöver finnas i Sverige. Det kan vara någon annan stans i världen, säger Skubla och lägger till att det uppgjorda priset på resan inte registrerares automatiskt i Uber-bilens taxameter.

– Det är upp till åkaren eller föraren att bestämma vilken summa som ska registreras i taxametern. Om något över huvud taget ska registreras.

Hösten 2018 kopplade Taxiförbundet in ett säkerhetsföretag som gjorde över 100 testresor med Uber. Företaget kollade vilken summa föraren knappade in i taxametern och kom fram till att det i snitt bara var 32 procent av totalbeloppet.

– Sju av tio inkörda kronor blev sannolikt aldrig beskattade. Varken i Sverige eller i något annat land.

Taxibranschen har länge slagits för att få redovisningscentraler, en lag som trädde i kraft 2017. Skatteverket specialgranskar taxi sedan många år och hittar fortfarande skattefusk, även i den traditionella delen av branschen. Hur ser Taxiförbundet på det?

– Visst, enskilda förare och åkare kan fortfarande fuska. Och det händer säkerligen att enstaka resor körs utan kvitto på fredag eller lördag kväll. Men det är enskilda förare som fifflar. Vi och de seriösa företagen försöker stävja det. Skillnaden mot plattformsföretagen är det storskaliga skatteundandragandet som sker i de bolagen.

FACKET, TRANSPORT, ANSER att överetablering – för många bilar – är ett av grundproblemen i branschen. Skubla håller inte med:

– I storstäderna, framför allt Stockholm, kan det vara överetablering vissa tider på dygnet. I andra regioner har vi en underetablering. På en del orter finns taxi inte ens kvar.

Kan vi komma tillbaka till en situation där taxiförare var ett skapligt betalt statusjobb?

– Det går inte att backa bandet. De som drev på hårdast för att få till en avreglering var de offentliga upphandlarna, politiker. De ansåg att priserna skenade. Samtidigt som man inte fick bra service.

– Allting har inte blivit negativt heller, efter avregleringen. Vi har ett ökat antal fordon. Ur kundperspektiv har det definitivt blivit bättre. I vart fall i storstäderna. I glesbygden är det förstås problematisk, när all taxiservice försvinner.

Taxiförbundet vill se sänkta arbetsgivaravgifter och ett nytt ”ratt-avdrag” för konsumenter som åker taxi. Ungefär som rut-skatteavdrag för städning. Varför behövs ratt-avdrag?

– Många ser taxi som kostsamt. En lyxtjänst. Samtidigt vet vi att sänkt pris leder till att fler väljer taxi. Det har ju Uber bevisat. För att öka lönsamheten i branschen skulle priserna egentligen behöva höjas.

– Men det är svårt, det skulle leda till att ännu fler väljer plattformsföretagen eller svarttaxi. Därför vill vi i stället att samhället hjälper till genom att sänka kostnaderna.

CLAUDIO SKUBLA SER stora möjligheter att utveckla taxi som ett komplement till kollektivtrafiken. Som matartrafik fram till busshållplatsen eller tågstationen. Han pekar på länstrafiken i Kalmar som en föregångare:

– Där har man byggt ut kollektivtrafiken. I stället för en stor buss som går i kringelkrokar med ett fåtal passagerare har man skapat stombusslinjer. Och små fordon, taxi, som ”matar fram” passagerare till busshållplatserna.

– Samma sak har man gjort i Arboga kommun. Linjetrafik med bussar har ersatts med en möjlighet för invånarna att beställa taxi till ett fast pris, 32 kronor per resa. På det sättet femdubblade kommunen resandet med kollektivtrafik. Samtidigt som kostnaden för trafiken halverades.

CLAUDIO SKUBLA TYCKER att staten bör sluta satsa på storskaliga vägprojekt inriktade på ökad privatbilism.

– Det handlar om att skapa ett system så att människor inte måste äga en bil.

– Använd i stället de statliga pengarna till en moderniserad utvidgad kollektivtrafik, som omfattar även taxi och hyrbilar.

SVENSKA TAXIFÖRBUNDET

Fakta om förbundet

→ Svenska Taxiförbundet är en branschorganisation för taxiåkare och beställningscentraler.

→ Förbundsordförande är Chris Heister. Magnus Klintbäck, vd för taxiföretaget Cabonline Stockholm, är vice ordförande.

→ Omkring 4 180 (56 procent) av landets taxiföretag är anslutna till organisationen.



Platsannons på taxifiket Remoten vid Arlanda.

Taxiliv

”Man går på toaletten, äter, dricker kaffe och sträcker på benen. Vissa tider på dagarna är väntetiderna långa på Arlandaparkeringen. Men det gäller att hålla sig alert. Rätt vad det är blir din bil framkallad till en terminal.”

Taxi blev det perfekta jobbet för en fotograf som bränt ut sig. Som inte längre mäktade med att sälja in uppdrag och bilder.

Tidigare reste Ulf Isacson världen runt som fotograf.

Ett år blev det 15 olika länder i alla världsdelar, och en bok om möten med 32 tonåringar. Han åkte hem till var och en och fotade dem i deras rum, om de hade något. Hemlösa Robson i Rio de Janeiro fick han träffa på gatan.

FÖR UNGEFÄR TIO år sedan funkade det inte längre. Han sökte taxijobb, gick kurs och fick samma dag kontakt med en åkare i Stockholm. Det blev ständig natt i några år. Efter en tid slutade han helt med fotograferandet.

Ulf Isacson har samlat på sig minnen från taxibilen, nog så starka som de med ungdomarna runt om i världen. Han berättar om beställningen på Östermalm.

– Till slut vinglar en kille ut ur porten, med resväska, solglasögon och kanske en keps på huvudet. Han pratar på och berättar att han just fått beskedet om blodcancer som exploderar i kroppen. Killen hade fyra till sex veckor kvar att leva och skulle till Arlanda … för att åka till London och köpa en sportbil.

Ulf Isacson fick 40 av hans utmätta minuter, en resa som han aldrig glömmer. Ett samtal om livet.

NUMERA ÄR HAN extraanställd och kör på deltid. Jobb finns det alltid. Han värderar friheten att styra sin tid. Och har tagit fram kameran igen.



– Jag har fått en nytändning. Men jag plåtar bara det jag tycker om, större projekt som jag väljer själv. Just detta är bilderna från taxilivet ett exempel på. På sikt kan det bli en bok. Tills vidare får du se dem här i Transportarbetaren.

Bildtexterna är Ulf Isacsons egna berättelser.

Text **Lena Blomquist**
Bildtexter och foto **Ulf Isacson**



”En konstnärlig chaufför har satt upp en teckning i väntrummet på Arlanda.”



”Det var så mycket taxibilar på Folkungagatan och utanför Hotell Malmen att det inte gick att parkera någonstans. Jag fortsatte runt kvarteret och förbi Björns trädgård. I korsningen Tjärhovsgatan och Östgötagatan sitter ett gäng uppe på en bil, både på taket och på motorhuven. Musik dundrar ut från de extrainsatta högtalarna i deras 1950-talsbil. Jag kör in till kanten och frågar om jag kan fotografera dem. Då höjer de volymen ännu mer och två börjar dansa.”



”Första gången jag träffade Ranjit Singh satt han i bilen och körde Facetime med sina barn i Punjab. Ranjit är 45 år och har varit i Europa sedan 2001. Han arbetar hårt åtta, nio månader, sen åker han hem till fru och sina tre barn i tre månader. Ranjit jobbar alltid sju dagar i veckan och det är långa dagar. Just nu är han trött, har inte varit ledig sedan 2018 och därför orkar han bara tio, elva timmar per dag. Han är ensam om bilen och kan börja och sluta när han vill.”



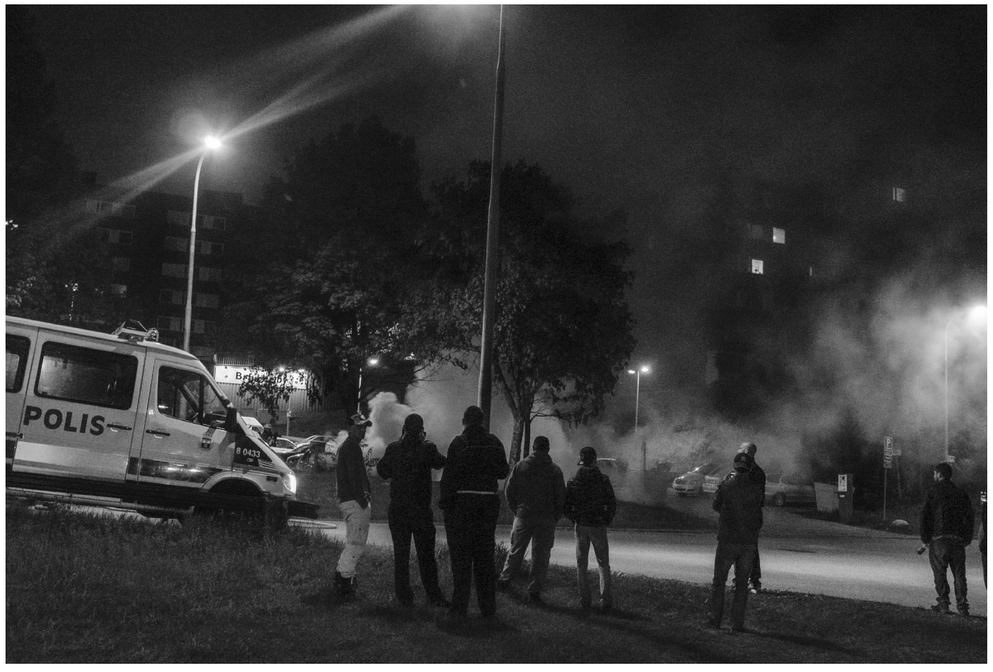
”Den här sommarnatten var det väldigt fint ljus. Från höjden på Snoilskyvägen i Fredhäll blir till och med Essingeleden vacker.”



”På Arlanda gäller det att göra det bästa av väntetiderna. Remoten, där alla chaufförer väntar, är som en fritidsgård för vuxna. Ibland kan man få vänta två, tre timmar innan man blir framkallad till en terminal. Den här mannen var alltid så stilig, hade härligt mönstrade slipsar. Jag har inte sett honom på länge nu. Hoppas att han mår bra.”



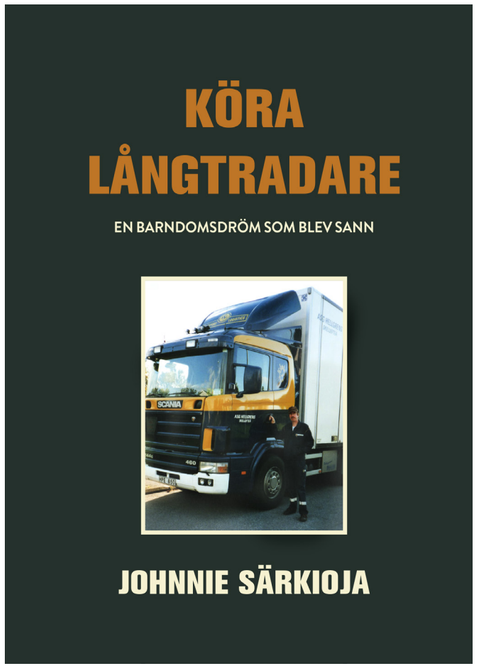
”Min enda relation till Blackeberg är John Ajvide Lindqvist och hans vampyrbok. Här sitter jag i bilen en regnig novemberkväll. Jag tycker att personen uppe i fönstret gör bilden extra spännande.”

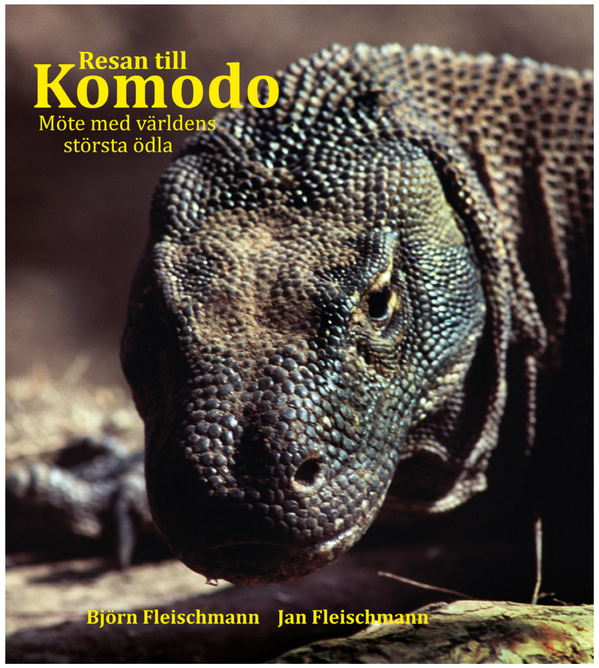


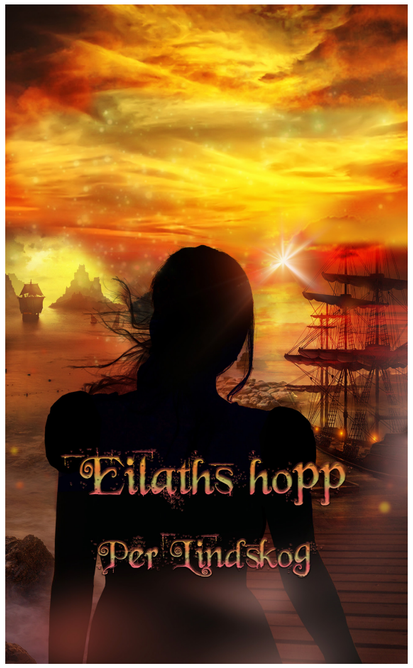
”Flera bilar brinner på en parkeringsplats i Akalla. Polis och brandkår är snabbt på plats.”



”Jag har stämt träff med Milisav Brdaric i Vasastan. Parkering är alltid svårt. Man vill behålla köplatsen i datorn och man måste hela tiden se upp för parkeringsvakter. Men Milisav hittar alltid dagens ljus. Lunchen är hans höjdpunkt. Han kalkylerar in 200 kronor per dag för lunch och kaffe. Milisav har varit chaufför och åkare i Taxi Stockholm sedan 1995. Friheten är värd mycket för honom. Han brukar säga att han hade tjänat mer pengar om han haft vilket annat jobb som helst.”







Blir du sugen på att läsa någon av böckerna? Alla fyra finns att hitta hos nätbokhandlare. Någon även som e-bok. Du kan också kolla på biblioteket.

De förverkligade sin bokdröm

Lastbilsresor på 1970-talet eller vilda kattdjur? En egen fantasyvärld eller realistiska eländesskildringar från den undre världen? Möt fyra transportarbetare som har gett ut sina egna böcker. Och hoppas att de ska hitta sina läsare.

Text **LENA BLOMQUIST**

DET HÄR HANDLAR om böcker som knappast recenseras på tidningarnas kultursidor, inte i Dagens Nyheter och antagligen inte i författarens lokaltidning heller. Men det handlar om angelägna böcker. Inte minst angelägna för dem som skriver eller fotar dem.

Gemensamt för de fyra är att de själva har sett till att deras texter kommer ut. En omvandlade billånet för att få råd. Någon sökte stipendium. De har antingen startat eget förlag eller vänt sig till ett företag som erbjuder bokproduktion och distribution mot betalning.

Johnnie Särkioja

– Jag är bara en vanlig chaufför som varit med i Transport i över 40 år, säger Johnnie Särkioja.

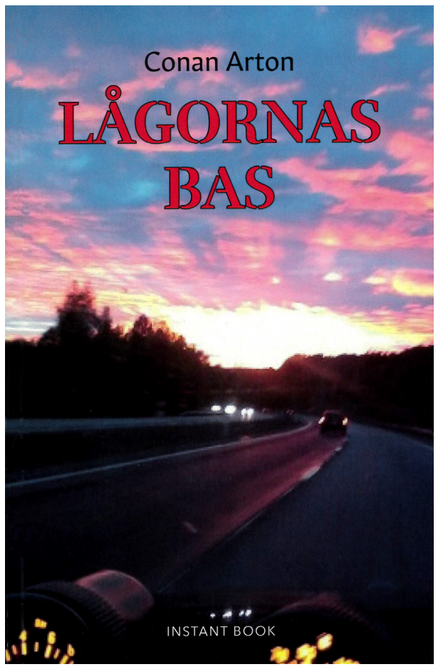
Idén att skriva ner minnena växte fram under hans sista år före pension.

Det blev en minnesresa och en inblick i lastbilstrafiken längs Norrlandskusten från 1970-talet och framåt, *Köra långtradare*. Med detaljer om till exempel den tryckluftsmanövrerade planetväxeln i en samtida Scania. Mycket av skrivjobbet gjorde han i husvagnen när frun och dottern visade upp familjens Birmakatter på diverse utställningar.

– En och annan äldre chaufför har ringt och tackat mig för boken.

Per Lindskog

Per Lindskog har hamnat så långt från sina egna yrkeserfarenheter det bara går. När han lade ner tidningsutdelningen kom hans fantasivärld äntligen på pränt. I Thiarien och Matrurien råder en egen tideräkning som utgår från djävulen Hivers dödsdag. Där finns småfolket kaldinier och där drabbas huvudpersonen Eilath av en ond trollkarls vrede.



– Jag och en kompis började skriva på en fantasyhistoria 1994, men det blev ingen bok då, berättar Per Lindskog.

Den historien och andra har grott hos honom. Skrivandet tog fart igen när han träffade sin fru Snetzana. Nu brukar de sitta intill varandra vid skrivbordet och skapa tillsammans. *Eilaths hopp* är del ett i en planerad trilogi.

– Det är lite mer humoristiskt än en fantasyroman brukar vara.

Konstantin Tchekouchkin

Konstantin Tchekouchkin är kriminalvårdare. Hans första bok *Lågornas bas* är skriven under pseudonymen Conan Arton, ”för att människor ska lägga det på minnet, ingen kan stava mitt efternamn”. Där hittar läsaren fyra realistiska och svarta noveller.

– Jag har jobbat med mycket elände, i säkerhetsbranschen, försvaret och kriminalvården. Då skapas det berättelser i huvudet. Boken ger lite insyn i den undre världen, visar faror och risker med den. Allt är påhittat men vissa delar bygger på sanna händelser. Fragment av det jag upplever har kommit med.

Jan Fleischmann

Åtta böcker har Jan Fleischmann gett ut, sju om vilda djur och en om Töreboda-festivalen. Han är professionell fotograf, men jobbar också som tidningsbud.

– I min första bok *Vilda möten på en tusendels sekund* finns det bilder på en bergsgorilla, isbjörnar och leopardungar, men också på Nelson Mandela, Jennifer Lopez och flyktingar i Rwanda.

Hur fick du idén att fota och ge ut fotoböcker?

– Jag var blyg som barn och då blev kameran en sköld för mig. På senare år har det blivit långa resor för att hitta något speciellt som jag är ute efter.

– På sistone har det varit mycket kattdjur. Jag har spanat efter snöleoparder och pantrar. Vilda djur är min passion. Jag blev överlycklig när jag hittade den svarta pantern.

Liv i Sverige

Varje liv är värt att berätta. I snart 40 år har föreningen *Liv i Sverige* arbetat efter det mottot.



Ordförande Ingrid Sjökvist, vad är egentligen Liv i Sverige?

– Vi hjälper den som vill skriva om sitt liv. På så sätt vill vi bredda bilden av Sverige.

Hur går det till?

– Människor skickar in sina manus till oss. Vi har lektörer som läser och ger respons. Det kan handla om en lucka i berättelsen eller något annat. Lektörerna skickar tillbaka texten med sina synpunkter och författaren arbetar om en eller flera gånger. Men föreningen är inget förlag. När vi tycker att manuset håller för publicering skriver vi ett rekommendationsbrev som skribenten skickar med till förlagen. Då blir texterna lästa med andra ögon.

Vem får stöd av er?

– Alla som inte är etablerade författare. Vi får ett hundratal nya manus varje år.

Ditt bästa tips till transportarbetaren som vill berätta?

– Sätt dig vid pennan eller datorn. Låt tankarna flöda. Och kom ihåg att det du har upplevt har ingen annan upplevt.

Våra bästa tips

...till den som vill ge ut en bok:



Per Lindskog, pensionerat tidningsbud, Blentarp i Skåne:
– Var envis! Tro inte att du kan skriva en berättelse – och att den blir klar direkt.



Jan Fleischmann, tidningsbud, Mariestad:
– Våga! Tänk efter vilken sorts bok du ska göra. Pröva, tekniken finns.



Johnnie Särkioja, pensionerad lastbilschaufför, Skellefteå:
– Skriv för hand. Peta med röda pennan. Det ger en mycket bättre helhetsbild. Sidorna blir levande.



Konstantin Tchekouchkin, kriminalvårdare och före detta väktare, Norrköping:
– Ge inte upp. Skriv när du har inspiration, men tvinga dig inte när det inte fungerar.

Obs! Satir



I webbtidningen Arbetsvärlden.se skriver Lars Berge mest varje vecka en kort skildring inspirerad av dagsnyheterna. Vinjetten är *En jobbig värld* och nu finns texterna i en bok med samma namn. Där kallas författaren ”Nordens ledande producent av fejkade nyheter och alternativa fakta”.

Ett exempel tog avstamp i sjukhusens brist på material: ”Dollarstore tar över distributionen av förbrukningsmaterial till Akademiska sjukhuset i Uppsala. Produkter som ljusblå slime och grillvantar inverkar inte på patientsäkerheten, enligt ansvarig politiker.” *LB*



Poppis med äkta brott

Poddtoppen när det handlar om kriminalitet från verkligheten:

1 *Rättegångspodden*
Använder ljudupptagningar från rättegångar. Omdiskuterad och kritiserad.

2 *Värsta morden*
”Inget för känsliga lyssnare.”

3 *Sektpodden*
Många avsnitt om Knutbyrättegången. ”Hjärntvätt syns inte.”

Källa: poddtoppen.se

Råttor och en gammal bänk

Gillar du konst? På Liljevalchs i Stockholm pågår den årliga vårutställningen till och med den 22 mars. Proffs och amatörer har fått sina verk bedömda av en jury. Om du inte har vägarna förbi kan du kika på en film där konsthallschefen Mårten Castenfors guidar bland de 330 konstverk som fick godkänt. (Googla Liljevalchs Se konsten hemma, då kommer du direkt till 45-minutersfilmen.)



FOTO: LENA BLOMQUIST

En del gillar man, andra inte. Det kan jag lova, men jag vet inte vad just du tycker om Helena Parmingers skulptur, en gammal skolbänk som hon har karvat sönder. Eller om du fastnar för Theodor Nilssons målning *Stadsrättan*? *LB*



BOLLEN I KRYSSET		HAR LAGER PÅ LAGER		FULLSTÄNDIGT	LYXIGT PÅ VÄG	STAD VID DON	JAG
FUL FISK				PISTPLATS / JÄKTA			
BOKSAMLING?							
					GYLTA / GÖR ALIBI		
SJÖFÅGELN		RODDARPLATS / KLASSISK					BEGÅR RÅLSBROTT
FRAKTSATS				VID RENOVERING / ORGAN			
TILLS NU			LÄGE / OVIKTIGA				
	SYSSLAR MED DET INRE	NARKADE	GAMMALT MÄTT	FNOSKIG FLICKA	MÅLVAKT		MUSERS ANTAL	HÖLLS VID HOVEN	ANBELANGA	VAR VAN						ÄR PENSIONERAD	
BJÄSSARS BROTTNING					TORKHUSET / EN NEWTON					SKALLAR / ÖMKLIG					FÅR LOV ATT / HOPPADE I		
INTE KLAR			FENA / FANNS TILL									VÄGEN / LÄGGA NÅGOT BRA					
ÄTA GOTT							BESTÄMMER / NR 16				LÄGGA BESLAG PÅ / SCARF			HÄNKEL / FALLA MED NED			
POEM				GALLRA / FUTHARK					KÄRR / SPISADES				SPRÖD				
KAN BLOD SIG						LOKALDEL / VÅRDELD				FRONT PÅ DJUR / KAN TA STUBB					BUSKE / OSTÖRD FRID		
BETENA		BÖJA SIG UNDAN / SOPAN						GOD FORM / HALT					ANTILOPDJUR / DOLT HÅN				SIFON
					DAGLIGT BLAD / GE UT						YTLIG FÖRETEELSE / LAKE						
NYTTIGT ATT FÖRTÄRA	ORD I RAMSA		STÄLLS UPP / VIRKESSKARV						FÅR BUKT MED / VANÄRA							KAN BO I DUBLIN	
						HALTA / KROPPSMÅTT						SES BASSAR IBLAND		FRU / RENDERADE			
DET HÄNGER I BOKEN							GAST / FÖRBI										
FARLIGT NEDFALL				SVERIGE I FINLAND							KAN SLINGRA SIG						
STILLA VATTEN								ALSTRA					STANS IBLAND				©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 10 mars. Märk kuvertet **”Marskrysset”**.

Vi delar ut sex vinster. 1:a–3:e pris är två trisslotter, 4:e–6:e pris är en trisslott.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Det kommer ingen kontrolluppgift i år

Jag har inte fått någon kontrolluppgift från min arbetsgivare. Vad gör jag? Deklarationen ska väl vara inne den 4 maj i år?

Skatteskyldig

Svar: Vi citerar direkt från Skatteverkets hemsida:
”De allra flesta kommer inte att få någon kontrolluppgift i år eftersom arbetsgivare och pensionsutbetalare har redovisat löner och skatteavdrag till Skatteverket varje månad. Tidigare redovisade de löner och skatteavdrag en gång om året. Uppgifterna kommer att vara förifyllda i din deklaration precis som vanligt.

Du hittar de redovisade uppgifterna på Mina sidor. Välj Skatter och deklarationer och sedan Inkomstuppgifter. Kontakta den som har lämnat uppgifterna om det finns uppgifter som du saknar eller som inte stämmer.

När du får deklarationen, kontrollera att uppgifterna stämmer med dina löneutbetalningar.

Kontakta din arbetsgivare så fort som möjligt om någon uppgift är fel eller saknas, så att de kan rätta uppgifterna i din deklaration på skatteverket.se.”

Skatteverket

Hur räknar man ut antalet arbetsdagar?

Hej! Jag undrar hur många arbetsdagar ni räknar om man jobbar 100 procent. Det gäller december 2019, hur många arbetsdagar var det då? Hur räknar man ut antalet arbetsdagar per månad? Regleras detta i något avtal?

Sophia

Svar: Hej, jag behöver egentligen veta mer för att kunna svara exakt på din fråga. Antalet arbetsdagar under en månad beror helt på ditt schema, om arbetspassen är långa blir dagarna färre.

Om du normalt jobbar måndag till fredag, det vill säga alla helgfria vardagar, kan kollektivavtalet avgöra hur många dagar du skulle ha arbetat i december. Då var det ju många helgdagar insprängda i veckorna. Om du till exempel går på transportavtalet skulle du ha varit ledig alla röda dagar.

Blir du inte hjälpt av detta lite allmänna svar? Då rekommenderar jag dig att ta kontakt med din Transportavdelning.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Övertidsersättning för möte på ledig tid

Hej, vad gäller för ersättning om jag blir kallad till personal/säljmöte utanför ordinarie arbetstid? Jag är heltidsanställd på bensinstation. Är det övertid, kompledigt 1:1 eller 1:2?

Arbetsgivaren hävdar någon klausul eller undantag som gäller vid utbildning och som bara ger 1:1.

Anders

Svar: Hej! Jag ser att du jobbar heltid på en bensinstation. Då ska du ha övertidsersättning om du kallas in till ett möte på din lediga tid.

Om det sker på en vardag blir ersättningen 60 kronor och 81 öre per timme, utöver din vanliga lön. Handlar det om en lördag eller söndag räknas det som dubbel övertid och ersättningen blir 121 kronor och 62 öre. Om du och din chef kommer överens kan du ta ut övertiden i kompledighet i stället. Då är kompensationen 1,5 timme för den enkla övertiden och två timmar för den dubbla övertidstimmen.

Det som din arbetsgivare hänvisar till stämmer om du ska gå just på en utbildning. Utifrån ditt brev kan jag inte se att ett personal- eller säljmöte kan räknas som utbildning, men ytterst är det innehållet i mötet som avgör. Det kan vara lämpligt att du tar kontakt med din avdelning gällande den frågan.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Februarikryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Gösta Moberg, Borås
Peter Wikberg, Landskrona
Olof Holst, Nässjö.

Vinnarna av en trisslott:
Boel Johnsson, Svedala
Arne Persson, Billesholm
Ingemar Svedberg, Söderhamn.

Nattens hjältar

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



Hållbara transporter ingenting för Ikea?

Jag har min bakgrund inom terminal och lager. Jag gillade mitt jobb och det var också det som lade grunden till mitt fackliga engagemang. Det fanns saker att jobba på när det gällde villkor på min arbetsplats, men vi hade en schyst dialog med arbetsgivaren och det gick att förändra saker tillsammans.

Därför blir jag bekymrad när jag ser utvecklingen inom lager och terminal, inte minst i kölvattnet av e-handelns framfart. Det handlar ofta om att se till att vi inte backar årtionden tillbaka i tiden när det gäller villkor och arbetsmiljö.

LÅT MIG TA ett exempel. Det finns ett stort lager i nordvästra Stockholm där över 500 personer arbetar. Samtliga för anläggningens enda kund, en gigantisk e-handelsaktör. Lagret är toppmodernt, åtminstone tekniskt och utseendemässigt.

Men det gäller inte arbetsmiljön. Förhållandena är orimliga. För dessa 500 personer finns 17 mikrovågsugnar. Det finns tio toaletter där du blir klockad om du inte är tillräckligt snabb. Och strax före årsskiftet fick vi ta upp risken för ett skyddsstopp när vi insåg att det ingick i arbetsuppgifterna att lukta på returer för att avgöra om till exempel underkläder och byxor var använda innan de skickades tillbaka. Du får inte prata med någon när du jobbar och du får inte ha något i fickan.

Ni hör ju själva. Det är 1930-talet all over again. Nu har vi inlett en dialog med arbetsgivaren som själv insett att de tappat greppet och behöver vår hjälp. Om det beror på ett drev i en kvällstidning eller inte ska jag låta vara osagt.

OCH APROPÅ FÖRETAG som har en del att jobba på: Vi har länge försökt förmå Ikea att ta större ansvar för de transporter som denna möbeljätte köper, men hittills utan resultat. Jodå, det kommer många vackra ord om hur viktigt det här är, och Ikea vill gärna slå sig för bröstet när det gäller hållbarhet. Men när det handlar om transporter har de totalt misslyckats med att ta ansvar.

Vi ser att många underleverantörer har usla villkor och inga riktiga anställningskontrakt. Ibland är det faktiskt rena

> ”Ikea vill gärna slå sig för bröstet när det gäller hållbarhet. Men när det handlar om transporter har de totalt misslyckats med att ta ansvar.

rama gangsterföretag, och det måste vi väl ändå utgå ifrån att det inte är något som Ikea vill förknippas med? Vi har sträckt ut handen till dem förr för att hjälpa dem bringa ordning i logistikkedjan.

Nu gör vi det igen. Häromveckan hade vi möte med fackliga representanter från en rad europeiska länder samt ordföranden för Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF), Frank Moreels. Syftet var just att diskutera hur vi ska hantera Ikea.

Vi hoppas naturligtvis att företaget ska vara intresserat av att öppet och ärligt diskutera problemet med oss. För att baxa hem den diskussionen är jag helt öppen för att arbeta med någon slags kampanj mot Ikea. Tidigare har vi varit försiktiga, kanske för försiktiga. Men nu räcker det. Om de inte gör något åt sitt logistikhaveri så är dålig stämning bara förnamnet på vad de europeiska transportfacken gemensamt kan bidra till.

Men där ska vi väl inte behöva hamna, Ikea? Nog är ni väl intresserade av att ha hållbara transporter och att inte ge business till gangsters?
Låt oss talas vid om saken.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 10 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

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

Det serveras lunch. Du som ska delta och har allergier eller behöver speciell kost behöver höra av dig senast den 28 februari till patrik.ljunggren@transport.se. Meddela ditt namn och din sektion i mejlet.

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

Avdelningsstyrelsen önskar samtliga repskapsledamöter och ersättare välkomna!

Seniormöte Pensionärssektionen har årsmöte den 3 mars kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

FÅR DU RÄTT LÖN?

Vi håller just nu på med ett projekt där vi hjälper till att göra löneuträkningar.

Är du osäker på om du får rätt lön så hör av dig till oss. Ordförande Joakim Carlsson, OIO-480 31 38 eller joakim.carlsson@transport.se

Utbildningar i vår

➤ Startpunkt: Torsdagen den 12 mars kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

➤ Startpunkt inriktning bensinstation: Tisdagen den 7 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 till Joakim Carlsson på OIO-480 31 38 eller joakim.carlsson@transport.se.



Avtalsrörelsen 2020

Alla Transports 27 kollektivavtal ska förnyas under 2020. Det innebär att det är dags för oss att träffa arbetsgivarnas företrädare och förhandla om förbättringar i avtalen.

Följ avtalsrörelsen på transport.se. Där hittar du bland annat:

➤ **Avtalskalender 2020** Förhandlingsläget avtal för avtal.

➤ **Kollektivavtal – så funkar det!** Vad är kollektivavtalet värt? Hur går en avtalsrörelse till? Vad innebär en strandad förhandling?

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Just nu är vi mitt uppe i en avtalsrörelse och det är viktigt att alla medlemmar är insatta i fackliga frågor, värderingar och sitt avtal.

Vill du gå en facklig kurs? Då har vi en kurs som heter Startpunkten, mer information om den hittar du på vår hemsida. Vi har några datum uppsatta för denna kurs under året:

➤ 18 mars.

➤ 27 maj.

➤ 23 september.

➤ 25 november.

Är det något datum som passar dig så anmäl dig redan nu.

Vi har även en annan kurs som heter Avtalspunkten och under året har vi några datum klara:

➤ Taxiavtalet: 7 april.

➤ Bevakningsavtalet: 2 juni.

➤ Transportavtalet: 1 september.

➤ Tidningsbud: 6 oktober.

➤ Bensin: 3 november.

Vill du gå en Avtalspunkt som handlar om ditt avtal, men inte hittar det här? Hör av dig så lägger vi till det under året. Vi kan även åka ut till företag för att hålla en Avtalspunkt om det passar bättre.

Anmäl dig till våra kurser genom att kontakta avdelningen på OIO-480300 6 eller transport.6@transport.se.

Representantskapet i avdelning 6 håller årsmöte den 28 mars på Gustaf Fröding, Höjdgatan 3 i Karlstad. Vi startar kl 9.30 med fika och själva mötet startar kl 10.00. Vi kommer också att göra ett avbrott för lunch under dagen. Under mötet ska avdelningsordförande, studieorganisatör, styrelseledamöter revisorssuppleant och olika poster inom LO väljas.

Våra stugor i Branäs och Sälen är tillgängliga för uthyrning även under sommartid. Om du vill vandra i naturen, fiska, jaga eller ha en billig boendepunkt för bilsemester i Värmland och Dalarna, så kan bokning göras genom avdelningen.

Bilda klubb? Har ni funderingar på att bilda arbetsplatsklubbar, eller utse skyddsombud och arbetsplatsombud? Kontakta avdelningen för information och hjälp.

Ungdomsansvarig trio Nu har avdelningen äntligen fått en ungdomskommitté! Där ingår Sandra Franzén, Felix Engström (bilden i mitten) och James Persson Palm. De håller just nu på att planera för fullt vad de ska hitta på under året. Vill du komma i kontakt med dem så når du dem på 076-100 66 15.



AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Infoträff om facket den 28 mars kl 9.00–14.00 på ABF i Södertälje. Anmälan till avdelningen.

Tänk på att uppdatera dina medlemsuppgifter med arbetsgivare, lön och kontaktuppgifter utifall vi behöver nå dig, nu när avtalsförhandlingarna drar i gång.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Avtalsrörelsen Nu är det viktigt att vi är många och att vi står upp för varandra! Värva kamraterna på arbetsplatsen eller ta med dem till en utbildning. Kunskap är aldrig tungt att bära. Här har vi några tillfällen under våren som kommer.

Utbildningar Undrar du vad facket gör? Gå en utbildning och lär dig mer. Ta med en kollega samtidigt. På Startpunkten behöver man inte vara medlem för att få delta.

➤ Startpunktstillfälle: den 23 april.

➤ Avtalspunkten: den 28 mars, åkeri/terminal.

Fler datum för kurser på avdelningen kommer nästa år. Har du frågor om utbildningen kan du mejla transport.9@transport.se eller ringa OIO-480 30 09.

Nästa avdelningsstyrelsemöte är den 5 mars på Elementvägen 5. Sedan är nästa tillfälle den 8 maj.

Nästa representantskapsmöte är den 14 mars. Det är ett årsmöte med bland annat val till olika avdelningsuppdrag.

Mer info kommer senare till ledamöterna då platsen ännu inte är bestämd.

Släpkärran finns åter på avdelningen för utlåning. Alla medlemmar får låna den gratis. Boka med avdelningen för att se om den är ledig.

Vi vill påminna dig om att uppdatera dina uppgifter till oss. Det är viktigt att vi har rätt uppgifter så vi kan kontakta dig om det behövs.

Glöm inte heller att ändra dina inkomstuppgifter om du studerar, är föräldraledig eller långtidsjukskriven – så att medlemsavgiften blir rätt.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Vi börjar året med uppsökeridagar och har planerat in 27 sådana under 2020.

Ring och boka på OIO-480 30 11 om ni vill ha besök just på er arbetsplats. Vi kommer gärna ut till er.

Sugen på att gå en utbildning?

➤ Medlemsintroduktion (Startpunkten).

➤ Avtalspunkten (enklare avtalsutbildning).

➤ Vi i Transport, tre platser vår och höst.

➤ Flit (Fackligt ledarskap i Transport).

Hör av dej till oss på avdelningen på tel OIO-480 30 11.

Den 27 april kl 17.00–20.00 kommer den socialdemokratiska EU-parlamentarikern Johan Danielsson till Silvanum på Kungsbäcksvägen i Gävle. Sund konkurrens avgörande för hela Europa. Samarbete på en global arbetsmarknad.

Repskapets årsmöte: Den 28 mars kl 10.00 på avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle.

Gå in på mina sidor på transport.se och kolla att era uppgifter stämmer. Till exempel mejl, telefonnummer och arbetsgivare.

Håll koll på avdelning 11:s hemsida på transport.se!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Rätt kontaktuppgifter Nu inför avtalsrörelsen är det supervktigt att vi har rätt kontaktinformation till dig. Du kan enklast se det genom att logga in på ”Mina sidor” på transport.se, alternativt ringa till oss. Kontrollera att det står rätt arbetsplats, telefonnummer och mejladress, så vi kan nå dig.

Representantskapets årsmöte Lördagen den 28 mars kl 10.00 på Good Morning, Gustav Adolfs gata 47 i Helsingborg. Frukostbuffé kommer att serveras från kl 9.00, under förutsättning att du anmält dig.

Startpunkten Är du ny medlem, eller känner du någon som funderar på att bli medlem? Missa inte att gå vår introduktionsutbildning! Vi kommer bland annat att gå igenom:

➤ Varför vi finns.

➤ Vikten med kollektivavtal.

➤ Arbetsrätt.

➤ Arbetsmiljö.

➤ Hur organiserar vi oss på arbetsplatsen för schystare villkor?

➤ Medlemskapets värde.

Nästkommande tillfällen är söndagen den 15 mars kl 10.00 och torsdagen den 16 april kl 17.00. Anmälan görs till avdelningen.

Försäkringssamtal Försäkringar kan beröra väldigt många områden och det kan vara mycket att hålla reda på. Det är viktigt att du är rätt försäkrad. Har du koll på vilka försäkringar som finns? Vill du veta mer? Kontakta då vår försäkringsinformatör på avdelningen.

AVDELNING 16 GOTLAND

Introduktionsutbildning (5 maj): Målgrupp är du som nyligen har blivit medlem, eller

funderar på att bli medlem. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium.

Pensionskväll för medlemmar i facket genomförs den 28 april kl 18. För dig som har ett tag kvar till pension, men vill veta vad som gäller när det är dags att gå i pension. Vi bjuder på kaffe och smörgåstårta under mötet. Anmäl dig till ylva.bendelin@lo.se. Rekommenderas att gå på.

Årsmötet 2020 är nu bestämt till tisdagen den 17 mars, kl 18. Som vanligt kommer utskick med brev där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Gäst från förbundskontoret inbjuden.

Inför årsmötet Valberedningen tar tacksamt emot nomineringar på medlemmar, som är intresserade av att delta i avdelningens olika styrelseuppdrag. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla transport.16 @transport.se.

Avtalsrörelsen 2020 Vi på avdelningen svarar gärna på frågor om avtalsrörelsen. Ställ även frågor till oss när vi är ute och besöker arbetsplatser. Besök transports hemsida för mer information, www.transport.se/avtal2020.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Det är dags för representantskapets årsmöte! Representantskapsledamöter kallas härmed.

Tid: 21 mars kl 11.00 Skåningstorpsvägen 5 i Skövde (Transports lokaler). Kaffe finns från 10.30. Vi kommer att avsluta med smörgåstårta efter årsmötet.

Vid förhinder, meddela ordförande Jerry Walthéreson på jerry.walthereson@transport.se eller 010-480 36 41. Välkomna!

Sektion södra Älvsborg kallar sina medlemmar till medlemsmöte torsdagen den 5 mars. På mötet ska vi bland annat ha fyllnadsval till repet, samt diskutera första maj.

Mötet startar kl 18.00 i Arbetarrörelsens hus. Fika serveras från 17.30. Varmt välkomna, hälsar David Bolin, ordförande i sektionen.

Studier
Startpunkten:
➤ 10 mars i Borås.
➤ 12 mars i Skövde.

Avtalspunkten:
➤ 15 april i Borås.
➤ 15 april i Skövde.

Anmäl dig till Jerry Walthéreson på jerry.walthereson@transport.se eller 010-480 36 41.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först Vi uppmanar er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er (tel 010-480 30 18) och kolla att det finns någon på plats.

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

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

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

Hör av dig om du vill att vi kommer på besök på din arbetsplats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Representantskapet har sitt årsmöte den 21 mars på Ta Inn Hotell i Västerås. Vill du närvara som gäst så kontaktar du avdelningsordförande Kimberley Westermark på mejl kimberley.westermark@transport.se.

Transport S har årsmöte den 12 mars kl 18.00 på avdelning 19, Ängsgärdsgatan 13 i Västerås.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Avdelningens årsmöte hålls söndagen den 22 mars. Mer information om detta kommer till berörda vid senare tillfälle.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Vi har några årsmöten kvar. Kom till ditt sektionsmöte och gör din röst hörd. Det är viktigt i vår demokratiska organisation att alla medlemmar drar sitt strå till stacken.

Vi går in i avtalstider. Vad är det som gäller, vilka krav ställer facket och vad säger arbetsgivarna? Kom till mötet och var med i diskussionerna.

➤ Sektion 1, Halmstad: Tisdagen den 3 mars kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18.00) i IF Metalls hus i Vallås.

➤ Sektion 2, Varberg: Onsdagen den 4 mars kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18.00) på ABF, Varberg.

➤ Avdelningsstyrelsen: Fredagen den 6 mars kl 9.00 på avdelningen i Halmstad. Kallelse kommer per post.

➤ Årsmöte i representantskapet: Lördagen den 28 mars kl 9.30 (kaffe serveras från 8.45) i IF Metalls hus på Vallås. Kallelse kommer per post.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Representantskapets årsmöte Avdelningens representantskap håller årsmöte den 27 mars och du som medlem är välkommen att delta i mån av plats. Om du vill närvara som åhörare så hör av dig till avdelningen på tel 010-480 30 26.

Facklig utbildning Vill du veta mer om facket eller om ditt avtal? Hör av dig avdelningen. Vi har flera intressanta utbildningar för dig som medlem.

ARBETSPLATSBESÖK



Vill du att vi besöker din arbetsplats, och kanske är med på en arbetsplatsträff eller liknande? Ta kontakt med oss på avdelningen.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 26 mars: Startpunkten, Åsele.

➤ 28 mars: Skoterdag, Lycksele.

➤ 3 april: Afterwork, Åsele.

För mer information, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

Ska vi hälsa på? Till avdelningens kampdagar söker vi nya arbetsplatser att besöka. Vill du ge oss ett tips? Kontakta avdelningen på transport.28@transport.se.

Fjällägenhet i Hemavan Avdelningens lägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning.

På vår hemsida transport.se hittar du mer information samt en blankett för intresseanmälan.

Har vi rätt uppgifter på dig? Får du förändrad inkomst, andra arbetsförhållanden eller nytt telefonnummer? Vänligen meddela oss detta.

Det är viktigt att du står i rätt avgiftsklass om du blir arbetslös och ska söka ersättning från inkomstförsäkringen.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Försäkringsprojektet är i gång. Vi har två försäkringsinformatörer som är projektanställda fram till den 30 november. Det är Björn Nilsson, som utgår från Sundsvall, och Jan Stålemar, som utgår från Östersund.

Om du vill boka besök till din arbetsplats, eller ha information, så har du deras kontaktuppgifter här:



➤ Björn Nilsson: 070-295 12 89 eller bjorn.avd32@gmail.com



➤ Jan Stålemar: 070-240 54 65 eller jans-transport32@gmail.com

Sektionernas årsmöten är i gång. Kallelser skickas ut på sms.

PLATSANNONS

Verksamhetsassistent

Transport avdelning 17 söker en verksamhetsassistent med placering på Skövdekontoret. Vissa arbetsuppgifter på Borås kontoret ingår.

Om jobbet
Arbetsuppgifterna innebär telefonkontakt med våra medlemmar.

Vidarekoppla samtal till ansvarig ombudsman eller regionalt skyddsombud.

Hantera avdelningens post och mail.

Ändra uppgifter i vårt medlemsregister.

Erbjuda medlemskap.

Svara på enklare avtalsfrågor.

Försäkringsinformation.

Kvalifikationer
Dela de fackliga värderingarna.

Vara social och utåtriktad.

Meriterande att ha gått fackliga medlemskurser, ha kunskap om försäkringar.

Krav
Ha B-körkort och bil.

Goda kunskaper i svenska och engelska både i tal och skrift.

Goda datakunskaper.

Tjänsten
Tjänsten är på heltid, 100 procent.

Provanställning från den 1 juni till 1 december 2020.

Lön enligt Handelsanställdas AFO-avtal.

Sista ansökningsdag den 31 mars.

Ansökan skickas till
Transportarbetareförbundet avd. 17, Box 262, 541 26 Skövde. Eller transport.17@transport.se.

Marie Samuelsson tel 010-480 36 40, marie.samuelsson@transport.se eller Jerry Walthéreson tel 010-480 36 41, jerry.walthereson@transport.se

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET
AVD. 17

Avdelningens årsmöte hålls den 22 mars kl 10.00 på hotell Hallstaberget i Sollefteå.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Årsmöte och fackpub Den 18 mars håller avdelningen årsmöte. Efter mötet bjuder vi återigen in till fackpub på Magasinet, som ligger i Märsta centrum. Det bjuds på god mat, livemusik och god kamratstämning. Om ni vill komma så ska ni anmäla er till monica.jansson@transport.se.

Antalet platser är begränsat, så först till kvarn gäller!

➤ Datum och tid: onsdagen den 18 mars från kl 17.00.

➤ Plats: Magasinet, Nymärsta torg 6, Märsta Centrum. Varmt välkomna!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Aktuellt i avdelningen

➤ 14 mars: **Startpunkten** hålls i Kristianstad. Det är en kurs i vad facket är för något och vilken roll du som medlem har. Vi startar 9.30, håller på ett par timmar och bjuder på lunch. Ta gärna med en kollega.

Anmäl dig på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se.

➤ 24 mars kommer vi att finnas i ABF:s lokaler på Arabygatan 80 i Växjö mellan kl 7.30 och 11.30.

Kör du taxi, delar ut tidningar, är chaufför, väktare, jobbar på terminal eller har du något annat yrke inom Transport? Kom förbi, ta en smörgås, ställ frågor eller bara snacka.

Nyfikna på vem er sektionsordförande är? Han är på plats och träffar er gärna.

Någon på er arbetsplats som funderar på att bli medlem? Ta med kollegan så bjuder vi er båda på smörgås och kaffe och pratar medlemskap. Varmt välkomna!

➤ 27–28 mars: Representantskapets års- och marsmöte och utbildning för representantskapsledamöter. Den här gången befinner vi oss på Quality Hotel Royal Corner.

Fredagen den 27 hålls årsmötet med samling kl 8.30 för frukost. Sammanträdet börjar 9.00. Önskar du delta som gäst måste du kontakta avdelningen senast två veckor innan och meddela detta. Även jubilarer som firar 30-årigt och 50-årigt medlemskap är inbjudna att delta.

Lördagen den 28 kommer avdelningens personal och representantskapsledamöter att genomgå en utbildning. Kallelse gällande detta skickas ut till alla som berörs.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

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

Tel: 010-480 30 55. E-post: transport.55@transport.se.

Kollektivavtalets dag Tisdagen den 17 mars är det Kollektivavtalets dag och då har avdelningen öppet hus mellan kl 8.00 och 18.00. Välkomna att prata avtal, arbetsrätt och försäkringsfrågor. Vi bjuder på fika och korv med bröd.

Studier
➤ Startpunkten är en grundutbildning även för icke medlemmar. Den hålls på avdelningsexpeditionen tisdagen den 24 mars kl 17–21 och tisdagen den 19 maj kl 17.00–21.00.

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

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

Fråga oss om ...
➤ Arbetsmiljö och försäkringar: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

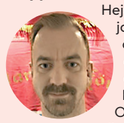
➤ Kollektivavtal och arbetsrätt: Kontakta Jan Lendin, 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, 010-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Representantskapets årsmöte är den 14 mars vid Moskogen i Leksand. Kallelse går ut till alla berörda.

För information om studier kontakta studieorganisatör Jenny Björnberg på tel 010-480 36 38 eller mejl jenny.bjornberg@transport.se.

Ny på 88:an Nu har Joakim



Hejenstedt börjat jobba som regionalt skyddsombud här på avdelningen. Han nås på tel 010-480 36 32 eller e-post joakim.hejenstedt@transport.se.



Klasskampen och kvinnokampen går hand i hand. Det går inte att skilja ut vilken som är viktigast, tycker Annika Hedström, Örebro-ordförande Emma Brodin, Sigrid Wahlin och Sirke Karlsson.

KVINNOR I TRANSPORT

➤ Avdelning 9, Örebro: Intresserad? Kontaktperson är Emma Brodin, emma.brodin@transport.se, tel 010-480 32 22 eller 010-480 30 09.

➤ Avdelning 7, Södermanland: Nästa träff: Den 1 mars kommer riksdagsledamot Caroline Helmersson Olsson (S) från Vingåker till avdelningen, Tingshusplatsen 2 i Nyköping.

Läs mer i Facebookgruppen, på webben (transport.se/avdelningar/sodermanland) och de rosa medlemssidorna i Transportarbetaren.

Kontaktpersoner:
Emelie Eriksson,-kvinnokommitteavd7@gmail.com

Susanne Lundberg: susanne.lundberg@transport.se, tel 010-480 31 97.

➤ Avdelning 25, Halmstad: Nästa träff: den 14 april på avdelningen, Kungsgatan 10 i Halmstad. Kvinnor med förtroendeuppdrag i förbundet samlas och drar upp riktlinjer.

Kontaktperson:
Ann-Charlotte Larsson, ann-charlotte.larsson@transport.se, tel 010-480 33 91.

Månadens kommitté

”Bryt tystnaden, lyft varandra”

Tankarna började gro redan 2018. Året därpå drog ett gäng kvinnor på Transport i Örebro i gång en kvinnokommitté. Den har nu spridit sig till avdelningarna i Södermanland och Halmstad.

Text och foto **Justina Öster**

– Alla avdelningar borde starta kvinnokommittéer. Synd att det ska behövas 2020. Men behovet att träffas och dela erfarenheter är stort bland Transports kvinnor, säger Örebro-avdelningens ordförande Emma Brodin (åkeri/miljö).

Hon får medhåll av Sigrid Wahlin (bevakning), Sirke Karlsson (bevakning) och ombudsman Annika Hedström. De utgör kärntruppen.

MACHOKULTUR, SOM fortfarande lever, och arbetarkvinnors underordning i arbetslivet är bakgrunden till initiativet, förklarar Örebrokvinnorna. Det blev en kommitté för att transportkvinnor, som inte gillar mötesformalia, lätt ska kunna haka på vid träffar med olika program.

HITTILLS HAR ALLT från 5 till 16, 17 kvinnor anslutit. I februari såg de tillsammans *Bombshell – När tystnaden bryts*. Metoo-filmen följdes upp med en diskussion. I vår står självförsvar på programmet.

– Vi startade i skuggan av metoo. När vi börjar prata visar det sig att nästan alla varit utsatta för något. På något sätt, säger Annika Hedström.

– Det händer på Transports arbetsplatser. Hur mycket som helst finns att ta upp, inflikar Sigrid Wahlin.

VÄGEN VAR INTE spikrak. Kommittén vållade diskussion i avdelningens representantskap innan beslutet om resurser kom. Kvinnorna gissar på avundsjuka, anar att männen är lite rädda. Tror att kunskap hjälper.

Att tre kvinnor toppar Örebroavdelningens styrelse sen i fjol har också ifrågasatts.

– Men tre män går jättebra!

Örebrokvinnorna skrattar och ordningsvakten Sirke Karlsson påpekar att ensamjobb skapar utsatthet. Oönskade inviter, kränkningar och övergrepp sker sällan offentligt. Och vissa män blir provocerade av kvinnor i uniform, som säger ifrån.

– Vi kan stödja och backa upp varandra. Händer det något så finns vi där, säger Sirke Karlsson.

EN VIKTIG FRÅGA, som tagits upp, är att kvinnor lätt trär på sig hårda skal i mansdominerade branscher, tar efter männen. ”Får en tjej en ny lastbil så är det för att hon haft ihop det med chefen.”

– Kvinnor måste lyfta varandra i stället för att tävla, säger Örebrogänget.



”Volontärtjänsten är frivillig. Därför är luften så fin. Alla gillar jobbet och ser fram mot att komma hit. Det är få arbetsplatser förunnat”, säger Ingela Johansson. Hon har nu ett kort betalt påhugg på en plantskola.

Månadens medlem

”Volontärjobbet är min rehab”

Väktaren Ingela Johansson kraschade. Efter en tid i lugn och tystnad fick hon tid att göra det hon alltid velat, bli volontär.
– Jobbet i Erikshjälpens kafé är min själv-rehab.

Text och foto **Justina Öster**

Ingela dyker upp bland hyllorna i barnhjälps-organisationens second handbutik i Örebro. En lång kö ringlar till kassan, sorlet stiger över semlorna i serveringen.

Ingela är öppen och rak, skojar friskt med ett målande språk. Berättade hon inte skulle man inte ana tiden av utmattningssyndrom och depression. Att hon slutade efter 14 år på samma bevakningsbolag. Flydde till torpet och tystnaden i Bergslagsskogarna. Orsaken återger Ingela i ord som underbemanning, bristande arbetsledning och personalbrist.

– Jag körde själv tre och en halv tjänst tills det sa krasch i skallen och jag däckade ihop.

INGELA SKÄR EN bit av räkmackan. Det är första gången hon själv smakar, annars brukar hon stå i köket och breda och servera dem. Att hon hamnade som obetald frivilligarbetare hos Erikshjälpen bottnar i att hon gillar loppis och gamla prylar.

Stiftelsen startades av blödarsjuka ”farbror Erik” och där hade Ingela tidigare fyndat både soffa och fåtöljer.

– Här verkade personalen så trevlig, så jag gick in och frågade om de behövde hjälp.

Ingela såg framför sig att hon skulle gå och plocka ute i butiken. Men eftersom hon drivit ett eget kafé förr blev hennes naturliga plats kafeterian.

– Jag har funderat på att bli volontär sedan jag var 18 år. Nu fick jag chansen att ha det gott en tid. Men, säger hon och skrattar. Jag måste sluta köpa alla ljuskronor som kommer in.

DET ROLIGASTE MED den ideella tjänsten är alla möten med människor, tycker Ingela. Både med de andra volontärerna och besökarna, inte minst alla goa gubbar.

Positiv stämning finns i luften. Den kommer ur att människor jobbar frivilligt, allt efter dagsform och förmåga, tror hon. Själv har hon varit på plats två, tre gånger i veckan. I pass på tre, fyra timmar.

– Man har ingen press på sig här. Ville jag skulle jag kunna gå in och bara såsa. Fast jag har ju lite duktig-flicka-syndrom förstås och har åkt hit och städat efter stängning också.

Ingela Johansson rekommenderar fler att testa.

– Att komma hit och träffa folk har hjälpt mig tillbaka. Det är min egenfixade rehabilitering, säger hon.

INGELA JOHANSSON

Jobb: Väktare och gruppledare på väg mot något nytt.

Vad: Funderar prestigelöst. Bilskollärare kanske?

Bor: Etta i Örebro och torp i Järboås, Nora kommun.

Familj: Katterna Patsy och Signe.

Jobbar på: Att göra mig själv glad och må bra.

Volontär: Givande.



”Det bästa med volontärjobbet är alla möten”, säger Ingela Johansson.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 200 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

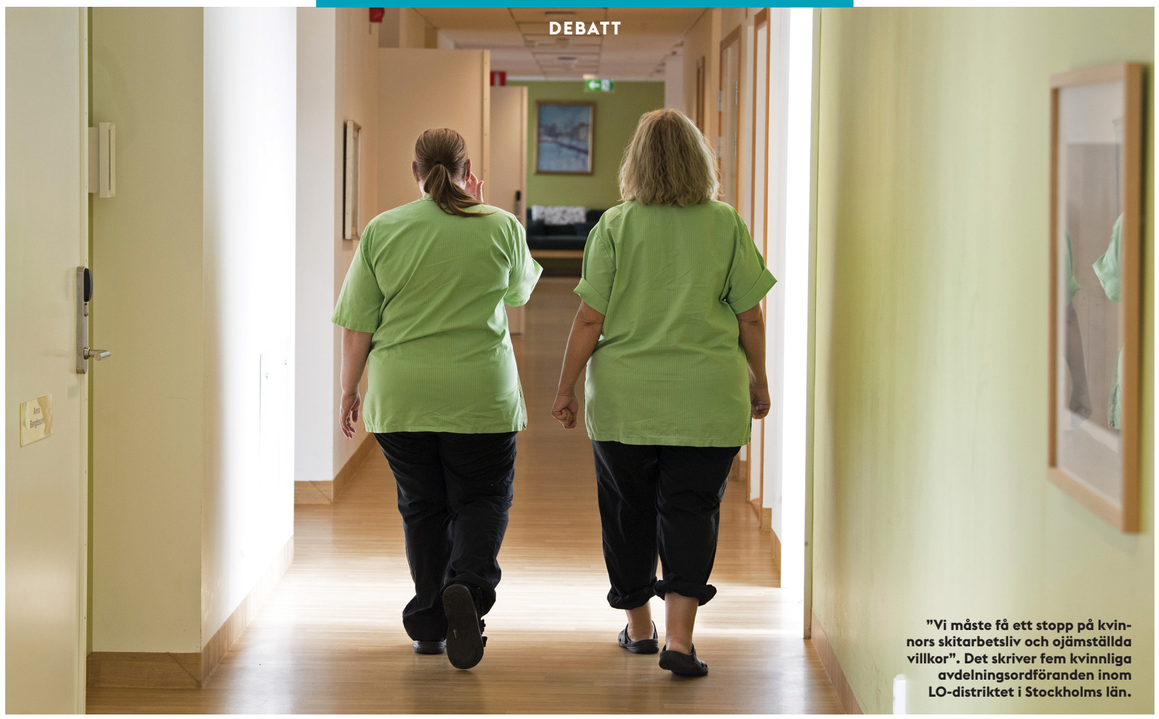
Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01. 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**



”Vi måste få ett stopp på kvinnors skitarbetsliv och ojämställda villkor”. Det skriver fem kvinnliga avdelningsordföranden inom LO-distriktet i Stockholms län.

FOTO: FREDRIK SANDBERG / TT

Det här är inte jämställdhet

”Målet är att både kvinnor och män ska ha bra villkor på jobbet och möjlighet att kombinera lönearbete med ansvar för omsorgen om barn, äldre och hushållsarbete.”



SOFIA SÖDERGREN POIKULAINEN
Transport avdelning 5

JESSICA P KLEMETSSON, Kommunal Stockholms län

KARIN ÅKERSTEN, Seko Stockholm

KAJSA BYSELL, Hotell och Restaurangfacket Stockholm Gotland

CLARA CLEO CORNELL, Musikerförbundet avdelning Öst

Fackets grundläggande uppgift är att se till att människor som arbetar inte kan spelas ut mot varandra. Det är också fackets utgångspunkt i det feministiska arbetet.

Facklig feminism utgår från att kön precis som klass formar människors handlingsutrymme. Målet är att både kvinnor och män ska ha bra villkor på jobbet och möjlighet att kombinera lönearbete med ansvar för omsorgen om barn, äldre och hushållsarbete.

Självklart är facken feministiska organisationer där kvinnors arbetsvillkor ständigt måste prioriteras. Vi måste få ett stopp på kvinnors skitarbetsliv och ojämställda villkor.

MIRIAM stressar runt som en galning på äldreboendet. Klockan tickar på och hon känner en inre stress över allt hon inte hunnit. Det borde varit klart innan hon måste springa och hämta barnen. Hon känner sig ständigt tvingad att gå ner i tid för barnens och familjens skull. Såklart känns det nära till hands att tänka på att hon och Ako tjänar på upplägget, ifall hon skulle gå ner i tid. För han tjänar mer. Men inom sig blir hon förbannad.

Är det här jämställdhet?

JULIA sitter på pendeltåget in mot stan. Hon känner sig trött och ledsen. Den här morgonen var inte bättre än någon annan. Bråk hemma igen. Hon är på väg till studion för att fortsätta spela in sitt nya album. Hennes stora dröm, som verkligen är avlägsen med tanke på de dåliga digitala ersättningarna hon får som låtskrivare, producent och artist. Hon drar en djup suck, hon vet att hon inte har råd att skilja sig.

Är det här jämlikhet?

FATIMA tittar på klockan, var är hennes mamma? Hon känner stressen bränna i magen, klockan är redan 18 och hon börjar kvällspasset på restaurangen snart. Hon kan ju inte lämna barnen. De är bara två och fyra år. Kommunen erbjuder inte barnomsorg på obekväm arbetstid. Och hon kan inte komma för sent igen. Hon tittar på telefonen. ”Fatima. Jag är hos dig om två minuter, tåget var lite sent.” Fatima andas ut, för den här gången.

TRE EXEMPEL FRÅN verkligheten. Tre exempel som borde vara historia. Arbetet för ett jämställt arbetsliv går alldeles för sakta. Och ytterligare bevis finns i LO:s jämställdhetsbarometer från 2019.

➜ Den genomsnittliga faktiska månadslönen i arbetaryrken, där vi tar hänsyn till arbetstid, är 21 000 kronor för kvinnor och 26 800 kronor för män. I tjänstemannayrken är den 33 000 kronor för kvinnor och 42 100 kronor för män.

➜ Hälften av kvinnorna i arbetaryrken jobbar deltid. Det beror framför allt på att de inte får en heltidsanställning. I andra hand på att arbetet är för krävande för att de ska orka jobba heltid. Bland män är deltidsarbete ovanligt.

➜ Endast fyra av tio arbetarkvinnor och sex av tio arbetarmän har arbetstid som enbart är förlagd till kontorstid. Många jobbar alltså på kvällar, helger och nätter. Arbetstider utanför kontorstid gör det svårare att kombinera jobb med ansvar för barn. Skollagen kräver bara att det ska finnas barnomsorg under dagtid på vardagar.

Så finns det någon anledning att gå med i facket om du tror på ett jämställt arbetsliv och samhälle? Vi kvinnliga avdelningsordförande inom LO-distriktet i Stockholms län ser att vi måste skynda på processen för ett jämlikt och jämställt arbetsliv. Allt annat är oacceptabelt. Ju fler vi är, desto snabbare kommer det att gå.

Det är bara tillsammans vi förändrar villkoren och de patriarkala förhållanden som ännu råder.

Delta i debatten!

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Det finns en stor grupp förlorare

I de avtalsförhandlingar som redan startat är höjd avtalspension ett tungt fackligt krav. Huvudorsaken är förstås de katastrofalt låga allmänna pensionerna. De som blev resultatet av den stora pensionsblåsningen, förlåt pensionsreformen, för 20 år sedan.

HÖJD AVTALSPENSION HANDLAR egentligen om höjda premier. Pengar som arbetsgivaren betalar in på ditt eget individuella pensionskonto. För den som tjänar låt säga 350 000 kronor i årslön handlar det i nuläget om nästan 16 000 kronor i årspremie.

Höjd avtalspension bäddar för bättre ekonomi på ålderns höst. Eller kanske en möjlighet att lämna arbetslivet lite tidigare, för de som slitit ut sig på jobbet.

Men det finns ett aber. I lönerörelserna har trenden allt mer gått mot att arbetsgivarna kräver full kompensation, full ”avräkning”, för varje förbättring som löntagarna begär.

AVRÄKNINGEN SKA SKE mot det tillgängliga löneutrymme som parterna slåss om. I praktiken har det blivit mot det ”märke” som industrins parter i många år dikterat. Om facket kräver exempelvis höjt ob är svaret numera givet. ”Visst, men det kostar si eller så många procentenheter av de totalt 2,3 procent som är märket.”

En del fackförbund försöker sprattla emot och kräva förbättringar, utan att medlemmarna automatiskt måste betala med lägre löneökning. Hittills är det få som lyckats. Kommunals underbetalda undersköterskor är en grupp. De fick lite mer än andra i förra avtalsrörelsen.

OM TRENDEN HÅLLER i sig är risken stor att majoriteten av LO-medlemmarna får betala en eventuell förbättring av avtalspensionen själva – i stället för att arbetarna får en lite större del av företagens vinster.

Är det problematiskt? Nej, inte för landets företagare och kapitalägare. De anser att landets arbetare nådde vägs ände för länge sedan. ”Ni har fått den del av kakan ni förtjänar.”

FÖR DEN SOM tror på minskade klyftor i samhället och att arbetarna har rätt till större andel av vinsterna är avräkningen mer svårsmält.

Skulle LO-förbunden byta höjd avtalspension mot en lägre löneökning finns det en stor grupp förlorare. Nämligen alla de hundratusentals arbetstagare som jobbar på företag utan kollektivavtal. Där betalar arbetsgivaren normalt inte in premier till avtalspension.

Nu kan man förstås invända att arbetare utan kollektivavtal redan är förlorare. De har varken rätt till avtalspension eller avtalsenlig lön.

VAD ÄR MOTMEDLET för de som drabbas? Jo, kräv kollektivavtal! En förutsättning för att facket och de anställda ska vinna den kampen är att det finns medlemmar på arbetsplatsen.

”Är det problematiskt? Nej, inte för landets företagare och kapitalägare.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Skatteverkets granskning av företag som kör ut restaurangmat.

↓ Splittringen i LO. Den är olycklig, om än begriplig, i ett läge där arbetsgivarna är mer samordnade än någonsin.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

MICAELA!

... lastbilschaufför från Kristinehamn, som körde mellan Jönköping och Mariestad med tjuvar i lasten.

Berätta!
– Jag kände mig iakttagen och pratade med en kollega i telefon. Han tyckte att jag skulle testa om jag var förföljd. Så jag saktade ner till 50 på en 100-väg, och jag körde två varv i en rondell i Skövde. Och när de två bilarna hängde med ringde jag till åkeriets säkerhetsföretag, som sa att jag skulle ringa polisen.

Vad sa polisen?
– Att jag inte skulle stanna lastbilen. Sedan mötte de mig i Mariestad, slog på blåljuset och kunde stoppa den ena bilen direkt och den andra lite senare.

Vad gjorde du då?
– Jag fortsatte hem till Kristinehamn, och där fick jag hjälp av polisen att kolla lasten. Hänglåset var borta så någon av tjuvarna hade tagit sig in i släpet i farten. De hade en tredje bil som låg tätt bakom mig, som jag inte såg.

Hur kändes det då?
– Man var skakig. Jag hade bara jobbat i sex, sju månader. Men efter två dagar körde jag igen.

Vad hade du i lasten?
– Elektronik. Jag blev av med grejer för 77 000 kronor, eller 157 000 butikspris. Polisen hittade grejer i tjuvarnas bilar och längs vägen.

Hur känns det nu när sex tjuvar är åtalade och riskerar utvisning?
– Bra på ett sätt. Men det finns alltid fler...

LENA BLOMQUIST