TRANSPORT
ARBETAREN

Nummer 3 mars 2023



Fackets enkät om körtider gör skillnad

Så mycket tjänar cheferna som ska sätta din lön

Sture Bloom kör fyllda lastbilar till kriget

KULTUR

Gig-jobbarnas egna bilder

Från Afghanistan till Sveg och förarjobb

DETTA ÄR EN ANNONS.

HÖGRE LÖN!

Avtalsrörelsen är i full gång!
Scanna QR-koden och håll koll
på vad som händer med ditt
kollektivavtal.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

AVTAL 2023

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Qorban
Foto: Pernilla Ahlsén

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB,
Sundsvall 2023.
TS-kontrollerad upplaga:
54 700.
Nästa nummer utkommer
den 30–31 mars.

PRENUMERATION
250 kronor per år.
Kontakta: info@
transportarbetaren.se.

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



PETRUS IGGSTRÖM
Formgivare



CHRISTINA AHLUND
Redigerare och ställföreträdande utgivare
010-480 33 05



PERNILLA AHLSÉN
Reporter
010-480 33 07



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

Innehåll Nr 3



FOTO: PERNILLA AHLSÉN

22



FOTO: LILLY HALLBERG

6



FOTO: JOHN ANTONSSON

20



FOTO: PERNILLA AHLSÉN

30



FOTO: PRIVAT

34

4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 PRESSADE FÄRDTJÄNSTFÖRARE
72 procent uppger att körtiderna inte är tillräckliga.

11 LÖNESTÖLD
Förare på prisat företag vittnar om lönestölder.

12 AVTALSRÖRELSEN
Så här mycket tjänar cheferna som ska sätta din lön.

12 KRÖNIKA
ALEXANDRA EINERSTAM

14 SNABBKOLL AVTALSRÖRELSE
Bra att veta om avtalsrörelsen som precis har startat.

17 KRIGET I UKRAINA
Sture Bloom kör förnödenheter till Ukraina.

18 20 MILJONER EURO
Det är vad arbetsmiljödomstolen i franska Lyon dömt Uber France att betala i skadestånd till Uber-förare.

19 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

20 JUSTIT
Forskningsprojekt för att minska transportbranchens utsläpp.

22 ARBETSMILJÖ BÄRGARE
Transportarbetaren följde med Magnus Birgersson under en arbetsdag.

27 ÅSAS RESA
Vägen till att bli lastbilschaufför, del 2.

28 FRÅGA FACKET

30 MÖTET
Qorban är en av de ensamkommande från Afghanistan som kom till Sverige 2015. I dag är han lastbilschaufför i Sveg.

34 KULTUR
Stor samling med gig-jobbarnas egna foton.

36 MARSKRYSSET

38 MÅNADENS MEDLEM
Linda Lööw är en föreningsmänniska som gillar att engagera sig.

40 MÅNADENS KLUBB
Gävleavdelningen jobbar hårt för att få fler medlemmar.

43 KRÖNIKA
TOMMY WREETH

Ledare

Klyftan till de rika fortsätter att öka

En topp-vd tjänar i snitt 77 gånger mer än en lastbilschaufför eller en terminalarbetare. Det visar LO:s rapport Makteliten. Och precis som förra året är det en eskalerande utveckling, där klyftan mellan arbetare och näringslivets toppchefer vidgas mer och mer.

Vad gör det med ett samhälle där inkomstklyftan skiljer olika grupper åt? En klyfta mellan rika och fattiga.

VI ÄR MITT inne i en avtalsrörelse och Transport kräver en löneköjning på 5,5 procent. Mycket rimligt, inte minst med tanke på inflationen och prisökningarna.

Vi har kollat vad cheferna på de företag som Transport ska förhandla med tjänar. Jämfört med vd-topparna i Makteliten så kanske inte cheferna inom transportbranschen är de högst avlönade, men klyftan mot vad deras anställda tjänar är ändå väldigt stor. På sidorna 12 och 13 kan du läsa om chefernas löner.



ATT FÅ LÖN för mödan är naturligtvis viktigt. Men det är också viktigt att jobbet har rätt förutsättningar för att du ska klara det. Färdtjänstförarna i Linköping har inte det. De arbetar under stor press och stress och tre av fyra uppger att deras körtider inte är tillräckliga för att göra körningar på ett säkert sätt. Nästan nio av tio säger att det händer att de kommer för sent till kunderna. Det är Transports avdelning i Linköping som undersökt arbetsvillkoren för färdtjänstförarna. Om det kan du läsa på sidorna 6 till 10.

I FRANKRIKE SKA Uber France betala ett rekordhögt skadestånd som 139 förare ska dela på. Skadeståndet är på 20 miljoner euro, alltså över 200 miljoner svenska kronor. Arbetsdomstolen i Lyon har bedömt att förarna ska omfattas av ett regelrätt anställningskontrakt. Det för att de inte har någon reell möjlighet att styra över sitt arbete. Mer om det kan du läsa på sidorna 18 och 19.

Tack alla som svarade på enkäten vi skickade ut! Vi har fått veta massor om vad ni vill att vi skriver om. På sidan 27 kan du se vad ni bland annat önskar. Svarade du inte på enkäten så är det ändå inte försent. Vi vill alltid få tips från dig som läser Transportarbetaren. Du når oss via hemsidan eller genom att ringa någon av oss på redaktionen. Eller mejla till redaktionen@transportarbetaren.se.

Och så, ta hand om dig på jobbet. Snart är det vår. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”
> Skadeståndet är på 20 miljoner euro, alltså över 200 miljoner svenska kronor.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Webben

Vi skrev om Transports krav i avtalsrörelsen:

”Arbetstidsförkortningen för nattarbete är ju en skam, en minut per arbetad ob-timme. Det borde ligga på 3-5 minuter minst. Sen är ob-tilläggen är ruggigt låga för oss terminalarbetare!”
Bengt

”Strejkvarslet borde läggas i mitten av mars istället och kräva ännu högre löneökningar, främst kraftigt högre ob och risktillägg då vi är en kraftigt utsatt arbetsgrupp med ökande olyckor och dödsfall bland våra kollegor. Men samhället nyttjar oss som kanonmat på frontlinjen. Hur många kan sköta sina jobb om inte vi sköter våra.”
Mattias

”Återigen för dåligt, vi har hamnat längre och längre efter i löneutvecklingen än andra branscher i flera år, är det dessutom stor brist på chaufförer som det varit i flera år borde löneutvecklingen ta ordentlig fart.”
Peter

Plus & minus

↑ Facklig kamp lönar sig, inte bara i Sverige.

↓ Klassamhället är tillbaka med stora skillnader i folks inkomster.

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. **Transport kräver 5,5 procent i ettårigt avtal**
2. **”Man måste göra sina egna val”**
3. **Wolt och Bolt hotas med vite**

> *”I princip ingen i butikerna kommer få behålla heltid. Timmarna som erbjuds varierar, men i de värsta fallen har anställda gått från heltid till fem timmar i veckan.”*
>
> **LINDA PALMETZHOFER,** förbundsordförande Handels, i Aftonbladet efter H&M:s nedskärningsplaner.

Bilden



FOTO: PRIVAT

DIESEL? Transport avdelning 5 hittade en gammal tröja. Gäller den gamla devisen fortfarande, luktar transportare diesel?

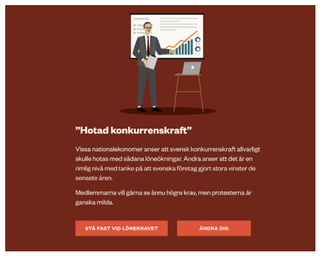
Pressgrannar

Spel om lönerna

TIDNINGEN ARBETET HAR lanserat spelet Lönekampen. Det är ett spel som går att spela direkt i webbläsaren. Där kan du lansera dina egna lönekrav och se hur ekonomer och experter ser på dem.

Arbetet har låtit flera arbetsmarknadsprofiler provspela. En av dem är Irene Wennemo, generaldirektör för medlingsinstitutet.

– Det här var ju en utmaning för mig som ska vara neutral, sa hon då.



Läsarbilden



ILAR SALAJ UPPTÄCKTE de här färgsprakande soptunnorna under sin hämtning i Tibble, Uppsala och fångade dem på bild. ”De var fina. Jag gillade dem, har aldrig sett några sådana förut under de 5 år jag jobbat som sopgubbe” säger han.

Webben

Vi skrev om Transports krav i avtalsrörelsen:

”En rejäl lönesänkning! Trodde att det skulle matcha inflationen bättre. Man blir besviken.”
Besviken

”Ob-tillägget för nattarbetare måste ses över då det är väldigt lågt. Även arbetstidsförkortningen är inte mycket för nattarbetare. Hoppas det blir ändring på det. Många på mitt nattpass går hem vissa dagar i förtid då dom inte orkar vara kvar alla timmar. Det behöver bli fler fördelar med att jobba nätter. Framför allt mer vila och ledigt.”
Svenne

Debatt

Därför röstade jag nej till plattformsdirektivet

Plattformsekonomin har gett tillgång till varor och tjänster som underlättar livet och skapat en ny marknad för jobb. Samtidigt har anställda vittnat om oacceptabla arbetsförhållanden och dåliga löner. Plattformsekonomin går en oroväckande väg till mötes om företag som utnyttjar plattformsarbetare tillåts undvika sitt arbetsgivaransvar.

EUROPAPARLAMENTET HAR RÖSTAT för att gå vidare med plattformsdirektivet som ska stärka plattformsarbetares rättigheter genom att bland annat tydliggöra vem som ska räknas som anställd eller egenföretagare. Det innebär att förslaget nu ska vidare i förhandling med medlemsländerna. Jag menar att det är nödvändigt för EU att stärka arbetstagares rättigheter men för att lyckas långsiktigt behövs också en stark facklig närvaro med förhandlingsmandat, något som förslaget inte tar hänsyn till. Medlemsländer måste kunna genomföra EU-lagstiftning på sysselsättningsområdet efter sina nationella förutsättningar.

Det var därför som jag röstade emot att låta förslaget gå vidare till förhandlingar. Jag vill ha en starkare garanti om att vi kan genomföra direktivets syfte utifrån vår framgångsrika arbetsmarknadsmodell. Parlamentets förslag skapar ett svårt förhandlingsläge när vi låser fast anställningsvillkor i lagstiftning. Det är här vi skiljer oss från högerpartierna.

När högern föreslår att stoppa förslaget påstår de att syftet är att skydda den svenska modellen. Det motiveras med att de vill bejaka företagens tillväxt och att flexibiliteten sänker trösklar till arbete. Språket är skrämmande likt plattformsföretagens lobbyister i EU. Högerns intresse är att skydda företagens utnyttjande av billig arbetskraft, inte att skydda arbetare.

MITT INTRESSE ÄR att stärka Europas och Sveriges arbetstagare och fackföreningsrörelse. Jag står fast i min tro på arbetarrörelsen och att parlamentets mål ska vara att ge de bästa förutsättningarna för fackliga organisering och kollektiv förhandling. Det som är bra för EU:s arbetare är bra för Europa. ■

ILAN DE BASSO
Socialdemokratisk
EU-parlamentariker



FOTO: KRISTINA SJÖBERG

Utanför Stockholms centralstation står mopeden med gig-arbetarnas kylväskor och väntar på dagens första leveranser.

> **”Det var därför som jag röstade emot att låta förslaget gå vidare till förhandlingar.”**

Delta i debatten!

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

Körtid och stress
– sanning och konsekvens



FOTO: JOHN ANTONSSON

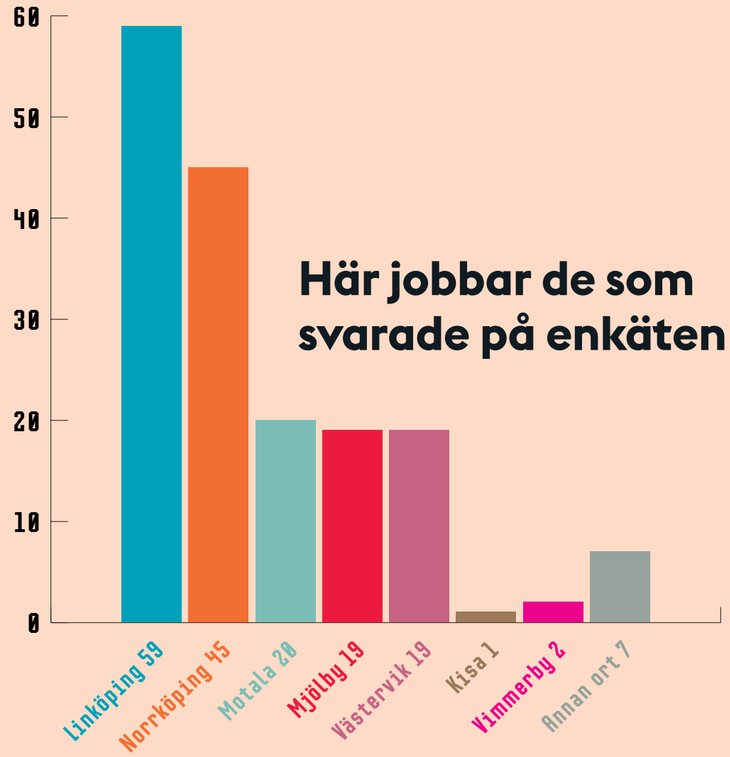


FOTO: LILLY HALLBERG

Männen bakom enkäten: Mats L Andersson, ombudsman, och Viktor Petrov, regional samordnare taxibranschen, på avdelning 4 Östergötland.

”Finns ingen tid att spänna fast eller lossa rullstol, rollator eller hjälpa kunderna in i en port eller dylikt”

Synpunkt från färdtjänstförare



De visste att det var problem. Men också att förändring krävde fakta. Linköpingsavdelningen gjorde en enkät som svart på vitt visar hur pressade arbetsförhållanden är för färdtjänstförare.

Så vill arbetsgivare, regionens trafikbolag och politiker nu förändra villkoren.

Text **Lilly Hallberg**
Grafik **Petrus Iggström**

Mötena, dragningarna och sittningarna är i full gång utifrån Transports enkät.

I DEN SVARADE 91 procent av förarna att de är stressade på grund av för korta körtider, 34 procent uppger att de råkat ut för någon form av trafikolycka där stress spelat in.

Undersökningen gjordes i höstas av Transports avdelning 4, som organiserar transportarbetare i Östergötland samt Vimmerby och Västerviks kommuner.

Om de mindre orterna räknas bort är statistiken än mer alarmerande – värst är det i regionens större städer, Linköping och Norrköping.

MEN INGEN TROR att de pressade förhållandena är unikt för Östergötland och regionens trafikbolag. Tvärtom. Arbetsmiljön för chaufförer som kör upphandlad servicetrafik är alltför välbekanta på de flesta håll.

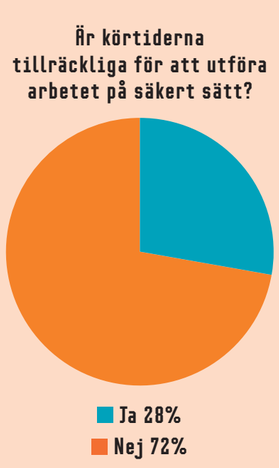
Enkäten gör det svårt att vifta bort eller vältra över ansvaret på någon annan. ■

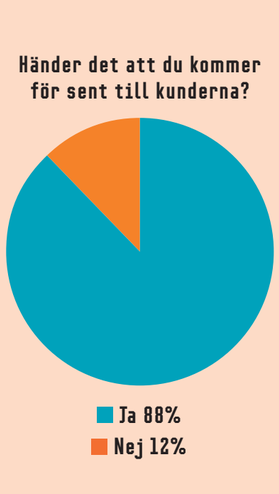
Fakta enkät taxi

➔ Genomförd november 2022 av Transports avdelning 4 Östergötland.

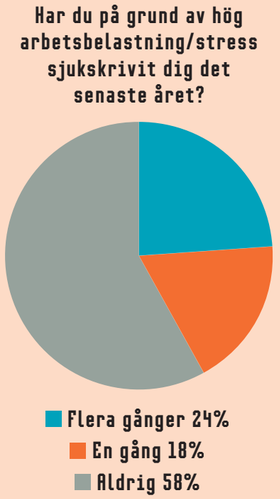
➔ Totalt svarade 169 personer på enkäten, riktad till chaufförer som kör upphandlad trafik.

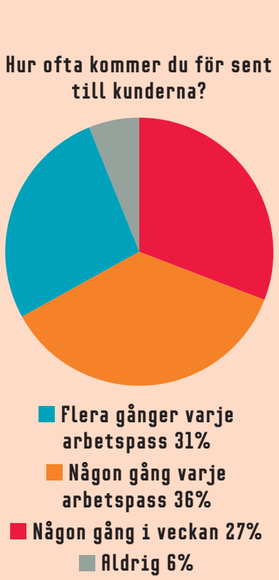
➔ Flest svarande har sin arbetsplats i Linköping, 59 förare, följt av Norrköping 45 förare), och Motala, Mjölby och Västervik, där i samtliga fall ett tjugotal förare utgår ifrån.

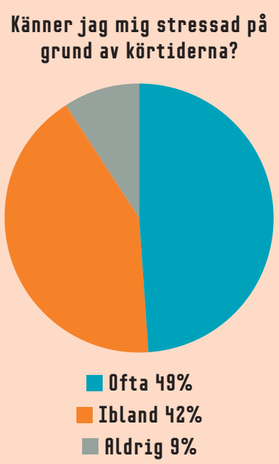


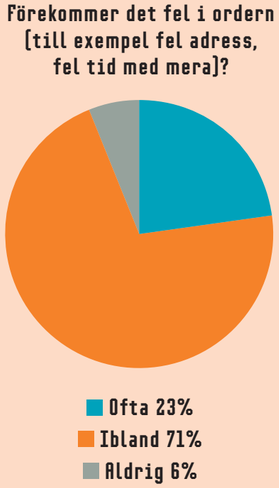


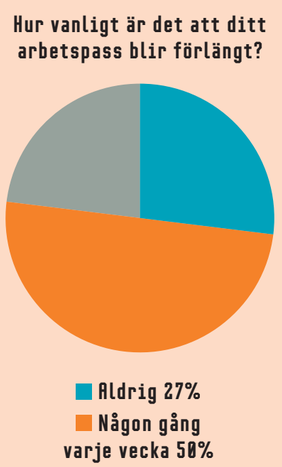




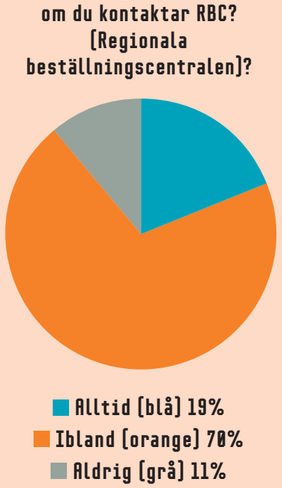












Fotnot: Procentsatserna bygger på svar från chaufförer på samtliga arbetsorter. Om enbart svar från de större städerna i Östergötland, Linköping och Norrköping, räknas med blir vissa resultat andra. Så är det en högre andel, 94 procent, av dem som kör i de stora städerna som anger att de ofta eller ibland känner stress på grund av körtiderna (fråga 6) och hela 86 procent som svarar att körtiderna inte är tillräckliga för att utföra arbetet på ett säkert sätt, jämfört med 72 procent om svaren från samtliga arbetsorter tas med (fråga 1.)

”Enkäten speglar verkligheten vi lever i”

– Många nya upplever att det är för stressigt och slutar, fast alla skulle tjäna på en erfaren yrkeskår. Jag tycker att det är oförskämt av Östgötatrafiken att trycka tillbaka ansvaret på arbetsgivare som inte kan påverka mycket, säger Patrik Emanuelson, färdtjänstförare och skyddsombud på Vikbolands taxi.

Text **Lilly Hallberg**

Variationsrika dagar, frihet och möten med människor, ansvar för en väldigt varierad kundkrets – både Patrik Emanuelson och Arben Pepi trivs med arbetet. Båda har kört upphandlad, samhällsbetald trafik för Vikbolands taxi i Östergötland i snart 19 år. Och är ombud på arbetsplatsen, ett av regionens större taxiåkerier med uppdrag inom servicetrafik i hela länet och även sjuktransporter till angränsande län.



FOTO: LILLY HALLBERG

Arben Pepi, Transportombud, och Patrik Emanuelson, skyddsombud, utanför Vikbolands taxi i Linköping.

Å ANDRA SIDAN. De problem som Transports enkät belyser har ”dryftats i åratal”, enligt Patrik och Arben. De tar upp planeringen från Östgötatrafikens sida som ett grundproblem. Under pandemin lättade arbetsbelastningen något, en konsekvens av minskat antal körningar. I dag är det tillbaka i samma hjulspår som före nedstängningen, möjligen än mer pressat då ”det skruvats i systemen”.

– Man har tajtat till det upplever vi. Som när det gäller hanteringstiden, tiden för att till exempel lasta rullstol, räknar man i dag bara med faktiskt körtid, säger Patrik Emanuelson.

BEKYMRET, SOM HAN ser det, är att när det regionala trafikbolaget lägger ut fordonsscheman så blir det inte arbetsledarna hos åkeriet som leder och fördelar arbetet:

– Jag hävdar att Östgötatrafiken har ett samordningsansvar för både chaufförerna och åkerierna.

– Och för kunderna. Vi får inte sällan fungera som kuratorer, måste kunna läsa av kunderna och agera beroende på om någon är sjuk eller dement, fyller Arben Pepi i.

VARKEN HAN ELLER Patrik är förvånade över svaren, möjligen med undantag av att så många som var tredje förare på jobbet har varit inblandad i tillbud eller olyckor relaterade till stress. Men hoppas ändå att den chaufför överdriver som talar om 200 kilometer i timmen på hala småvägar, nattetid, för att hinna till sjukhuset enligt schemat.

– Enkäten behövs absolut, tror jag. Den speglar verkligheten som den är och som vi lever i. Ingen som är sjuk ringer och säger att det är för att du är stressad, du säger att du är förkyld, säger Patrik.

KÖRTIDERNA BESKRIVS SOM sjukt stressande av många förare. Särskilt nya kan uppleva stress också för att förseningar riskerar att betyda tusentals kronor i viten för arbetsgivaren. Den höga personalomsättningen är ett kostsamt problem på flera vis.

I FÖRLÄNGNINGEN RISKERAR stressen att drabba kunderna när förarnas schema inte tillåter minsta avvikelse. Som en demenssjuk som vill hinna äta upp sin mat hemma i egna köket först, eller den som själv vill gå upp för fordonets ramp och inte rullas in.

PATRIK EMANUELSON EFTERLYSER bättre kommunikation mellan Östgötatrafiken och åkerierna. När arbetsmiljön blev en fråga för Arbetsmiljöverket 2016 var det åkerierna som fick bakläxa, för att det systematiska arbetsmiljöarbetet var eftersatt. Men åkerierna styr inte alls i väsentliga delar, enligt Patrik Emanuelson, som är ett av två skyddsombud på Vikbolands taxi.

– Som förtroendevald tycker jag att samarbetet med företaget fungerar bra. Om det är något räcker det ofta med att säga till så åtgärdas det, säger han.

TRANSPORTS BÅDA OMBUD upplever också att åkeriets ledning är väl medvetna om problemen som enkäten belyser.

– I det här fallet upplever jag att vår arbetsgivare är med på banan, och att man försökt driva på från företagets sida. Men att det ändå inte blivit några större förändringar, säger Patrik.

Hittills?

– Ja, det kanske ska läggas till. Hittills. ■



FOTO: LILLY HALLBERG

Det regionala trafikbolaget Östgötatrafiken upphandlar servicetrafik för hela regionen och har även uppdrag i angränsande län, vilket bland annat innebär sjuktransporter till angränsande län. Genrebild.

Så vill facket gå vidare

Redan första sittningen med åkerierna gav resultat: Muntligt löfte att förare ska få betald lunch vid körningar till annan ort. Något inte ens hälften kan räkna med i dag.

Text **Lilly Hallberg**

I slutet av januari träffade Transports ombudsman Mats L Andersson och Viktor Petrov, regional samordnare taxibranschen, representanter från trafikföretagen. Samtliga åkerier som kör upphandlad trafik i regionen hade tackat ja.

– Arbetsgivarna fick en fullständig redogörelse. De reagerade lite olika, kan man säga, säger Mats L Andersson.

Det mötet ledde ändå till en konkret lösning på en av de saker som lyfts i enkäten *Stress och körtider*; de flesta förare som svarat kunde inte utgå från att den medhavda matlådan kom till nytta. Nu erbjuder sig åkarna att bekosta en dagens rätt till lunch om föraren har en körning som gör det omöjligt att ta sin lunchrast på hemmadepån.

EN KNAPP MÅNAD senare träffades företagen åter på Linköpingsavdelningens kontor, nu tillsammans med ansvariga för Östgötatrafiken. Facket har flera gånger tidigare haft kontakt med regionens trafikbolag. Förhoppningen är att få förslag till någon form av lösning på arbetsmiljöproblemen.

Enkäten är ett medvetet verktyg för att visa på situationen, och att få till en förändring.

– Vi visste redan före pandemin att problemen var jättestora. Men det räcker inte med att bara tala om att ”vi vet”, det har vi gjort tidigare, säger Viktor Petrov, som i många år kört färdtjänst i regionen.

FÖR ÖSTGÖTATRAFIKEN OCH åkarna som kör servicetrafik har facket redogjort för slutsatser av enkäten.

- Ett stort antal förare sjukskriver sig för att orka.
- Ett stort antal förare vill byta bransch, främst på grund av stress/körtider trots att de trivs med arbetet i övrigt.
- Personalomsättningen kostar företagen stora summor.
- Skador/olyckor kostar företagen stora summor.
- Resenärerna upplever större trygghet med rutinerade förare.
- Raster behöver utredas mer.
- Föreningsrättskränkningar behöver utredas mer.

PÅ SIKT FINNS planer på att i år göra en liknande enkät bland färdtjänstförare också i de två andra avdelningar som Viktor Petrov är kopplad till, 20 Norra Småland och 7 Södermanland. De arbetsmiljöproblem som enkäten fokuserat på är inte något som är kändt enbart i Region Östergötland. ■

Östgötatrafiken: ”Vi fortsätter dialogen”

Förarnas arbetstid, fordonsschema och raster måste facket först reda ut med arbetsgivarna, åkerierna. Först sedan kan det bli tal om möte i grupp med upphandlaren av serviceresor, Östgötatrafiken. Nu är det dags.

Text **Lilly Hallberg**



Mattias Näsström.

– Vi tar förarnas upplevelser på stort allvar. De gör ett bra jobb och är en viktig del i att färdtjänsten och sjukresorna i Östergötland ska fortsätta att ha den höga kundnöjdhet som den har, säger Mattias Näsström, biträdande trafikchef på Östgötatrafiken.

Det regionala trafikbolaget hade då endast tagit del av redovisningen och inte själva analyserat resultaten.

– Vårt generella synsätt är att körtiderna ska vara rätt och vi eftersträvar att hela tiden hålla dem uppdaterade i vårt planeringssystem, säger Mattias Näsström.

– Östgötatrafiken levererar fordonsscheman till trafikföretagen, men det är inte detsamma som personalscheman. Där måste trafikföretagen själva ta sitt ansvar och tillse att deras personal har tillräckligt med tid för det som förarna behöver, utöver själva körtiden.

Östgötatrafiken framhåller att bolaget från 2019 skärpt avtalskraven när det gäller kollektivavtal och sociala krav. Det bland annat efter påtryckningar från facket.

– Vi upplever att det påverkat positivt och vi fortsätter dialogen med Transport om de berörda frågorna, säger Mattias Näsström.

NÄR DET GÄLLER arbetsmiljön generellt betonar Östgötatrafiken det viktiga i grunden; att trafikföretagen – åkerierna – arbetar systematiskt med arbetsmiljöarbetet. Och att Östgötatrafiken inte begärt att alla fordon alltid ska vara i tid. Det är naturligt att det ibland uppstår förseningar och det är något som man som förare ska kunna hantera.

Torsdagen den 16 februari möttes representanter för Östgötatrafiken för att fortsätta dialogen med Transport och trafikföretagen som kör servicetrafik. ■

Skrivet av förarna

Enkätens avslutande, öppna, fråga till förarna var om de hade övriga synpunkter att lämna. Här är några av svaren:

”Lite mera tid mellan slingor (uppdrag). Man kan behöva uppsöka toaletten.”

”Har sagt upp mig. Oseriöst i många avseenden. Orkar inte mer.”

”RBC, politiker och tjänstemän skulle åka med i bussar och bilar för att själva få uppleva hur tokigt planerat det är emellanåt.”

”Arbeta mer aktivt på att se till att körtider stämmer överens med verkligheten.”

”RBC ringer ibland och vill ändra min rasttid och plats oavsett om jag är emot det. En del som jobbar på RBC är otrevliga och vill inte lyssna på oss förare.”

”För långa arbetstider. När man avslutar arbetspasset lite tid att komma till centralen. RBC borde ta hänsyn till mycket trafik mellan 15.30 och 17.00.”

”Körningar läggs direkt efter rasten. T ex har rast 11-12, sen lägger de körning kl 12.02, avståndet är minst 10 minuters körtid så det innebär att jag måste avkorta min rast för att hinna fram.”

”För korta tider. Så fort man ringer till Ö-trafik och ber om hjälp blir svaret att de inte har någon annan buss. Skaffa fler bussar!” ■

*RBC är den regionala Beställningscentralen, som samordnar trafiken och uppdragen.

Ny klubb på Connect Bus

Möjliga vägar framåt utifrån Transports enkät. Det var något av det som diskuterades när förare hos Connect Bus i Norrköping träffades för att bilda klubb. Det har varit på gång länge – bolaget har ett fyrtiotal heltidsanställda chaufförer som kör servicetrafik. Flera har relativt nyligen blivit medlemmar i förbundet, och Linköpingsavdelningens undersökning har också varit ett sätt att visa vad facket gör.

Vid mötet i Norrköping den 20 februari utsågs en styrelse för den nya klubben, som du kan läsa mer om i Transportarbetarens nästa nummer, nummer 4. ■

Hallå politiker, vad kan och vill ni göra?

Fem frågor till två politiker i Region Östergötlands trafik- och samhällsplaneringsnämnd, som tagit del av Transports enkät Körtider och stress.



Jan-Owe Larsson (M)
ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämnden.



Annsofi Ramevik (S),
2:e vice ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

1. Först, är det här frågor som ni politiker ska svara på – och kan göra något åt?

Jan-Owe Larsson: Vi kan gärna svara men de praktiska frågorna kring utförandet av färdtjänsten är inte en fråga för politisk hantering. Arbetsmiljön för förarna är en fråga för trafikföretagen. Jag vet att Östgötatrafiken löpande har dialog med utförarna och är generellt nöjda med leveransen av deras uppdrag. Vi i politiken, i trafik- och samhällsplaneringsnämnden, får rapportering kring olika verksamheter ur framför allt ett kundperspektiv. Självklart anser jag att det är viktigt att färdtjänsten fungerar bra. Inte minst då det är många äldre och sköra människor som är kunder i färdtjänsten.

Annsofi Ramevik: Självklart kan man alltid göra något men kanske inte fullt så konkret som man skulle önska här. Jag blir upprörd när jag läser om chaufförernas situation. Jag tänker också att detta omöjligt kan vara rätt enligt lagar och avtal som finns. I en upphandling så finns det ju ingen som önskar att det ska vara så här. Jag är väldigt glad över att Transport och ansvariga på Östgötatrafiken satt sig ned tillsammans och börjat samtala om vad som kan förbättras.

2. Egen kommentar till färdtjänstförarnas svar?

Jan-Owe Larsson: Vi är nu inne i en ny mandatperiod med många nya politiker i nämnden. Vid något sammanträde med nämnden tänker jag som ordförande att det vore bra att få en information om läget när det gäller färdtjänsten.



Annsofi Ramevik: Det är ju alltid arbetsgivarens ansvar att följa lagar och regler, det går inte att komma från. Här har ju också den fackliga organisationen ett ansvar att agera för medlemmarnas räkning, vad säger skyddsombuden exempelvis? Vi kan som politiker tycka att detta är oacceptabelt men vi har ju ingen reell makt att påverka direkt på samma sätt som facket och skyddsombuden har.

3. Är du förvånad över de alarmerande resultaten, bland annat att en stor majoritet av förarna inte säger sig kunna utföra arbetet på ett säkert vis?

Jan-Owe Larsson: Ja, det förvånar mig.

Annsofi Ramevik: Ja, jag är faktiskt förvånad. Jag förväntar mig att arbetsgivaren tar sitt arbetsmiljöansvar.

4. Hur mycket har ni egentligen att säga till om när det gäller arbetsmiljön för dem som kör samhällsupphandlad trafik?

Jan-Owe Larsson: Vi har till exempel signalerat inför upphandling i föregående mandatperiod att sociala krav ska gälla. Det vi från politiken också är angelägna om är att de skattemedel som satsas, i de här fallen på färdtjänsten, ska ge invånare som tar del av utbudet en service som är pålitlig av god kvalitet.

Annsofi Ramevik: 2019 så skärptes ju kraven i upphandlingen men man kan så klart alltid göra mera. Det viktigaste är ju ändå att kraven som ställs, och lagar och andra regler, följs ute i chaufförernas vardag. Vi är skyldiga att upphandla många verksamheter enligt lag. I upphandlingen ställer man ett antal krav. Här upplever jag inte att det är ekonomi som är problemet från vår sida.

5. Har det politiska styret i regionen någon betydelse i sammanhanget?



Jan-Owe Larsson: För mig är det viktigt att arbetsmiljön för förarna är god. Hela samhället har en jätteutmaning framåt, nämligen kompetensförsörjningen. Därför är det viktigt inom det här området som diskuteras nu, färdtjänsten, att det erbjuds attraktiva arbetsförhållanden som säkerställer det kort- och långsiktiga behovet av förare inom färdtjänsten. Här är politikens roll att signalera detta och också verka för att relevanta och erforderliga utbildningar inom transportområdet finns att tillgå.

Annsofi Ramevik: Klart det har betydelse. Den fackliga rörelsen bildade Socialdemokraterna för att ha politiskt inflytande. Det är viktigt att komma ihåg. Vi kan påverka och vi har påverkat. Ute på arbetsplatserna är det ändå facket och skyddsombuden som har möjlighet att påverka mer konkret. Det hjälper ju inte chaufförerna om vi ställer krav som i slutänden inte följs. ■

Prisade av kungen – anklagas för lönestöld

Arbetsrätt. Gordon Deliverys grundare Ali Ghoce har prisats som årets pionjär av kungen. Det miljardvärderade företaget har kollektivavtal men inga anställda chaufförer. Chaufförerna får varken avtalsenlig lön eller betalt för alla timmar de jobbar.

Text **John Antonsson**

– Det är slavarbete, så säger en tidigare förare som jobbat med att köra ut mat i Gordon Deliverys lätta lastbilar för bland annat Coop och Axfood.

TRANSPORTARBETAREN HAR VARIT i kontakt med ett flertal förare som jobbar eller har jobbat för Gordon Delivery. Uppgifterna är samstämmiga. Förarna säger att företaget systematiskt stjäl deras lön. Chaufförerna säger att de får körscheman som inte går att hålla men att Gordons personal kapar bort övertidstimmar. Det rör sig om allt mellan ett par till mer än 20 timmar i månaden. Transportarbetarens källor har tillsammans erfarenhet av lönestöld som pågått mer än två år bakåt i tiden.

– Först sa de att de skulle fixa det. Men ingenting hände. Om vi klagade mer så straffade de oss. De avbokade våra pass i en vecka eller så bokade de om oss till de värsta rutterna. Där det var ännu mer obetald övertid.

TID DÅ GORDON inte kan fakturera kunder är ofta obetald för chaufförerna. Som när de bokas in på pass i Kungsbacka för att köra ut Coops matkassar. Arbetsdagen påbörjas vid distributionscentralen i Göteborg på morgonen, men lönen börjar inte ticka in förrän chauffören nått Kungsbacka. Väl i Kungsbacka brukar passet brytas efter ett par timmar om det saknas körningar. Då är förarna strandade i timtal, utan lön, för att sedan börja om att köra ut kassar på eftermiddagen och kvällen.

GORDON DELIVERY ÄR med i Biltrafikens arbetsgivarförbund och är därför bundna av kollektivavtal.

MEN DE ANSTÄLLER inte chaufförerna själva utan har anvisat dem till andra bolag. Men det är Gordon Delivery som satt chaufförslönerna. Transportarbetaren har tagit del av avtal som visar löner som är 10–25 kronor under kollektivavtalet, dessutom är ob-ersättningen betydligt lägre än i kollektivavtalet. Samma månad vi gjorde granskningen har lönerna justerats upp och är nära avtalet.

JOHAN FLANKE ÄR kommunikationsansvarig på Gordon Deliverys. Han förnekar att företaget systematiskt kapat förares timmar. Däremot ska Gordon Deliverys personal ha justerat tidrapporter när förare ”maskat”.

– Det som inte fungerat bra är hur vi har hanterat det här. Det är förare som inte är anställda av oss och då ska vi inte gå in och justera deras tidredovisningar, det är mellan förarna och deras arbetsgivare. Här behöver vi jobba på ett annat sätt framöver, säger Johan Flanke. ■

”Om vi klagade mer så straffade de oss.”

Anonym chaufför

KÄLLORNA JOBBAR ELLER har jobbat för Gordon Delivery i Göteborg. På anställningskontrakten har det stått Cool Company eller Delivery Solution. Kontrakten har varit på noll timmar och förarna har saknat all form av anställningstrygghet. Samtidigt har förarna enbart kommunicerat med personal som jobbar på något av Gordon Deliverys arbetsställen. Tidrapporterna ändras i interna it-system och varje delmoment som ska avlönas måste attesteras av någon på platskontoret i Göteborg. Enligt en källa med god insyn i trafikledningens arbete är lönestölderna systematiska och det rör sig om obetalda löner för stora summor.

EN FÖRARE SOM slutat på företaget har periodvis försökt ta upp att han inte fick betalt för all tid han jobbat.

Transportarbetarens granskning

Läs resten av Transportarbetarens granskning på transportarbetaren.se.

- Förarna fick köra med blankslitna däck.
- Gordon Delivery svarar på anklagelserna.
- Det här gör facket för förarna.
- Vilka krav ställer Coop på sina transportörer.

Karens fortsätter att utredas

Arbetsmarknad. I slutet av januari meddelade regeringen att karensutredningen, tillsatt av den tidigare S-ledda regeringen, ska skrotas. Det fick LO att rasa. Transport och övriga förbund har länge krävt att avdraget helt ska slopas då det slår hårdast mot dem som saknar möjlighet att kunna arbeta hemifrån; tio av tio inom de yrkesgrupper LO-förbunden organiserar.

Socialförsäkringsminister Anna Tenje (M) meddelade dock att karensen skulle fortsätta utredas, men internt på regeringskansliet. Bland annat skulle möjligheten att införa en andra karensdag, dag 15, ses över.

Men det satte regeringens samarbetsparti, Sverigedemokraterna, stopp för innan januari var över. SD lovade inför valet förbättringar av karenssystemet, riktat till de stora löntagargrupper som avdraget drabbar värst. I fortsättningen kommer regeringen därför också att titta på om det går att undanta så kallade kontaktnära yrkesgrupper, bland annat inom vården. ■

ztele radio wireless solutions

VIKTVISNING

Vi är experter på trådlös viktvisning för SCANIA.
Vill du ha mer information?
Besök vår hemsida eller ring oss.

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





FOTO: KAMILLA KVARNTORP

Alexandra Einerstam

Karensdagen
– ett gissel som måste bort

Jag har en vän som har kört slut på sin axel. Varje dag går hon till jobbet och har ont. Jag tjatar på henne att hon ska gå till läkaren och hon svarar: ”men då blir jag ju sjukskriven i minst åtta veckor”. Hon säger att hon inte kan vara sjukskriven så länge, att hon sviker sina kollegor och när hon kommer tillbaka till jobbet är det ännu mer att göra. På hennes jobb är de ständigt underbemannade. I onsdags ville till och med hennes chef skicka hem henne men hon vägrade. Karensdagen gör att hon inte har råd att vara sjuk.

KARENSDAGEN HAR OCKSÅ inneburit att jag har gått till jobbet när jag egentligen borde ha varit hemma och kurerat mig. Jag har inte heller råd. Fast dagarna innan nyår kom det, som ett brev på posten. Jag var tvungen att sjukskriva mig. Om det syns i lönekuvertet? Ja, det kan du ge dig fan på.

EN ANNAN KOMPIS tar kompledigt eller har ”home office” de dagar hon är sjuk. Hon drabbas inte av karens eller förlorad arbetsinkomst. Nämnde jag att hon inte har ett LO-yrke?

MODERATERNA HAR LÄNGE flaggat för att de vill ha två karensdagar. Enligt Gunnar Aronsson, professor i arbetshälsa, finns det lite pengar att hämta om ytterligare en karensdag införs. Det är långtidssjukskrivningarna som kostar, inte korttidssjukskrivningarna. Aronsson tror att det är ett sätt för Moderaterna att disciplinera arbetskraften. Arbetskraften är vi arbetare.

EN MINUT I tolv, backade högerregeringen från kravet om två karensdagar (efter hårt politiskt tryck bör tilläggas) men fortfarande återstår en karensdag. Den här karensdagen är ett gissel för de med sämst ekonomi. De går till jobbet trots att de är sjuka. Aldrig har de tid för att återhämta sig. Resultatet? Ökad ohälsa och i värsta fall långtidssjukskrivning. Sjuknärvaro i dag blir morgondagens sjukfrånvaro.

VAD SKULLE HÄNDA om man tog bort karensdagen? Aronsson säger att slopad karens inte behöver betyda ökad sjukfrånvaro och oavsett så är den här karensen så jävla orättvis. Den måste bort! ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Rejäla lönelyft i arbetsgivartoppen



FOTO: ISTOCKPHOTO

Avtal 2023. Ledamöterna i arbetsgivarorganisationen Transportföretagen har sett sina tjänsteinkomster öka med 34 procent mellan 2019 och 2021. Flera gånger högre än industrins ”märke”.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**

Transportarbetaren har begärt ut inkomstuppgifter från Skatteverket. Vi kan inte med säkerhet se vart pengarna kommer från men vet med säkerhet att det gått bra för arbetsgivargruppen som helhet. Mellan 2019 och 2021 ökade tjänsteinkomsterna för Transportföretagens styrelse med 34 procent. En sak är viktig att ha med sig. Vissa av ledamöterna fick nya och bättre betalda jobb under perioden.

DHL FREIGHTS VICE vd Lena Arvidsson hade samma jobb hela perioden och ökade sin taxerade inkomst med 77 procent. Robert Zander, vd på DHL Freight, dubblade sin inkomst under perioden. Han klev också in som vd på DHL Freight Sverige under 2019. Väl på den nya posten var löneutvecklingen inte fullt lika god. 2021 var inkomsten 24 procent högre än under 2020 och landade på 4,8 miljoner kronor.

TOMAS BYBERG, VD för Byberg Nordin, deklarerade blygsamma tjänsteinkomster som inte översteg 200 000 kronor om året. Under perioden 2019–2021 deklarerade han 27,6 miljoner kronor i kapitalvinster.

TRANSPORTS STÖRSTA GRUPP, åkerichaufförerna, höjde sina löner med 2,32 procent under 2019. Avtalet som tecknades 2020 sträcker sig fram till den 31 mars 2023 i år och det gav chaufförerna ytterligare 5,4 procent i löneutrymme. 5,1 procent i löneökning i två steg och resten gick till att också unga chaufförer ska få tjänstepension.

Inför årets avtalsrörelse står Transport som enda förbund utanför LO-samordningen och kräver 5,5 procent i löneökning. Att jämföra med de 4,4 procent som Facken inom industrin krävt. a rbetsgivarorganisationen Teknikföretagens motbud till Facken inom industrin är 2 procent.

TRANSPORTARBETAREN ANSÅG ATT det var relevant att jämföra löneutvecklingen mellan arbetarna och den styrelse som ska besluta om deras löner. Vi sökte därför en intervju med Transportföretagens vd Marcus Dahlsten, som sedan hans befordran 2019 sett sin lön öka med 39 procent. Vi fick ett mejlsvar från kommunikationsansvarig Håkan Filipsson, skickat till oss från pressansvarig Mattias Holmqvist.

”Varje företag måste själva göra en bedömning när det kommer till lönesättning av både chefer och anställda. Vårt fokus som bransch- och arbetsgivarorganisation ligger just nu på att förbereda förhandlingarna. Där ser vi att det finns ett mycket osäkert ekonomiskt läge där många företag, men också privatpersoner har det tufft. Man kämpar med elräkningar och att få ekonomin att gå ihop. Att i det här läget jämföra det ekonomiska läget med enskilda lönenivåer blir därför missvisande.”

LO KOM NYLIGEN med sin årliga sammanställning Makteliten. Där konstaterades att en topp-vd tjänar 77 gånger mer än en lastbilsförare eller 91 gånger mer än en barnskötare. ■

Person	Yrke	Lön	Ökning 2020-21
Marcus Dahlsten	Vd Transportföretgaen	2744894	12%
Björn Alvengrip	Vd Hallands hamnar	2321351	4%
Christer Brus	Västerås Transportkonsult AB	654443	-14%
Sven-Olof Gudmundsson	Sannarps Bensin o Butik AB	854730	-9%
Lena Arvidsson	DHL Freight	3620713	26%
Tomas Byberg	Byberg Nordins Busstrafik AB	195069	188%
Carina Malmgren	Heander SAS	4389634	-6%
Magnus Larsson	Circle K	1678428	19%
Torbjörn Wedebrand	Wallhamn ab	2063131	-2%
Wilhelm Wohlfahrt	ACR Aviation Capacity Resources AB	3218033	14%
Magnus Strand	Schenker AB	4645003	31%
Per Tunell	Wallenius Marine AB	1883869	7%
Mats Nordin	Transportindustriförbundet	2734441	-24%
Robert Zander	DHL Freight Sweden AB	4823072	26%
Martin Pagrotsky	Nobina Sverige AB	3731877	42%
Fredrik Svanbom	Gävle Hamn AB	1601934	8%
Elin Delvert	Bilia AB	2562778	40%
Tillsammans hela styrelsen		43723400	12%

Hur har prisökningarna påverkat dig?



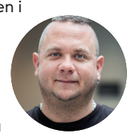
David Bolin, lagerarbetare i Borås:
– Prisökningarna har fått oss att behöva tänka om när det gäller vad vi handlar i matbutikerna. Innan kunde man gå på vad man tyckte kom från rätt producenter och bäst för miljön. Nu får vi gå helt på priset. Vi har alltid varit noga med att välja närproducerat men bara härom veckan fick man ta kyckling från Danmark i stället för att det var mycket billigare.



Petra Sand, parkeringsvakt i Trelleborg/Ystad:
– Det har påverkat oss mycket. Vi har tur som bor på en gård på landet och kan elda i kaminerna. Det har gjort att vi har haft lite lägre uppvärmningskostnad. Vi kollar reklambladen noggrant för att se var det är billigast att handla och det finns inget utrymme för utlandssemestrar. I den mån det blir något över försöker vi hjälpa de som har det svårare nu. Jag fattar inte hur ensamstående överlever.



Anette Karlsson, taxiförare i Göteborg:
– Våra kostnader för räntan och leasingbilen har gått upp och jag känner oro över att räntorna fortsätter att gå upp och att boendet blir dyrt. Matpriserna märker man också av för man får inget när man handlar. Nu är vi två vuxna utan hemmaboende barn, så vi har inte behövt avstå från så mycket ännu, men vi tittar på priserna och köper inte det vanliga smöret utan ett billigare.



Martin Johansson, hamnarbetare i Göteborg:
– Jag band om mina lån i november före invasionen i Ukraina, och elen band jag i december samma år, så jag har klarat mig undan just de ökade kostnaderna. Men mat- och bränslekostnaderna har slagit hårt. Särskilt matpriserna har varit förödande för oss som småbarnsfamilj. Vi försöker äta billigt, göra matlådor, handla smartare och har dragit in på det riktigt goda.



VÄGEN TILL DIN NYA LÖN

I år ska Transport förhandla fram nya avtal för sina medlemmar. Här är några saker som är bra att veta.

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

Krav

Parterna, fackförbunden och arbetsgivarorganisationerna, börjar med att utbyta krav med varandra. Transport har presenterat sina krav och motparten har presenterat vissa men har inte siffersatt sina lönekrav, utan avvaktar resultat av förhandlingarna för industrins fack och företag.

Transport är en del av LO men kommer inte att vara en del av samordningen med de övriga förbunden. Nästan alla arbetsgivarorganisationer som Transport förhandlar mot är en del av Transportföretagen eller Almega, som i sin tur är delar av Svenskt Näringsliv. Svenskt Näringslivs medlemsförbund samordnar sina krav.

”Märket”

Sedan 1990-talet finns ett så kallat lönemärke i Sverige. Det är den nivå av löneökningar som facken inom industrin och industriarbetsgivarna kommer överens om. I princip innebär att det att GS, Livsmedelsarbetareförbundet, IF Metall, Unionen och Sveriges ingenjörer på ena sidan, och Teknikföretagen på den andra är de som bestämmer vilka löneökningar vi ska ha i Sverige. Fullt så enkelt är det så klart inte. Men nästan.

Syftet är att de företag som konkurrerar internationellt ska styra hur mycket lönerna ökar.

Först ut

Eftersom industrin sätter ”märket” är det de som är först ut i förhandlingarna. Krav mellan fack och arbetsgivare byttes i december 2022 och målet är att överenskommelsen ska nås till den 31 mars i år. Facken inom industrin vill ha ett tolv månader långt avtal med 4,4 procent i löneökning samt en låglönesatsning. Det är ett bud som hela LO förutom Transport ställt sig bakom. Teknikföretagens motbud är 2 procent i löneökning och ett engångsbelopp som motsvarar sju månadslöner den period då kollektivavtalen prolongerades.

Transport står själva

Transport kräver 5,5 procent i löneökning och ett engångsbelopp ett avtal på tolv månader.

Kravet har formulerats efter att hundratals medlemmar träffats i avtalsråd.

Avtalsförhandlingar

Förhandlingarna genomförs i regel i Svenskt Näringslivs hus som ligger på Storgatan i Stockholm. Förutom Transports förhandlare deltar också en avtalsdelegation som består av yrkesverksamma medlemmar från runtom i landet.

Förutom lön

Den stora frågan inför varje avtalsrörelse är lön. Hur mycket, till vem, när och så vidare.

Andra ersättningar beslutas det också om. Arbetsgivarsidan har haft en stenhård linje om att alla ”förbättringar” för arbetstagarna kostar pengar och har därför krävt att löneökningen ska minska i nivå med kostnaden för förbättringen.

I förra avtalsrörelsen diskuterades frågor som arbetsmiljö, arbetstider och bemanningsföretag. Ett första steg brukar vara att parterna kommer överens om att det ska bildas arbetsgrupper som ska jobba gemensamt med frågan under avtalsperioden.

Inför den här avtalsrörelsen har Transport varit tydligt med att andra frågor får lägre prioritet. På grund av det ekonomiska läget har Transport gått in i avtalsrörelsen med målet att kräva pengar, pengar och pengar. ■

Experten



Peter Winstén, avtalssekreterare Transport.

Vem förhandlar för Transport?

– Vi brukar vara 2-3 stycken från varje sida i den ”lilla delegationen”. Från oss är det den centrala handläggaren av avtalet och biträdande handläggare. Sedan har jag och förbundsordförande Tommy Wreeth delat på oss och har hälften av avtalen var. h

Men vad är den ”stora delegationen” då?

– Det formellt förhandlingsdelegationen. Vi som är med i den lilla delegationen går till den stora och bollar det som vi diskuterat i förhandlingarna. Förhandlingsdelegationen får sitt uppdrag från Transports förbundsstyrelse. Det är vanliga medlemmar från olika delar av landet som jobbar i våra avtalsområden. Arbetsgivarna har samma upplägg, men med representanter från företagarna.

Hur är tonen i förhandlingsrummet?

– Den är professionell. Jag upplever inte att det är några hard feelings. Men det vore konstigt om vi alltid var övers.

– Att förhandla är på många sätt en ren styrkedemonstration mellan facket och Svenskt Näringsliv. Skulle vi ha 100 procent anslutning i alla områden skulle det vara betydligt lättare att få vad vi vill ha av motparten. ■

”Jag upplever inte att det är några hard feelings.”

TBE-sjuk nekad ersättning



FOTO: ISTOCKPHOTO

Foderbilschauffören Ove Lindh drabbades av hjärnhinneinflammation efter ett fästingbett som han fick då han var ute på jobb.

Arbetsmiljö. Ett fästingbett kastade livet på ända med en svår hjärnhinneinflammation. Foderbilschauffören Ove Lindh blev långtidssjukskriven. Men AFA-försäkringen erkänner det inte som arbetsskada – skyller på hans katter.

Text **John Antonsson**

Ove Lindh är nu sjukskriven från jobbet med att köra foder med utgångspunkt från Kalmar-trakten. Han tror att det var vid en körning till Skåne sommaren 2021 han fick det fästingbett som gav honom TBE, hjärnihinneinflammation. Ove minns mycket väl hur han gick runt hörnet och kissade hos bonden i Vindslöv. För så har det varit för honom. När han kört runt bland bondgårdarna på landsbygden har naturen varit hans toalett.

Det som började med 40 graders feber ledde till slut en tillvaro där han kände som att han hade klippkort hos läkaren. Och sjukvården kunde ingenting göra. Två år senare kämpar Ove för att komma tillbaka till jobbet.

TBE SPRIDS VANLIGTVIS inte i det område där Ove bor. Det sprids däremot där han kört i Skåne. Därför har Ove försökt få ersättning från den kollektivavtalade försäkringen AFA. Men det har blivit nej tre gånger om och han har gett upp att få pengar från försäkringen.

– De säger att det kan ha varit mina katter som dragit hem det. Men de där katterna var så gamla att de knappt lämnade bron. Däremot vet jag att jag plockade en fästing kort efter att jag kört nere i Skåne där smitan är vanlig.

SMITTSKYDDSLÄKAREN I REGIONEN har skriftligen sagt att det är omöjligt att veta var Ove smittats, men att det mest troligt skedde i Vindslöv – där han var på jobb.

NUMERA UPPMANAR OVE alla han träffar att ta ”fåsningvaccinet”.

– Det kostar några hundralappar men jag har förlorat så mycket mer. Jag har kontakt med andra som blivit ännu sjukare än jag, berättar han.

Han undrar också hur många andra som arbetar ute i naturen som drabbats av hjärnhinneinflammation.

– Jag tycker att Transport ska driva att vi ska få vaccinet betalt av arbetsgivaren om vi jobbar i skogen, säger han. ■

Lindrar värk och stela ryggar



Avslappning



DISC, praktisk att ha med på resan



- Akupressur som tar på djupet
- 20 års garanti
- Tillverkas i Sverige

www.spikmattan.com Svenska Spikmattan™

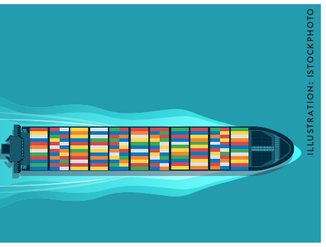


ILLUSTRATION: ISTOCKPHOTO

Vind i seglen för hamnar

Hamn. Godsflödena i de svenska hamnarna är stabila trots stora utmaningar under senare år: containerbrist, kriget i Ukraina, rekordhöga priser på drivmedel och nedstängda hamnar i Kina. Det visar statistik för 2022 från Sjöfartsverket.

– Sammantaget över åren ser vi tydligt att viljan att använda sjöfart inte påverkas. Nio av tio varor går via sjöfart till och från Sverige och det är glädjande att leveransen av basvaror fungerar så väl trots allt, säger Niclas Härenstam, kommunikationsdirektör på Sjöfartsverket, i en kommentar från myndigheten.

Flera hamnar rapporterar en ökning. Godsvolymerna i Karlstad ökade med 43 procent förra året jämfört med året innan. Också Stockholms hamnar rapporterar en uppgång under 2022, både vad gäller passagerare och godsvolym. Toppar listan gör Göteborgs hamn när det gäller störst mängd hanterat gods. Helsingborgs hamn hade flest passagerare och anlöp. ■

LO tappar medlemmar

Facket. På ett år har LO:s förbund förlorat sammanlagt närmare 23 000 medlemmar. Hårda ekonomiska tider tros vara en huvudförklaring. Under det första pandemiåret ökade antalet medlemmar, men sedan slog möjligheterna för facket att vara ute och organisera tillbaka. Värst drabbat av medlemsförluster är Kommunal som tappat 11 622 medlemmar under 2022. Det motsvarar 2,6 procent av medlemmarna inom LO:s största förbund. Men även Livs och Seko har procentuellt sett förlorat ett stort antal medlemmar, cirka 2,5 procent.

I jämförelse är Transport lindrigt drabbat. Förbundet hade vid årets ingång 612 medlemmar färre än den 31 december 2021.

Bara ett LO-förbund ökade medlemsantalet, Elektrikerförbundet. Plus 288. ■

Hovrätten prövar ansvar för dödsolyckan

Hamn. Rutiner som inte kontrollerades ledde till att 20-åriga stuveriarbetaren Nima kvädes till döds på en kolbåt, hävdade åklagaren. Det systematiska arbetsmiljöarbetet var gott, kontrade försvaret när förhandlingarna om misstänkt arbetsmiljöbrott återupptogs och avslutades i Svea hovrätt.

Text och foto **Justina Öster**

Vem bär ansvar för extraanställda Nima Hamed Yektas död? Nima förolyckades vid ett nattpass i Oxelösunds hamn den 16 mars 2018. Ansvarsfrågan har varit uppe i hovrätten där förhandlingarna avslutades tisdagen den 24 januari 2023.



Svea hovrätt prävade ansvarfråga i dödsolyckan i Oxelesunds hamn där Nima Hamed Yekta förolyckades 2018. Dom kommer den 7 mars 2023.

DET HAR GÅTT nästan fem år sedan Nima gick ombord på det Panamaregistrerade fartyget Duclan Duff för att lossa kol med lastmaskin. På väg ner råkade han ta fel lucka och hamnade i en försluten lejdare (nedgång) där kolet förbrukat syret. Nima svimmade och dog senare av hjärnskadorna syrebristen orsakat.

I hovrätten blev en knäckfråga hur långt arbetsgivarens ansvar för det systematiska arbetsmiljöarbetet sträcker sig. Ombord på en båt har hamnbolaget svårare att ställa arbetsmiljökrav som kan gå på tvärs mot rederiets intressen, resonerade stuverichefens advokat Tomas Nilsson.

FÖRSVARET VILLE I stället skjuta över ansvaret för olyckan på en underlydande chef, som höll i resursplaneringen. Han skulle förse arbetsskiften med personal och ha koll på att stuveriarbetarna hade rätt utbildning och kompetens att utföra de arbetsuppgifter de fick. Det var hans bristande kontroll som ledde till att Nima, som bara jobbat några månader i hamnen och saknade både erfarenhet som utbildning för arbete på kolbåt, fick ett så farligt uppdrag.

Transportarbetaren har tidigare skrivit om Nimas tragiska bortgång. I förra numret träffade vi Nimas far, Morteza Hamedi. Han sa då:

– Jag tycker att hamnen borde ha nöjt sig med domen från Nyköping. Då hade vi haft ett avslutat kapitel. Men eftersom de insisterat på sin oskuld så tycker jag att de har sett Nima som ett objekt de skulle använda och inte som en person och människa som var anställd där.

Dom i målet kommer den 7 mars. ■

Rutinerna fanns – nu följs de

Hamn. Regelverket har inte ändrats efter dödsolyckan i Oxelösunds hamn. Men fler tydliga rutiner och en rad kontrollpunkter har införts.

Text **Justina Öster**

Roger Jönsson är regionalt skyddsombud och arbetar med arbetsmiljöfrågor på Transports hamnavdelning 2. På frågan om stuveriarbetet blivit säkrare i Oxelösund efter olyckan 2018 då 20-åriga Nima tragiskt kvävdes till döds svarar han:

– Förhoppningsvis har vi fått en ökad säkerhet. Förutsatt att vi inte får en regelförskjutning så att anställda börjar slappna av och glömma när tiden går.

Efter olyckan har tydliga rutiner och kontrollpunkter införts. Roger berättar att alla hamnarbetare ska bära varsin gasmätare och de ska ha utbildats om hur gasmätarna ska används. Inför varje nedgång på fartyg ska mätningar av syrehalt och eventuella gaser också göras i lejdare (nedgångar) och lastrum. Farliga båtluckor ska plomberas så att ingen av misstag går fel och varningsskyltar ska sättas upp.

– Ingen får gå ombord förrän ansvarig arbetsledare kontrollerat att arbetsmiljön är säker och gett klartecken. Samma rutiner gäller vid skiftbyte. Om alla följer rutinerna har vi i alla fall minimerat risken för att en olycka händer, säger Roger Jönsson.

JYRKI SAARINEN ÄR huvudskyddsombud och arbetar i Oxelösunds hamn. Han säger att hamnen hela tiden haft skyddsronder och man nu repeterar och följer upp att rutinerna följs.

– Vi har gått igenom alla rutiner och gjort allt för att en dödsolycka inte ska behöva hända igen. Ingen ska kunna utföra några arbetsuppgifter om vi inte är helt hundra på att personen fått rätt utbildning, säger Jyrki Saarinen. ■

”Explosionerna är små presenter från Putin”

Sture Bloom kör fyllda lastbilar och lämnar i Ukraina

FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: STURE BLOOM



Sture Bloom har kört två vändor med fyllda lastbilar till krigets Ukraina. Han planerar att köra igen.

Solidaritet. Explosion tätt på explosion. Militärerna satt oberörda och sa: Det är små presenter från Putin. Sture Bloom har kört två vändor med förnödenheter till krigets Ukraina och står beredd att fylla nästa lastbil och dra iväg igen, så snart han kan.

Text **Justina Öster**

Till vardags jobbar Sture ständig natt som vägmarkerare i Stockholmsområdet. Vintertid har han färre uppdrag, så när Rysslands anfallskrig bröt ut i Ukraina för ett år sedan funderade han och en tidigare kollega över vad de kunde bidra med. De hittade Blågula bilen.

EN IDEELL ORGANISATION som köper in äldre lastbilar och fyller dem med sjukvårdsmaterial, sovsäckar, kaminer och allt som det krigshärjade landet behöver.

Grundaren är Take Aanstoot i Linköping. Han hade en gammal lastbil stående och vände sig till sina Facebookvänner och lokala företag. På kort tid fick han in pengar, utrustning och hjälp med en billig reparation av bilen.

– Lastbilar är en enorm bristvara. Ofta flaskhalsen för att transportera mat, mediciner, ammunition och alla sorters förnödenheter till civilbefolkningen i drabbade delar. Så vi kör ner, lämnar kvar bilarna i Ukraina och tar tåg eller buss hem, säger Sture.

HAN BÄR KAMOUFLAGEFÄRGAD keps och bläddrar i mobilen med hundratals bilder och filmer. Det är viktigt att människor som skänkt pengar och utrustning får se att sakerna verkligen kommer fram och tas emot av militärförband och vårdpersonal.

– Därför tar vi bilder och ukrainarna skickar filmer till oss.

Historierna rinner ur Sture.

Om piloten som delade ut julklappar i Bachmut i östra Ukraina, som förvandlats till spökstad med tusentals förmodat stupade soldater och bara ett fåtal invånare kvar.

– Man hör rasslet mot hustaken på den här filmen. Det är märkligt att någon alls stannar kvar, men de som inte flyr är gamla och fattiga.

Han berättar om Tilde, en späd hästtjej med järnnypor som kallades ”The Director” eftersom hon var en jävel på att organisera. Och om kvinnan i Kramatorsk, i östra Ukraina, som samlade ihop delar av döda människor: ”Det här huvudet hör till den kroppen”.

– Jag och min kollega Mattias satt och åt borsjtj med henne och militärerna. De bjuder alltid på soppa, lagad av vad de har. Hela tiden hörde vi explosionerna i Bachmut, men ukrainarna reagerade inte.

RÄDD? NEJ, DET var Sture aldrig eftersom han inte hamnade i stridslinjen. Trafiken är farligare, säger han. Ingen bryr sig om trafikregler och motorvägarna saknar belysning. Ibland har Sture hamnat i motsatt körfält. Det är han inte ensam om.

Plötsligt bryts vägarna också av ”check points”, betongkurer med stridsvagnshinder i form av metallkors. Hindren ligger överallt, färdiga att kastas fram för att stoppa angriparna. På oupplysta motorvägar är kurerna en livsfara.

STURE MÅLAR UPP de dygnslånga köerna vid gränsövergången mellan Polen och Ukraina. Han och kollegan bytte av varandra i pass vid en enorm digital tavla i ett ingenmansland.

– När vårt registreringsnummer dök upp på tavlan hade vi en halvtimme på oss att köra till en annan plats. Hann vi inte fick vi ställa oss sist i kön igen.

Men allra helst berättar Sture Bloom om hur vänliga ukrainarna är.

– Vi vågade knappt be om hjälp att hitta till ett hotell. Då följde de med för att boka rum och betala. ■

FOTO: ANTONIA SEHLSTEDT/FÖRSVARSMAKTEN



Luftvärn vid hamnen i Göteborg

Beredskap. I början av februari placerade försvarsmakten luftvärnssystemet Patriot i Göteborgs hamn. Det var inte en övning utan en så kallad beredskapsoperation. Hamnar är ofta ett mål i i krig. Men det var inte ett direkt hot som låg bakom utplaceringen. ”Beredskapsoperationer görs för att testa hur snabbt och effektivt våra förband och stridskrafter kan agera vid en sharp situation. Operationen är inte föranledd av någon förändrad hotbild mot Sverige”, skriver Försvarsmakten i ett pressmeddelande. ■

Flygandet ökar i osäker värld

Flyg. Antalet passagerare vid Swedavias flygplatser ökar. Under januari 2022 räknar Swedavia i sin statistik till sammanlagt 2,1 miljoner flygresenärer. Jämfört med samma månad i fjol innebär det en ökning med drygt 90 procent. Därmed är resandet tillbaka på 75 procent av nivåerna under pandemiåret 2019, uppger Swedavia i ett pressmeddelande.
Det statsägda företaget förbereder sig för en flygintensiv sommar, rekrytering av personal är i gång. På Arlanda pågår förberedelserna inför kommande öppning av den nya säkerhetskontrollen i terminal 5. ■

Längre lastbilar ger miljövinst

Åkeri. Byggen i städer kräver mycket transporter och slukar energi. Med längre och tyngre lastade fordon kan bränsleförbrukningen minska med upp till 40 procent, enligt forskare i ett aktuellt projekt.

Modellen ”Hight Capacity Transport” (HCT) innebär att öka bilens lastvikt med bibehållet axeltryck. Den totala längden på ett ekipage kan ligga på drygt 30 meter.
När det gäller långkörningar har forskningen på området pågått under hela 2000-talet. Men i forskningsinstitutet Rise:s pågående projekt HCT-City ligger fokus på transporter i stadsmiljö. Hypotesen är att transporterna både blir mer effektiva och att klimatpåverkan minskas tack vare lägre utsläpp av koldioxid och partiklar. Vägslitaget förväntas bli oförändrat eller kan till och med minska. I projektet ska två femaxlade fordon för byggtransporter testas.

I slutet av året kommer en första HCT-optimerad lastbil att sättas in i trafik i Stockholm. ■



77

lastbilschaufförers eller terminalarbetares löner på en topp-vd:s inkomst, visar LO:s rapport Makteliten – skillnaden eskalerar, 2023.

Hot på mack anmält

Arbetsmiljö. En anställd vid en bensinstation i Linköping blev utskälld och hotad efter att två, misstänkt berusade, män ansåg att det blivit fel på deras beställning av korv genom nattluckan. Det som skett är anmält till Arbetsmiljöverket som tillbud med hot.

Händelsen inträffade natten mot den 1 februari. Två kunder som beställde mat genom luckan uppträdde störande och skrek. När de ansåg att den anställda kryddat maten på fel sätt spårade det ur och polis kallades till platsen, en större bensinstation. Polisen omhändertog männen och hittade också knivar i deras bil.

Den drabbade anställda klarade sig undan utan fysiska skador. Stationschefen har informerat Transports regionala skyddsombud om tillbudet då ärendet nu ligger hos Arbetsmiljöverket. ■



ILLUSTRATION ISTOCKPHOTO

Livsviktigt med bälte i epa-traktor

Trafiksäkerhet. Utan bilbälte kan det vara kört – även i låg fart. Det konstaterar Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) efter att ha genomfört publika krocktester med både EPA-traktorer (även kallade A-traktorer) och mopedbilar.

Tre krocktester gjordes, där föraren var bältad och passageraren obältad. I de två första var EPA-traktorn uppe i 30 kilometer respektive 40 kilometer i timmen. Föraren slog huvudet i mitten av ratten medan passageraren, utan bälte, slog huvudet så hårt i vindrutan att den sprack och buktade ut. Samma sak hände i mopedbilen i 40 kilometer i timmen. ■

Stort skadestånd för franska Uber



FOTO ANNA TRENNING-HIMMELSBACH

Taxichaufförerna utanför stationen i Metz är inte förvånade över domen mot Uber.

Gigjobb. Uber ska betala ett rekordhögt skadestånd i Frankrike. 139 chaufförer ska dela på över 200 miljoner kronor, enligt ett nytt domslut.

– Jag var inte alls fri, säger en av chaufförerna.

Text **Anna Trenning-Himmelsbach**, *frilansjournalist Frankrike*

Att köra för Uber är inget man skyltar med, åtminstone inte i en mellanstor fransk stad som Metz.

– Det lönar sig egentligen inte, säger en privatchaufför som vill vara anonym. Han är ändå ansluten till plattformen.

– Som ett komplement till andra uppdrag, förklarar han.

VID TAXIHÅLLPLATSEN UTANFÖR järnvägsstationen är det stor ruljangs på trafiken. För privatchaufförerna är det förbjudet att stå och vänta både här och på andra strategiska platser.

– Men plattformarna har skapat stora problem för oss. Det handlar ju om modernt slaveri, säger en av taxichaufförerna.

INGEN HÄR VERKAR förvånad över den senaste domen mot Uber France, som säger att företaget ska betala ett rekordbelopp i skadestånd till 139 chaufförer, som har kört för plattformen.

Det är Arbetsdomstolen i Lyon som har bedömt att de ska omfattas av ett regelrätt anställningskontrakt, eftersom de inte har någon reell möjlighet att styra över sitt arbete.

DE 139 SKA därför dela på nästan 20 miljoner euro. Enligt deras advokat, Stéphane Teyssier, handlar det om mellan 1,1 och 1,7 miljoner svenska kronor per person.

Han berättar att en del av chaufförerna fortfarande jobbar för Uber. Andra har slutat självmant, eller blivit avstängda.

– En del av dem skulle vilja ha en fast anställning. Andra vill vara fria yrkesutövare, men vill då kunna välja själva när de ska arbeta.

EN AV DEM är Rachid Laddi, numera privatchaufför i Lille. Han berättar att han blev avstängd från appen när han för några år sedan hade deltagit i en protestaktion mot Uber. Enligt domstolen kan detta likställas med en oskälig uppsägning. Innan han blev avstängd hade han kört för företaget i över tre år.

I dag arbetar han utan att vara ansluten till en plattform.

– Nu är jag fri yrkesutövare på riktigt. När jag körde för Uber var jag ofri, hade ingen social trygghet och arbetade ofta under lönsamhetsgränsen, säger Rachid Laddi.

Trots problem med rättvisan har Uber France sagt antalet anslutna chaufförer ständigt ökar, och i dag är över 32 000.

RACHID LADDI TROR att siffran egentligen är ännu högre. Hans förklaringar till att så många ansluter sig är att Uber erbjuder en utbildning som bara kostar 200 kronor och dessutom är bra på marknadsföring.

ÄVEN OM HAN själv har lämnat plattformen fortsätter han att bekämpa systemet som vice ordförande i facket INV, som organiserar privatchaufförer. När han pratar med Transportarbetaren är han på hemväg från Amsterdam, där han har deltagit i en demonstration utanför Ubers huvudkontor i EU. Han är säker på att olika plattformar kommer att få allt större problem framöver. Han pekar bland annat på att EU-parlamentet nyligen röstade för ett nytt plattformsdirektiv, och får medhåll från advokaten.

– Uber är som en parasit på taxiverksamheten. Man låter personer arbeta enligt ett system som hör hemma på 1800-talet, säger Stéphane Teyssier.

HAN FÖRKLARAR ATT Arbetsdomstolen i Lyon baserar sin dom på rättspraxis. För snart tre år sedan slog franska Högsta domstolen fast att en Uberchaufför hade en underordnad ställning i förhållande till företaget, och därför skulle vara fast anställd. Stéphane Teyssier säger att en liknande rättspraxis håller på att utvecklas i flera andra EU-länder just nu.

MEN PARALLELLT UTVECKLAR Uber sin verksamhet. Nyligen har företaget lanserat en ny service i flera franska städer, som gör att även traditionella taxichaufförer kan vara anslutna till plattformen.

Transportarbetaren har inte kunnat nå Uber France för att få en kommentar på domen och anklagelserna. Men enligt den franska nyhetsbyrån AFP kommer företaget att överklaga domen.

– Vi kommer att gå till Högsta domstolen om det behövs, säger Rachid Laddi. ■

DOMEN MOT UBER I FRANKRIKE

Den 20:e januari 2023 döms Uber i Frankrike av Arbetsdomstolen i Lyon att betala skadestånd till 139 chaufförer som antingen har eller fortfarande är anslutna till plattformen.

Enligt domstolen har chaufförerna en underordnad ställning till Uber, och ska därför betraktas som anställda. Uber döms bland annat för att ha brutit mot arbetstidsregler och uppsägningsregler, och för att ha anlitat "svart arbetskraft".

Enligt advokaten Stéphane Teyssier uppgår den totala skadeståndssumman till nästan 20 miljoner euro, alltså omkring 222 miljoner svenska kronor.

Varje enskild chaufför kommer att få mellan 100 000 och 150 000 euro (alltså mellan 1,10 och 1,7 miljoner kronor).

Uber är också skyldig att upprätta ett anställningskontrakt för chaufförerna. Om detta inte görs ska företaget betala ett vite på 30 euro per dag och per chaufför.

Arbetsdomstolen lutar sig mot rättspraxis, som bland annat bygger på ett utlåtande från Högsta domstolen i Frankrike från mars 2020.

Uber har meddelat att domen kommer att överklagas.



FOTO PRIVAT

Att köpa en taxilicens i en mellanstor fransk stad kostar runt 1,7 miljoner kronor, medan en Uberkurs går på ett par hundralappar. Men alla här är överens om att lönsamheten för att köra för plattformarna är för låg.



FOTO ANNA TRENNING-HIMMELSBACH

Advokaten Stéphane Teyssier, tillsammans med en av chaufförerna som fick rätt mot Uber i arbetsdomstolen i Lyon.

NYTT PLATTFORMSDIREKTIV:

Sedan flera år tillbaka pågår diskussioner kring ett nytt EU-direktiv för personer som arbetar för olika plattformar, enligt en uppskattning omkring 28 miljoner personer inom en rad olika områden. Enligt EU-kommissionen kan antalet plattformsarbetare öka till 43 miljoner år 2025.

Nyligen antog EU-parlamentet ett direktiv som syftar till att förhindra utnyttjandet av över fem miljoner plattformsarbetare, som egentligen inte är fria i sin yrkesutövning, och därför inte borde betraktas som egenarbetare.

Enligt beslutet blir det i framtiden upp till plattformarna att bevisa att en person verkligen är oberoende, och därför inte ska ha fast anställning. Den svenska kristdemokraten och EU-parlamentarikern Sara Skyttedal har gått i bräschen för att försöka stoppa den delen av skrivelsen, men fick inte majoritet vid omröstningen.

Det nya direktivet innebär också att plattformarna ska redovisa hur deras algoritmer fungerar, bland annat för att öka möjligheten för arbetare att protestera mot missförhållanden.

Direktivet ska nu diskuteras i trepartsförhandlingar mellan parlamentet, kommissionen och rådet.

David Ericsson

Tjuvheter?

”Det är så jävla dumt att man har lust att skära sig i handlederna!” brukar min kollega Jonny säga på eftermiddagligt Västmanlandsmål.

Ja så kan det kännas ibland när man till exempel tänker på att högsta mode bland unga tjejer i dag verkar vara att ”skönhetsoperera” sig. Att göra som så kallade ”influencers”: förstora läpparna så att de ser ut som Kajsa Anka. Eller göra bröstförstoringar utan att tänka på att ett av de stenhårda brösten kan börja röra sig nedåt och ge ett rätt osymmetriskt intryck.

Även unga killar har olika dillen initierade av de ohejdbara marknadskrafterna. Jackor för tiotusen och nya jumpadojor för ett par tusen var och varannan månad är ett absolut måste för att platsa i gänget.

> ”Medan lönerna ökar med någon futtig procent.

Inte helt lätt att skaffa om man till exempel bor i ett höghus ute på en åker och mamman kanske städar och pappan kör buss och man har fem syskon – som så klart har samma idé om sin ekipering.

Extra tufft blir det om barnen i villaområdet några kilometer bort kör mopedbil och lite senare Porsche som pappa betalat. Då uppstår lätt frågan: varför har dom och inte jag?

I DEN UTMÄRKTA novellsamlingen *Renheten* av Andrzej Tichy ges en beskrivning i novellen *Den läsande tjuven* av hur en en tjuv faktiskt kan tänka.

Jaget, tjuven i texten, är en i grunden demokratisk person. Han ser alla människors lika värde. Men – han är fattig. Åtminstone i relation till andra runt omkring honom.

Han har inte råd med sådant som en jacka för tiotusen och ses därför som ett miffo i vänkretsen. Med tjuvens synsätt är det högst märkligt att andra kan skaffa sig sådant när han inte kan.

Eftersom han är van att stjäla så utgår han från att de andra också begått något slags stöld för att komma åt rikedomarna, vilket på sätt och vis kan stämma. Det är faktiskt bara i undantagsfall som enbart hårt arbete ger några större tillgångar.

Så samhället fuskar trixar och stjäl från de fattiga, till exempel från en bussförarpappa. Varför skulle då inte tjuven ta saker tillbaka, fast på ett lite eget sätt?

DÄR HAR VI själva kärnan. Elföretagen stjäl våra pengar med något slags hittepå marknadsprincip, livsmedelsföretagen höjer priserna med 20 procent utan att ange ett enda rimligt skäl för det. Medan lönerna ökar med någon futtig procent.

Längst ner i detta system av ohejdad rovdrift är barnen i förorterna. De med ”konstiga” efternamn som bara de gör att de inte får jobb. De som kanske blir gängmedlemmar för att lyfta sig ur utpekandet som fattiglappar. Bara av den enkla frågan: varför ska just jag vara fattig? ■



Toppen & botten

↑ Krogarna i Stockholm är proppfulla så någon kris kan inte vara på väg...

↓ ”Marknaden”, oligopolen, har slutligen tagit makten och sätter precis vilka priser de vill på allt det vi behöver.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Transportarbetarna avgörande för klimatet

Klimatutsläppen ska mer eller mindre upphöra fram till år 2045. I centrum av händelserna står förarna. Jindan Gong intervjuar chaufförer i forskningsprojektet Justit. För att chaufförernas perspektiv ska bidra till klimatomställning som är rättvis för arbetarna.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

1 Du jobbar i ett forskningsprojekt som heter Justit, vad är det?
– Justit står för Just Swedish Transport Industry Transitions. Andemeningen är att projektet ska hjälpa till att se till att det blir en rättvis omställning för arbetare i transportsektorn.

2 Vilka risker ser du om arbetarna inte blir en del av omställningen?
– Alla transportarbetare kommer att påverkas av klimatomställningen eftersom målet är att nå nettonoll utsläpp till 2045, transportarbetet är en stor del av den omställning som behöver göras. Om omställningen ska vara hållbar och rättvis måste förändringarna som sker upplevas som acceptabla och rättvisa av arbetarna. Risken är att det inte blir så om man missar att fånga transportarbetarnas perspektiv i det hela.

3 På vilket sätt vill ni att transportarbetarna ska dela sitt perspektiv?
– Vi har tidigt insett att vi är forskare och vi har ingen koll på hur det är att köra lastbil eller hur en vanlig arbetsdag ser ut. Men med hjälp från Transportarbetareförbundet ska vi intervjua över 20 förare. Vi fokuserar på chaufförer som kör lastbil, budbil och taxi. Vi försöker fånga in äldre och yngre, män och kvinnor, stad och landsbygd och personer som är med och inte med i facket.
– Jag tycker att det är värdefullt att göra de här intervjuerna. Vi får en verklighetsbild av vad folk är oroliga för och vilka möjligheter man ser.

4 Vad har förvånat dig i de intervjuer du gjort?
– Efter intervjuerna har jag fått bilden att många yrkesförare inte är helt nöjda med den sociala biten i arbetet. Det finns ett missnöje om hur kollektivavtalen följs av arbetsgivarna och många har tappat hopp om verklig förändring. Jag tänker att elektrifiering, automatisering och digitalisering kan ge ett nytt momentum och att det kan gå att driva andra förändringar som gör att arbetsförhållandena blir bättre.

5 Hur stor del av klimatomställningen ska ske i transportsektorn?
– Den är väldigt avgörande. Transporter står för en tredjedel av utsläppen i Sverige idag så det är otroligt mycket som behöver hända i den sektorn.

6 Vem är målgruppen för forskningen?
– Slutmålet är att hjälpa fack, företag och politiker att forma strategier.

7 Elektrifiering och digitalisering är jättestora frågor, går det ens att gissa var vi är om tio år?
– När vi ställer våra frågor i intervjuerna ger vi inte en framtidsbild. Det kan gå långsammare eller snabbare. Går det för fort kan det bli problem, många vill först se bevis på att det nya funkar. Det finns också en oro för att tekniken kommer att införas för snabbt och att det leder till negativa konsekvenser.
– Som när man ska ladda lastbilen. Kommer det att räknas som arbetstid eller fritid. Vad händer om laddningen inte går som den ska eller om laddstationen är upptagen. Tar de som planerar arbetet hänsyn till det?

8 Hur länge håller projektet på?
– Vi började i januari 2022 och ska hålla på i tre år. Vi söker fortfarande förare för intervjuer. Man får gärna kontakta oss om man känner sig manad. Enligt vår åsikt är förarna experter och vi behöver höra deras erfarenheter. ■

”Slutmålet är att hjälpa fack, företag och politiker att forma strategier.”

Stockholm Environment Institute

Stockholm Environment Institute är ett forskningsinstitut med ambitionen att vara en brygga mellan forskning och politik. De jobbar nära beslutsfattare i näringsliv och politik. SEI har kontor på flera kontinenter och är grundat i Stockholm.

Justit är ett forskningsprojekt om klimatomställning i transportsektorn som genomförs av en grupp på fem forskare. En av dem är Jindan Gong som är research associate.



Jindan Gong intervjuar chaufförer i forskningsprojekt om klimatomställningen.

En dag i bärgningsbilen

Ett fritt och omväxlande jobb med trevliga kollegor och shysta arbetsvillkor. Magnus Birgersson trivs med att köra bärgningsbil för ett litet åkeri. Transportarbetaren följde med honom en dag på jobbet.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

Dagens andra uppdrag är att forsla bort en oregistrerad bil i Västertorp.

Klockan är strax efter sju och det är fortfarande mörkt när vi rullar upp vid Globen i Stockholm och ställer oss utanför macken för att vänta in dagens första uppdrag. Några kollegor är redan här.

– Det är en bra plats att utgå från. Det är enkelt att stå här och det går fort att komma upp på E4:an, säger Magnus Birgersson.

Hans pass började klockan sju, men han har bärgningsbilen stående hemma utanför huset och är redo att ta uppdrag i samma stund som han sätter sig bakom ratten.

Vi hoppar ut ur bilen. Det är kallt, andedräkten står som ett moln ur munnen och det är halt på vägarna.

Betyder det att det blir mycket att göra i dag?

– Man vet inte, det kan bli hur lugnt som helst. Det kan vara mer att göra en varm sommardag än när det är snöstorm. Det är vanligare med fastkörningar och avåkningar när det är dåligt väder och snö, men vi har att göra alla dagar. Punkteringar har till exempel blivit vansinnigt vanligt i och med att det inte finns några reservdäck i nya bilar och det gäller ju året om.



Tuva ström går på gymnasiet och gör praktik för Assistancekåren. Hon vill jobba som bärgare när hon har tagit studenten.

VI GÅR FRAM till kollegorna som står parkerade en bit bort. Magnus knackar på rutan och Andreas Holmström tittar upp. De kör för samma åkeri, Conny Ljungfeldts Bilbärgning AB. Det är ett litet familjeägt åkeri med fem bärgningsbilar.



Magnus Birgersson trivs bakom ratten. Innan han blev bärgare körde han bud och taxi.

I dag har Andreas även med sig Tuva Ström som går tredje året på Transportprogrammet på Jämtlands gymnasium i Östersund. Hon gör praktik inom Assistancekåren och vill jobba som bärgare efter studenten.

– Jag tycker att det är roligt att vara ute och köra och jag gillar att ingen dag är den andra lik. Det finns inte två uppdrag som är exakt lika utan man får tänka nytt och lösa nya problem hela tiden, säger Tuva.

Något rör sig i bilen mellan henne och Andreas. Det är Andreas hund, dvärgpinschern Melker, som bökar runt i sin bädd. Melker är alltid med Andreas på jobbet.

– Det funkar hur bra som helst, han ligger mest och tar det lugnt. När jag går ur bilen står han och tittar i backspegeln för att se var jag är, säger Andreas och fortsätter:

– Det är mysigt med lite sällskap, och det kan vara skönt att ha något annat att fokusera på när man har varit med om något jobbigt.

– Ja, det händer att man åker ut på olyckor där någon dör. Det är ju inte så kul, säger Magnus senare när jag frågor om bärgarjobbets nackdelar.

I övrigt verkar det mest finnas fördelar.

– Jag trivs hur bra som helst. Det är ett fritt och bra jobb, säger Magnus.

Andreas håller med. Han slutade ett tag och började köra grusbil för att slippa jobba natt, men saknade att köra bärgningsbil. När han blev erbjuden en tjänst utan nattpass kom han tillbaka.

– Det är det bästa jobb jag har haft. Jag trivs med kollegorna och det är kul att få hjälpa människor, säger han.

DET SPRAKAR TILL i radion. Andreas och Tuva får ett uppdrag och kör i väg samtidigt som en annan kollega, Mikael Beck, dyker upp. Vi går in på macken för att värma oss.

MIKAEL KÖR FÖR ett annat åkeri än Magnus, men båda åkerierna är anslutna till Assistancekåren och Mikael och Magnus har länge tillhört samma körlag.

– Så fort vi börjar på morgonen så ringer vi upp varandra. Sedan hänger vi kvar i luren även när vi träffar kunder, säger Magnus.

Mikael körde långtradare innan han blev bärgare och säger att det var svårt att få jobb inom bärgningsbranschen.

– Det är så många som söker och de som får jobb stannar kvar. Att komma in utifrån är nästan omöjligt. Det är ofta kompisars kompisar som får frågan, säger han.

– Min chef började köra innan jag ens var född och fortsatte hela yrkeslivet. Nu är det hans son som har tagit över, säger Magnus.

Det är övervägande män bland kollegorna, vad beror det på?

– Det hänger väl ihop med att det har varit mest män inom verkstad och att killar kanske har haft ett större bilintresse. Det är väl bra att ha ett bilintresse när man ska meka med bilar, men det är inget måste, säger Mikael.

– Ja, det är inte så att tjejerna har varit utfrusna, de har bara inte sökt sig hit, säger Magnus.

Men det där håller på att ändras, menar de.

– Att killar har haft mer bilintresse, det har ju vänt. I dag sitter det en tjej i varannan grusbil, säger Mikael.



Alla uppdrag läggs in i en app. Där kan bärgarna bland annat söka på olika fel och hitta verkstäder i närheten.



Dagens sista uppdrag är att hämta upp två ambulanser och köra dem söder om stan. Den ena får stå på flaket, den andra tar Magnus på släp.

> **”Jag körde taxi och bud innan jag ramlade in i bärgarjobbet och fick lära mig med tiden.”**
>
> Magnus Birgersson

NU RINGER TELEFONEN och det är dags att åka ut på dagens första uppdrag. Klockan närmar sig åtta när vi svänger ut mot Tyresö. Det är en trasig BMW som ska hämtas för bankens räkning, eftersom ägaren har tagit ett lån för att köpa den och inte haft tillräcklig försäkring för att laga den.

När vi kommer fram står bilen mitt på en fullpackad parkering.

– Här kommer vi inte fram med bärgningsbilen. Vi får se om vi kan få i gång bilen så att vi kan köra ut den och ta upp den på flaket här utanför, säger Magnus.

Eftersom bilen har stått ett tag får han använda ett externt batteri för att få i gång motorn. Men först måste han skrapa rutorna. Det finns ingen skapa i bilen, men det är inga problem, Magnus plockar upp en snusdosa och skrapar rutorna med den.

När han har kört upp bilen på flaket och dragit fast den, hoppar vi upp i förarsätet igen. Nu ska bilen köras till Södertälje. Klockan har hunnit bli nio. Solen skiner på en klarblå himmel och i diket glittrar frosten i gräset.

MAN MÅSTE KUNNA meka en del för att köra bärgningsbil. Trots det krävdes det ingen särskild utbildning utöver C-körkort när Magnus började som bärgare 2004.

– Jag körde taxi och bud innan jag ramlade in i bärgarjobbet och fick lära mig med tiden. Om man stöter på ett nytt problem kan man alltid ringa en kollega och fråga. Det är ju en del nya grejer med nya bilar. Man kan till exempel inte använda en vanlig domkraft på en Tesla, för då går den sönder. Sådant där lär man sig allt eftersom.

Nu använder de dessutom en app där varje uppdrag läggs in.

– Här står det mesta vi behöver veta, säger Magnus och visar hur det ser ut på läsplattan som sitter bredvid ratten.

I appen kan de söka på olika fel och följa instruktionerna för att åtgärda dem. Dessutom kan de se alla verkstäder som finns i närheten, och hur de kommer in för att lämna bilar där när verkstaden har stängt.



Magnus Birgersson har jobbat som bärgare sedan 2004.



Att vara bärgare handlar mycket om att lösa olika problem.



Andreas Holmström har alltid med sig dvärgpinchern Melker på jobbet. ”Det är skönt att ha något annat att fokusera på när man har varit med om något jobbigt”.

MAGNUS OCH HANS körlag täcker ett stort geografiskt område som sträcker sig från Jordbro, Salem och Tumba i söder till Kallhäll och Sollentuna i norr, och från Adelsö i väster till Sickla i öster, så det är bra att ha verkstadsinformationen lättillgänglig i appen.

NÄR VI HAR lämnat av BMW:n i Södertälje börjar det närma sig lunchdags, men innan vi kan åka och äta, får Magnus i uppdrag att hämta en bil utan registreringsskylt som står felparkerad i Västertorp, söder som stan.

– En del tar bort registreringsskylten för att slippa p-böter. Men då forslar vi bort den, säger Magnus.

När vi kommer fram visar det sig att det är en gammal bil av det brittiska bilmärket Vauxhall. I rutan sitter en lapp där det står att bilen är oregistrerad eftersom ägaren håller på att göra ursprungskontroll. ”Är det något ni undrar över får ni gärna ringa mig”.

Parkeringsvakten har ringt men inte fått något svar.

Magnus pumpar däcken, men för att få upp bilen på lyftkrokarna som kallas ”grillen” måste han först komma in i bilen. Han drar ut en låda i sidan på bärgningsbilen där han förvarar sina verktyg. Det blir lite pyssel, men till slut får han upp dörren och kan lägga växeln i friläge. Nu kan han styra bilen samtidigt som han skjuter upp den på grillen.

NU SKA VI nordväst om stan, till Lunda, för att lämna av bilen på en uppställningsplats för bortforslade bilar. Klockan har hunnit bli 13.30 när vi möter upp Andreas och Tuva för att äta lunch i närheten. Det är torsdag och Magnus har siktet inställt på pannkakor.

EFTER LUNCHEN ÅKER vi till Sollentuna för att köpa reservdelar till Magnus ena framlampa.

– Den har krånglat sedan det ösregnade så mycket att det blev översvämning i Huddinge. Då kom det in vatten i lyktan. Det såg ut som ett akvarium. Det var så mycket vatten på gatorna att brunnslocken hoppade ur dagvattenbrunnarna, säger Magnus.

– En annan gång skulle jag hämta en BMW i Sjödalen och det var så mycket vatten så jag var tvungen att låta den stå medan de sög ur brunnarna. Jag sa att jag kommer tillbaka när vattnet har sjunkit undan. Då blev ägaren skitarg. Han hade vatten till dörrhandtaget. Han stämde oss för han tyckte att det var vårt fel att bilen gick sönder för att den fick stå så länge. Men han hade ihjäl bilen i samma stund som han bestämde sig för att köra ut i den där vattenpölen.

NÄR LAMPAN ÄR lagad får vi två nya uppdrag som går att kombinera. Det är två ambulanser som ska hämtas på olika platser för att köras söder om stan. Den ena ambulansen kan stå på flaket, den andra kan vi ta på släp.

Klockan närmar sig fem och det har hunnit bli mörkt igen när vi kör söderut på Essingeleden. Det är en del trafik.

Bärgningsbilar räknas inte som utryckningsfordon och har därför inga blåljus.

Hur tar ni er fram när det är stopp i trafiken på grund av en trafikolycka där ni behövs för att reda upp situationen?

– Förhoppningsvis släpper folk fram oss, men det är inte alltid de gör det. Ibland verkar det som att folk till och med ställer sig i vägen med flit. Det är som att de inte fattar att vi behövs för att de ska kunna köra vidare.

Just i dag har vi inte bråttom. Är det ett stressigt jobb annars?

– Nej. Oftast tar vi ett uppdrag i taget och gör klart det. Om det händer en trafikolycka får vi kanske prioritera om. Men vi är ju flera bilar ute samtidigt. Min chef tycker dessutom att det är bättre att vi kör i 70 än 80. Vinsten i att köra snabbare är ändå så liten.

Men det är långa dagar, dagens pass är tio timmar och just det här är vad Magnus kallar hundveckan, med många långa pass efter varandra och helgjobb på det. Av fem helger jobbar han två, varav en dag och en natt.

Hur är det att jobba natt?

– Det är inga problem för mig. Jag har en säng bakom sätet och kan lägga mig och vila mellan varven.

Hur är lönerna inom bärgning?

– De flesta följer transportavtalet på ett eller annat sätt. Jag har passlön som det heter, då är det uträknat vad ett pass från 7-17 är värt enligt avtalet. Men det är blandat, en del åkerier kör med provision och en del har riktigt usla avtal. En del kollegor har samma lön före skatt som jag får ut efter skatt. Det är konstigt att det kan vara så stor skillnad mellan åkerierna. Jag frågade min chef en gång hur det kommer sig att jag tjänar mer. Då svarade han att han ser kollektivavtalet som en minimilön.

Klockan är kvart över fem när Magnus släpper av Transportarbetarens reporter. Magnus kör vidare för att lämna av ambulanserna. Sedan kan han också åka hem för dagen. ■

Vi har ett resultat!



Undersökning. Mer om bevakningsbranschen, mer om arbetsgivare som inte följer regler, mer om hur facket jobbar. Det är några av de svar vi fick från er i vår senaste läsarundersökning.

Text **Kristina Sjöberg**

Hela redaktionen på tidningen stämmer in i ett stort varmt tack till alla er som tog er tid att svara på läsarundersökningen. Undersökningen utfördes av Axánd undersökningar under december förra året och januari i år. Över 900 svar, närmare bestämt 927 för att vara exakt, svarade på webbenkäten som skickades ut. Många har också lämnat fritextsvar och det är vi extra glada för. För där står det vad ni vill läsa mer om. Som bevakningsbranschen, lastbilschaufförer och taxiförare. Om arbetsvillkor och regler. Och om vad facket gör. Det här är bara ett axplock från det som har kommit in och som vi på redaktionen arbetar vidare med.

Vilka har svarat?

De flesta av er som svarade på enkäten var över 45 år. Bara 4 procent var yngre än 25. 17 procent av svaren kom från fackligt förtroendevalda. Den största gruppen, hela 51 procent, kryssade i att de jobbar inom gruppen lastbilschaufför/renhållningsarbetare/terminal. Bevakning kom på andra plats med 16 procent och därefter gruppen taxi/- eller bussförare/tidningsbud som utgör 12 procent av svarsgruppen. Och 2 procent av svaren kom från några som studerar. 8 av 10 som svarat har angett att de är män.

TACK IGEN FÖR alla era svar. Och glöm inte att tipsa oss om allt som händer, smått och stort, jobbigt och roligt. Skriv till redaktionen@transportarbetaren.se. Tillsammans gör vi den bästa medlemstidning vi kan. ■



Åsas resa del 2

Vägen till chaufförsyrket



Åsa Alvetjärn ombildar sig till lastbilschaufför. Eller tillbildar sig som hon själv kallar det.

Blogg. Åsa har börjat en yrkesutbildning för att bli lastbilschaufför. Det här är hennes berättelse om hur det gå att som snart 50-årig journalist börja ratta tunga fordon. Läs del 2 av Åsas berättelse.

Text **Åsa Alvetjärn** *Foto* **Felicia Dahlander**

Hjärtat slår extremt fort, känns som det ska dunka ur kroppen. Andetaget är kort och ytligt och jag känner att jag svettas. Vet inte ens hur jag tog mig hit, körde jag? Jag tittar ut, jo där står min bil. Oj det var en säker bilfärd hit... Lokalen har en märklig ångestladdad energi, och de flesta som är där inne ser ut som rädda rådjur vid jakt, antagligen precis som jag gör. Varför utsätter jag mig för detta hinner jag tänka innan det plingar till i högtalaren och en röst ropar ut, ”Nästa, Åsa Alvetjärn” jag undrar om mina ben kommer hålla eller om de viker sig när jag ställer mig upp? Darrandes tar jag mig fram till luckan på Trafikverket, det är dags för teoriprov.

TUNGTEORI. LEKTIONERNA KANTAS av diverse olika kunskaper, fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar. Och självklart så är dessa fantastiska (läses med en gnutta ironi) vägskyltar, med specialitet, p-skyltar. För att inte tala om de fantastiska (uppenbarligen är allt fantastiskt idag) kraven gällande BK vägar. Kan villigt erkänna att detta med bäringskraft och BK skyltar visste jag inte ens att de existerade. Är väl bara och tuta och köra med lastbilen? ■

Följ med på Åsas resa.
Du hittar bloggen på transportarbetaren.se.



FOTO: PRIVAT

Åsa Alvetjärn.

Har Elin inte rätt till ob på kvällar? Och hur ska Roger göra om kunder tar springnota? Det och fler frågor svarar Transports experter på i detta nummer.

Illustration **MARTIN HEAP**



Roger har blivit utsatt för springnota.

Vad gör jag när kunden tar springnota?

Jag jobbar som taxichaufför. Och ibland händer det att kunder sticker utan att betala. De tar alltså en springnota. Vad ska jag göra då? Springa efter?

Roger

Svar: Det händer tyvärr ibland att man får en kund som tar en springnota, vilket är tråkigt. Som förare är det alltid din säkerhet som kommer i första hand, vilket innebär att du inte ska springa efter, då du riskerar att försätta dig i en farlig situation. Din arbetsgivare ska ha rutiner för dessa händelser, vilka du ska följa. Rutinen innebär förhoppningsvis att du enbart ska notera, rapportera och anmäla händelsen, till din arbetsgivare, växel och Polis.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Vad tjänar en ordningsvakt på en nattklubb?

Vi är några kompisar som ska starta nattklubb och nu behöver vi två ordningsvakter. Så vi undrar vad en ordningsvakt tjänar i timmen enligt kollektivavtalet? Nattklubben kommer att ha öppet till klockan 03.

Mickan

Svar: En ordningsvakt har som lägst en timlön på 173,25 kr under dagtid. För arbete under obekväm tid tillkommer ett tillägg som varierar mellan 23,27 och 68,74 kr per timma, beroende på om arbetstiden är förlagd till vardagkväll, natt, helgdag, kväll, natt eller storhelgstid. För mer exakt beräkning kontakta Transportarbetareförbundets lokalavdelning som du hittar via transport.se.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Hur funkar friskvårdsbidraget?

Jag hör ofta att kamrater som jobbar hos andra arbetsgivare får ett friskvårdbidrag de kan använda till att gå och träna. Har alla rätt till friskvårdsbidrag? Och om jag har det, hur och till vad kan jag använda det?

Maria

Svar: Friskvårdsbidrag är en skattefri så kallad personalvårdsförmån, en förmån av mindre värde som har till syfte att skapa trivsel i arbetet. Friskvårdsbidrag är sällan reglerat i kollektivavtal. Nivå och regler för bidraget fastställs vanligtvis av din arbetsgivare och regleras i normalfallet i företagets policys. Då det är en skattefri förmån upp till en viss nivå (för närvarande högst 5 000 kronor per år) är det skatteverket som reglerar vilka aktiviteter bidraget kan nyttjas till och det kan du läsa mer om på Skatteverket.se. Men det är alltså din arbetsgivare som oftast är den som bestämmer om man har tillgång till detta och också i så fall med hur mycket pengar.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret



Mickan undrar vad hon ska betala ordningsvakterna.

Vad händer med min innestående semester?

Jag har sagt upp mig på min nuvarande arbetsplats och sista dagen är den 6 januari 2023.

Jag har jobbat här i snart 3 år.

Min fråga är hur det funkar med intjänad semester? Vi har semesterår som räknas 1 april–31 mars. Betalas mina sparade och outtagna semesterdagar ut på slutlönen? Och hur många dagar betalas ut då?

Jag jobbar dagtid 5 dagar/vecka och 8 timmar per dag.

Iréne

Svar: Om din anställning upphör innan du fått den semesterlön som du tjänat in, ska du i stället få semesterersättning. Semesterersättningen ska motsvara det värde som du har på dina outtagna och intjänade semesterdagar, ersättningen ska betalas ut senast en månad efter anställningens upphörande.

Är du osäker på om arbetsgivaren betalt rätt semesterersättning, kan du kontakta din lokalavdelning som du hittar på transport.se.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Vad händer med min semesterersättning?

Jag har varit anställd på heltid sedan 1 april 2021 och i dag fick jag reda på att jobbet upphör den 28 februari 2023. Min fråga är om jag kommer att få semesterersättningen?

Reza

Svar: Ja du har rätt till din semesterersättning. Enligt lag ska semesterersättning betalas ut till arbetstagaren utan oskäligt dröjsmål och senast en månad efter anställningens upphörande.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Har jag inte rätt till ob för min kvällstid?

Jag jobbar hos ett litet företag som lastbilschaufför och jag har under en tid arbetat kväll, 14–23 måndag–torsdag utan ob-ersättning. Arbetsgivaren menar att fredagar blir ob då jag har gjort veckans 40 timmar måndag till torsdag. Men det konstiga är om jag jobbar ”extra” fredagar menar de att jag arbetar övertid. Så om jag jobbar fredagar är det övertid och jag får inte någon ob-ersättning.

Till min fråga. Har de rätt att inte betala mig ob-tillägg när jag arbetar kvällstid? Jag har exakt samma lön som jag har när jag jobbade dagtid.

Elin



Maria vill veta hur friskvårdsbidraget fungerar.

Svar: Om vi förutsätter att din arbetsgivare är bunden av kollektivavtal, då har du rätt till obekvämlighetstillägg. Transportarbetareförbundets åkeriavtal ger rätten till 34,01 kr extra per timma efter klockan 18.00 på vardagar. Om du är osäker på om din arbetsgivare omfattas av kollektivavtal eller du behöver hjälp med att få ut din ersättning, kontakta din lokalavdelning som du hittar via transport.se.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Hur mycket får jag jobba?

Jag jobbar heltid (säsongsanställd) och tycker att det är alldeles för lite och jag har därför två andra jobb inom samma koncern. Det är skilda bolag (men samma ägare). Enligt revisorn så gäller då samma regler med vila, eftersom hen vet att jag jobbar som jag gör.

Men nu blev jag arg för att min överordnade (på heltidstjänsten) sa att jag inte kunde ta på mig mer annat jobb denna månad, att jag inte får jobba mer än 200 timmar. Stämmer verkligen detta? När det både är olika tjänster och helt andra arbetsuppgifter samt även skilda bolag, AB/KB? Det är bara heltidstjänsten som jag har schemalagd, de andra tjänsterna frågar jag om jobb inför varje längre hål jag har i schemat.

Jag vill helst jobba mer men de stoppar mig för att de säger att jag inte får det enligt lag. Stämmer det? Jag jobbar aldrig övertidstimmar på heltidstjänsten och det var därför jag började hoppa in på andra ställen där det var brist på arbetskraft. I år har det varit ännu svårare att få tag på personal så jag har fått arbeta på de andra tjänsterna då jag själv kunnat.

Kan ni svara på om det här är sant, att jag verkligen inte kan jobba mer?

Observera att det här är under en femmånadersperiod och egentligen enbart under fyra av dessa månader som det blir extrajobb.

Julius

Svar: Jag antar att din arbetsgivare syftar till att du enligt lag ska beredas dygns- (11 sammanhängande timmar per varje period om 24 timmar) och veckovila (36 sammanhängande timmar per varje period om 7 dagar). Din arbetsgivare har ansvar för att du bereds den vila som lagen stipulerar, även om och när du jobbar hos en annan arbetsgivare. Det finns även andra regler som styr hur mycket eller hur lite man får eller har rätt att jobba, därför måste vi titta på hela ditt arbetsupplägg.

Jag rekommenderar dig att ta kontakt med Transports lokalavdelning på orten där du bor, för att reda ut möjligheter och hinder. Du hittar din lokalavdelning via transport.se.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Jag får inte tag i min chef

Min chef har en dag bara slutat att svara när jag ringer. Han betalar inte ut min lön. Sen får jag ett samtal från någon jag inte vet vem det är som vill ha ett möte med mig. Jag känner att det är olustigt. Min chef svarar varken på telefon, sms eller mejl. Vad ska jag ta mig till?

Jyrki

Svar: Det verka som din chef har ekonomiska problem med företaget. Du utsätter dig för en stor ekonomisk risk om du jobbar vidare utan att få klarhet i vad orsaken till utebliven kontakt och lön beror på.

Mitt råd till dig är att du omgående kontaktar och tar hjälp av en ombudsman på din lokalavdelning i Transportarbetareförbundet som du hittar via transport.se för att trygga dina rättigheter.

Mats H Andersson, central ombudsman förbundskontoret

Fråga Transports experter!

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

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

Som medlem kan du logga in och chatta med Transports olika experter.

”Jag gillar att köra, det är min grej”

Qorban flydde ensam från Afghanistan när han var 15 år och kom till Sverige för lite drygt 7 år sedan Redan innan han hade gått ut fordonsprogrammet på gymnasiet hade han jobb som lastbilschaufför i en bransch som skriker efter folk. Trots det kan han inte vara säker på att få stanna i Sverige.

Text och foto: **PERNILLA AHLSÉN**

Att köra lastbil har varit mitt drömjobb sedan jag var liten, säger Qorban när Transportarbetaren träffar honom hemma i hyresrätten i Sveg.

Det är en etta med kök och delat badrum, högst upp i ett hyreshus i närheten av centrum. Qorban kokar upp vatten och lägger tepåsar och kardemumma i tekannan. Vi tar med oss två koppar och slår oss ner i soffan i rummet som är både vardagsrum och sovrum.

– Jag minns att jag såg en lastbil som barn och tänkte att någon gång ska jag bli chaufför. Men då tänkte jag ju inte att jag skulle bli det i ett annat land.

QORBAN VÄXTE UPP i en by på landet, i en fattig del av Afghanistan där talibanerna länge har plågat och terroriserat befolkningen.

– Livet där var... Jag vet inte hur jag ska säga. Man var vid liv, men man levde inte livet. Vi kämpade bara för att överleva. Det fanns inga jobb. Vi odlade vår egen mat och försökte sälja potatis och grönsaker. Men eftersom det inte fanns några jobb, hade folk inte mycket pengar att köpa för, säger Qorban.

Han bodde med sin mamma och sina syskon. De gick bara några år i skolan, lärde sig läsa och skriva, men inte så mycket mer. I stället fick de hjälpa till med jordbruket hemma. Men när skörden var klar kom talibanerna och stal den.

– När jag var liten vågade jag inte säga något. Men när jag blev äldre sa jag ifrån. Det var farligt. Min mamma blev rädd för mitt liv. Det var därför jag måste fly, säger Qorban.

Då visste han inte att han skulle hamna i Sverige.

– Tanken var bara att jag skulle fly från Afghanistan, det spelade ingen roll vart.

QORBAN TOG SIG ut ur Afghanistan till Iran och vidare till Turkiet. Därifrån tog han båt till Grekland. Han slog följe med folk som han lärde känna längs vägen.

Flykten tog två månader och gick genom elva länder.

– Vi gick, åkte buss, åkte båt, åkte tåg, sprang. Vissa gränser gick vi länge för att passera, natt som dag.

Qorban skulle fylla 16 och var fortfarande ett barn, ensam på flykt. Utan sin familj.

– Jag tänkte aldrig att jag skulle vara ifrån dem så här länge. Jag trodde nog att jag skulle kunna träffa dem, att de skulle kunna komma efter, säger han.

– Men så blev det inte.

NÄR QORBAN KOM till Stockholm, sökte han asyl i Sverige. Tillsammans med andra ensamkommande flyktingar hamna-



QORBAN

Född: 2000 i Afghanistan. Han kom till Sverige 2015.

Bor: I lägenhet i Sveg, Härjedalen.

Gör: Lastbilschaufför.



Qorban älskar att köra bil. Så fort han fick jobb som lastbilschaufför köpte han sin svarta Audi.



Qorban har skapat sig ett bra liv i Sveg. ”Men det finns alltid en oro över hur det ska gå. Kommer jag att få stanna kvar i Sverige eller inte? Hur kommer det att bli?”



Qorban tycker om att laga mat. När Transportarbetaren hälsar på puttrar en gryta på spisen.

de han på ett boende i Hede i Härjedalen.

– Jag minns att det bara var skog utanför fönstret när vi satt på tåget dit, säger han.

Det första halvåret var jobbigt. Qorban ville plugga och lära sig svenska, men han fick vänta i sex månader på att börja i skolan.

– Då blev jag deprimerad. Jag hade ingenting. Det var mörkt och kallt och vi gick aldrig ut, säger han.

Qorban saknade familjen där hemma, han var van vid att alltid ha dem nära.

– I Afghanistan äter hela familjen tillsammans och sover i samma rum. Här var jag helt ensam. Man vänjer sig, men det var jobbigt i början.

När det var som värst ringde han sin mamma och sa att han ville komma hem igen.

– Men hon sa att jag måste stanna här och kämpa för att få ett bättre liv än jag kunde få i Afghanistan.

När Qorban väl fick börja skolan var han tvungen att lära sig både svenska och engelska.

Det var svårt, för han hade ingen att öva med. På boendet bodde andra ungdomar från Afghanistan och de pratade bara med varandra på sitt modersmål.

– Det är nog bättre om man får bo i en svensk familj. Då är det lättare att lära sig språket och komma in i samhället, säger Qorban.

NÄR HAN FICK avslag på sin asylansökan överklagade han. Men det tredje och sista avslaget kom innan han hade fyllt 18.

– Jag fick en tågbiljett för att flytta till ett annat boende där de samlade upp folk som skulle skickas tillbaka. Det var en jättejobbig tid, säger han.

Men då ändrades reglerna. Ensamkommande flyktingar skulle få stanna och gå klart gymnasiet.

Qorban gick en introduktion och började sedan på fordonsprogrammet med transportinriktning på Härjedalens gymnasium i Sveg.

– Det var bara jag som var invandrare. I början var det svårt för mig att kommunicera med de andra. Men när jag lärde mig språket gick det bättre. Då var det lättare att komma in klassen, säger Qorban.

Ofta kändes det som att han fick kämpa dubbelt så hårt som klasskamraterna. Inte bara med språket och de teoretiska ämnena.

– Många hade en pappa eller en bror som körde lastbil. Jag hade inte samma erfarenheter. Allt var nytt för mig, säger han.

Men lärarna och klasskamraterna stöttade honom.

– De var fantastiska. Jag är jättetacksam över tiden på gymnasiet, både lärare och klasskamrater försökte alltid hjälpa mig så mycket som möjligt, säger Qorban.

På fritiden tränade han på gym och spelade fotboll. Och så jobbade han extra inom hemtjänsten på helger och lov.

– Det var roligt. Det är bra att sysselsätta sig med något och jag tycker att det är bra att jobba när man kan, säger Qorban och fortsätter:

– För mig är det väldigt viktigt att kämpa hårt och visa vad jag kan. Så fort det händer något negativt i samhället som har med invandrare att göra, så får det en massa uppmärksamhet i media. Men allt positivt som människor gör, alla som kämpar och försöker vara goda människor, det syns inte lika mycket.

– De flesta som kom hit från Afghanistan 2015 och 2016 har jobb nu och försörjer sig själva. Mitt mål är att visa det, att vi är bra människor. Vi är inte bara katastrofer.

”I Afghanistan äter hela familjen tillsammans och sover i samma rum. Här var jag helt ensam. Man vänjer sig, men det var jobbigt i början.”



Hemma på skrivbordet i hyreslägenheten i Sveg ligger Transportarbetaren. Qorban gick med i facket när han gick på gymnasiet och fortsatte vara med när han fick fast jobb.

I JUNI 2022 tog Qorban studenten och fick två stipendier. Ett från Sveriges åkerier och ett från Härjedalens gymnasium.

– Det stod att jag är en modig kille, att jag behövs och är en förebild för andra elever. Det var jättefint, säger han och ler.

Då hade Qorban dessutom redan fått jobb som lastbilschaufför. Under våren hade han kontaktat olika åkerier för att fråga om det fanns jobb. När han såg annonsen från Sandberg och Jonsson ringde han direkt.

– Arbetsledaren sa att han behövde referenser så mina lärare fick prata med dem. Sedan ringde han tillbaka och sa att jag fick jobbet. Det var fantastiskt, säger Qorban.

Åkeriet kör varor för Ica, och Qorban kör mellan Sveg, Borlänge och Östersund. Han lastar och lossar själv.

– Det är bra, det är skönt att röra lite på sig och inte bara sitta still hela tiden.

Vad är det som gör föraryrket så roligt?

– Man får göra mycket själv och det är kul att åka långt och se nya platser. Man är inte fast på ett ställe hela tiden. Jag gillar att köra, det är min grej.

Hur är livet just nu tycker du?

– Jag tycker att det går bra. Jag har skapat ett bra liv. Jag försöker göra mitt bästa. Men det finns alltid en oro över hur det ska gå. Kommer jag att få stanna kvar i Sverige eller inte? Hur kommer det att bli?

UNDER HÖSTEN FICK Qorban tillsvidareanställning på åkeriet, vilket behövs för att kunna söka permanent uppehållstillstånd. Men trots att han kan försörja sig och att det råder brist på lastbilschaufförer i Sverige, så kan Qorban inte vara säker på att få stanna.

– Jag har kompisar från Afghanistan som har fått permanent uppehållstillstånd efter gymnasiet, men en annan kompis fick avslag i går kväll. Det var ingen kul kväll. Det spelar ingen roll att det är talibanerna som styr i Afghanistan nu, Sverige skickar ändå tillbaka folk dit.

Vad tänker du om det?

– Det är jättesvårt. Man vill ju inte lämna Sverige när man har bott här i sju år. Det är här jag har mitt liv. Jag vet inte vad jag skulle göra i Afghanistan. Jag har jobb här, det behövs chaufförer här. I Afghanistan finns inga jobb.

Oron är extra stor nu, när Sverige har en ny regering med en hårdare syn på invandring.

För att inte grubbla för mycket försöker Qorban hålla sig sysselsatt.

– Jag träffar kompisar, tränar och gör olika aktiviteter. Det är bättre än att sitta hemma och tänka.

Hur går det för din mamma och dina syskon nu?

– Det är tufft. De säger att de har det bra, men jag vet att de inte talar sanning. De vill inte oroa mig. Jag hjälper dem ekonomiskt, men de vill inte be mig om pengar hela tiden. De vill att jag ska ha det bra och leva mitt liv. Men jag vill ju hjälpa dem.

Qorban har bara råd att ringa familjen en gång i månaden. Det går inte att ringa över internet, så det är dyrt.

Nu är det sju år sedan han träffade dem.

– Jag kan inte ens tänka på om jag får träffa dem igen. Det är för jobbigt, säger han.

Vad tänker du om framtiden?

– Just nu tänker jag mest att jag vill jobba för att få ett bättre liv. Om jag får stanna så vill jag gärna försöka få fler behörigheter. Jag skulle vilja köra mobilkran. Kanske plugga lite till. Vi får se hur det blir. ■

Fotnot: För att inte utsätta Qorbans familj som är kvar i Afghanistan för risken för repressalier har vi valt att inte skriva ut Qorbans efternamn.



Cykelbudet Rati Kupatadze framför sin egen utställda bild, en selfie, som representerar behovet av att upprätthålla en positiv fasad. FOTO: LILLY HALLBERG

Gig-jobbarnas egna bilder av arbetet

Deras arbetsvillkor diskuteras dagligen. I bilder kommer deras egna röster fram. 17 arbetare, 105 foton. Bra och dåligt med plattformsarbete gestaltas av taxiförare, internetbaserade frilansare och bud i Stockholm.

Text **LILLY HALLBERG**

VID KAROLINSKA INSTITUTET pågår ett projekt om hälsa och gigarbete. Deltagarna tog i höstas bilder under vanliga arbetsdagar och deras urval visades vid en fotoutställning i februari.

Appens rutt för ”go-uppdrag”, svindlande utsikt från Söders höjder, ett bananskal på den grälla boxen för matleveranser och ryggtavlan på en berusad passagerare utanför taxin.

– Alla bilder och berättelser har kommit från gig-arbetarna själva. Bilderna är tagna i oktober och november förra året. Plattformsarbete är en av de viktigaste förändringarna på arbetsmarknaden som debatteras ofta i olika sammanhang, som politisk fråga aktuell dagligen både här i Sverige och på EU-nivå till exempel. Men förvånansvärt lite är känt om plattformsarbetarnas hälsa och arbetsvillkor, sa forskaren Nuria Matilla-Santander i sitt tal då fotoutställningen öppnade.

NURIA MATILLA-SANTANDER ÄR ansvarig för ”Gig-Health”-projektet, som görs vid institutionen för yrkesmedicin. Ett led i projektet är utställningen, som visades på stora skärmar i KI:s nybyggda lokaler på Stockholmssidan av Solnabron. Mitt emot Karolinska sjukhusets och institutets område, som också omvandlats under senare år när Solna och huvudstaden vuxit samman. ”Kan vara svårt att hitta rätt här”, påpekar Rati Kupatadze.

Rati är en av dem som medverkar i utställningen. Han arbetar som cykelbud för en av de större aktörerna inom plattformsekonomin. Tidigare har han kört moped och elbil för ett annat bolag.

– Jag försöker se de bättre sidorna, hitta det ljusa, för att använda i historier. Själva arbetsprocessen är ju rätt trist, men lönen betalar hyran, säger Rati Kupatadze.

HAN KOM TILL Sverige från Georgien 2021 och bor i dag tillsammans med flickvännen i en av Stockholms ytterförorter, nära gröna tunnelbanelinjens ändstation.

– Ja, jag ser ”delivery” som något tidsbegränsat. Så är det för de flesta jag jobbar med.

JOBBET KAN VARA tufft. Särskilt vintertid. Och det kräver god kondition, och kunna bära tungt fem trappor utan hiss. Men när Rati Kupatadze får frågan om sådant som är problem är det annat han lyfter:

– I stället för att förbättra villkoren, om man tar upp något med en chef, tar de in nya ”riders”. Det är många som söker. Och de man jobbat med söker sig till andra jobb.

Deltagarna i studien har diskuterat i grupp hur ögonblicken de fångat i bilder relaterar till deras hälsa. Utställningen visar både positiva och negativa aspekter. En hund i baksätet, blötsnö över arbetskläderna.

DE SOM DELTAGIT i studien har också formulerat egna rekommendationer för att förbättra arbetsvillkoren, och leda till bättre hälsa och välmående. Det handlar om allt ifrån råd till kollegor att alltid läsa kontrakt noga till önskan om riktig skyddsutrustning, betald av arbetsgivaren. Och om anständig lön för att slippa ständigt närvarande ekonomisk stress.

I boken *Bra och dåligt med plattformsarbete* är rekommendationerna samlade, liksom bilder och olika tema som gigarbetarna lyft som viktiga för den egna gruppen. ■

GIG-HEALTH-studien

- Genomförs vid institutionen för yrkesmedicin på Karolinska Institutet.
- Består av 17 leveransarbetare, taxiförare och internetbaserade frilansare i Stockholm.
- Deltagarna tog under hösten sammanlagt 105 foton på arbetet och diskuterade i grupp hur dessa ögonblicksbilder relaterar till den egna hälsan.
- Fotografier visades på utställningen *Bra och dåligt med plattformsarbete* i februari, och finns samlade i en bok med samma titel.
- Finansieras av Forskningsrådet för hälsa, arbetsliv och välfärd (Forte).
- Läs mer på hemsidan www.gighealthproject.com.



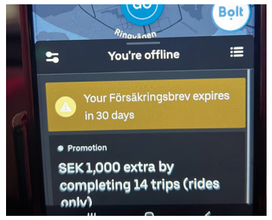
Nuria Matilla-Santander, ansvarig forskare för gig-hälso-projektet, Karolinska Institutet.



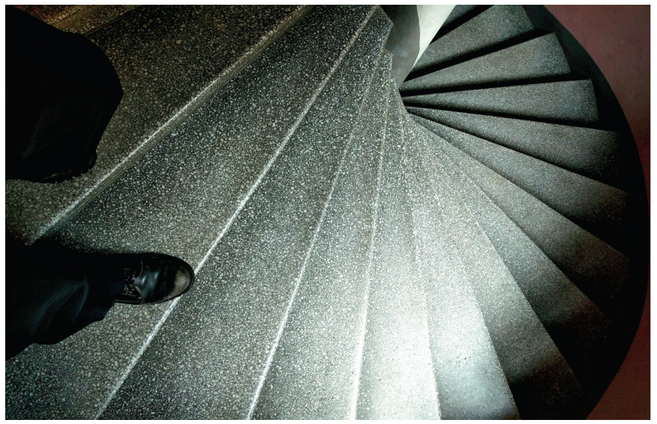
Tema ”Service”: Vissa kunder har sina djur med sig i bilen, vilket uppskattades av fotografen: ”Djur har en positiv effekt på hälsan, och är ett givet samtalsämne. Det gör mig på gott humör.”



Tema ”Trick och strategier”: Två kollegor skojar mellan leveranserna. Att hitta tillfällen för underhållning beskrevs som en viktig strategi för att hantera stress.



Tema ”Appar och teknik”: Bilden summerar två viktiga diskussioner: en notis om en försäkring som behöver förnyas symboliserar administrativ stress och ständigt förändrade krav från plattformen. Den andra notisen handlar om ett ekonomiskt incitament som bidrar till ökad motivation.



Tema ”Arbetets essens”: Fotografen beskrev hur de rutinmässiga repetitiva arbetsuppgifterna förde hans tankar till den antika myten om Sisyfos och hans evighetslånga kamp med att rulla en sten uppför ett berg.

→ Samtliga fotografier på utställningen är tagna av plattformsarbetare i Stockholm hösten 2022. I gruppdiskussioner har de sedan valt ut särskilda teman, liksom presentationen av ögonblicksbilder från vanliga arbetsdagar.

Ål i topp



Litteratur. En av de bästa böcker som någonsin skrivits om en fisk har den kallats, Patrik Svenssons *Ålevangeliet*, som tilldelades Augustpriset 2019. Den blev en stor framgång både i Sverige och utomlands.

Den mystiska ålen har alltid fascinerat människor och fisken har blivit en del av vår kulturhistoria. Just kulturen var något som Ulf Kristerssons statssekreterare PM Nilsson försökte förklara sitt tjuvfiske med. Han tvingades ändå lämna sin post när det stod klart att han inte bara ägnat sig åt förbjudet fiske av utrotningshotad art utan också försökte slingra sig med lögner i sociala medier.

Men intresset för kultur med ålfiske har inte minskat. Antalet lyssningar på ljudboksversionen av *Ålevangeliet* har kraftigt ökat efter skandalen.

Ålevangeliet av Patrik Svensson gavs ut 2019 på Albert Bonniers förlag. ■



FOTO: FRIDA EDLUND

Nostalgi och skräck i Nora.

Deckarfestival i Nora

Litteratur. Deckarfestival med Maria Lang-tema blir det 22–23 april i Nora, författarens hemstad och verklighetens Skoga i många av Langs böcker. Bakom den unika festivalen på stadshotellet står Svenska Deckarakademien och Nora stad.

Ett tiotal av dagens mest namnkunniga deckarförfattare kommer att medverka och det blir också bokcirkel kring *Mördaren ljuger inte ensam*, som gavs ut 1949 av Dagmar Lange (1914–1991) under hennes senare välkända författarnamn. På plats under helgen är också biografiförfattarna Margareta Fahlgren, Lena Lundgren och Lisbet Wikner som samtalar om vår första deckardrottnings liv och skrivande. ■

MARSKRYSSET


FOTO: BIGSTOCK

NÄRMAT SIG	VERK-LIG	AV-TRÄDE		FINARE STÄLL	FÖRLED FÖR TVÅ		ÄR INTE GEMEN												
ROM-PLATS				SÄTT INNEVA-RANDE DAG															
MÅNG-EN I LUND																			
HÅLLA LÅDA					LATI-NETS ALLTSÅ														
KINE-SISKT LÄNGD-MÅTT			DRYCKER / ANDEL																
							GER MUR												
PÅ ILSK?		UTSTÖTT PERSON		FIXAR FRISYR / NATTAD				SÄNG-KANTS-LEK-TYREN	BAR EJ VAPEN		BROR-SÖNER	STÄN-DIGT MED I	KVILL-RAR		HA INOM RÄCK-HÅLL	ÄR SY-NÅLAR	KAN BE-SKRIVA HÖGER
MOTIO-NERA	DANS / FOLIE-RAT								BLOM-MOR									
					LOIS		ÄR STARK						STJÄLA FRÅN / VAKET					
KAN SLÅ GÅENDE			VÄRMS INNAN INTAG / KAKA						DEALAR / PJOSKA						DRA-GARE / SKAI			
KAN INTAS							FARVÄL / DAL-GÅNG					SKIDA / NAMN-GIV-NINGEN						SÄR-SKILT
I FÅ EXEM-PLAR				ORKIDÉ / BIL-MÄRKE						UTGAV / AREOR								
RIKTIGT RIKTIGT BRA		LOT-TERNA / RÅK						HÖGA BOLLAR						GLAD VAND-RARE? / GRUPP				
					GJORT RENT FÖRR. / HÄG						HEJ-DANDE / GNIDER						MISS-HAG	
VAR HEIM-DALL			LAND I OCE-ANIEN / KANTEN					UTSÖND-RA / HAN-DELSVÄG					VAKAR / HETSAT					
START-ORD				ÅKT HEM IGEN					NOLL						GASTAR LOM-HÖRD / SÖT			
VAR MEL-CHIOR	DE HAR GULOR / DATOR-ENHET						PARAT / KAN VARA SKÄGGIG					STOR HJÄRNA / SKRIKA						FÖRE EN TID-NINGS-ANKA
				INDISK MELODI-SLINGA / NOTERA					VAR-AKTIG / FÅR LAMM					BRED Å I NORR				
SAM-LING KÄRVAR					GJORDE I ORD-NING						LAJ-BANS							
DET HAR STJÄR-NOR I USA								GÅTT VILSE						PÄLS-TECKEN				©Bulls

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm**. Märk kuvertet **"Marskrysset"**. Senast den 13 mars vill vi ha din lösning.

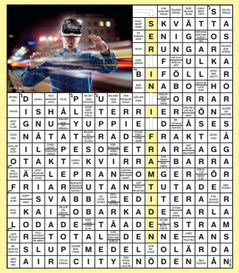
Vi delar ut fyra vinster. 1:a–2:a pris är en Transport-termos, 3:e–4:e pris är en termosmugg.



Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på februarikrysset.

Grattis!

Vi vann varsin Transporttermos:
Bert Hoflund, Göteborg
Peter Andersson, Kristianstad

Vi vann varsin termosmugg:
Glenn Lindahl, Skellefteå
Per Olof Fredriksson, Nyköping

Månadens Quiz



Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 13 mars, och skriv "Mars-quiz" i meddelanderaden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får varsin Transport-termosmugg i pris.

1 Vad är inte ett område i Gävle?
1. Sätra
x. Bredäng
2. Brynäs

2 Vad kallas de fack som är med och beslutar om "märket" i avtalsrörelsen?
1. 6F
X. Facken inom industrin
2. CGT

3 Vilket av följande företag jobbar inte med bärgning?
1. Falck
X. Assistancekåren
2. Securitas

4 EU:s plattformsdirektiv ska förhandlas mellan ländernas minstrar, EU-kommissionen och EU-parlamentet. Vad kallas den processsen?
1. Trialog
x. Baxning
2. Dekalogen

5 Till vilket år ska Sverige ha nått nettonoll i klimatutsläpp?
1. 2040
x. 2075
2. 2045

6 Vilket år presenterades den första kända fotografiska metoden?
1. 1521
x. 1839
2. 1889

7 Tesla levererade sin första lastbil i december förra året. Vad heter den?
1. Tesla Semi
x. Tesla Cybertruck
2. Optimus Prime

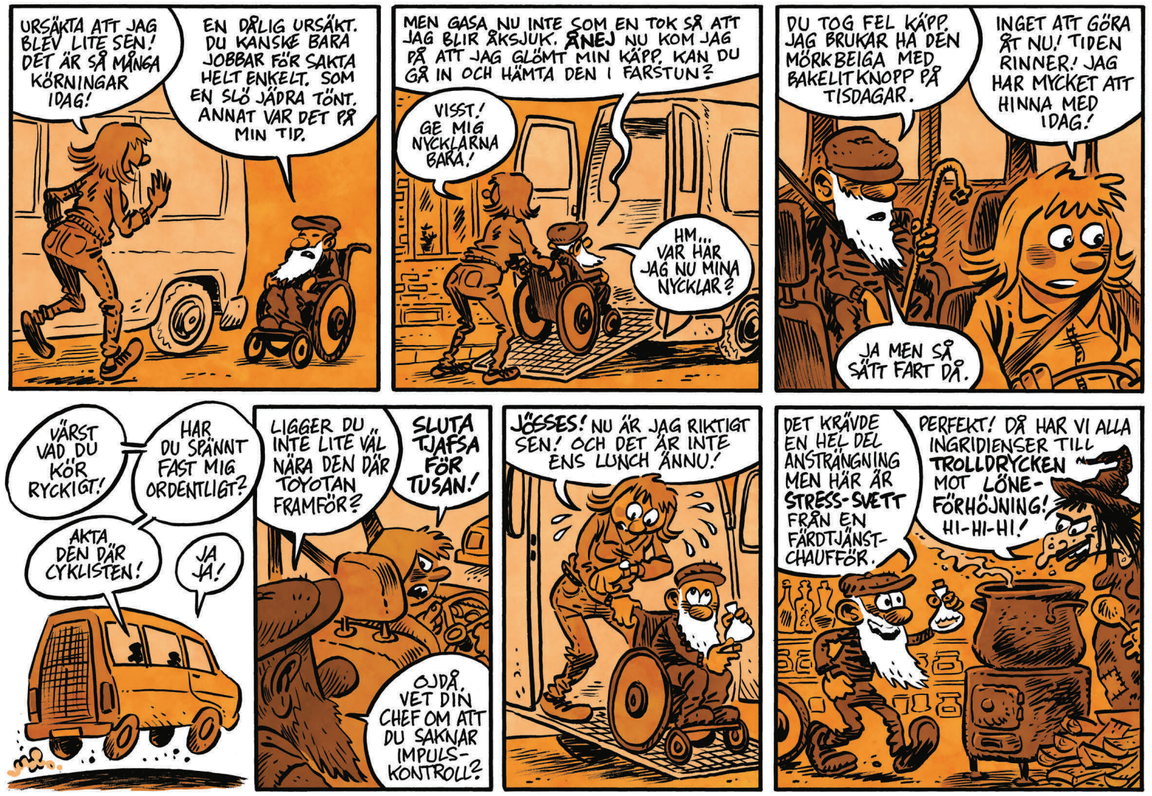
Rätt svar på Februari-quizet:
1: I (Kerstin Ekman)
2: I (Lastbilschaufför)
3: 2 (Lars Winnerbäck)
4: X (Avarn Security)
5: 2 (Erik Thedéen)
6: X (Johan Pehrson)
7: I (Marcus Dahlsten)

Grattis!

Vi vann varsin termosmugg:
Brith Vretby, Linköping
Andreas Ståhl-Stigson, Frillesås

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Linda har varit på lagrets alla avdelningar. Just nu jobbar hon på "förpacken". Där packar de sådant som ska in i lagret.

”Jag gillar att engagera mig”

Linda Lööw är ordförande för fackklubben på Postnord TPL:s lager i Jönköping. På fritiden är hon engagerad i dotterns fotbollsklubb och har dessutom varit ledare för barngympa.
– Är man föreningsmänniska så är man, säger hon.

Text **PERNILLA AHLSÉN** *Foto* **JOHAN NILSSON/TT**

LINDA LÖÖW VAR 22 år när hon började på lagret som då drevs av Electrolux Distriparts.

– Då sa jag till mig själv att här ska jag vara tills den dagen jag inte trivs mer. Nu sitter jag här 24 år senare, och ja, den dagen har väl inte kommit än, säger hon.

MEN DE SENASTE åren har varit tuffa. En ny arbetsgivare och flytt till nya lokaler har fått flera medarbetare att sluta.

– Tidigare hade vi ett otroligt bra arbetsklimat och jättebra ledning. Vi fick välja semesterveckor själva och ju längre du varit anställd desto bättre arbetstider fick du. Det gjorde att folk trivdes och att det gick att kombinera jobbet med en aktiv fritid och barn, säger Linda.

SJÄLV JOBBADE HON 6.30-15 och hade tid att engagera sig i dotterns fritidsaktiviteter. När dottern var två år blev Linda ledare på barngympan och när dottern började med fotboll, blev Linda huvudtränare för laget.

– Jag var det tills de fyllde 15. Nu är jag lagledare i ett annat lag. Jag gillar föreningslivet och brinner för fotbollen och vad den kan göra för barn och unga. Jag kan inte släppa det engagemanget, säger Linda.

SAMMA SAK PÅ jobbet. Redan ett år efter att Linda började på lagret började hon engagera sig i facket. 2018 blev hon ordförande för fackklubben och satt med i alla förhandlingar när Postnord TPL tog över lagret och även nu i höstas när de flyttade till nya lokaler.

– Då infördes skiftarbete så att alla var tvungna att jobba kvällar. Det gjorde att många småbarnsföräldrar slutade och det har tagit hårt på oss alla, säger Linda.

I SAMBAND MED ägarbytet gick klubben över från IF Metall till Transport och fick förhandla utifrån ett nytt avtal.

– Den största skillnaden var att vi blev av med arbetstidsförkortningen. Tidigare hade vi 64 timmar på ett år, utöver semestern, som vi kunde ta ut när vi behövde gå till tandläkaren eller om förskolan var stängd. Nu har vi bara fem veckors semester och inget mer. Det känns inte bra, fritiden är värd så mycket, säger Linda.

– Men vi lyckades förhandla fram att de som följde med från Electrolux till Postnord fick behålla 32 timmars arbetstidsförkortning. Vi fick också igenom en kvarts betald paus. Det är inte många som har det i transportavtalet. Så det är bra.

Hur länge blir du kvar här?

– Jag vet inte, jag trivs fortfarande jättebra, men det är det här med arbetstiderna. Jag vill inte jobba kväll. Men jag tycker att det fackliga är så himla skoj och det är skönt med ett jobb där man får röra lite på sig och inte bara sitta still. ■



I år ska Linda vara med och förhandla om transportavtalet för lager och terminal. Arbetstidsförkortning är den fråga hon brinner mest för. ”Att vara ledig varannan helg är också viktigt att få in i avtalet.”

LINDA LÖÖW
Ålder: 46
Bor: Jönköping
Familj: Sambo och dotter

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54 700 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 13.00–15.00.

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



Rose-Marie Eberhardson, Hans Wahlström, Ola Bodin, Niclas Sandström och Fredrik Ohrling utanför vita villan som rymmer Gävleavdelningens kontor.

Månadens avdelning

Vrede, glädje och malande arbete

Utanför mötessalen i den ena byggnaden står en svart pickup. För Gävleavdelningen är det centralt att komma ut och möta medlemmar. Och att bli fler.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det som gör att man får energi är då man ibland verkligen lyckas hjälpa de mest utsatta, de svaga som råkat illa ut. Drivet kommer från att man är förbannad, resultat gör arbetet roligt och att man orkar i det som kan vara en uppförsbacke. Men man måste mala på, säger Niclas Sandström.

HAN ÄR OMBUDSMAN och kassör för avdelning 11, som har kontor i stadsdelen Sätra i Gävle. Mitt i landet när det gäller transporter, Sveriges midja när det gäller energiförsörjning. Nära till hamnen (och till Brynäs hockeyarena och travet). Lite känns det i sammanhanget som att ha hamnat i händelserna centrum. Och avdelningen har själv erbjudit sig att inte bara vara Månadens avdelning, utan Århundradets avdelning.

När Transportarbetaren besöker kontoret är också gamla förbundsordföranden Hans Wahlström med, och sitter i köket i den vita tegelvillan. Ungefär samtidigt som ”Hasse” började arbeta i hamnen bildades storavdelningen för norra Uppland och Gästrikland.

De försöker vara ute så mycket som möjligt. Synas, träffa folk på arbetsplatser, i skolor och på arbetsmarknadsutbildningar, längs vägar och i hamnen.

INFÖR EN SITUATION där facket fått försvagad ställning, och sämre ekonomi, finns bara två val: Öka medlemsantalet eller dra ned på verksamheten. Och de som sitter runt köksbordet talar för hur förstaalternativet ska realiseras:

– Alla måste hjälpas åt när det gäller att nå ut, sprida information. Det handlar om att försöka organisera på olika sätt, om att teckna avtal och hjälpa folk, säger Ola Bodin, lastbilschaufför och relativt nytillträdd som avdelningsordförande.

– Det går runt hela tiden.

Avdelningen på Sätrahöjden har två byggnader. Den vita enplansvillan och en andra, som liknar ett jättelikt garage på utsidan och alltså rymmer pick-up-bilen. Men här finns också något som liknar en liten faluröd stugby med arbetsrum under det höga taket. Mötessalen har fått namn efter en annan tidigare förbundsordförande: Lars Lindgren.

– Vill du inte vara med, Viktor? frågar de andra a-kassans handläggare som avstår från att vara med på bild.

Viktor Gunnarsson från a-kassan tillhör dock självklart gemenskapen på Sätrahöjden. Det gör också Transports ITF-inspektör Fredrik Brådd, som kontrollerar arbetsmiljö och avtalsefterlevnad ombord på fartyg på uppdrag av Internationella Transportarbetarfederationen.

PÅ KONTORET FINNS förutom ordförande Ola och ombudsman Niclas också Rose-Marie Eberhardson (kontorist), Fredrik Ohrling (regionalt skyddsombud) och Jessica Axelson (studieorganisatör). Jämna veckor också ombudsman Magnus Dawest som delar sin tid mellan avdelningarna i Hälsingland och Gävle. ■

AVDELNING 11 NORDUPPLAND/GÄSTRIKLAND

Bildades som storavdelning den 1 september 1960 och omfattar kommunerna Gävle, Sandviken, Hofors, Ockelbo och Älvkarleby.

Är uppdelad i två sektioner där tillhörighet bestäms av medlemmens arbetsort.

Avdelningskontor på Sätrahöjden i Gävle.

Ordförande är Ola Bodin.

På g ång i din avdelning

Materialet till nästa nummer lämnas senast den 13 mars till info@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapets årsmöte
Härmed kallas representantskapets ledamöter till årssammanträde.
➤ Lördagen den 25 mars kl 10 på Quality Hotell 11, Maskingatan 11, Göteborg.

Vi börjar 9.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 10 och beräknas pågå till 16. Klockan 13 bryter vi för lunch som vi äter på hotellet.

På dagordningen: Val till avdelningsuppdrag, årsbokslut, revisionsberättelse samt ändringar i avdelningens val- och arbetsordning.

Inbjuden gäst: Peter Lövkvist, förbundskassör.

Pensionärssektionens årsmöte
➤ Tisdagen den 7 mars kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika.
Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar
Startpunkten en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället.

Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet samt skyddsombudets roll och skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Kommande Startpunkter:

Alla Startpunkter sker på avdelningsexpeditionen i Linköping.
➤ Torsdagen den 23 februari kl 9–16.
➤ Tisdagen den 21 mars kl 9–16.
➤ Onsdagen den 26 april kl 9–16.
➤ Onsdagen den 24 maj kl 9–16.

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

Vid frågor om utbildningar och anmälningar kontakta Joakim Carlsson på 010-480 31 38 eller via mejl joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Avtalsrörelsen har startat, håll dig uppdaterad genom vår och förbundets hemsida. Nu är det viktigare än någonsin att vara fackligt ansluten, vid konflikt blir den som inte är medlem i facket utan ersättning.

Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 25 mars kl 9.30 på hotell Gustaf Fröding, Karlstad.

Val skall ske av sekreterare, revisor med flera uppdrag. Det kommer också att finnas inbjudna gäster.

Startpunkten: En facklig introduktionsutbildning. Passa på att lära dig mer om den fackliga organisationen, kollektivavtal, försäkringar, skyldigheter, rättigheter med mera. Anmäl dig till avdelningen på 010-480 30 06 eller via mejl linda.hogberg@transport.se.
➤ Måndag den 27 mars klockan 9–16 på Regnvindsgatan 8, Karlstad.

Vi ses på Barilla Filipstad
Vi finns på arbetsplatsen Barilla Filipstad varannan onsdag jämn vecka. Vill du att Transport kommer till din arbetsplats? Kontakta oss så planerar vi in ett arbetsplatsbesök.



HYR STUGA I BRANÄS ELLER SÄLEN

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga i Branäs och vår nya stuga i Sälen. Under vintern finns det några veckor kvar. Läs mer på avd.transport.se/avd-6/.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Kolla dina kontaktuppgifter
Under avtalsrörelsen är det extra viktigt att vi har rätt medlemsuppgifter, gå in på ”Mina sidor” på Transports hemsida och kolla att dina kontaktuppgifter samt arbetsplats- och inkomstuppgifter är aktuella.

Starka tillsammans!
Vi behöver vara många för att vara starka i avtalsrörelsen. Värva en arbetskamrat så får du ett Superpresentkort på 200 kronor.

Hör av er om ni önskar besök från avdelningen.

Startpunkten: Gå vår fackliga grundutbildning, välkomna både gamla och nya medlemmar och arbetskamrater.
➤ Torsdag den 30 mars kl 9–16 på avdelningens kontor, Tingshusplatsen 2, Nyköping.

Vi bjuder på mat och kaffe. Anmälan till 010-480 30 07 eller transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi behöver bli fler!
Visste du att om du värvar en ny medlem till Transport så får du ett Superpresentkort på 200 kronor? Från och med den 1 februari till den 30 juni 2023 får du dessutom 200 kronor extra från avdelningen när du värvar en ny medlem. Har du övriga frågor så kan du alltid höra av dig till avdelningen på 010-480 30 09 eller mejla till transport.9@transport.se.

Studier
Kommande Startpunkter:
➤ Torsdagen den 23 mars (riktat mot de med hörselnedsättning).
➤ Lördagen den 15 april.
➤ Torsdagen den 25 maj.

Kommande Avtalspunkter:
➤ Bevakning, onsdagen den 15 mars.

Intresseanmälan sker till studier.9@transport.se.

Representantskapets årsmöte
➤ Fredagen den 31 mars på ABF i Örebro, Fredsgatan.

Mer information kommer till representantsledamöterna när det närmar sig.

Regionalt skyddsombud
Vi vill presentera vårt nya regionala skyddsombud Magnus Eriksson. Magnus har tidigare bland annat jobbat som slambilsförare. Förutom att arbeta med arbetsmiljö för Transports medlemmar vill Magnus kunna bestiga Kebnekajse och han har en speciell vandringskäpp för ändamålet. Välkommen Magnus!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Hej alla medlemmar!

Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 25 mars kl 10 på avdelningens kontor, Sätrahöjden 16, Gävle.

Vi bjuder på kaffe samt smörgås från 09:30.

Vi ses på Gävle Bro
Avdelning 11 kommer att vara på plats på Gävle bro den 2 mars mellan 9–14 och informera om avtalsrörelsen.

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Du kanske funderar på ditt kollektivavtal? Du är välkommen att höra av dig till oss på avdelningen.

Vill du arbeta fackligt? Är du intresserad av att engagera dig mer inom facket eller på din arbetsplats så får du gärna hör av dig till oss på avdelning 11 Gästrikland/Norduppland.

Studier
Vill du lära dig mer om facket eller gå en utbildning? Är det några som är intresserade av Start- och Avtalspunkten? Ta då kontakt med vår studieorganisatör Jessica på 010-480 32 48.

Kontakta oss
Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Prata med vårt regionala skyddsombud Fredrik på 010-480 32 45.

Har du frågor om anställning eller kollektivavtalet? Prata med Niclas på 010-480 32 41 eller Magnus på 010-480 32 46.

Vid alla andra övriga frågor ringer du vår ordförande Ola på 010-480 32 49.

Om du känner att du inte vill ringa utan hellre kommer in och pratar med oss är du välkommen att komma in på avdelningen på Sätrahöjden 16 i Gävle.

AVDELNING 12 MALMÖ

Avtalsdelegationerna är igång och vi gör vårt yttersta för att lyckas med era önskemål inför kommande avtalsperiod, håll dig uppdaterad via hemsida och sociala medier.

Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats så hör av dig till oss på avdelningen så bokar vi in ett besök.

Du är alltid välkommen att höra av dig, kontaktuppgifter finner du på vår hemsida eller ring 010-480 30 12 så kopplas du till rätt person.

Följ oss på sociala medier @ transportavdl12 och håll utkik på hemsidan för kommande aktiviteter.

Lyssna på oss. Du har väl inte missat Podl12? – avdelningens podd som berör aktuella, historiska och intressanta ämnen. Du finner Podl12 där poddar finns och på avdelningens hemsida. Med kamratliga hälsningar Henrik Holmgren, avdelningsordförande.

Studier
Är du intresserad av studier inom Transport? Kolla vår hemsida eller kontakta vår studieorganisatör Patrik Persson, 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se.

Startpunkter och Konfliktskolor hålls alla på avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

Startpunkten är vår introduktionsutbildning som ger dig grundläggande förståelse för fackföreningens roll.

Konfliktskolan handlar om avtalsrörelsen. Om hur en förhandling går till och vad ”märket” är.

Kommande Startpunkter:
➤ Lördagen den 25 mars kl 10 –14.
➤ Lördagen den 20 maj kl 10–14.

Kommande Konfliktskolor:
➤ Tisdagen den 7 mars kl 18–21.
➤ Onsdagen den 8 mars kl 9–12.

Anmäl dig till Patrik Persson, 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se. Om du är intresserad av konfliktskolan.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Representantskapets årsmöte
Du som är vald (representantskapsledamot) att representera din sektions medlemmar kallas till representantskapets årssammanträde.
➤ Söndagen den 19 mars kl 9 med fika från kl 8.30, IF Metalls expedition, Kaliforniegatan 3 i Helsingborg.

Kallelse kommer via mejl två veckor före mötet.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmöte
Årsmötet är öppet för alla medlemmar i avdelningen.
➤ Torsdagen den 16 mars, med start, kl 18 i Arbetarrörelsens hus, Stenhuggarvägen 6 Visby.

I år blir det inte något utskick med brev. Verksamhetsberättelse för 2022, samt dagordning, kommer att finnas på avdelningen en vecka innan årsmötet.

Inbjuden gäst är Rasmus Grahm, avdelningsutvecklare i avdelning 3 Göteborg.

Det kommer att bjudas på förtäring under mötet, anmälan om närvaro senast måndag den 13 mars.

Punkter på årsmötet:
– Ändring i val och arbetsordning (stadgarna)
– Beslut om ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2022
– Val av fem ordinarie i styrelsen, samt ersättare
– Val av revisor tillika sammankallande för två år

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

Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 18 mars kl 11, Skåningstorpsvägen 5, Skövde.

Årsmöteshandlingar utgår till representantskapets ledamöter i separat utskick.

Intresserad av fackliga studier?
Hör av dig till 010-480 30 17 eller mejla studier.17@transport.se.

Vårt kursutbud finns under avdelning 17 på www.transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport?

Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på 010-480 33 42 eller via mejl mikael.humlin@transport.se för att boka in dig på någon av våra utbildningar.

Kommande Startpunkter:
➤ Tisdagen den 28 mars 2023 kl 18–20 i Söderhamn.

Avtalspunkt steg I:
➤ Tisdagen den 7 mars 2023 kl 18–20 i Ljusdal på ABF.

Arbetsmiljöpunkt:
➤ Onsdagen den 8 mars 2023 kl 18–20 i Ljusdal på ABF.

Kontakta oss
Har du frågor om ditt kollektivavtal kontakta någon av våra ombudsmän Christina Mattisson på 010-480 33 34 40 eller mejl christina.mattisson@transport.se eller Magnus Dawest på 010-480 32 46 eller mejl magnus.dawest@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på 010–480 33 41 eller via mejl johnny.wiklund@transport.se.

Håll koll på vår hemsida så ser du vad som händer i avdelningen.

Kampdagar 2023:
➤ Torsdagen den 2 mars på Circle K vid E4 i Hudiksvall.
➤ Tisdagen den 14 mars i Bollnäs.
➤ Onsdagen den 29 mars i Ljusdal.

Följ oss på sociala medier Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify samt där poddar finns.

Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland. Facebook: www.facebook.com/transportavdl18.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater!
Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 18 mars kl 10 på Best Western Ta Inn Hotel, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås.

Kallelse kommer att skickas ut separat till representantsledamöterna.

Utbildningsdag för alla som är nyfikna på facket. Under en hel dag får vi introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår studieorganisatör

nina.larsson@transport.se för mer information.

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

Hälsningar från pensionärsklubben
När den här tidningen kommit ut har vi redan haft vårt årsmöte, i nästa nummer blir det presentation av styrelsen samt även några av våra kommande aktiviteter.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Representantskapets årsmöte
Härmed kallas alla representantskapsledamöter till årsmöte.
➤ Söndagen den 19 mars kl 10. Plats kommer att meddelas i kallelsen.

Kaffe och fralla kommer att serveras från 9.30.

Har du allergier eller särskilda kostönskemål så uppge det när du anmäler dig.

Förbundssekreterare Lars Mikaelsson kommer att delta på mötet.

På dagordningen är det val av avdelningsordförande, tre styrelseledamöter, studieorganisatör samt andra avdelningsuppdrag.

Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats så vill du vara med anmäler du dig via avdelningens mejladress på transport.20@transport.se eller ring 010-480 30 20.

Stort tack till alla som tog sig tid att delta på våra årsmöten!

Som medlem kan du hålla dig uppdaterad om vad som händer i avtalsrörelsen via vår hemsida samt vår Facebook-sida. Dessutom är det väldigt viktigt att du går in på ”Mina sidor” och kollar så att vi har rätt kontaktuppgifter till dig vid eventuell konflikt så att vi snabbt kan nå ut med viktig information.

Vill du som medlem eller förtroendevald följa med på ett uppsökeri framöver så hör av dig till avdelningsordförande Anna Axelsson på 010-480 30 20 eller via mejl anna.axelsson@transport.se. Avdelningen står för lönen om du behöver ta ledigt för att vara med.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Nu är det dags för sektionernas årsmöten.

Samtliga träffar börjar klockan 18 med nomineringsmöte. Och på alla årsmöten bjuds det på fika!

Kommande årsmöten i sektionerna:

➤ Sektion 1 Halmstad tisdagen den 28 februari, IF metallhuset i Vallås.
➤ Sektion 2 Varberg onsdagen den 1 mars, Folkets hus i Varberg.
➤ Sektion 3 Falkenberg onsdagen den 8 mars, ABF:s lokaler i Falkenberg.
➤ Sektion 5 Gislaved tisdagen den 7 mars, Torghuset i Smålandsstenar.
➤ Sektion 6 Ljungby torsdagen den 2 mars, ABF:s lokaler i Ljungby.

Ta med en kompis och träffa kamrater över en go’ fika!

Mer information om plats och tid finns på vår hemsida avd.transport.se/avd-25/kalender/

Studier
Som medlem i Transport har du möjlighet att delta i vår omfattande studieverksamhet.
Vi har lagt ut datum på vår hemsida för vår introduktionsutbildning ”Startpunkten” och även intresseanmälan till vår avtalsutbildning ”Avtalspunkten”. Anmäl ditt intresse på vår hemsida.

Fackliga uppdrag
Vi önskar att DU vill bli mer aktiv såsom Transportombud, skyddsombud eller andra fackliga uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig!

Besök hemsidan www.transport.se/paaverka för att läsa mer om fackliga uppdrag eller kontakta oss på avdelningen.

Sociala medier
Missa inte information och evenemang från våra sociala medier!

Facebook: Transportavd25.
Instagram: sv.transport_avd25.

AVDELNING 28 UMEÅ

Aktuellt i avdelningen
➤ Onsdagen den 1 mars
Avtalspunkt Transportavtalet–Arvidsjaur
➤ Torsdagen den 2 mars
Vägkantsträffari Nordmaling, Umeå, Ånäset, Skellefteå och Vilhelmina.
➤ Måndagen den 13 mars

Representantskapets årsmöte. För mer information och tider, besök avdelningens hemsida på transport.se.

Vill du att vi ska besöka din arbetsplats? Kontakta avdelningens ordförande på 010-480 34 35 eller vi mejl ordforande.28@transport.se.

Kom ihåg att uppdatera dina kontaktuppgifter på transport.se, ”Mina sidor” för att få aktuell information från avdelningen.



FJÄLLÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under sommaren.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Representantskapets årsmöte

➤ Söndag den 26 mars kl 10 på Hallstaberget i Sollefteå.

Kallelse skickas till representantskapsledamöterna via mejl.

Björn är ny ombudsman
Vi hälsar den nya ombudsmannen i Sundsvall, Björn Nilsson, välkommen!

Följ oss i sociala medier
Lyssna gärna på Transportpodden Mellersta Norrland på Spotify, Podbean eller där poddar finns. Kolla gärna in oss på sociala medier till exempel Tik Tok, Instagram och Facebook.

AVDELNING 46 FLYG

2022 var ytterligare ett utmanande år i flygbranschen. Med pandemin fortfarande synlig i backspegeln och med ett pågående krig som påverkar hela världen så har nu flygbranschen trots allt börjat att återhämta sig. Men med flygen åter i luften så är vi nu underbemannade efter pandemins uppsägningar.

Vi hoppas och tror att 2023 blir nyanställningens år inom flyget. Dock så har vi ett stort jobb att göra med att bevaka anställningsvillkoren som de nya jobben innebär. Och det är med hjälp av er medlemmar som alltid har koll på era arbetsplatser som detta jobb kommer att vara möjligt.

Så tack alla för det gångna året, nu ser vi fram emot en flygbransch som lyfter.

Representantskapet årsmöte
➤ Onsdag den 22 mars, kallelse till representantskapet ledamöter kommer i särskilt utskick.

Fackpuben
Vi vill passa på att lobba för det populära eventet Fackpuben som går av stapeln i vanlig ordning efter årssammanträdet. Alla medlemmar är välkomna till Fackpuben.
➤ Onsdagen den 22 mars, inbjudan med tid och plats kommer senare.

Välkomna önskar styrelsen-Transport avdelning 46!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Viktig information!
Förbundet har startat upp avtalsrörelsen 2023, vi ser samtidigt en utveckling som oroar oss… För att vi på avdelningen ska kunna hjälpa dig på bästa sätt så behöver vi först din hjälp, genom arbetsplatsbesök, utbildning och ditt engagemang.

Arbetsplatsbesök gör vi gärna. Hör av dig om du vill ha information, eller för att boka in ett besök på just din arbetsplats.

Studier
Avdelningen genomför löpande olika utbildningar, du håller dig uppdaterad genom vår hemsida. Du anmäler ditt intresse till avdelningen.

Exklusiv medlemsutbildning
För dig som vill lära känna oss på avdelningen, veta vad som ingår i ditt medlemskap samt förstå dina rättigheter på arbetsplatsen.

Startpunkt
Facklig introduktionsutbildning som tar upp fackets roll och din roll som medlem. Fokus ligger på frågor som berör dig och din arbetsplats.

Kommande Startpunkter:
➤ Tisdagen den 16 maj i Växjö.
➤ Torsdagen den 25 maj i Karlskrona.

Avtalspunkten:
Fokuserar på rättigheter och skyldigheter enligt det kollektivavtal som gäller på din arbetsplats. Våra kommande avtalspunkter planeras löpande och kommer ske efter avtalsrörelsen.

För dig med ett förtroendeuppdrag, så finns fler utbildningar att gå.

Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 25 mars på Korrö.

Representantskapsledamöter får kallelse via brev och anmäler sin närvaro (och eventuell frånvaro) till avdelningen, tillsammans med eventuella matallergier, senast den 10 mars. Vi bjuder på förtäring.

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

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

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



ILLUSTRATION: MALIN ANDERSSON

FAMILJEDAG I HARASJÖMÅLA

Avdelning 51 bjuder in våra medlemmar till en familjedag i Harasjömåla Fiskecamp den 7 maj. Vi bjuder på förtäring. Anmälan (och eventuella allergier) sker till avdelningen omgående och det är begränsat med platser. Har du frågor gällande denna dag, så kontaktar du ordförande på 010-480 32 84.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Representantskapets årsmöte
➤ Lördagen den 18 mars i Trollhättan.

Är du intresserad av att komma trots att du inte är ledamot? Hör i så fall av dig till oss på transport.55@transport.se.

Startpunkten
Intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Kontakta studieorganisatör Alexander Hutter på 010-480 36 24 eller alexander.hutter@transport.se så bokar han in detta. Planerat datum än så länge:
➤ Torsdagen den 30 mars kl 17–21

Vi kommer dessutom löpande att lägga ut nya datum på hemsidan. Välkommen att anmäla dig!

Kontakta oss
Avdelningen är vanligtvis öppen vardagar kl 8–16.40, lunchstängt 11.30–12.30, om vi inte är ute på fältet. Ring gärna innan och kolla så att vi är på plats om du vill besöka oss!

Växel: 010-480 30 55, transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Vill du gå en facklig utbildning, eller har du kanske frågor angående försäkringar? Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på 010 480 30 88.

Representantskapets årsmöte
➤ Lördag den 18 mars kl 9.30 på Siljansnäs Hotell i Leksand.

Fika från kl 9 och lunch. Peter Winstén och Ulf Persson från förbundskontoret deltar. Inbjudan kommer i sedvanlig ordning skickas ut till representantskapets ledamöter. Val av ny ordförande till avdelningsstyrelsen och fyllnadsval av sekreterare bland annat på dagordningen.

Varmt välkomna!



VÅR LÄGENHET I SÄLEN

…finns ute på hemsidan för uthyrning.

Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten, så planera in vinterns fritidsaktiviteter. Boka genom att ringa direkt till avdelning 88 och prata med Anna, 010-480 30 88.

I norra Dalarna finns skoterleder, bra fiskevatten, fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation. Fler tips hittar du på salen.se.

Vänliga hälsningar från avdelning 88/Dalarna

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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



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

1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).
2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).
3 Göteborg, avdelning 3.
4 Östergötland, avdelning 4.
5 Stockholm, avdelning 5.
6 Värmland, avdelning 6.
7 Södermanland, avdelning 7.
9 Örebro, avdelning 9.
11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.
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.

Näven är knuten

Avtalsrörelsen är i gång mina vänner och vårt förbund har denna gång valt att ställa sig utanför LO-samordningen som ju i mångt och mycket styrs av industrifacken.

DETTA INNEBÄR ATT vi troligen står ensamma i vår kamp för bättre villkor för våra medlemmar. Det innebär också att vi sannolikt kommer att behöva varsla om stridsåtgärder och vara beredda på att gå ut i full konflikt.

VILL DU SOM medlem följa vår kamp i årets avtalsrörelse så uppmanar jag dig att kontinuerligt gå in på vår hemsida transport.se där vi har lagt upp en egen del av sidan i syfte att hålla vår organisation och våra medlemmar uppdaterade i vad som händer och även utbilda i vad en avtalsrörelse är, varför den är viktig och vad medlemmarnas ansvar och skyldigheter är om vi tvingas till varsel och konflikt.

”Man muckar inte med Transport helt enkelt, för att citera en av våra duktiga funktionärer på vår flygavdelning.

JAG HAR REST RUNT en hel del den senaste tiden och besökt många av våra arbetsplatser

INOM DE OLIKA yrkesgrupperna, har jag mötts av en stor stolthet över att vi är beredda att ta strid för det vi vill. Jag har också mötts av en stor kampvilja och beredskap på att sympatisera mellan våra olika yrkesgrupper inom förbundet.

VÅRA HAMNARBETARE OCH flygarbetare är beredda att kroka arm med våra chaufförer, terminalarbetare och bevakningspersonal och så vidare.

VÅRA STARKASTE YRKESGRUPPER är beredda att hjälpa dem som behöver hjälp helt enkelt.

EFTER VARJE SÅDANT besök på ett möte på en arbetsplats, en klubb eller sektion så känner jag en enormt stor stolthet över vårt förbund och förmånen att få leda det.

VI ÄR BEREDDA, näven är knuten och viljan är stor. Vår motpart ska veta att nu är det allvar. Man muckar inte med Transport helt enkelt, för att citera en av våra duktiga funktionärer på vår flygavdelning.

SLUTLIGEN SÅ ÄR det med sorg i hjärtat jag måste meddela att en av Transports tidigare ordförande har gått bort. Ingvar Åsén som var ordförande i förbundet 1990–1992 har avlidit vid en ålder av 90 år. Ingvar var en mycket omtyckt och uppskattad facklig kämpe som alltid satte förbundets bästa främst. Tack Ingvar och vila i frid. ■



Tommy Wreeth
Stolt ordförande i Svenska Transportarbetareförbundet.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.



Sparar du i madrassen? Byt till Medlemsspar!

Det kan vara svårt att hitta en långsiktig partner för sitt sparande. Nu gör vi det enklare. Medlemsspar är ett sparande med låga avgifter för dig som är medlem i Transport. I samarbete med Folksam kan vi erbjuda dig ett långsiktigt sparande för en tryggare framtid.

Till medlemspris så klart!

Medlemsspar är ett sparande som du startar själv på folksam.se/transport/medlemsspar

TRANSPORT-
ARBETAREFÖRBUNDET

Folksam