

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 4 april 2018

KULTUR

*Du kan läsa
dig friskare*

Mer att säga till om

Här är fackklubben som tog
kampen om arbetstiderna

Låg pension slår hårt
mot LO:s medlemmar

Val 2018

Transport i Örebro lobbar
för bättre upphandlingar

Nya jobb för värdeväktare
i kontantlöst samhälle?

Miljöarbete Stockholms sopgubbar dömdes i AD **Hamn** Långt kvar till samgående mellan
Transport och Hamnarbetsförbundet **Chaufförer** Förarlös framtid på gång



Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

Visste du att du som värvar en arbetskamrat får 200 kronor i Superpresentkort? Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin ansökan.

Läs mer på www.transport.se/varva



TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

da Media AB,
08-786 03 34
annons@da-media.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
59 800.
Nästa nummer utkommer
den 26-27 april.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 4

**4 VÄLKOMMEN**

Lena Blomquist om det
bästa med jobbet.

**6 GRANSKNING
PENSIONER**

Uselt betalt efter ett allt
längre arbetsliv.

12 AKTUELLT

Åtta sidor om vad som har
hänt sedan sist.

16 VAL 2018

Transportare jobbar för
bättre upphandlingar.

**27****19 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON**

20 SPECIAL ARBETSTIDER
Olika resultat i kampen
om schemat.

27 SNABBKOLL

Visst kan du påverka!

28 FOKUS FRAMTID

Inga värdetransportörer
i kontantlöst samhälle?

**30 ARBETSPLATS BÄRG-
NINGSBIL**

Tv-kändisar i Umeå job-

bar på frusna vägar.

34 KULTUR BIBLIOTERAPI

Orden kan läka och hela.

36 APRILKRYSET**37 FRÅGA FACKET****38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**

Transportbasen har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR**41 MÅNADENS AVDEL-
NING****28**

Hos 28:an i norr hälsar
medlemmarna på.

42 MÅNADENS MEDLEM

Tidningsbudet Åsa
Björkdahl utbildar sig för
stuntupptrag.

43 DEBATT

Före detta lastbilschauf-
för om dold dödsfälla.

**44 LEDARE JAN
LINDKVIST**

Transportarbetarens
chefredaktör skriver från
baksätet.

**34**



Omväxling en fördel i jobbet

ngen dag är den andra lik.

Vi skojar ibland på redaktionen om att många transportare svarar just så på frågan vad som är det bästa med jobbet. Och det svaret fick jag också på Ume assistance i förra veckan. Bägarna vet aldrig hur – eller när – arbetspasset ska sluta.

Men det är omväxlingen som är en av fördelarna med jobbet. Ärligt talat måste jag hålla med. Även på en tidningsredaktion är arbetet som bäst när det oväntade händer.

Som häromdagen när radion rapporterade att Transport och Hamnarbetarförbundet var beredda att gå ihop. På sidan 13 kan du läsa chefredaktör Jan Lindkvists rapport från presskonferensen som lockade halva Mediesverige. Läget är fortfarande lite mer komplicerat än i radioreferatet.

FÖRRESTEN, DET SVÄNGER i tidningsutbärarbranschen också. Glöm förra numrets uppgifter om hur det fungerar i Stockholm.

Mitt under denna tidningspressläggning kom beskedet att norska posten har sålt Bring citymail till ett tyskt kapitalbolag. Och att nygamla bolaget Premo tar hand om morgontidningsdistributionen. De båda huvudstadstidningarna ska äga bolaget ihop igen, utan inblandning av norska eller tyska företag.

Fast för er som är anställda betyder övergången just ingenting, enligt vad Transports förhandlingsombud hittills har fått veta.

VARE SIG DINA arbetsdagar är sig lika – eller om vad som helst kan hända: Ibland behövs något annat. Själv tar jag gärna fram en bok och tror att jag på så vis kan undvika en inre kris.

Och efter att ha läst Justina Östers kulturjobb (sidorna 34–35) förstår jag att min känsla faktiskt går att belägga vetenskapligt. Biblioterapi är ordet för att må bättre genom att läsa en bok. Eller prata om litteratur med andra.

”

Mitt under denna tidningspressläggning kom beskedet att norska posten har sålt Bring citymail till ett tyskt kapitalbolag.

Lena tipsar

**Dags för biblioterapi?
Läs Störst av allt av
Malin Persson Giolito!**

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Om att Stockholms sopgubbar förlorade i Arbetsdomstolen.

”Det är åt helvete. AD är köpta och domarna därifrån går nästan alltid till arbetsköparnas fördel.”
Mats Tällung

”Rätt ska vara rätt. Har man tecknat avtal så gäller fredsplikt för båda parter.”
Johnsilver

”Helt sjukt att arbetstagarna inte fick rätt med tanke på beviset som läckte ut, ljudfilen som styrker att Reno Norden ljög i rätten.”
Anonym

Mest läst på webben

Den senaste månaden:

1. Sopgubbarna förlorade i AD.
2. Sveriges äldsta bensinmack stänger pumparna för gott.
3. Har du pengar att hämta (om skatteavdrag för nattkörande chaufförer).

Sagt på facebook

Domen mot sopgubbarna debatterades även på Facebook:

”Skönt att solida riska människor samlat in 180 000 kronor till sopgubbarna.”
Dag Olsson

Insänt

Det är lönedumpning

Alla chaufförer som kör buss och annan tung transport!

Nu är det dags att agera: Vi kan inte längre gå med på att förlora 4,5 procent i inbetald tjänstepension från det att vi passerar 65 års ålder. När vi har fyllt 65 år så är det upp till arbetsgivaren att betala – eller inte betala – in vår tjänstepension. Men jag kan inte se att vi som är äldre gör ett sämre arbete under de många år som vi är fullt friska.

Arbetsgivaren väljer att ha oss kvar med den erfarenhet vi har. Men hur många tänker på att vi under de sista arbetsåren inte har tillfört en krona till vårt fortsatta liv när vi sedan drar oss tillbaka? Väljer vi att arbeta 40 till 60 procent är det mycket pengar som vi sparar till vår arbetsgivare.

Viktor Simensen

Trygga upphandlingar!

Låt sopbilsförare få automatisk fastanställning med säkra lönevillkor och kollektivavtal efter varje upphandling.

Slopa timanställningar och provanställningar! Gör som bussbranschen – automatisk fastanställning vid varje upphandling!

Worla Adadevoh

Läsarbilden



FOTO: ANETTE NILSSON

Sent en vinterkväll levererade Anette Nilsson biogödsel till en gård utanför Klågerup i Skåne. Fullmånen var på plats, och som hobbyfotograf tog Anette Nilsson förstas fram mobilen.

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



Giraffkranen räddas

DEN SISTA AV Stockholms två "giraffkranar" ska räddas undan skrotningsdöden. Kranarna byggdes i början av 1900-talet och har tjänat sjöfarten på flera olika kajer i huvudstaden.

För precis 30 år sedan fick konstnären Tor Svae syn på dem och slogs av att de liknade giraffer. Han bättrade på djurprofilen och giraffkranarna blev sedan ett känt landmärke på Beckholmen.

Rosten tog den ena för fem år sedan. Nummer två såg ut att gå samma öde till mötes, men så blir det alltså inte. Den 100 ton tunga pjäsen ska rustas upp och kommer att flyttas till en kaj där det finns mera svängrum.

FOTO: JAN LINDKVIST

Så usel blir din pension

Dagens pensioner är mycket lägre än vad politikerna utlovat. En 65-åring som lämnar arbetslivet får i snitt bara omkring 55 procent av lönen, i stället för 70 procent som var målet. För de unga blir kallduschen än värre. Nya pensionsregler är på gång. Men de ändrar inte den beska medicinen: Du måste jobba längre. Mycket längre!

Text och foto JAN LINDKVIST Grafik CHRISTINA AHLUND



Liten pension för den som går vid 65

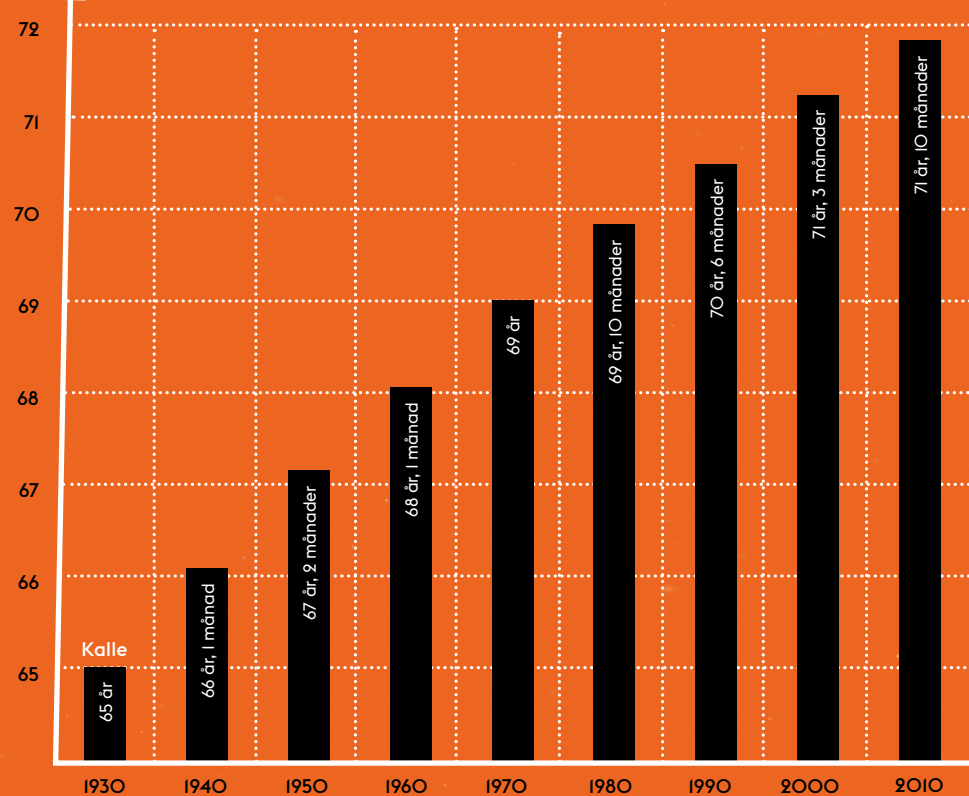
Så stor blir den framtida statliga pensionen, före skatt, för en lastbilschaufför som jobbar till 65 år:

- Födda 1955: cirka 13 500 kronor.
- Födda 1970: cirka 12 700 kronor.
- Födda 1990: cirka 10 800 kronor.

(Prognosen baseras på uppgifter från pensionsmyndigheten och utgår från en chaufförlön på 27 000 kronor. Pensionen anges i dagens penningvärde.)

Samma pension som farfar – då måste du jobba länge!

Får jobba till



"Kalle" är född 1930. Han gick i pension vid 65 år och fick då ungefär 72 procent av lönen i total pension. Så här länge måste Kalles yngre arbetskamrater jobba för att nå samma pensionsnivå:

Källa: Pensionsmyndigheten

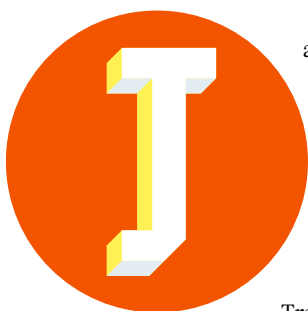


Födelseår

Nästan alla transportmedlemmar som närmar sig pensioneringen får mindre i pension än de förväntat sig. Många är också oroliga för ekonomin. Det visar en enkät som Transportarbetaren gjort. Fotot är en genrebild, utan direkt koppling till texten.



FOTO: SHUTTERSTOCK



ag överlever, mer är det inte ...

Så beskriver en nyligen pensionerad lastbilschaufför pengarna som tickar ut efter ett 48 år långt arbetsliv.

Han är en av 53 Transportmedlemmar som fyllde 65 år i februari

månad 2018. Vi har skickat brev till alla 53 med frågor om pensionen. Hur stor blir den? När tänker de lämna arbetslivet? Hur ser de på ekonomin?

Av de som svarat är det en stor majoritet som vittnar om att pensionen blir lägre, eller mycket lägre, än förväntat. I snitt får de 59 procent av lönen. Den som tjänat 26 000 kronor ska plötsligt klara sig på 15 300 kronor. Minus skatt.

Majoriteten uppger att de känner oro för ekonomin. Några är piskade att fortsätta jobba efter 65, fast de egentligen är slut i kroppen.

NÄSTAN ALLA TILLFRÅGADE tycker att det är fel att höja pensionsåldern. I vart fall för arbetare som haft slitsamma jobb.

Pensionen – 59 procent av lönen – stämmer ganska väl med uppgifter från Pensionsmyndigheten. Där uppger man att snittåldern för pensionering i dag är cirka 64,5 år. Före skatt ligger den totala pensionen på 50–55 procent av slutlönen.

Både EU och OECD ger ut pensions-

prognoser. Sverige har gått från att vara ett välfärdsland med höga pensioner till bland de lägre i västvärlden, om man ser till pensionen som andel av slutlönen.

Prognoserna pekar också på att pensionerna kommer att fortsätta minska.

TRANSPORTARBETAREN BAD Pensionsmyndigheten göra en beräkning för en "typisk transportarbetare". Myndigheten satte lönen högt, 30 000 kronor i månaden, och ett långt yrkesliv med 42 års heltidsarbete.

Beräkningen indikerar att dagens 48-åringar kan räkna med en allmän pension (den från staten) på cirka 47 procent av slutlönen, om de jobbar till 65 år.

Den som är född 1990 får nöja sig med 40 procent.

En lastbilschaufför som precis fyllt 27 år kan alltså räkna med att få ungefär 10 800 kronor i allmän pension om 40 år. Brutto. Efter skatt blir det runt 8 000 kronor.

Till det kommer tjänstepensionen. För arbetare i Transport heter den Avtalspension SAF-LO.

Pensionsmyndigheten uppger att tjänstepensionen redan i dag står för uppåt en fjärdedel av människors totala pension. I framtidsprognosen för transportarbetarna blir resultatet ungefär det samma.

– Tjänstepensionen är jätteviktig, säger LO:s pensionsexpert Renée Andersson.

Och här finns ett stort aber. Tjänste-

pensionen, alltså Avtalspension SAF-LO, förutsätter att det finns kollektivavtal på arbetsplatsen. Utan avtal är det ytterst sällsynt att arbetsgivarna betalar in premien, 4,5 procent av lönesumman.

Pensionsmyndigheten påpekar lite käckt att anställda utan kollektivavtal och tjänstepension bör begära högre lön av arbetsgivaren – så att de själva kan samla pengar på hög inför pensioneringen. (Löneökningen bör då vara 3,8 procent för att kompensera. Inte exakt 4,5 procent som man kanske kunde tro. Skälet är att den extra löneförhöjningen också knuffar upp den allmänna pensionen lite grand.)

HUR BLEV DET SÅ HÄR? Hur kan ett välfärdsland gå från att ha haft ett av världens mest generösa pensionssystem till ett av de sämsta?

Hela förklaringen ligger i att människor i Sverige lever allt längre, förklarar Renée Andersson på LO:

– När pensionssystemet gjordes om räknade politikerna med en ökad medellivslängd, men ökningen har varit mycket större än vad myndigheterna förutspådde. 90-talisterna väntas leva i 100 år. Då måste de intjänade pensionspengarna räcka 15 år längre än i dag. Det var nödvändigt att göra om systemet.

Det går att skriva spaltkilometer om det gamla pensionssystemet, med ATP, och behovet av en förändring.

ATP-modellen var "förmånsbestämd". Alla som jobbat ett visst antal år blev

garanterade en viss pension från staten. Men det fanns inga jättepengar i ladorna. Hela systemet – då som nu – bygger på att den arbetande generationen betalar in avgifter, skatt, som hamnar direkt i pensionärernas fickor. När de som jobbar så småningom går i pension har de i sin tur arbetet ihop ”pensionsrätter” som nästa generation löntagare förhoppningsvis betalar.

Någon invänder säkert att Sverige länge haft AP-fonder där det ligger tusentals miljarder kronor. Det är sant, men det är bara en buffert. Skulle den arbetande generationen säga nej och vägra att kontinuerligt betala till pensionärerna skulle AP-fonderna vara tömda på några år.

PÅ 1990-TALET STOD det klart för statsmakarna att ATP-systemet inte var hållbart. Situationen var likartad i många andra industrialiserade länder.

Alternativen som fanns var att höja avgifterna, skatten, kraftigt. Eller höja pensionsåldern så att människor tvingas jobba längre. Ingetdera var lockande för politiker som ville vinna val.

Lösningen blev i stället en kompromiss. Hela pensionssystemet frikopplades från statskassan och fem riksdagspartier (de borgerliga, plus Socialdemokraterna) införde en ny tvådelad modell.

Den nya var inte längre ”förmånsbestämd, utan ”premiebestämd”. Det vill säga pengarna som betalas ut baseras helt på hur mycket som flutit in, hur den svenska ekonomin utvecklas och hur många som ska dela på kakan.

Årets 65-åringar, alltså födda 1953, är den sista årgången som får en skärva av det gamla ATP-systemet. Merparten kommer i stället från det nya som består av:

- Inkomstpension.
- Premiepension.
- Det finns också en garantilön för dem som haft låga eller inga inkomster.

Inkomstpensionen är själva stommen i bygget. Här jobbar löntagaren in rätt till pension. 16 procent av lönesumman går hit. Men pengarna sätts inte in på något konto – utan går alltså vidare till dem som redan är pensionärer.

För premiepensionen är det annorlunda. Här avsätts 2,5 procent av lönen

”Folk ringer till oss när de börjar närma sig 64–65 år. En del har jobbat i 50 år. Många tystnar i luren när de inser hur låg pensionen blir.”

Anställd på Pensionsmyndighetens kundtjänst.

direkt till arbetstagarens eget individuella pensionskonto. Det är riktiga pengar som människor själva får placera i väntan på pensioneringen.

Just premiepensionen och valfriheten är sannolikt en av förklaringarna till att politikerna kunde baxa igenom pensionsreformen, utan folkliga protester. I andra länder blev reaktionerna starka, när de folkvalda ville skrota förmånsbestämda system.

I Sverige målade såväl politiker som pensionsexperten upp en bild där löntagarens smarta placerade premiepension skulle växa till en eller ett par miljoner kronor. Det skulle i sin tur kompensera för att själva grundpensionen försämrades rejält.

I dag kan man konstatera att det inte blev som tänkt. Människor lever längre än planerat, börsen djupdyker med jämna mellanrum och avkastningen har inte nått de höjder som pensionsarkitekterna förutspådde.

PÅ PENSIONSMYNDIGHETEN FÅR kundtjänsten hantera många besvikna människor:

– Folk ringer till oss när de börjar närma sig 64–65 år. En del har jobbat i 50 år. Många tystnar i luren när de inser hur låg pensionen blir. En del inser att de inte har något val. De måste fortsätta jobba, säger en vänlig röst i telefonsupporten.

Är lösningen verkligen att jobba längre?

En av grundtankarna i pensionsuppgörelsen var att det skulle vara raka rör mellan arbetade år, livsinkomst och pension. 45 års träget heltidsarbete skulle ge utdelning på ålderns höst.

Fast så blev de inte. För många LO-medlemmar med löner under 30 000 kronor spelar det faktiskt inte så stor roll om de går i pension vid 63 eller 67 år. Vid

fyllda 70 år skiljer det ändå inte särskilt mycket i pensionskuvertet. (Se tabellen.)

Förklaringen är dels garantipensionen.

Det är ett slags golv för många som jobbat deltid, haft lågavlönade jobb eller inget arbete alls. Närmare 700 000 av dagens 2,1 miljoner pensionärer – en tredjedel – har så låg pension att de måste lita till garantin.

En annan faktor som jämnar ut pensionerna rejält är ett bidrag, bostadstillägget. För ensamstående är tillägget som mest 5 560 kronor i månaden. Nästan 300 000 pensionärer får det.

JUST NU ÄR DEBATTEN intensiv om pensionssystemet. Partierna som stod bakom uppgörelsen har precis enats om ett förslag som ska förbättra villkoren, grundskyddet, för de mest utsatta pensionärerna.

Nya siffror från Pensionsmyndigheten har också rört om i grytan. (Se diagram) De visar att vi måste jobba ännu längre upp i åldrarna än vad prognosmakarna tidigare antagit. Personer födda 1995 måste arbeta till 71 års ålder, för att få samma pensionsstandard som dagens 88-åringar, som gick vid fyllda 65 år.

Renée Andersson, på LO, säger:

– Jag skulle gärna se att vi jobbar stenhårt på att förbättra den allmänna pensionen. Visst, vi måste arbeta längre upp i åldrarna eftersom vi lever allt längre. Men det kommer alltid att finnas grupper som inte orkar ens till 65 år.

– Det är inte acceptabelt med synsättet: ”Du får en skitpension, skyll dig själv!” Politikerna måste se över möjligheterna till förtidspension, det som i dag kallas sjukersättning. Som det är nu är det jättesvårt att få den sjukersättningen. Det regelverket har Socialdemokraterna inte ens försökt ändra på.

Liten skillnad för 70-åringen som går i pension vid 63 eller 68 års ålder



”Eva” har jobbat heltid sedan hon var 23 år och tjänat 30 000 kronor i månaden. Hon har samma sorts tjänstepension som Transports medlemmar och tar ut både tjänste- och premiepensionen ”livsvarigt”, det vill säga så länge hon lever.

Efter några år som pensionär, vid fyllda 70, skiljer det bara 1 486 kronor – ifall Eva lämnat arbetslivet tidigt, vid 63 år, jämfört med om hon jobbat vidare till 68.

Pensionen sjunker gradvis under ålderdomen. Alla har heller inte rätt till bostadstillägget, som utjämnar skillnaderna i pension markant för Eva.

Om Eva haft en lön mera lik vanliga transportarbetare, 24 000–27 000 kronor, hade skillnaden i slutänden varit ännu mindre.

Pensionerings-ålder	Allmän pension	Tjänstepension	Garanti-pension	Inkomst brutto	Inkomst efter skatt	Bostads-tillägg	Totalt efter skatt
63	10 746 kr	2 074 kr	133 kr	12 953 kr	10 572 kr	2 383 kr	12 955 kr
64	11 648 kr	2 262 kr	0 kr	13 910 kr	11 220 kr	1 923 kr	13 143 kr
65	12 431 kr	2 466 kr	0 kr	14 897 kr	11 857 kr	1 450 kr	13 307 kr
66	13 595 kr	2 599 kr	0 kr	16 104 kr	12 635 kr	860 kr	13 495 kr
67	14 686 kr	2 747 kr	0 kr	17 433 kr	13 493 kr	210 kr	13 703 kr
68	16 001 kr	2 908 kr	0 kr	18 909 kr	14 441 kr	0 kr	14 441 kr

"Ett hån mot LO:s medlem

– Redan för 20 år sedan förstod jag att pensionen skulle bli skit. Lösningen blev att pensionsspara privat. Det gjorde att jag kunde lägga av vid 63,5 år. Men det är många chaufförer som är piskade att jobba vidare, fast de är utslitna.

Text och foto Jan Lindkvist

Tommy Sjöman väljer själv platsen för bilden. Vid en papperskorg. Där tycker han att det brandgula kuvertet från Pensionsmyndigheten hör hemma.

Han tittar bort mot lastbilarna som står parkerade vid Björkängs rastplats intill E6. De flesta är utländska. Förarna kommer från länder som Polen, Litauen och Bulgarien och har ofta löner på 6 000–8 000 kronor. Plus traktamente i bästa fall

– Tänk om de chaufförerna insåg hur lite det kommer att få i pension, säger han. Samma sak gäller ju svenska förare. Många tycker att de har skapligt betalt när de jobbar. Men mycket är ju traktamente, det ger ingen pensionsrätt.

– Jag ska vara ärlig och säga som det

är. Den utländska konkurrensen var ett tungt skäl till att jag la av i förtid. Jag jobbade på Molins åkeri. Det var bra. Kollektivavtal. Rätt ob och övertid, hela köret. Jag hade tänkt stanna till 65. Men situationen på vägarna fick mig att lessna.

Tommy Sjöman fyllde 65 år i februari. Då blir han ålderspensionär på riktigt. Han kommer från Örkellunga, men flyttade till Varberg efter pensioneringen. Inne på vägkrogen plockar han fram pärmen där pensionsbeskeden sitter prydligt samlade.

UTAN OMSYEP FÖRKLARAR han att han hade en bra årsinkomst som chaufför. Sista åren kom han upp i omkring 440 000 per år, inklusive ob, övertid och en livränta efter en arbetsskada. Det motsvarar drygt 36 600 kronor i månaden i snitt.

När politikerna drev igenom pensionsreformen på 1990-talet förespeglade man väljarna en pension på 60 procent av lönen. Plus tjänstepension.

Tommy är född 1953 och i likhet med alla jämnåriga är han den sista årskullen som får en liten rest från det gamla ATP-systemet. Det mesta kommer i stället via den allmänna så kallade inkomstpensionen och den omdiskuterade premiepensionen, där löntagaren själv väljer förvaltare.

Totalt får Tommy Sjöman nu 14 950 kronor i månaden från staten. Efter skatt

blir det 10 858 kronor. Till det kommer tjänstepension. Det är avstått löneutrymme. Pengar som facket och medlemmarna slagit sig till vid förhandlingsbordet.

Den som går i pension kan välja under hur lång tid tjänstepensionen ska ticka ut. Tommy har valt tio år. Det ger ett extra tillskott på nästan 5 000 kronor i månaden, efter skatt.

Efter 45 års arbete ska Tommy Sjöman alltså leva på lite mer än 15 800 kronor. Netto.

– Det blir tufft, säger han. Ja, det hade blivit svårt redan nu. Därför började jag pensionsspara själv. Jag fick ihop drygt 300 000 kronor. Det ger ett bra extra tillskott i fem år.

TOMMY SJÖMAN JOBBAR fackligt i Transport i många år, i Helsingborgs-avdelningen. Han skrader inte orden:

– De kommande fem åren får jag ut över 19 000 kronor i handen. Jag ska inte gnälla, jag har sört för mig. Men jag har mött många medlemmar som inte brytt sig. Som blivit förtvivlade när de fattar hur lite pengar det blir i pension.

– Ja, du vet ju själv hur åkeribranschen ser ut. Jag känner till förare som haft mer i traktamente än lön. Folk som varit glada över att få köra lastbil, och inte funderat så mycket. Nu är de piskade att fortsätta jobba efter 65.

En viktig pusselbit i Tommys ekonomi är alltså tjänstepensionen. Men den

Tommy Sjöman är pensionerad lastbilschaufför. Han har träffat förarkollegor som är piskade att jobba vidare efter 65 år, fast de är utslitna.



TOMMY SJÖMAN

Yrke: Lastbilschaufför.

Slutade jobba: Vid 63,5 år.

Lön sista åren: Uppåt 440 000 kr per år.

→ Inkomster vid fyllda 65 år:

Inkomstpension:	12 987 kr
Premiepension:	1 087 kr
Gamla ATP:n (en tjugondel):	876 kr
Summa:	14 950 kr
Skatt:	4 092 kr

→ I fickan, från staten: 10 858 kr

Tillkommer, tjänstepension (Avtalspension SAF-LO)	
Tas ut i tio år, 120 månader:	7 083 kr
Skatt:	2 125 kr

→ I fickan, genom kollektivavtal: 4 958 kr

Totalt pension genom arbete:	15 816 kr
Eget pensionssparande, tas ut i fem år, netto.	
Privat i fickan:	3 900 kr

→ Totalt för Tommy Sjöman att leva på, efter skatt:

65–70 år:	19 716 kr
70–75 år:	15 816 kr
från 75 år:	10 858 kr

mar ...”

”Det finns säkert tjänstemän som kan fortsätta till 70–75 år. Men jag tror faktiskt inte att samhället vill se en massa lastbilar på vägarna som rattas av 75-åringar som knappt kan vrida på huvudet.”

Tommy Sjöman

förutsätter att det finns kollektivavtal på arbetsplatsen. En växande andel av Transports medlemmar jobbar på företag utan kollektivavtal. De går miste om flera viktiga försäkringar, men framför allt uteblir tjänstepensionen.

Tommy Sjömans blick smalnar:

– Det är för jävligt som det har blivit. Företag struntar i att teckna avtal. Och all den här valfriheten. Jag är inte glad över den. Jag vill inte välja fondbolag för min premiepension. Inte elbolag, inte skola till ungarna. Varför ska fondbolag tjäna pengar på min pension? Varför ska inte alla skolor vara bra?

– Pensionssystemet måste göras om! En rimlig nivå vore 80 procent av lönen. En bra start kunde vara att sänka skatten på pensioner.

POLITIKERNA HAR GÅTT ut hårt med en annan lösning. Höjd pensionsålder och att folk ska jobba till 67 år, helst 69.

– Det är ett hån mot LO:s medlemmar, mullrar Tommy Sjöman. Tänk på folk som slitit i guterier, i vården eller chaufförer som lossat oljefat för hand eller dragit pallvagnar med 1 000 kilo gods. Många är slut i händer och armar. Det är ruttet att de här människorna ska straffas med lägre pension.

– Ska pensionsåldern höjas måste politikerna göra skillnad på arbetare och kontorsfolk. Det finns säkert tjänstemän som kan fortsätta till 70–75 år. Men jag tror faktiskt inte att samhället vill se en massa lastbilar på vägarna som rattas av 75-åringar som knappt kan vrida på huvudet.

Vilka råd vill du ge Transports medlemmar som fortfarande yrkesarbetar?

– Gå med i facket! Jag fick ut 400 000 kronor på ett bräde efter en arbetsskada. Det hade jag aldrig klarat själv. Se också till att jobba där det finns kollektivavtal.

– Och engagera dig i pensionen, även om det låter tråkigt. Då vet du vad som väntar. Tänk på att traktamente inte ger någon pension. Har du möjlighet, sätt undan lite pengar. Som mest betalade jag in 12 000 kronor om året till min egen pensionsförsäkring.

Jan Lindkvist

Unikt krångligt

Den svenska pensionsskutan är antagligen unik. Unikt svårnavigerad. Extra krångligt är det att försöka begripa hur man som pensionär på undre däck bäst ska göra för att dryga ut en mager pension.

Jobba längre? Kanske.

Flytta till mindre bostad? Beror på.

Sälja fritidshuset? Eventuellt. För då kan du plötsligt få bostadstillägg.

Så vad gäller nu? Hur ska pensionssystemet räddas när det inte blev som kapten och styrmännen tänkt sig?

REDAN I HÖSTAS blev det klart att pensionsåldern höjs stegvis till 64 år, från dagens 61 år. Rätten att vara kvar i anställningen skrivs parallellt upp till 69 år.

Räcker det att knega på till 69 år då? Ja, visst, för dagens 50-åringar funkar det. Då får de samma pension (som andel av slutlönen) som farfar som föddes under depressionsåren i början av 1930-talet.

I början av mars kom nästa räddningsinsats för de sex partier som ingår i den så kallade Pensionsgruppen. Politikerna enades då om att grundskyddet ska höjas för de sämst lottade pensionärerna.

Det är välkommet. Pensionärer har inte hängt med i den hyfsat bra reallöneutveckling som lönearbetarna haft de senaste 15 åren. Trots dubbla jobbskatteavdrag och ett par andra försök att tätat skutan har åldringarna tappat kabellängder.

Tanken är nu att ett batteri åtgärder ska genomföras under 2020:

→ Garantipensionen höjs. Med totalt cirka 900 kronor, till drygt 9 100 kronor i månaden (före skatt), för ensamstående. Garantin gäller för pensionärer som haft låga inkomster eller inga alls.

→ Bostadstillägget höjs också. Eftersom hyrorna skenat behöver både taket och bi-draget höjas. Själva räkneformeln är hopplöst krånglig, men för bostadskostnader på 7 000 kronor och uppåt, gäller maxbidraget – 6 200 kronor. En förbättring på 640 kronor mot i dag.

Fast en förutsättning för att få bostadstillägg att alltså att man inte har för stor förmögenhet på banken. Eller fritidshus. Att bo i villa eller bostadsrätt är däremot – fortfarande – okej. Båt, bil och annat lösöre räknas inte heller med i ”förmögenheten”.

SÅ HÄR LÅNGT är det många som blir vinnare. Inte minst äldre kvinnor som oavlönat skött hem och ungar.

Men alla gynnas inte. I dag finns av ett ”konsumtionsstöd” på några hundralappar inbyggt i systemet. Det tas bort.

Ett krux för politikerna har hela tiden varit hur grundskyddet ska kunna förbättras, utan att moroten för fortsatt arbete försvin-

ner. Här försöker makthavarna göra både och. Pensionärer med garantipension kan i framtiden höjda den lite – om de knegar på efter 65.

På förlorarsidan finns många som haft goda pensionsinkomster. De kan i dag i vissa fall lyfta bostadstillägg

ändå. I och med de nya reglerna ändras villkoren och mer av inkomsterna ska räknas med när bostadstillägget bestäms.

Den nya reformen är som sagt välkommen, men den löser inte huvudproblemet – de generellt sett låga pensionerna.

Morgondagens LO-arbetare måste räkna med att jobba allt längre upp i åld-rarna.

Alternativet är en kraftig höjning av pensionsavgifterna, som alla löntagare betalar. Vill vi det? Redan i dag avsetter vi omkring 23 procent av vårt löneutrymme till pensioner.

LO PÅPEKAR ATT beslutsfattarna måste se över arbetsmiljöarbetet och möjligheterna till förtidspension. I dag är det många arbetare som inte orkar jobba ens till 60 år. Vad ska de leva av, när det inte är tillåtet att lyfta pension förrän vid fyllda 64?

Trygga anställningar och heltidsjobb redan från unga år är parametrar som pensionsprofeterna hela tiden har med i kalkylerna. Då får man ihop runt 45 år i yrkeslivet. Men är det så arbetsmarknaden ser ut?

Knappast.

Hyvling, deltider, osäkra påhugg och företag som inte betalar premier till tjänstepensioner gör att många människor riskerar att bli fattigpensionärer även i framtiden.

Jan Lindkvist är chefredaktör för Transportarbetaren.



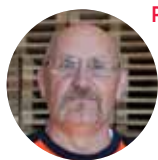
5 tycker till

Hur länge räknar du med att jobba innan du går i pension?



Emelie Bergström, 36 år, renhållningsarbetare, Eskilstuna:

– Jaa, jag räknar väl med att jobba full tid. Och då tänker jag att jag går vid 65, och det blir 29 år till. Jag skulle vara glad om det fungerade att gå några år tidigare, men då måste jag räkna på det. Om det handlar om ett par hundralappar hit eller dit så ...



Peter Nilsson, 57 år, lastbilschaufför, Kristianstad:

– Så fort jag känner att jag har råd går jag i pension. Det blir väl vid 65, och längre än till 67 får vi förresten inte stanna här på Schenker. Men några här på jobbet har kunnat gå ett par år före 65, och arbeta ett par dagar i veckan bara. Det får bli ekonomin som styr.



Åke Törnqvist, 67 år, tidningsbud, Örn-sköldsvik:

– Jag slutar den 2 maj när tidningen inte längre ska delas ut av tidningsbud här i Ö-vik. Den 28 mars fyllde jag 67, men om inte det här hade hänt skulle jag ha fortsatt till 70 i alla fall. Jag kommer få in mindre pengar varje månad, men det är bara att se sanningen i vitögat.



Samir Masic, 42 år, skyddsvakt, Göteborg:

– Tills jag går i vanlig pension och det blir vid 65. Jag gillar inte det där med att vi ska jobba längre. Och egentligen skulle jag vilja pensionera mig så fort jag kunde, för att njuta av livet.



Annette Kanto, 58 år, chaufför, Gävle:

– Om jag bara hittar ett jobb som fungerar så hoppas jag kunna köra några år till. Jag är arbetslös och söker transportjobb, men inte distribution som jag har jobbat med förut. Jag har artros och klarar inte det längre.

Hamnarbetare död i arbetsplatsolycka

Hamn. En hamnarbetare hittades avsvimmad på väg ner i lastrummet. Han dog sedan på sjukhus. Olyckan, som inträffade i Oxelösunds hamn, är inte den första då en hamnarbetare möts av koloxid och förlorar livet.

Text Lena Blomquist



Mannen var i 20-årsåldern och timanställd i hamnen. Fartyget var Panamaflaggat och lastat med kol. En vecka efter olyckan, som inträffade på kvällen fredagen den 16 mars, berättar hamnens vd Erik Zetterlund att tre utredningar har startat: polisens, Arbetsmiljöverkets och hamnens egen.

– Vi försöker ta reda på vad som hänt, vad vi ska göra på kort sikt och lång sikt för att förhindra att det händer igen, säger han.

ERIK ZETTERLUND BERÄTTAR att det tog flera dagar att lossa fartyget. Uppemot tio personer ingick i varje lag, och arbetskamraterna hittade mannen vid ett skiftbyte.

– Han var på väg ner till lastrummet för att köra lastmaskin. Men han hade tagit en väg som inte var öppen och inte heller säkrad. I

”Vi försöker ta reda på vad som hänt, vad vi ska göra på kort sikt och lång sikt för att förhindra att det händer igen”

Erik Zetterlund, vd Oxelösunds hamn

trappan ner mot lastrummet möttes han av koloxiden, som finns på alla båtar med organiskt material. Han hade svimmat i trappan.

ERIK ZETTERLUND VILL inte spekulera i varför hamnarbetaren tog en väg som skulle vara avstängd. Manluckan ska vara fastskruvad, men han vet inte om den var det.

– Vi har haft samtal med alla anställda, berättar han. Och vi har haft kontakt med mannens anhöriga.

Åklagare Jan Andersson, vid riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål, leder polisens förundersökning.

– Vi hör personer, samlar in information och säkrar bevis. Det kommer in nya uppgifter hela tiden och jag kan inte säga något om vad förundersökningen kommer att leda till, säger han.

Han avvaktar också Arbetsmiljöverkets utredning och eventuella åtalsanmälan innan han själv fattar

beslutet om någon person ska åtalas för mannens död. På verket pågår fortfarande utredningen om brott mot arbetsmiljölagen har begåtts.

DEN OMKOMNA HAMNARBETAREN var timanställd. Vd Erik Zetterlund är orolig för att detta ska medföra att hans efterlevande har ett sämre försäkringsskydd, jämfört med tillsvidareanställda.

– Så är det inte, kommenterar Sture Thorsell, försäkringsansvarig på Transport. När företaget har kollektivavtal gäller Afa-försäkringar som tjänstegruppliv också den som är anställd per timme.

SENAST FÖR TRE år sedan berättade Transportarbetaren om en sjöman som kvävdes till döds och tre som skadades allvarligt i lastrummet på ett polskt fartyg i den danska hamnen Hanstholm. Ett par veckor före den händelsen dog tre hamnarbetare i Belgien när de hade lossat koks.

Inget åtal efter dödsolyckan i Göteborg

Åkeri. Förundersökningen läggs ner. Det betyder att ingen åtalas för dödsolyckan på Hisingen i Göteborg i somras. Företaget eller cheferna är inte skyldiga till chaufförens död.

Den 30 augusti förra året klämdes en 30-årig lastbilsförare till döds mellan lastbilen och en container. Olyckan inträffade i ett villaområde.

Arbetsgivaren, polisen och Arbetsmiljöverket har vid sina inspektioner på platsen kommit fram till chauffören hade ställt av en tom container och backat mot den container med bygavfall, som han skulle hämta.

Sedan kom han troligen åt fjärrkontrollen när han stod mellan bakändan på lastbilen och containern. Bordet, som är en förlängning av lastbäraren, åkte ut och klämde fast honom.

Kammaråklagare Bo Lindgren, vid Åklagarmyndighetens riksenhet för miljö- och arbetsmiljömål, har kommit fram till att ingen kan ställas till svars för olyckan. Han lade ner förundersökningen.

– För att jag ska agera straffrättsligt krävs att jag hittar en oaktsamhet eller ett åsidosättande av arbetsmiljölagen, säger han. Och här finns ingenting sådant.

Bo Lindgren har enkelt uttryckt kommit fram till att inget brott har begåtts. Han har bland annat granskat polisförhör och Arbetsmiljöverkets utredning av dödsolyckan.

– Det finns givetvis ingen måtta i vilken tragedi en sådan här händelse är för de anhöriga. Om någon begär att mitt beslut ska överprövas kommer en överordnad åklagare att titta på det igen.

Han påpekar också att dödsolyckor generellt för med sig olika åtgärder som att rutiner skärps på arbetsplatserna, även om ingen ställs till svars i en domstol.

LB



Den 21 mars kallade Hamnarbetsförbundet (HF) till presskonferens i Göteborg. Förbundets styrelseledamot Erik Helgeson förklarade att HF i nuläget inte kommer att varsla om nya stridsåtgärder. HF säger också nej till att gå upp i Transport.

"Vi låter oss inte sväljas av Transport"

Hamn. Transports konkurrent-fack, Hamnarbetsförbundet (HF), kommer inte att varsla om nya stridsåtgärder efter arbetsgivarnas nya hårda linje mot fack som inte tecknar kollektivavtal. HF är heller inte beredda att gå upp i Transport.

Text och foto Jan Lindkvist

– Ett framtida samarbete kan inte byggas på att den ena parten sväljer den andra, sa HF:s talesman Erik Helgeson, vid en pressträff i Göteborg.

KONFLIKTEN I GÖTEBORGS hamn och den utredning som regeringen tillsatt om strejkrätten har skapat oro i de fackliga leden.

Arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar hällde bensin på brasan genom att anta en ny policy som ska gälla i alla stuveriföretag. Den innebär att hamnarna inte får ge fackföreningar utan kollektivavtal sådana fackliga rättigheter som normalt följer med ett tecknat avtal.

Vid en välbesökt presskonferens beskrev HF policyn som en krigsförklaring. Trots det kommer HF i nuläget inte att svara med nya konfliktåtgärder, uppgav Erik Helgeson.

HF är märkbart pressat av Sveriges Hamnars nya hårda linje.

Framför allt påverkar det HF:s möjligheter att delta i arbetsmiljöarbetet. Förbundet har enligt egna uppgifter uppåt 100 skyddsombud i 11 hamnar. Dessa kommer att få begränsade möjligheter driva arbetsmiljöfrågor.

– Att arbetsgivarna slänger ut våra skyddsombud bedömer vi som ansvarslöst. Vill Sveriges Hamnar kriga mot oss och utestänga oss, så okej, det ligger inom spelets regler. Men det finns ingen anledning att skada skyddsorganisationen, sa Erik Helgeson.

UNDER VINTERN HAR HF gått ut med att förbundet vill samförhandla med Transport, om ett så kallat trepartsavtal. Från Transports sida har intresset varit ljust.

Den senaste tiden har samtal ändå förts mellan LO, HF och Transport. Diskussionerna har rört både ett avtal och ett eventuellt samgående mellan de två hamnfacken.

Transports avtalssekreterare Peter Winstén gick ut i medierna och förklarade att Transport ställer sig positivt till att HF tecknar ett så kallat hängavtal. Och att HF på sikt går upp i Transport, som har 58 000 medlemmar mot HF:s 1300.

Transports uppfattning delas av

LO-ledningen. Fast det är inte en strategi som faller HF på läppen. På pressträffen sa Erik Helgeson:

– LO:s linje är inget vi kan acceptera. Ett framtida samarbete måste byggas på jämbördiga parter. Vi måste få behålla vitala delar av det som gör HF unikt. Vi tänker exempelvis inte ge upp medlemsinflytandet och medlemsomröstningarna.

HF säger sig vilja fortsätta samtalerna med LO och Transport. Men i praktiken står förbunden långt från varandra.

TRANSPORT OCH LO vill att HF accepterar att teckna ett hängavtal på Transports redan tecknade stuveriavtal, som gäller i alla hamnar. Både LO och Transport ser det också som naturligt att HF går upp i Transport, som är 45 gånger större än HF.

I mitten av mars hade HF ett styrelsemöte där LO:s och Transports hållning diskuterades. Där enades man om att linje som innebär att:

→ HF tecknar "ett på riksnivå likalydande avtal, med fredsplikt".

→ Transport och HF skriver under ett samarbetsavtal där de båda förbunden förbinder sig att "uppträda som en gemensam förhandlingspart i landets hamnar". Eventuella tvister mellan facken ska avgöras i en skiljenämnd.

→ Förbunden enas om en avsiktsförklaring om ett framtida samgående.

Transport avfärdar kraven. Två skäl anförs. Transport står fast vid att HF får nöja sig med ett hängavtal.

Det bedöms också som orealistiskt med ett samgående, som skulle kräva långtgående stadgeändringar i Transport.

I TRANSPORTS LED är det många som undrar hur HF:s fackliga struktur, med medlemsomröstningar, skulle fungera i praktiken.

I LO har fackförbunden i flera avtalsrörelser enats om en samordning, alltså att att facken driver gemensamma krav mot arbetsgivarna.

Hur ska HF hantera det, om man släpps in till förhandlingsbordet? Vad händer om HF som förbund först säger ja till samordningen, och sedan blir det ett nej när medlemmar röstar om ett framförhandlat avtal?

Erik Helgeson bekräftade att frågan varit upp i överläggningarna:

– Här känner LO oro. Och det är en punkt där vi är beredda att kompromissa kring kravet på medlemsomröstning, sa han på presskonferensen.

HF och Transport möts i debatt

Facket. Vill du veta mer om hur Transport och Hamnarbetarförbundet (HF) ser på konflikten i Göteborgs hamn och på hoten mot strejkrätten? Då kan du gå och lyssna till en debatt mellan Transports ordförande Tommy Wreeth och HF:s ordförande Eskil Rönér i Malmö den 11 april. Det är Vänsterpartiets fackliga utskott och ABF som står bakom inbjudan. Mötet börjar klockan 18:30, i Ungdomens hus på Norra Skolgatan 10b.

JL

FOTO: JOHANNA KVARNSELL



Teknikneutral lag för taxi på ingång

Taxi. Två sorters taxi – med och utan taxameter i bilen. Regeringen föreslår en ny kategori taxibilar för att möta tekniken med appar och förskottsbetalning.

– Jag tolkar det här som ett sätt att nå teknikneutralitet, och samtidigt öppna för transparens och kontroll oavsett vilken modell taxiföretagen använder, säger Emil Burman, utredare på Transport.

Den nya kategorin taxibilar med bilar utan taxametrar skulle ändå vara knutna till en sorts beställningscentral som samlar in och lagrar uppgifter om körningarna. Den behöver dock inte vara bemannad, utan hantering- en kan ske helt digitalt.

Regeringens förslag ska granskas av lagrådet. Planen är att lagen ska ändras hösten 2020 samt en resterande del den 1 januari 2021.

LB

Lika lön-princip klubbad i EU

Politik. EU:s tre beslutande organ har kommit överens om en princip att lika lön för lika arbete ska gälla i hela unionen. Däremot flyttas allt som rör transportsektorn till kommande uppgörelser.

– Det roliga med överenskomsten är att en bred majoritet står bakom. Vi har fått till ett stärkande av kollektivavtalen och en klausul som stärker strejkrätten, säger den socialdemokratiska EU-parlamentarikern Marita Ulvskog.

JA



FOTO: JAN LINDKVIST

Bilden är från första förhandlingen i Arbetsdomstolen. Nu är processen klar och sopgubbarna ska betala upp till 3500 kronor var.

AD: Sopgubbarna skyldiga

Sopgubbar. Stockholms sopgubbar gjorde sig skyldiga till en olovlig stridsåtgärd i somras, enligt Arbetsdomstolen. Skadeståndet sätter domstolen till mellan 3 500 och 2 500 kronor för miljöarbetarna.

Text Lena Blomquist

– Domen är ett avslut på hela historien, kommenterar Tommy Stenvik, före detta sopgubbe och förhandlingsombud för Transport.

Självt stod han inte inför rätta eftersom han hade semester under de kritiska dagarna. Han ser det som en liten seger till slut att sopgubbarnas motpart Reno Norden såldes i förra veckan.

Båda sidor har väntat i månader på domen från Arbetsdomstolen (AD): På ena sidan 49 miljöarbetare stämda för olovlig stridsåtgärd. På andra sidan renhållningsföretaget

Reno Norden i Stockholm.

Tvisten utspelade sig i juli förra året. Reno Norden försökte då tvinga de anställda att påbörja en nyckelinventering, trots att facket – Transport – slagit fast att uppgiften inte ingick i deras arbetsuppgifter. Sopgubbarna vägrade utföra inventeringen och efter överläggningar tömde de sina skåp och gick hem.

Företaget stämde miljöarbetarna inför AD och hävdade att de strejkade vilt. Sopgubbarna och Transport ansåg däremot att de anställda avskedades.

FÖRETAGETS LINJE VANN i huvudsak. AD skriver att det inte finns stöd för att arbetsgivaren hindrade sopgubbarna från att arbeta. Rätten bygger sin slutsats på överläggningsprotokoll, förhör, artiklar och nyhetsinslag om händelsen. Slutsatsen är att de som inte jobbade i stället gjorde

sig skyldiga till den olovliga stridsåtgärden.

Att drygt 30 sopgubbar sjukanmälde sig betraktar AD också som en olovlig stridsåtgärd. Det var då rätt av arbetsgivaren att begära in sjukintyg redan från dag ett, enligt domen.

DÄREMOT GÅR DOMSTOLEN på Transports linje när det handlar om uppsägningar. De sopgubbar som sade upp sig veckan efter att tvisten startade gjorde det inte "som ett led i stridsåtgärden", skriver AD.

– Ja, där fick vi rätt, säger Joakim Guttman, central ombudsman på Transport. Och i och med att domstolen har sänkt skadestånden som arbetsgivaren krävde står det klart att företagets beskrivning av händelserna inte stämmer helt.

Arbetsdomstolens avgörande går inte att överklaga.



FOTO: DAVID ERICSSON

Ett fängslande seminarium

Kultur. Årets arbetsplatsbibliotek finns på häktet i Örebro. Där hittar både personal och intagna sina böcker. Priset delades ut när ABF, Runö och ett antal fackförbund, däribland Transport, höll årets Bok- en på arbetsplatsen. Ett seminarium för fackliga bokombud.

Deltagarna fick inspiration genom möten med flera författare. Allt för att öka samhällsengagemanget och läsandet på arbetsplatser eller bara sprida läsningens njutning.

Religionsprofessor Mattias Gardell talade om seriemördaren Peter Mangs. Och om hur fascistiska teorier får sin praktik med en "doer" som Mangs. Gardell menade, lite dystert, att vi i dag i politiken seglar rätt in i ett oväder. Då var poeten Agnes Török mer optimistisk: "Det går att göra något ännu, både mot fascism och klimathot!" Författaren Doris Dahlin avslutade sitt anförande med: "Böcker är livstråden och det som gör att vi klarar oss i framtiden."

DAVID ERICSSON

Utländsk bärgare orsakade olycka?



FOTO: LENA BLONQUIST

Bärgaren använde inte TMA-skydd. Om varningstriangel satts upp är inte klarlagt.

Bärgning. I februari havererade en estnisk dragbil på E20 mellan Örebro och Mariestad. Bilen fraktades bort av en estnisk bärgare som lämnade kvar trailern vid vägkanten, utan ljus eller tydliga varningsmarkeringar. Trailern blev sedan påkörd av en lastbil från Örebro.

Text Jan Lindkvist

Olyckan väcker på nytt frågan om krav på skyddsfordon, TMA, vid all bärgning.

– Min bild är tyvärr att utländska lastbilsförare ofta slarvar med säkerheten när ekipaget gått sönder och de mekar vid vägkanten, säger en källa på ett svenskt bärningsföretag i regionen.

Dragbilen, med så kallad linktrailer, var på väg söderut. I höjd med Finnerödja blev det stopp. Hade föraren tillkallat ett bärningsföretag från trakten hade bolaget med största sannolikhet omfattats av krav på skyddsfordon.

Arbetsmiljöverket gick för ett par år sedan ut med generella krav på TMA-bilar på alla skyddsklassade vägar, när bärnings- och däckjourfirmor rycker ut. Viteskravet var ursprungligen tänkt att gälla i hela Sverige, men verket fick kalla fötter och förbudet kom bara att omfatta namngivna företag i vissa regioner – bland annat Stockholm och Örebro.

VID HAVERIET PÅ E20 anlätade det estniska åkeriet en estnisk bärgare, som fanns på plats i Sverige. Bärningsföretaget skulle egentligen assistera norska bussar som sålts till Estland, och då rullade genom Sverige.

Bärgaren tog med sig dragbilen, men lämnade kvar linktrailern. Den rammades av en svensk lastbil och bärgaren är nu misstänkt för grov vårdslöshet i trafik, enligt tidningen Proffs.

ATT DET ESTNISKA bärningsföretaget inte använde ett TMA-fordon är inget lagbrott. Kravet gäller bara (vissa) svenska företag. Fast enligt Arbetsmiljöverket omfattas alla som jobbar i Sverige av den svenska arbetsmiljölagen. Och enligt reglerna borde bärningsfirman ha gjort en riskbedömning, innan jobbet påbörjades.

Hur vanligt är det att utländska bärningsbilar opererar i Sverige?

– Det är sällsynt, säger Lars-Gunnar Johansson, ordförande i Assistansekåren. Det händer att åkerier i länder där lönerna tycks vara obefintliga skickar hit egna bärgare när en bil blir stående, men det är inget stort problem för branschen.

– Det är värre att säkerhetstänket är så olika. Sverige har kommit väldigt mycket längre än många andra EU-länder. Vi vet ju att det inte funkar att ställa ut en vanlig varningstriangel vid en olycka. Den blåser bort när den första personbilen passerar i 100 kilometer i timmen.

Bilden bekräftas av ett lokalt bärningsföretag i Örebroregionen. En källa där säger:

– Utländska förare vågar ofta inte tillkalla bärgare eller annan hjälp. De riskerar att få betala ur egen ficka. Vägarna har blivit livsfarliga som arbetsplats. En av våra TMA-förare sade upp sig nyligen. Hon har blivit påkörd tre gånger i TMA-bilen och törs inte jobba kvar.



FOTO: JAN LINDKVIST

Uppsökeri på gummiverkstäder

Vad gör Transport åt det snäva tidsfönstret då alla bilägare måste hinna byta från dubb- till sommardäck? I år är det bara nio arbetsdagar... Det var den stora frågan som mötte Transports uppsökare på gummiverkstäderna i Sörmland.

Förbundet har inlett en specialsatsning i kampdagar då facket två dagar per månad besöker arbetsplatser och värvar nya medlemmar. Här får Strengbergs däck, med Janne Boudrie som platschef, påhälsning av Jonas Lundbäck och Patrik Husberg från Nyköpingsavdelningen.

JL

Lnu.se

Bygg vidare på
din yrkeskunskap
– utbilda dig till yrkeslärare

Yrkeslärarprogrammet vänder sig till dig som har en yrkesutbildning, omfattande yrkeserfarenhet och vill bli lärare. Utbildningen är på två år. Du arbetar kanske redan som obehörig gymnasielärare men behöver en examen för fast anställning?

Ansök på Antagning.se senast den 16 april.

Linnéuniversitetet

Kalmar Växjö



Facklig lobby gav resultat

Upphandling. Efter fem år är det dags igen. Ny tröja ska på men jobbet fortsätter att vara det samma. Så är verkligheten för många av de transportarbetare vars jobb upphandlas.

Text och foto John Antonsson

Inför valet har Transport valt att prioritera frågan om offentliga upphandlingar. I Örebro har Transportmedlemmar jobbat hårt med att få till bättre arbetsvillkor när det är dags för just det.

BORDET SKAKAR TILL när Mikael Wahlberg släpper ner en bunt dokument. Det blir många papper när man jobbar med upphandlingsfrågor. Vid bordet sitter också färdtjänstföraren Thomas Stenius och Ragnar Malmquist, som nyligen lämnat samma bransch. De tre är några av dem som jobbat hårt med en upphandling av färdtjänst som just blivit klar.

Ragnar Malmquists engagemang för ett bättre jobb som färdtjänst-

förare började när han för snart sex år sedan kom in i branschen. Han blev chockad över dåliga löner och arbetsvillkor. Snart blev de en liten grupp som försökte påverka. Thomas Stenius är också engagerad efter ha jobbat nio år för tre olika åkerier.

– Thomas och jag sökte upp två politiker som är ordförande och vice ordförande i region Örebro. Det är tre år sedan. Där fick vi berätta om villkoren för förarna. Hur lönesituationen bara blir sämre och sämre. Jag tror att det har haft en betydelse för fortsättningen, säger Ragnar Malmquist.

SENARE SKREV DE en artikel om sin verklighet i lokaltidningen Nerikes Allehanda.

– Eftersom vi vet att politiker ofta är upptagna så chansade vi inte. Vi skrev ut artikeln, körde ut och la den i deras brevlådor.

När Mikael Wahlberg valdes till regionalt skyddsombud 2016 fanns redan en grupp av färdtjänstförare

som jobbade aktivt för att få bättre villkor.

– Lagen är glasklar. Arbetsgivaren ska regelbundet undersöka de olyckor som sker och ha rutiner för att de inte ska inträffa igen. Men på många sätt är det upphandlarna som bestämmer arbetsvillkoren.

– Åkeriet och föraren vet ofta inte vilken person de ska hämta och vilka risker som kan finnas. Därför bestämde jag mig för att gå upp till länsstrafiken och vända på myntet och lyssna på hur de jobbar innan jag berättade om vilka problem jag ser, säger Mikael Wahlberg.

MEN DÄR HADE arbetet bara inletts. Transportarna öste på med åsikter och argument till upphandlarna. Kom med krav till den nya upphandlingen.

Sedan gick länsstrafikens upphandling ut på remiss. Rent praktiskt innebär det att Transport fick tycka till en gång till.

– Det är inget normalt förfarande. Det var Västtrafik som började med

det efter att Transport fick igenom det med bolaget, säger Ragnar Malmquist, som gärna ser att fler fackligt aktiva följer exemplet att jobba målinriktat med upphandlingar.

Sedan förra året gäller en ny upphandlingslag som gör att alla större upphandlingar av färdtjänst måste innehålla vissa krav. Exempelvis på lön som motsvarar kollektivavtal. Men i Örebro fick Transport också med andra saker. Som att företag som slarvar med lönespecifikationen eller ger fel semester åker på böter på 20 000 kronor. Dessutom krävdes alla de försäkringar som garanteras via kollektivavtalet.

– Det räcker inte att lita på en ny lag. De som gör upphandlingen kommer aldrig gå till pausrummet på jobbet och fråga hur det är. Vi måste gå till dem och berätta, säger Ragnar Malmquist.

Har det varit ett hårt arbete?

– Ja, väldigt, och tyvärr är det inte något som medlemmarna kan se.

De vill minska risken för sopig upphandling

Renhållning. Miljöarbetarna i norra Örebro län byter arbetsgivare den 1 april. Snart är det dags att upphandla slamsugning i samma område. Renhållningsarbetarna gör sitt bästa för att påverka villkoren i upphandlingarna..

Text och foto John Antonsson

– Jag har läst förslaget två gånger och tycker att det ser bra ut. Men jag skulle vilja få till något om de tunga brunnslocken. De kan väga uppemot 60 kilo, säger slamsugaren Magnus Eriksson, som sitter i Transports avdelningsstyrelse i Örebro. Han och avdelningsordföranden och renhållaren Emma Brodin träffas en fredag för att prata om krav inför slamupphandlingen.

EN ANNAN UPPHANDLING är redan klar. Den handlar om hämtning av hushållssopor, och vanns av Nordren. Ett företag som är nytt i Sverige och har startats av tidigare chefer på Reno Norden. Nordren var sena att skaffa kollektivavtal men nu är det klart.

– Gubbarna sa att ”vi rullar inte en meter utan avtal”. Företaget försökte också ge oss lägre premikomp men jag fick med mig alla på att kräva 7,50 i timmen, som vi haft innan. Då fick vi det, berättar Emma Brodin.

MAGNUS ERIKSSON OCH Emma Brodin säger att de möttes av viss skepsis när de först kontaktade kommunerna. Företrädde de ett av de företag som ville vinna en upphandling? Då förklarade transporterna att de var där för alla medlemmar, och att målet var att få så bra arbetsmiljö som möjligt. Sedan dess har kommunikationen varit bra.

– Det vi främst ville komma åt där var arbetstiderna. Vi har jobbat skift och måste vara klara för att nästa gubbe ska in i bilen. Det har många chaufförer sett som ett stort problem. Nu har vi fått till att de ska använda förarkort så att det går att kontrollera att alla tar raster, säger Emma Brodin.

Var det något ni inte fick med?

– Vi försökte få med personalövertagande men kommunerna



Magnus Eriksson och Emma Brodin vill få in bra villkor i offentliga upphandlingar.

vägrade. De sa att det inte går. Men nu vet vi att det går. Så vi ska försöka igen i slamupphandlingen, säger Emma Brodin och fortsätter:

– Hos oss blev alla erbjudna jobb i alla fall. Men det är otryggt att få söka om våra jobb vart femte år och vara provanställd i sex månader. Jag har jobbat i elva år för två olika arbetsgivare. Vissa har varit där i 30 år. Vi kan ju jobbet.

Och du slutar med jobbet i och med upphandlingen?

– Ja, för varje upphandling kommer nya krav från kommunerna. Vi ska alltid hämta till varje pris oavsett vilka förhållanden det är där ute. Det är som att de har köpt sig fria från allt ansvar genom att använda en entreprenör. Vi vill göra våra jobb, men ibland är det omöjligt.

Nu är det val snart. Vad vill ni att politikerna ska lösa i upphandlingsfrågan?

– Jag skulle vilja att kommunerna, som den tredje parten, tar lika mycket ansvar som arbetsgivaren för arbetsmiljön. Nu bollas problemen bara fram och tillbaka, säger Emma Brodin.

– Jag skulle vilja se lite längre avtalsperioder. De fordon vi använder är väldigt dyra att köpa in. För ett

mindre företag är det svårt att räkna hem det när det är så korta avtal som fem år, säger Magnus Eriksson.

Lagen om offentlig upphandling

Lagen styr hur upphandlingar ska gå till. Den säger att företag inom EU ska kunna konkurrera på lika villkor. Ofta vinner det lägsta budet. Men det har blivit vanligare med andra så kallade kvalitetskrav.

De krav köparen ställer i en upphandling ska vara proportionerliga. Det går till exempel att kräva att en lastbil ska ha en viss storlek, men inte att det ska vara en Scania.

Det går att ställa krav på att personal ska få följa med. Då finns en risk att befintlig personal i det vinnande företaget hamnar i ett sämre läge i turordningsreglerna. Därför måste de som upphandlar klara av att argumentera för att den gamla personalen borde följa med.

Den nya upphandlingslagen från förra året kräver att kommuner, landsting och staten vid större upphandlingar ska kräva villkor i nivå med kollektivavtal när det gäller lön, semester och arbetstider.

Däremot krävs inte att anbudsgivarnas anställda ska ha den tjänstepension och de försäkringar som finns i kollektivavtalet.

Ragnar Malmquist, Mikael Wahlberg och Thomas Stenius är några av dem som såg till att få bättre villkor i senaste färdtjänstupphandlingen i Region Örebro.

Men nu har vi fått till ett avtal som kanske kan lyfta hela branschen, säger Mikael Wahlberg.

Även om ni är nöjda. Vad mer hade ni velat få med?

– Om ett bolag förlorar upphandlingen borde personalen få följa med till det som vann i ett personalövertagande, säger Thomas Stenius.

– Och villkoren från det tidigare företaget ska också följa med då, fyller Ragnar Malmquist i.

Vad borde politikerna lova för att vinna färdtjänstförarnas förtroende?

– Vi vill inte vara så minutstyrda som vi är i dag, säger Thomas Stenius.

– Politikerna måste tänka och tänka jättemycket på vad de vill med Upphandlingssverige. Vill socialdemokrater och vänsterpolitiker verkligen att arbetsgivarmakten ska öka mer och mer? För det är resultatet av det sätt vi upphandlar på i dag, säger Ragnar Malmquist.

Förlängd klampning från första juli

Åkeri. Regeringen räknar med att snart utöka rätten att låsa fast hjulen på lastbilar, så kallad klampning. Tidsgränsen för hur länge polisen kan klampa ett fordon förlängs då från dagens 24 timmar till 36. Nu återstår bara klartecken från riksdagen. Den förlängda klampningstiden är tänkt att börja gälla den 1 juli i år.

– Utökad tid för att låsa fast hjulen på fordon som bryter mot regelverket är ett effektivt sätt att beivra regelöverträdelser. Varje timme räknas eftersom det kostar att stå stilla, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett pressmeddelande. *JL*



Kilometerskatten börjar närma sig

Åkeri. Kilometerskatten närmar sig. Regeringens senaste plan är att fordon som väger över 3,5 ton ska betala den nya skatten på de större vägarna. Tanken är att ett skarpt förslag, som bygger på gps-övervakning, ska hamna hos riksdagen före årets val. Så här ser inriktningen ut i en promemoria från finansdepartementet:

Tunga lastbilar ska beskattas utifrån hur långt de kör. Vägslitageskatten bör, enligt förslaget, omfatta Europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar. Dessutom på vissa andra vägar för att undvika att den tunga trafiken väljer dem i stället för de där skatten tas ut.

Skatten ska vara olika utifrån hur mycket fordonstypen sliter på vägarna. Denna differentiering bör, skriver departementet, ske utifrån motorfordonets vikt och antal hjulaxlar samt med hänsyn till om det finns en draganordning. Den ska också ligga på olika nivåer utifrån utsläppen från fordonen. *LB*

337 000

personer var arbetslösa i februari. Arbetslösheten landade då på 6,3 procent, en minskning med 1,1 procentenheter jämfört med samma månad förra året.

Källa: SCB

Förslag: Självkörande fordon redan nästa år



Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) ska sätta sig i en självkörande buss i Kista. "Ny teknik kan innebära att jobbet blir mer utvecklande och säkrare", är ministrerns hälsning till lastbilschaufförer som är oroliga för att förlora jobbet.

Chaufförer. En lastbilsförare som kör en hel kolonn. Små självkörande budbilar på cykelbanorna. Traktorer som skördar själva. En utredning har lämnats till regeringen med förslag om hur den förarlösa framtiden kan se ut.

Text och foto John Antonsson

I slutet av mars skedde den första kända dödsolyckan med en förarlös bil. En kvinna omkom i Arizona, USA, efter att ha blivit påkörd vid sidan av ett övergångsställe. Fordonet var en taxi från Uber, av modellen Volvo XC90. Enligt medier i USA stoppade Uber omedelbart sina tester med självkörande bilar.

Ett par veckor tidigare presenterade Jonas Bjelfvenstam sin svenska utredning. Han har jobbat med frågan sedan slutet av 2015, och är dessutom generaldirektör för Transportstyrelsen sedan förra sommaren.

FORDON SOM KÖR själva kan snart bli en normal del av gatubilden i Sverige och världen, enligt regeringens utredare. Men än är det en bra bit kvar. Först ska hans 1 200 sidor långa utredning ut på remiss. Organisationer och företag ska få säga sitt. Dessutom är många av reglerna som bestämmer hur det ska vara på vägarna internationella överenskommelser.

Det till trots. Jonas Bjelfvenstam

föreslår att nya lagar ska vara på plats redan nästa år.

Hur nära är det att en lastbilschaufför kan få köra flera lastbilar samtidigt?

– Jag vill ogärna ange några specifika årtal. Men jag har konstaterat att tekniska lösningarna redan finns. Givet att säkerheten kan garanteras. Det ska göras riskbedömningar. En väghållare ska säga okej. Och Transportstyrelsen kan då pröva säkerhetsfrågan utifrån den försökslagstiftning jag föreslår. Det betyder att det borde kunna ske den dagen man visar en säker lösning, säger han.

Vissa små godstransporter ska komma ganska snart. Vad menar du då?

– Jag pratar små paketleveransmaskiner, automatiserade pizzabud eller sop- och sandmaskiner på våra cykel- och gångbanor. Den typen av fordon borde man kunna ställa ut på vägarna utan att ha någon tillståndsprövning för det.

Varför är utvecklingen mot självkörande fordon bra?

– Det som brukar framhållas är att digitalisering och automatisering utav samhället pågår hela tiden. Det ger ett antal möjligheter för människor.

– Vad gäller transportsystemet handlar det om säkerhet, miljöeffekter och kapacitetsfrågor. Det är ett sätt att eliminera den mänskliga faktorn som olycksskapare. Det tror jag är bra, säger Jonas Bjelfvenstam.

Utredningens förslag

→ **Vem är det som kör?**

I EU finns överenskommelser om vilka körkort som ska gälla för vilka fordon, det gäller allt från EU-moppe till tung lastbil. De kraven behålls. Men samtidigt definieras förarbe-greppet om.

Den som kör ett fordon på avstånd kommer också att definieras som förare. På så sätt ska en förare kunna köra ett antal fordon i en kolonn, antingen på plats eller med exempelvis VR-glasögon. För sådan försöksverksamhet ska det normalt krävas tillstånd.

→ **Däremot.**

Fordon som har nationella regler, exempelvis jordbrukstraktor, motorredskap och terrängskoter, kan få köras helt utan förare på försök.

→ **Alldeles snart.**

Fordon som går max 20 kilometer i timmen på cykelbana eller i gångfart på gångväg borde kunna rulla så fort ny lag är på plats. Så länge väghållarna går med på det.

→ **Det är ägaren som bär ansvaret** vid automatisk körning och kan få sanktionsavgift vid olyckor.

Däremot ska automatiserade kösystem kunna kräva att föraren tar över körningen. Då föraren tagit över är hen ansvarig.



EU-kommissionär Violeta Bulc pratade mer om tåg än lastbilar i Stockholm.

EU:s Transportgeneral vill flytta trafiken till tåget

EU. 73 procent av miljöutsläppen kommer från vägtrafiken. Vi måste skifta över trafiken från väg till tåg, sa EU:s transportkommissionär Violeta Bulc på besök i Stockholm.

Text och foto Justina Öster

Mötet kallas medborgardialog-träff och arrangerades av EU-kommissionen. Temat var unionens framtida transportmarknad. I publiken syntes företrädare för olika intresseområden inom transport- och miljösektorn.

Slovenen Violeta Bulc talade i stort om unionens betydelse för bland annat samarbete, fred, handel, flyktingar och tog upp EU:s viktiga roll när det gäller att leva upp till utfästelserna i Parisavtalet om minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn. Den som hoppats på något nytt om förhandlingarna kring unionens jättepaket om ny lagstiftning inom transportmarknaden väntade förgäves.

I stället var det miljöfrågorna, järnväg, höghastighetståg, gröna drivmedel och en ökad användning av elektricitet även inom sjöfarten som dominerade.

– Mest intressant var den utredning av avgifter och skatter för alla

olika trafikslag som kommissionen arbetar med, summerar Transports internationella sekreterare Magnus Falk som var på plats.

– Järnvägens företrädare brukar alltid hävda att den är förfördelad ur konkurrenssynpunkt medan flyget inte betalar några avgifter alls. Men de preliminära resultaten visar att kostnaderna är ganska lika fördelade för de skilda trafikslagen, när man räknar ihop utgifterna.

DEN FÄRDIGA RAPPORTEN väntas komma efter årsskiftet 2019. Samma år som politikerna i EU samlar sig till parlamentsval i maj. Magnus Falk uppfattar att transportkommissionären vill skynda på förhandlingarna om bland annat cabotage, begränsade inrikestransporter av utländska företag, och så kallad kombitrafik. Det handlar om att kombinera väg-, järnvägs- och sjötransporter för att förbättra miljön.

Ett färdigt vägtransportpaket skulle vara en "fjäder i hatten" för Violeta Bulc när valrörelsen drar i gång. Men positionerna är just nu ganska låsta mellan västländerna som vill ha strängare regler för att åstadkomma mer jämlik konkurrens och östländerna som vill mjuka upp bestämmelserna, beskriver Falk.

Transportpolitikern Jens Nilsson (S) död



EU. Jens Nilsson (S) har gått bort efter en kortare tids sjukdom.

Han satt i Europaparlamentet och var mitt uppe i arbetet med ett förslag om nya regler för cabotage när han dog. Det vill säga bestämmelser för tillfälliga inrikes transporter av utländska åkerier,

som redan levererat en vända gods.

Jens Nilsson ville skärpa reglerna. Han såg framför sig hårda debatter i EU-parlamentet. – Hans arbete har betytt väldigt mycket för Transport, kommenterar förbundets internationella politiska sekreterare Magnus Falk.

JÖ

David Ericsson

En gammal Amazon

Miljö är inga enkla saker och nu har det kommit en larmrapport om att luftföroreningar från vedeldning ger minst tusen dödsfall om året i Sverige! Så vad göra? Förbjuda all vedeldning? Dieselbilar ger miljöfarliga utsläpp av kvävedioxid, det vet vi. Visserligen ansågs de vara miljöbilar för bara några år sedan. Men nu är de farliga.

Ska vi skrota alla dieselbilar och satsa på bensin och elbilar?

Kor går omkring och släpper sig och det är möjligen ett av deras mer mänskliga drag. Men ur detta uppstår farliga växthusgaser. Vad göra? Slakta alla kor? Då slipper vi dessutom äta miljöovänliga hamburgare. Ett win, win för miljön. Ingen onyttig mat och inga växthusgaser.

FAST DET BLIR heller ingen mjölk i morgonkaffet. Och det där med vedeldningen. Kanske fryser fler ihjäl eller blir sjuka om de inte får elda?

Dieselbilarna är förstås ett elände – bort med dom. Men... De motorerna har betydligt bättre verkningsgrad än bensinmotorer. 46 procent mot bensinmotorernas 27 procent och blir därför mer bränslesnåla. Mindre olja behöver tas upp ur marken och de flesta utsläpp minskar utom just kvävedioxid.

Fast elbilar är ändå klockrent! Nästan 100 procent verkningsgrad och noll utsläpp. Åk genast och köp en! Bara det förstås, att det tar minst tio år innan en elbil miljömässigt kört in de utsläpp själva tillverkningen av bil och batterier ger.

Så ingen blir egentligen glad av elbilarna utom några rika kineser som tjänar pengar på att bygga dom och kan köpa upp ännu mer mark och industrier i Europa.

KNEPIGT DET HÄR. En bil från sjuttioalet ger förmodligen mindre utsläpp än vilken modern minibil som helst under sin livstid. Hur förhåller man sig till det? Behåller skroten? Kanske är det själva konsumtionen som är miljöboven, hur "miljövänlig" den än är.

Skapelsens krona och det enda vi behöver tycks alltså vara gamla järnvägar med SJ – bruna ellor och så det Svenne Rubin sjunger om:

*"En gammal Amazon
Med lister och krom
Ratt i bakelit
Californiavit..."*

Toppen & botten

↑ Att miljöproblemen diskuteras och att de flesta vill göra något åt dem.

↓ "Flyget Stockholm – Göteborg ger 133 846 gånger större utsläpp av koldioxid per person än tåget, enligt tidningen ETC"

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Upp

An illustration of a person's hands writing on a clipboard. The clipboard has a teal clip at the top and a sheet of paper with a time schedule. The schedule lists time intervals from 05.00-06.00 to 16.00-17.00. The person is wearing a teal long-sleeved shirt and a dark blue striped shirt. They are holding a black pen and writing on the paper. The background is a solid yellow color.

...om arbets

till kamp

Hjulen ska rulla dygnet om och arbetsgivarnas krav på flexibilitet ökar. Samtidigt vill allt fler transportare ha större inflytande över sin arbetstid – och mer ledig tid – framför högre lön.

Text **JUSTINA ÖSTER** Illustration **GUSTAF ÖHRNELL**

tiden

M

ånga har pressade liv i dag när allt ska gå så fort, inte minst småbarnsföräldrar. Jag ser en trend att fler och fler anställda värderar ledig tid mer än pengar och jag tror det kommer att bli viktigare och viktigare,

säger Transports avtalssekreterare Peter Winstén.

Han pekar ut hamnarbetarna som en stark grupp med hög organisationsgrad. Avtalet ger arbetarna betydligt mer makt över arbetstiderna än andra grupper i Transport har. I grunden gäller arbetstiden 7–16.30, vardagar. Ska stuveriarbetarna jobba andra tider måste arbetsgivarna och arbetstagarna förhandla.

Förklaringen är att det var normalarbetstiden, förr. Och att Transport

lyckats behålla skrivningarna, trots ökade krav på flexibilitet och ob-tid. Fack och arbetsgivare var i stort sett överens fram till mitten på 2000-talet. Då började företagen ifrågasätta avtalskonstruktionen om att parterna ska vara överens för arbete utöver 7–16.30 måndag-fredag och förhandlingarna blev tuffare, förklarar Winstén.

– Under senare år har vi fokuserat mer på att få ner arbetstiden för hamnarbetare som jobbar skift och natt. Som kompensation för att det är slitsamt. I andra yrkesgrupper och avtal får arbetarna mer kompensation i pengar.

Fast det finns en grupp till där arbetsgivarna måste förhandla om de vill ha arbete utfört utöver de ordinarie arbetstiderna (7–20 måndag-torsdag och 7–17 på fredagar): gummiverkstadsarbetarna.

– Då krävs en lokal överenskommelse.

De anställda kan fortfarande bli utkallade på övertid, men då är det övertid som gäller, säger Transports ombudsman Magnus Larsson.

Vi har besökt terminalarbetare i Jönköping och Ljungby. De skickar en hälsning till Transports avtalsförhandlare om mer komptid framför högre lön.

– Det är förståeligt, fokus borde ligga där om man ska orka ett helt yrkesliv, svarar Peter Winstén.

Många föredrar långa pass, på tio, tolv timmar, även om forskning visar att det är sämre för hälsan. En längre ledighet mellan passen lockar, beskriver han.

Enligt terminalavtalet ska anställda varskos senast två veckor före en schemaändring. För lastbilsförarna gäller bara fem dagar och det är svårt att komma åt osäkerheten om när chaufförerna slutar på grund av trafikläget, konstaterar Winstén.

HAN UPPMANAR ARBETSGIVARNA inom Transports övriga yrkesgrupper att ta vara på de fackliga företrädarnas kompetens.

– De som är i produktionen, och har fått information om förutsättningarna, är bäst lämpade att göra scheman. Det kan vara knepigt ibland, men är anställda hyfsat tillfreds med sina arbetstider mår de bättre och gör ett bättre jobb.

Hur ska chaufförer, terminalarbetare och andra med mindre inflytande över schemaläggningen göra?

– Det gäller att ta fram bra förslag och vässa argumenten. Har man inte makt i avtalet så måste man ha makt i argumentationen, säger Peter Winstén.

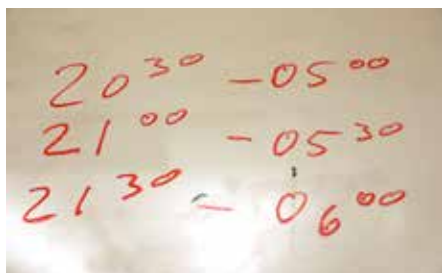
TRANSPORTS OMBUDSMAN Magnus Thelander citerar ur åkeriavtalet: "arbetstids-schema ska upprättas av arbetsgivaren efter samråd med den anställde".

– Det betyder att åkaren ska prata med sin chaufför innan han lägger schema, men det efterlevs nog inte i så stor omfattning. Slutklämnen lyder också: "blir de inte överens bestämmer arbetsgivaren".

Fast, påpekar Thelander, i dagens läge med förarbrist borde åkerierna prata mer med sina chaufförer för att få behålla kompetent personal.

Åkeriavtalets svaga skrivning ligger så långt tillbaka i tiden att förbundsordförande Tommy Wreeth avsvär sig ansvaret. Han ser en enda fördel med att de senast tecknade avtalen blev så långa som tre år:

– Det finns mer tid att engagera sig, tänka över och formulera kraven. Frågan är vad som är viktigt, kronor och ören eller ett vettigt socialt liv?



Nattjobbarnas arbetstider på DHL Freight.

"Ledig tid mer värt än pengar"

Fredagsmys med barnen? Glöm det, i så fall får vi ta semester! Nattjobbarna på DHL Freight i Jönköping har ledsnat på att arbeta fredag kväll till lördag morgon. De har försökt ta upp en förändring med chefen, men det är som att "prata med en vägg".

Text och foto JUSTINA ÖSTER

Transportarbetaren ber att få komma till terminalen och träffa nattskiftet före jobbet, men får nobben av platschef Lotta Wyszell. Det skulle störa produktionen.

Så vi ses i stället i Transports lokaler på Jönköpingsavdelningen, dit killarna och tjejerna droppar in före nattskiftet. De första går på 20.30 och jobbar till 5. Andra börjar en halvtimme eller en timme senare och kör på till klockan sex. Totalt är de 15 fast anställda i arbetslaget, en bantad styrka mot tidigare.

Nu arbetar gänget fem nätter i veckan, åtta timmar per natt. Det betyder att de får jobba på morgonen på aftnar som jul, nyår och midsommar, om helgdagen hamnar på tisdag till lördag. Det ger inte mycket tid för helgförberedelser, om man har familj.

När nattarbetarna går av passet på lördagsmorgnarna behöver de sova.

– Då har du två val. Antingen sover du ut och då har halva lördagen gått eller också kliver du upp tidigt och är trött hela dagen. Det blir i alla fall ingen riktig helg när halva lördagen är borta, beskriver några.

LEDIGHETEN PÅ MÅNDAGEN, dagtid, ger de inte mycket för. Då arbetar ju de flesta andra.

– Det vore bättre att jobba söndag kväll till fredag morgon, som vi gjorde förr. Det är acceptabelt, på söndagar gör man ju ändå inte så mycket och lördagen blir fri.

Församlingen kring bordet nickar.

– Vi vill inte jobba någon fredag till lördag alls! Niotimmars-pass fyra nätter i veckan vore bättre eller tio timmars, då skulle vi kunna stressa mindre och lättare hinna med när ledningen hela tiden lägger på oss mer jobb.

Att långa pass tär på kroppen biter inte på DHL:s nattskift. Den längre ledigheten

efteråt är en bra morot, tycker de.

Några målar upp en bild av hur det är att ge sig i väg på fredagskvällen, särskilt sommartid när grannarna sitter och grillar och tar en öl. "Hej då, nu åker jag och jobbar!"

– Vill jag vara med mina barn på fredagskvällen så får jag ta semester och vill vi åka bort en helg så måste vi också ta ledigt. Men det är svårt att byta bort passet för ingen vill ju jobba.

Johnny Lans sitter i klubbstyrelsen och berättar att de tagit upp fredagsjobbet flera gånger med platschefen.

– Men vi möts alltid av undanflykter som: Vi är nyinflyttade, det är så mycket nu, vi tar det sen ...

Kollegorna suckar:

– Allt ska ske sen. Fast sen kommer aldrig.

LAGET TAR UPP "hubben" som förändrade deras arbetssätt och tider förra året. Hub innebär att terminalen blir ett stort godsnav, som tar emot gods från andra leverantörer. Varorna sorteras på anläggningen i Jönköping och skickas sen vidare.

– Vi fick gå in en och en till platschefen som sa att vi skulle börja senare. Varför tog hon inte in hela gänget på ett möte

"Ledighet är mer värt än pengar. Vi vill hellre vara med familjen. Det kan de som förhandlar nya kollektivavtal ta med sig: Strunta i lönehöjningar och jobba hårdare för mer ledighet!"



Malin Olofsson, Tedd Larsson, Dan Eriksson, Johnny Lans, Naiel Jalo, Torbjörn Nilsson, Alicia Svensson och Benny Axell i nattgången på DHL Freight i Jönköping vill prata arbetstider med platschefen.

i stället? Så kunde de som inte klarade de nya tiderna säga till.

Vad vill ni att ledningen ska göra?

– Börja föra en dialog med oss och försöka få med sig gruppen. Vi får inte säga våra åsikter i dag och försöker vi så lyssnar cheferna inte eller säger: Vi ska kolla på det eller jag tar med mig det. Fast inget händer, folk säger upp sig i stället.

– De gamla cheferna hade personalen med sig. De frågade ibland om vi kunde komma in lite tidigare eller stanna kvar ett tag. Då ställde vi upp och de bjöd på mat.

Mer och större gods läggs hela tiden på arbetslaget, men det märks inte i lönekuverten, beskriver arbetslaget.

Skulle det vara okej att jobba fredag natt om ni fick mer betalt?

– Nej! svarar gruppen samfällt. Ledighet är mer värt än pengar. Vi vill hellre vara med familjen. Det kan de som förhandlar nya kollektivavtal ta med sig: Strunta i lönehöjningar och jobba hårdare för mer ledighet!

PLATSCHEF LOTTA WYSELL lovar, via mejl till Transportarbetaren, att boka in ett möte med de anställda, men svarar inte på när. Hon skriver att ledningen är angelägen om en dialog, "är noga med att informera och diskutera" vid förändringar och "försöker lägga sina scheman "i samråd med" de anställda". Samtidigt måste hänsyn tas till produktionen.

Några konkreta svar om att ändra fredagspasset ger Wyssell inte, men skriver:

"Att medarbetare kommer med förslag och nya lösningar ser vi bara som positivt och uppmuntrar gärna till".

3 tycker till

Har ni inflytande över era arbetstider?



Carl-Bertil Essebro,
flygplatsarbetare på
Lycksele flygplats:

– Flygverksamheten styr självklart våra arbetstider men vår kollega är rampchef, personalansvarig och lägger schemat. Han jobbar bland oss så det funkar jättebra. Det har alltid varit så, chefen och alla är nöjda. Är det något så kan man be att få byta en ledig dag mot en annan. Vi är en liten arbetsgrupp och ställer upp för varandra. Ofta kan vi ta någon semesterdag eller flexetid ganska snart inpå.

– Vi jobbar i tvåskift, 4.50–13.20 eller 13–21.30, och har rullande sex-veckors scheman. Över påsk, jul och andra storhelger är ledningen beredd sätta in vikarier så att vi får vara lediga.



Anders Olofsson, hamnarbetare, Umeå hamn:

– För några veckor sen gjorde vi om schemat. Jag är Transports förhandlingsombud och var med i processen. Förändringarna var inte så stora. Företaget ville göra en sammanläggning av tiderna för två olika gäng, men i hamnen är det stort ändå.

– Vår överenskommelse genererade lite färre timmar i månaden och uppåt 500



kronor mer i fickan, brutto. Jag tycker det funkar bra. Styrkan hos oss är vår nästan 100 procent fackliga anslutning, som fler yrkesgrupper borde ta efter!

– Vi försöker ha en öppen dialog och tillmötesgå företaget, som vill öka vinsten. Men vi har gjort klart att alla förändringar har en prislapp och det verkar arbetsgivaren förstå.



Keddy Blidberg,
spolbilsoperatör, Cleanpipe
i Göteborg.

– Våra ordinarie arbetstider är 7–16. Det är ytterst sällan ledningen tvingar någon att jobba utanför det, vi får frågan om vi vill. Vi har en Transportklubb och är ett gäng starka gubbar som jobbat länge. Det bidrar till att vi har mycket att säga till om. Vi har också bytt ägare. Den förra sa tio minuter innan: Du ska jobba natt.

– Vi har folk som arbetar dygnet om också. Jag har beredskap 15.30–23 eller 17–07, var femte vecka. Det är problematiskt för de flesta, men jag trivs jättebra.

– Nu har vi förhandlat om att införa ett andra skift 15.30–23, bilarna ska rulla mer. Företaget kommer inte att tvinga någon, men fråga om någon vill ha nya tider. I övrigt kommer nytt folk att anställas.

Justina Öster

Det ljusnar i Ljungby

Transportklubben på Postnord TPL:s terminal i Ljungby har stretat på i motvind i många år, men nu går det åt rätt håll. Arbetstagarna har fått mer att säga till om när det gäller arbetstider. Fråga berörda vad de har för behov när ni lägger scheman, råder klubben arbetsgivarna.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

200 personer, eller 75 procent av de anställda på företaget, är med i Transport. Det berättar klubbordförande Eddie Prüss och de andra ledamöterna Carl Bengtsson, Philip Karlsson och Cecilia Adamsson när de tar emot på sin nya klubbexpedition.

Stoltheten lyser fram. Ordföranden Eddie ser också det fackliga engagemanget som nyckeln till att kunna påverka.

– Det finns en hel del kvar att önska, men vi känner ändå att vi fått mer inflytande kring arbetstider och schemaläggning.

Ändå var utgångspunkten inte den bästa. Vid årsskiftet 2015 fick de anställda

byta fack från GS till Transport. Arbetstidsförkortningen försvann med det nya avtalet, å andra sidan höjdes ingångslönerna. Eddie och en kollega började från noll och byggde upp en ny klubb.

Han hade först 100 procent facklig tid, nu rör det sig om drygt 50.

I BÖRJAN VILLE ledningen att Eddie, som klubbordförande, skulle vara med på möten om arbetstider. Men klubbens inriktning är att anställda som berörs ska sitta tillsammans i grupper med arbetsledarna. Som frågar: Vad har ni för behov? Vad kan vi göra?

– Vi har legat på om det. Är grupperna

stora kan man ju utse representanter, som sitter med och gör scheman. Bra idéer kommer oftast från de anställda själva. Blir man involverad känner man sig delaktig, även om man inte alltid får som man vill, tycker Eddie.

På terminalens två siter, som lokalerna kallas, arbetar en rad produktionsledare. I praktiken avgör de hur stort inflytande arbetarna får över arbetstiderna.

– Vissa är lyhörda och duktiga på att involvera gruppen i planeringen. Andra lyssnar inte alls, men vi uppfattar att ledningen i stort är inne på samma linje som vi, beskriver Eddie.

CECILIA ÄR ENSAMSTÅENDE med barn och säger att hon är lyckligt lottad ”med den bästa produktionsledaren”, Kristoffer Jensen.

– Han är väldigt noga med att vi ska vara med och bestämma över schemat och att vi ska kunna ändra, om det inte funkar. Kristoffer börjar med att ge oss ett förslag som vi tittar på och ger motförslag till, tills vi är i stort sett nöjda. Vi har åttaveckors-scheman. Jag jobbar 8–16 när jag har min dotter och tio timmar per dag när hon är hos sin pappa.

Framförhållningen inför schemabyten borde vara någon månad, för att familjer ska hinna pussla ihop sina liv, resonerar klubbstyrelsen. Men hamnar ofta kring avtalets två veckor, ibland tre.

Fast företaget får beröm för att ta särskild hänsyn till småbarnsföräldrar. Ofta

Klubbstyrelsen på Postnord TPL i Ljungby jobbar för att berörda anställda ska vara med i arbetsgrupper kring nya scheman. Från vänster: Carl Bengtsson, Philip Karlsson, Eddie Prüss och Cecilia Adamsson.





Amanda Andersen har långa måndagspass – och en banan i vagnen, för lunchen är sen. Hon trivs med omväxlande schema, skulle bli uttråkad av samma tider varje dag.

får de arbeta dagtid och göra upp med produktionsledaren om passande tider, förklarar Eddie.

– Om arbetstiderna inte håller och slår sönder vardagen helt för någon begär vi undantag helt och hållet från schemat. Det händer att människor bryter ihop, att vi begär enbart dagtid och att det går

igenom. Inte bara för ensamstående föräldrar. På så sätt slipper vi sjukskrivningar. Men det är klart, i andra änden påverkar undantagen kollegornas arbetstider.

BÄSTA SCHEMAT ÄR att inte ha något alls och jobba ständig dag 7-16, är klubbstyrelsen överens om. Så har Philip haft

det från start eftersom han inte arbetar med e-försändelser, men han tror det kommer att förändras. Förr eller senare.

– Timmen mellan 17 och 18 är väldigt mycket värd för att slippa stressa innan affärerna stänger, säger småbarnspappan och skyddsombudet Carl.

Han arbetar 8-17, men ska ta upp frå-





”Vi borde få tillbaka mer tid”

Justina Öster

A woman in a maroon long-sleeved shirt and light blue trousers is pushing a large, multi-tiered metal wire cart in a warehouse. The cart is filled with various items, including boxes, bags, and a black box with a picture of a person. The background shows high industrial shelving units filled with cardboard boxes.

"Vi har fortfarande vissa chefer som inte har koll på att vi ska samverka, men de flesta har lärt sig att fråga innan de gör något. Vår fackliga kamp har trots allt haft stor påverkan på schemaläggning och arbetstider."

26. TRANSPORTARBETAREN 4.2018



7 SÄTT ATT GÖRA SIG HÖRD

Trött på oschyst konkurrens? Är förskolan som ett skämt? Har det gått för långt när strejkrätten ska utredas? Självklart ska du rösta på det parti som du tror gör rätt. Men det finns fler sätt att påverka!

Text **Lena Blomquist** Illustration **Mattias Käll**

1 Skriv en insändare eller debattartikel

Tänk efter vad du vill säga, formulera dig konkret. Skicka till din lokala eller regionala tidning. Eller välj en branschtidning som bevakar just din fråga, kanske Transportarbetaren.

2 Tipsa medier om det som upprör dig

Gärna med ett handfast case, du själv eller någon annan som drabbats. Det kan till exempel handla om beslut från försäkringskassa, arbetsförmedling, kommun, Transportstyrelsen ... Det kan vara en händelse på jobbet som får konsekvenser, i barnens skola, på vägarna. Tänk brett: Vänd dig till dagstidningar, radio, din lokala tv-kanal, facklig press, branschtidningar. Och var beredd att själv vara

med i en artikel, ett radioinslag eller på tv.

3 Facebooka debattinlägg, artiklar, tv-inslag

... som följer din linje. Gör det i grupper inom det område det handlar om, och jobba på att själv få inflytelserika följare. Eller använd Twitter för att sprida dina åsikter. Kommentera, kommentera, kommentera – både på sociala medier och traditionella mediasajter. Tänk på att aggressiv ton och hat eller hot förmodligen inte övertygar någon som inte redan tycker exakt som du.

4 Ta direkt kontakt med en politiker som har inflytande

Försök få ett möte. Berätta, kom med exempel, var beredd att resonera, var inte alltför arg. Gamla social-

ministern Bengt Westerberg har beskrivit hur ett möte med en multihandikappad och klok person gjorde honom övertygad om att personlig assistans verkligen behövdes. Efter samtalet drev han på 1990-talet igenom reformen (den som just har utretts igen, med ett resultat som väckt protester).

5 Ta steget och engagera dig i politiken

...facket eller en intresseorganisation. Gå på möten. Kanske kommunfullmäktige för att lyssna och lära. Tänk sedan igenom vad du tycker, slipa argumenten och träna på att framföra dem inför människor på de möten du själv kan yttra dig. Ta stöd och hjälp av någon du litar på som kan fungera som förebild och mentor. En människa som kan vässa dina argument och lotsa dig fram till rätt personer.

6 Ställ upp! Hitta ditt parti och ta på dig uppdrag

Var beredd på att du kanske inte hamnar i riksdagen di-

rekt. Demokratin kan kännas trög och långsam ibland, men tänk på hur det skulle se ut utan den.

7 Eller starta ett eget parti

Har du hört talas om Agneta Dreber som på 1970-talet klagade på rivningsvägen, bilismen i Stockholm och mycket annat för sin granne, som råkade heta Lisbeth Palme? Grannen tyckte att hon skulle engagera sig politiskt i stället för att gnälla. Resultatet blev att Agneta Dreber och några andra bildade Stockholmspartiet som snabbt blev en maktfaktor i staden, och satt kvar i kommunfullmäktige i mer än ett decennium. För stockholmarna är partiet fortfarande synonymt med den omfattande utbyggnaden av cykelbanor som startade under dess storhetstid.

Experten



Alice Bah Kuhnke är demokrati-minister och miljöpartist, och jobbar i en regering som leds av en socialdemokratisk stadsmi-nister.

Vad gjorde du från början för att göra din röst hörd?

– Jag tog mod till mig, och jag minns fortfarande känslan att vara ensam om en åsikt. Ibland skakade jag och fick tårar i halsen av anspänningen att sticka ut. Men redan när jag var ung drevs jag av övertygelsen om att vårt samhälle mår bra av att höra olika perspektiv.

Hur behöver du påverka din omgivning i dag?

– Det handlar om att lägga kraft och energi på att vara delaktig i de politiska diskussionerna på regeringmötena.

Och hur går det till?

– Ett sätt är att läsa på. Vi får en gedigen lunta med underlag till varje torsdag, och jag vill inte bara vara insatt i mina egna områden.

Dina bästa tips till den som har starka åsikter men inte hittat fram till någon maktposition!

– Öva! Be någon du känner dig trygg med att lyssna, det kan vara en vän eller din partner. Så kan du träna innan du går på ett föräldramöte till exempel. Det går att öva upp sig, sedan går det av bara farten att säga vad man tycker.

– Försök också att hitta en allierad, en som delar dina tankar och idéer. Du kanske ser det glittra till i någons ögon när du har tagit mod till dig och sagt det du vill. Ensam är inte stark.

”Du kanske ser det glittra till i någons ögon när du har tagit mod till dig och sagt det du vill. Ensam är inte stark.”

Kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke

CASH INTE LÄNGR



Sari Martikainen är värdetransportör och klubbordförande på Loomis. Hon hoppas att kontanter finns kvar som betalningsalternativ även i framtiden.

För varje år tar plastkortet mark från sedlarna. Hur ser framtiden ut för den bransch som ska frakta pengarna?

Text och foto John Antonsson



Genom åren har Sari Martikainens kollegor blivit färre. Bara under det senaste halvåret har Loomis i Stockholm sagt upp personal två gånger. Ett 50-tal värdetransportörer har fått gå.

Företaget tjänar fortfarande bra med pengar. Men flödet av kontanter att transportera minskar hela

E KING

tiden. För fem år sedan, 2013, fanns det kontanter värda 88 miljarder kronor i omlopp i Sverige. 2017 var motsvarande siffra 57 miljarder kronor.

SARI MARTIKAINEN ÄR huvudskyddsombud och klubbordförande för Transport på Loomis i Stockholm. Hon är värdetransportör och kör kontanter, både sedlar och mynt, till och från serviceboxar och bankomater.

Jobbet är tungt. Fysiskt på grund av de tunga väskor hon måste bära. Psykiskt på grund av rånrisken, hon har själv varit med om flera. Trots problemen trivs hon bra på jobbet. Hon är inne på sitt 17:e år. Bäst: Det är omväxlingen och att få sköta sig själv.

Sari Martikainen har sett många, och stora, förändringar genom åren. För tio år sedan kom nya väskor som är säkrare, men väldigt tunga. Rånen har minskat kraftigt.

– För några år sedan hände det så ofta att vi blev avtrubbade. Folk orkade knappt skriva en tillbudsrapport när de varit med om ett rånförsök, säger hon.

Mindre kontanter i omlopp märks mest i att kollegorna blivit färre. Vissa lyft har också blivit lättare.

– Det är samma typ av myntsäckar i dag. Men det är färre mynt nu och sedan kontantutbytet är de lättare också.

– Även om det är färre sedlar också så märker vi inte av det i arbetsbelastningen. Vi har alltid att göra och det är väskan som väger mest, säger hon.

DET PÅGÅR JUST nu en stor riksbanksutredning. En del handlar om minskningen av kontanter. Ett delbetänkande i den frågan ska komma före sommaren. Många räknar med att det ska levereras politiska förslag som förändrar förutsättningarna för branschen.

Det är just politiken som behöver komma med lösningar, tror Sari Martikainen. Hon är själv politiskt aktiv i hemkommunen Enköpings och kallas ibland för Kontant-Sari av partikamrater.

– Jag hoppas verkligen att politikerna tar tag i det här. Jag tycker att kort är bra, men jag vill att vi ska ha alternativ att välja mellan. Hemma i Enköping har ett lokalt fik gått över till kontantfritt. Så nu kan tiggarna inte gå in dit och köpa en kopp kaffe. Många hamnar utanför.

STEFAN H JOHANSSON jobbar på samma företag som Sari Martikainen. Han är marknads- och försäljningschef på Loomis Sverige. Enligt honom finns jobbet

”För några år sedan hände det så ofta att vi blev avtrubbade. Folk orkade knappt skriva en tillbudsrapport när de varit med om ett rånförsök”

Sari Martikainen,
huvudskyddsombud på Loomis

som värdetransportör kvar om tio år.

– Jag tror det innerligt. I synnerhet efter den senaste tidens diskussion där politiker och till och med Riksbanken gett uttryck för att det kanske har gått lite för fort. Sverige är väldigt sårbart i händelse av ofred och framför allt mot hackerattacker.

LOOMIS SVERIGE ÄR en del av Loomis, ett av världens största värdetransportföretag. I många länder växer bolaget. I Sverige minskar hela tiden antalet anställda.

– Det är en direkt konsekvens av att merparten av bankerna blivit kontantlösa. De har gått från att vara vår största kundgrupp till att vara väldigt marginaliserade, vilket är synd.

Loomis är ett nischat företag som bara gör en sak. Ser du att det kan komma till ytterligare arbetsuppgifter för era anställda, för att ni ska kunna behålla personal och tjäna pengar?

– Vi tittar hela tiden på hur vi ska bredda vår tjänsteportfölj. En del i vår strategi är att upprätta ett innovationscenter i Stockholm för att behandla den typen av frågor.

Var tror du att ni är om tio år?

– Förr kunde man göra tioårsplaner. I dag förändras världen så fort att det inte går. Jag tror inte vi kommer att se så stora förändringar att vi får omkring med robotar eller så. Det kommer att krävas ett professionellt handlag från våra medarbetare, i det här jobbet krävs finger-toppskänsla.

– Det är klart man har suttit på kammaren och funderat om framtiden emellanåt. Men jag tycker att det förs en mer balanserad debatt där fler kommer till tals. Kontanter är än så länge det enda statliga betalningsmedlet och så tror jag det kommer fortsätta vara. Det har gjort att jag känner en större tillförsikt inför framtiden.

→ ”Allmänheten vill inte längre betala med kontanter”. Läs vår intervju med Gabriela Guibourg, chef för analys och policy vid Riksbanken, på webben.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Kalle Boumedienne är vd för Nokas Värdehantering. Företaget har minskat omsättningen och halverat antalet anställda, men är sedan några år lönsamt igen.

Nokas vd: ”Vi har en plan fram till 2021”

Nokas värdehantering är den mindre aktören i branschen för värdetransporter. Vd:n Kalle Boumedienne tror att kontanterna blir kvar. Men ska det gå att tjäna pengar på dem krävs politiska lösningar.

Han berättar att bolaget har sett en nedgång på kontantmarknaden under hans fem år som chef. Det är ett av skälen till att mer än hälften av personalen har fått gå.

– Jag tillhör dem som tror att det alltid kommer att finnas kontanter. Nu börjar riskerna med ett kontantfritt samhälle diskuteras. Hur mycket kontanter behöver vi för att kunna hantera krissituationer? frågar sig Kalle Boumedienne.

Han tror att Nokas värdehantering kommer att fortsätta vara lönsam en period:

– Där ser jag att Nokas har en jättefördel. Vi är en koncern som gör olika saker. Jag tror att någon form av samarbete mellan de olika bolagen gör att vi hittar en lönsam nivå. Vi kan till exempel dela lokaler och göra annat som ger kostnadsbesparingar.

Går det att tänka sig en framtid där man jobbar förmiddag som värdetransportör och eftermiddag som rondväktare?

– Jag har tänkt att vi ska börja diskutera en framtid där vi hjälper varandra på olika sätt mellan bolagen. Men exakt hur det kommer att se ut vill jag inte spekulera i nu.

Var är ni och branschen om fem år?

– Fortsätter det i samma takt som nu blir det svårt för oss att ha lönsamhet långsiktigt. Men om det kommer fram förslag om kontantkrav eller andra lösningar, som gör att minskningen av kontanter stannar av, kan vi kanske fortsätta. Som det ser ut nu har vi en plan fram till 2021 men lönsamheten blir lägre.

Och med det minskar personalen?

– Ja, i vår del i värdet. Men Nokas som företag växer ju. Värdetransportörerna blir färre, men det kommer gå att hitta jobb inom koncernen, säger Kalle Boumedienne.

John Antonsson

Jörgen Björk bärar en bil, och filmas av Simon Hellgren för tv-programmet Frusna vägar.

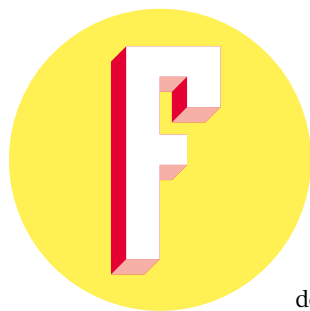


Iskallt uppdrag

**Bil på taket, långt ute i snön!
Nix, det blev inte vinterns lugnaste
torsdag för bärgarna i Umeå.
Kända från tv.**

Text och foto LENA BLOMQUIST





örst tror tv-teamet att bärgarna skojar. Men snart sitter filmare och inslagsproducent inklämda i hytten tillsammans med rutinerade Jörgen Björk.

Olyckan i Örsbäck, drygt fem mil från stan och en bit in i Nordmalings kommun, blir ett inslag i *Frusna vägar*. TV3-serien som på fem avsnitt har lockat 100 000 tittare att följa bärgarna i norr.

FÖRE LARMET HAR dagen passerat ganska odramatiskt på Ume assistance.

Mattias Öhgren slår loss bultarna på en hoprostad dragstång. Filip Sundqvist svetsar ihop en trasig vattentank. Lennart Gustafsson öppnar ett kärvande bakluckelås åt en kund som kryper in i sin bil, eftersom alla andra lås också har lagt av. Jörgen Björk tar hjullastaren och lyfter upp kraschade bilar på en biltransporttrailer som ska flytta dem till skroten.

Praktikanten Evelina Danielsson Lea är hemma med magsjuka. Men patriarken Jan Hansson tittar in en stund. Tre söner har tagit över företaget som han startade för över 50 år sedan. Mattias Hansson är vd och befinner sig på kontoret:

– Det här med tv är en chans för oss att visa upp vad bärgning innebär. Och förhoppningsvis får programmet tittarna att tänka efter så att jobbet utefter vägarna blir mindre farligt.

Samma sak hoppas de som gör jobbet:

”När jag var alldeles ny välte en lastbil och släp lastade med färg och spackel på E4 vid Lillåbron. Jag trampade i färgen och sedan hade vi vita avtryck inne i bärgaren hur länge som helst.”

Mattias Öhgren, bärgare

att bilister och yrkesförare, både svenska och utländska, ska släppa på gasen och sluta filma på olycksplatser.

– En gång krockade bilar bredvid mig på E4:an när jag jobbade mellan bärgaren och en släpvagn, säger Jörgen Björk. Jag blev både arg och rädd, och sen fick jag bärga de andra två bilarna också ...

FÖR OVANLIGHETENS SKULL kan gänget värma sina matlådor vid vanlig lunchtid och sitta ner ungefär samtidigt. Mattias Öhgren sprutar ketchup över såsen gjord på egenskjutet älg.

– Något jag aldrig glömmet? Ja, det var väl när jag var alldeles ny och en lastbil och släp lastade med färg och spackel välte på E4 vid Lillåbron. Jag trampade i färgen och sedan hade vi vita avtryck inne i bärgaren hur länge som helst.

Morgan Zakrisson har också ett minne från början av sin karriär på Assistance-kåren.

– Jag fick bärga farsan! Han hade kört lastbil i 43 år utan att åka av vägen, men när han gjorde det var det jag som kom.

Två frågor från Transportarbetarens ut-sända får allihop tänka till en stund. Vad är bäst med jobbet? Och vad är sämst?

– Det bästa är att få komma hem varje kväll, säger Daniel Abrahamsson, som låg ute på långkörningar innan han började som bärgare för ett halvår sedan.

Det sämsta har han inte kommit på ännu. Men det har Jörgen Björk:

– Trafiken! Folk har ingen respekt alls.

Kollegorna nickar och fyller på med synpunkter på bilister. Sedan enas några om att en annan nackdel är att passen kan bli långa. Och att det kan ta emot när det regnar hela dagen.

– Jag tycker det bästa är att få träffa så mycket roligt folk, säger Morgan Zakrisson. Alla kunder är glada när vi kommer.

Ingen protesterar mot detta.

TILLBAKA TILL DAGENS händelse, den häftiga avåkningen i Örträsk. Den slutar lyckligt för alla utom bilen. När bärgaren Jörgen Björk avrundar rakt in i tv-kameran är hans kvalificerade gissning att Volvon inom kort hamnar på skroten.

Bilens förare vill inte vara med i tv. Tråkigt, tycker filmteamet.

Men för Transportarbetaren berättar han om isfläcken som dök upp just när han kom ut ur en kurva. Bilen for ut genom vallen, välte runt på taket och gled i väg över snön. Själv kunde han krypa ut, men telefonen blev kvar någonstans bland snön och den krossade vindrutan.



Rutinjobb när det är lugnt för bärgarna: lasta utdömda bilar som ska köras till skroten.



Med drönare kan tv-fotografen Simon Helligren visa bärgningsjobbet lite grann från ovan också.

FAKTA UME ASSISTANCE

→ Ume assistance har sju bärgare anställda i Umeå. Till sommaren blir de nio när praktikanten Evelina Danielsson Lea och en klasskamrat till henne från transportgymnasiet får anställning. Fem bärgare jobbar i Örnsköldsvik.

→ Företaget startade 1967 och ägnar sig även åt återvinning, entreprenad och transporter. Cirka 70 är anställda totalt.

→ Tv-serien *Frusna vägar* görs av produktionsbolaget Art 89 och sänds i TV3. Du hittar också programmen på viafree.se eller i appen Viafree.

Verkstadsjobb. Mattias Öhgren slår loss en krävande och rostig dragstång.





Ibland vill man bara glömma verkligheten och fly in i en annan värld. Att läsa om andra, med liknande problem, kan också hjälpa oss att bearbeta och hitta lösningar.

Ord läker och helar

Släng lyckopillren och läs en bok! Nej, riktigt så funkar inte biblioterapi. Men läsning och samtal om texter kan komplettera annan behandling, få dig att må bra och förstå dig bättre på dig själv. Och andra.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

REDAN DE GAMLA GREKERNA talade om läsningens läkande kraft. I länder som USA, England och grannlandet Finland är biblioterapi etablerat sedan länge. Det brukar sägas att stater som upplevt krig har tagit till litteratur för att försöka lindra och bearbeta människors trauman.

Definitionen är vid och initierade talar om att biblioterapi praktiserats länge i Sverige. Människor har samlats i grupper, läst, diskuterat och tipsat varandra om litteratur – utan att det kallats biblioterapi.

2011 GJORDE I ALLA FALL litteraturvetaren och forskaren Cecilia Pettersson och socialmedicinaren Lena Mårtensson vid Göteborgs universitet den första vetenskapliga studien i ämnet. Pettersson talar om att använda litteratur i syfte att främja hälsa och välbefinnande. De kvinnor hon



Cecilia Pettersson.

FOTO: FÖRNAMN EFTERNAMN



På Stockholms stadsbibliotek finns ett hav av lyckopiller att botanisera bland. Eller bara dra i sig doften av gamla böcker...

och kollegan intervjuade led av bland annat posttraumatisk stress, cancer och utmattningssyndrom, och hade läst på egen hand.

– De flesta kände att de inte orkade läsa alls när de mådde som sämst, men när de väl började läsa igen valde de annan, lättare litteratur.

Cecilia Pettersson betonar vikten av lust, att pröva sig fram och välja bort pliktböckerna. En kvinna vittnade om att hon skänkt bort all litteratur hon tidigare känt sig tvingad att läsa och börjat gå efter lustprincipen.

LÄSNING I TERAPEUTISKT syfte behöver inte handla om att bearbeta problem. Det kan lika gärna vara ett sätt att fly från en svår situation, att slappna av och glömma smärtan, förklarar Cecilia Pettersson.

Hon följde upp undersökningen med en ny om kvinnor och män med långvarig psykisk ohälsa som samlades i en bokcirkel. Då var det inte bara läsningen utan det sociala samspelet och diskussionerna som påverkade deltagarnas välbefinnande.

– Några av läsarna lärde sig använda litteratur i självmedicinerande syfte, som något att ta till när de var på väg att må sämre.

Bibliotekarier, lärare, socionomer, präster och diakoner hör till yrkesgrupper som praktiserar biblioterapi i olika former. Norrköpings stadsbibliotek startade en litteratursirkel för missbrukare. Ett annat exempel är högläsning på äldreboenden.

Biblioterapi kan inte ersätta annan behandling och skeptiker ifrågasätter litteraturens påverkan på hälsan.

– Det är ingen universalmetod som funkar för alla. Är man väldigt skeptisk kanske man ska pröva något annat. Mycket forskning visar i alla fall att inte bara litteraturen utan det sociala sam-

spelet kring den kan främja hälsa och välbefinnande, säger Cecilia Pettersson.

PIA BERGSTRÖM ÄR socionom och familjeterapeut med rötterna i finsk biblioterapi. Hon vill undanröja alla missförstånd om att det rör sig om en psykoterapiform och talar i stället om ett verktyg, som skiftar efter sammanhang.

– I Sverige har mycket fokus hamnat på läsning av litteratur. Jag vill bredda betydelsen till att läsa, skriva och samtala, i syfte att utforska, reflektera, få insikter och läka. Samtalet i grupper, som jag håller i med barn till föräldrar i fängelse, är centralt.

Pia Bergström har tagit fram den första högskolekursen i biblioterapi vid Ersta Sköndal Bräcke högskola och är noga med att biblioterapi också ska fånga upp människor som är ovana läsare.

– Texter man utgår ifrån i en grupp behöver inte vara böcker. Det är ett sätt att få i gång samtal kring olika ämnen som kan vara svåra att prata om annars. Vad väcker det här hos dig? Du behöver inte prata om dig själv om du inte vill, men du kan göra det.

– Man kan också använda bilder och filmer och skriva efter samtalen. I slutändan kan det bli så att de som inte läst förut börjar läsa.

PIA BERGSTRÖM INSTÄMMER i att biblioterapi inte passar alla. För att det ska klicka behöver orden passa lyssnarens personlighet och sinnestillstånd, dessutom ska tillfället vara rätt. Hon brukar få frågan om riskerna med att ”dra upp” smärtsamma händelser, men svarar att det här med att må dåligt eller ha sorg inte är någon sjukdom utan en del av livet.

– Är du sjuk ska du självklart söka vård, men generellt är det inte farligt att prata om saker. Tvärtom kan det vara farligt att inte prata.

BIBLIOTERAPI

Forskningen skiljer på klinisk och humanistisk biblioterapi.

Den förra kompletterar annan behandling av sjuka och innebär att en läkare eller psykoterapeut kan rekommendera särskild litteratur.

Den senare riktar in sig på personlig utveckling och ökad självinsikt. Det kan handla om att bearbeta känslor av sorg och nedstämdhet vid livskriser och vändningar i livet som skilsmässa, pension, dödsfall eller att barnen flyger ut.



FOTO: NATTAS AHLN/SVERIGES RADIO

Hallå där!

MARIE LUNDSTRÖM

... programledare för *Lundströms bokradio* i P1, med bland annat författarmöten och bokcirklar. Hur ser du på biblioterapi?

– Hur det funkar kliniskt vet jag inte, men när jag själv drabbats av stor sorg har jag haft svårt att läsa tjocka romaner. Då läser jag i stället dikter. När min pappa dog, oväntat, förstod jag mig plötsligt på den ryska poeten Osip Mandelstam. Hans dikter talade till mig på ett nytt sätt, som om något slags port öppnade sig. Delar av det försvann sedan, när den akuta chocken lagt sig.

Är poesi bra om man har sorg?

– Ingenting är bra när man har sorg. Det finns lägen när litteratur inte hjälper, som vid djup sorg och chocktillstånd eller när du inser att du blivit övergiven. Då tror jag mer på en stor whisky och en god vän.

– Gärna en god vän som läser högt för dig, högläsning är väldigt lugnande. Selma Lagerlöfs *Gösta Berlings* saga funkar. Den blir man definitivt mer harmonisk av. I bästa fall somnar man också, som ett barn.

Är man mindre ångestfylld och behöver en paus från sin egen tillvaro tipsar Marie Lundström om sin pågående bokcirkelbok, *Stenarna skola ropa*, av den brittiska författaren Ruth Rendell, känd för sina psykologiska kriminalromaner.

– Jag tycker vi kommer närmare varandra i bokcirkeln. Samtalen blir friare, livet och litteraturen möts.



JUSTINA ÖSTER



Postadress: _____

Den här månaden svarar vi på läsarnas frågor om semesterdagar, lönekvittning och löneanspråk. Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Hur lång semester har jag rätt till?

? Min fråga gäller betalda semesterdagar. Jag har en anställning på 75 procent, fyra dagar i veckan och undrar om jag har rätt till 20 eller 25 betalda semesterdagar? Lönekontoret säger 20.

Jag pratade med andra på mitt jobb som också jobbar 75 procent, fast de jobbar fem dagar i veckan. De får 25 betalda semesterdagar. Kan den skillnaden vara riktig?

Nyanställd

Svar: Din fråga är inte helt enkel att besvara på ett kort och okomplicerat sätt. Om man håller i minnet att målet hela tiden är att semesterdagarna ska räcka till fem veckors ledighet i följd, så blir det kanske lite lättare.

För den som har ett annat antal arbetspass per vecka än fem i sitt schema, behöver semesterdagarna räknas om. Detta för att det ska bli rättvist i relation till andra

anställda, som har just fem arbetspass i veckan.

I ditt fall, med fyra arbetspass per vecka i schemat, får du 20 semesterpass i stället för 25 semesterdagar. Detta räknas ut på följande sätt:

$25 \text{ semesterdagar} / 5 \text{ veckor} \times 4 \text{ arbetspass} = 20 \text{ semesterpass}$.

Eftersom du har fyra arbetsdagar per vecka leder dina 20 semesterpass till att du kan få ut fem veckors semesterledighet i följd, om du och din arbetsgivare kommer överens om att du ska ta ut alla dina semesterpass i en följd.

Om du vill ta ut din semester på annat sätt, och din arbetsgivare tillmötesgår det, kan du antingen tjäna eller förlora på det hela. Samtidigt har du ju själv viss möjlighet att påverka det utifrån hur du förlägger ditt önskemål om semesterledighet.

Utan omräkningen skulle du kunna få en mycket längre semesterledighet än dina arbetskamrater som jobbar fem pass per vecka.

Detta handlar alltså om hur schemat ser ut. Ditt arbetstidsmätt (om du jobbar heltid eller deltid) har i sig ingen betydelse för antalet semesterpass du får. Däremot påverkar det hur mycket semesterlön du får per arbetspass, men det är en helt annan diskussion.

Om du känner dig fortsatt osäker, så boka tid för genomgång med din ombudsman på din avdelning.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Säljchefer går under Unionens avtal

? Hej! Jag ska på intervju som gäller tjänsten säljchef på en OKQ8-station. När det gäller löneanspråk, vad är rimligt för en sådan tjänst med tre års erfarenhet? Hittar ingenstans vilka lönealternativ det finns för tjänsteman, därav min fråga.

Madeleine

Svar: Hej själv! Det låter som om det handlar om arbete som tjänsteman. Det bör då i detta fall vara Unionens kollektivavtal, snarare än vårt, som gäller. Jag föreslår därför att du kontakter dem. Förhoppningsvis svarar de på dina frågor där, även om du inte är medlem (än).

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Ska jag betala för bärgningen?

? Jag gled av vägen med lastbilen och fick ringa efter bärgning. Nu har min arbetsgivare dragit pengar från min lön för bärgningen. Får han göra så? *Rattvrängaren*

Svar: Nej, är det enkla svaret. Om det finns kollektivavtal på ditt jobb så ska du inte behöva betala för bärgning eller skador på bilen. Enda undantaget är om arbetsgivaren kan hävda att du har varit grovt vårdslös.

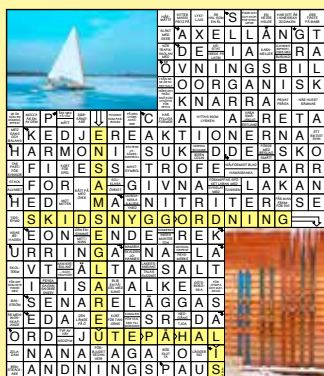
Det ser också ut som ett brott mot kvittningslagen när din arbetsgivare drar pengar från lönen. Grunden i lagen är att arbetsgivaren bara får göra en sådan om arbetstagaren går med på det, frivillig kvittning.

Jag tycker att du, som medlem i Transport, ska ta kontakt med din lokalavdelning för att reda ut det här.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

Skriv till redaktionen@transportarbetaren.se eller Fråga Facket, Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm.



Grattis!

Lösningen på marskrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Sture Nyström, Umeå
Cennet Johansson, Götene
Åke Eriksson, Norsjö.

Vinnarna av en trisslott:
Roine Hedlund, Landeryd
Allan Andersson, Torslanda
Mats Jakobsson, Överkalix.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Hamn och stuveri är en viktig del av vår själ

Vi har arbetat oss igenom mars månad och ännu verkar det inte vara någon vår i sikte. En fråga som har engagerat oss även denna månad är

den om situationen på APM Terminals i Göteborgs hamn, och jag förstår att den väcker mycket känslor och många funderingar bland våra medlemmar. På LO:s initiativ har vi sedan jul haft ett par möten tillsammans med Hamnarbetarförbundet för att undersöka möjligheten att tillsammans hitta en lösning på denna knöliga fråga.

Jo, för den är knölig. Våra olika organisationsformer spelar en större roll än vad man kan tro. Ett trepartsavtal med befintliga strukturer skulle innebära ständigt återkommande förhandlingar – förhandlingar som skulle bli näst intill omöjliga att genomföra. Tro mig: Ett trepartsavtal gynnar inte våra medlemmar. Ett hängavtal, där Hamnarbetarförbundet får samma villkor som Transport kommer överens med arbetsgivarna om, är vad vi förespråkar.

Inte heller kan vi se framför oss att förlora en del av Transport som är vår historia. Vårt förbund grundades av hamnarbetare 1897 och hamn och stuveri är en viktig del av vår själ.

Nu har ett första steg tagits, och det visade sig att det skulle innehålla förslag som varken vi eller Hamnarbetarförbundet tyckte var en framkomlig väg. Det betyder inte att vi stänger dörren. Det innebär att vi gör omtag och pratar vidare, och jag lovar att återkomma i frågan.

FRÅN NÄRINGSDEPARTEMENTET OCH infrastrukturminister Tomas Eneroth har det fortsatt att komma en strid ström av förslag som ligger helt i linje med det som vi krävt under en lång tid. Det har handlat om krav på vinterdäck på alla axlar, beställaransvar, förlängd klampning till 36 timmar och nu senast förslaget om vägkilometerskatt genom gps-övervakning. Detta är oerhört välkommet och sammantaget så kommer dessa initiativ att bidra till att försvåra för den olagliga cabotagetrafiken och minska den sociala dumpningen på våra vägar.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande

”

Nu har ett första steg tagits, och det visade sig att det skulle innehålla förslag som varken vi eller Hamnarbetarförbundet tyckte var en framkomlig väg.

FÖRSLAGET OM KILOMETERSKATT i korthet:

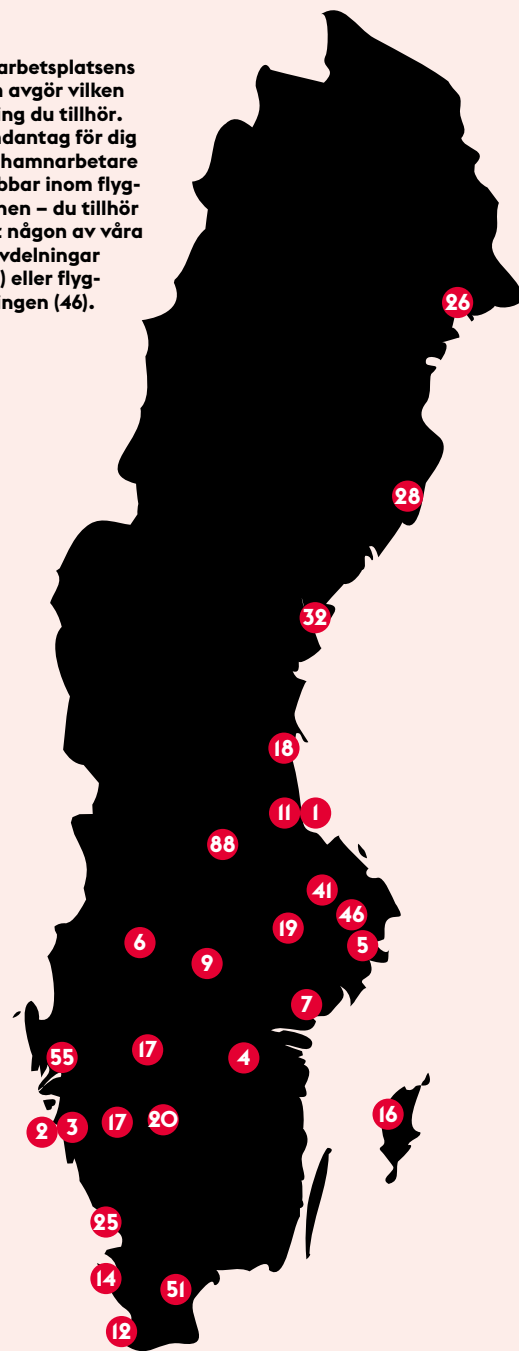
- Att införa en modern, smart och rättvis beskattning för tung trafik i Sverige.
- Gps-övervakning genom transportdrar.
- Olika skattenivåer beroende på exempelvis region, vägtyp, tidpunkt.
- Praktiska konsekvenser:
 - Större kontroll på utländska fordon i Sverige.
 - Bättre planerade transporter och bättre förutsättningar för landsbygden.
 - Helt andra förutsättningar att minska den sociala dumpningen och rädda svensk åkerinäring.

Detta är ytterligare ett exempel på att vi måste arbeta för en socialdemokratiskt ledd regering efter valet, för våra medlemmars skull. Det är nämligen nästa regering som måste se till att detta förslag blir verklighet ...



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

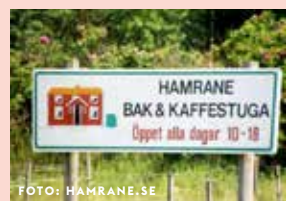
- | | | |
|---|---|--|
| 1 Norrland/
Mellansverige,
avdelning 1 (hamn). | 11 Gästrikland/
Norduppland,
avdelning 11. | 25 Halmstad,
avdelning 25. |
| 2 Syd- och
Västssverige,
avdelning 2 (hamn). | 12 Malmö,
avdelning 12. | 26 Norrbotten,
avdelning 26. |
| 3 Göteborg,
avdelning 3. | 14 Helsingborg,
avdelning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

änder på din avdelning

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte i pensionärsektionen: Tisdagen den 3 april kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!



DAGSUTFLYKT MED SENIORSEKTIONEN

Följ med på utflykt till Dalslands kanal, torsdagen den 14 juni. Vi startar vår resa från Göteborg kl 7.30.

Vid Hamrane Bak- och Kaffestuga avnjuter vi den dalsländska specialiteten klengås med kaffe därtill. I Häverud går vi ombord på kanalbåten M/S Storholmen som ska ta oss med på tre timmar lång båttur. Vi serveras lunch i kajutan innan det är dags att kliva av båten vid Baldersnäs Herrgård. I området finner vi trevliga hantverksbodar värda ett besök innan hemresan. Vi beräknar att vara åter i Göteborg cirka 18.30.

Kostnad 500 kronor per person. I priset ingår bussresa, mat, båttur samt fika.

Anmälan: Sätt in pengar på Plusgiro 74 60 39-7, senast den 3 maj.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Datum för sektionernas medlemsmöten i maj:

- Sektion 1 Norrköping: 9 maj.
- Sektion 3 Linköping: 8 maj.
- Sektion 5 Motala/Mjölby/Ödeshög: 9 maj.
- Sektion 6 Vimmerby: 7 maj.
- Sektion 7 Västervik: 12 maj.

Tid och plats kommer med i nästa nummer, då allt inte är spikat än.

Vecka 17, den 23–27 april, kommer vi på avdelningen att vara ute och synas på era arbetsplatser. Så om ni är intresserade av att få besök, hör av er till avdelningen via mejl transport.4@transport.se eller ring till oss på 010-4803004.

Grabb & Tjejhalvan 2018

... den 8 maj i Norrköping. Vi bjuder på anmälningsavgift och t-shirt. När ni kommer i mål så står våra grillmästare redo med hamburgare och dricka.

Sista anmälningsdag är den 16 april. Kontakta Joakim Carlsson, 0706-322067 eller carlssonjoakim@hotmail.com, eller Marika Lindberg, 010-4803138 eller marika.lindberg@transport.se.

Marika Lindberg, ordförande

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Kallelse till Val 2018-representantskap (obs! ändrat datum): Torsdagen den 3 maj kl 18.30 i Z-salen på ABF, Sveavägen 41, 1 trappa. Representantskapets ledamöter och ersättare bjuds på en bit mat i restaurang Två grabbar & kök, på 1 trappa, från kl 17.30.

Vi kommer också att lägga upp en länk på vår hemsida, där man kan anmäla sig som deltagare på mötet med start kl 18.00. Först till kvarn. Observera att mat inte ingår.

För mer information och länk till att delta: www.transport.se/nyheter/avd5valrep2018/.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vet du om att det finns två vägkrogsbibliotek i Värmland? Transport har tillsammans med Hotell & restaurang startat upp två vägkrogsbibliotek, de ligger på Rasta i Grums och Rasta i Väse. Där finns det ljudböcker att låna för den som vill. Det kostar inget och man lämnar tillbaka dem på samma plats där man lånade böckerna. Passa på att ta vägen förbi och kolla vad som finns.

Tyggkassar Avdelningen har inhandlat tyggkassar för att bidra med att minska användning av plast. Du som är medlem är välkommen in till oss för att hämta en kasse. Vi kommer även att vid olika sammankomster dela ut kassarna – vill ni så kommer vi gärna ut till er arbetsplats. Meddela avdelningen så gör vi upp en tid.

Val 2018 I år är det valår och avdelningen kommer att engagera sig kring valet. Vill du ha besök på din arbetsplats? Kontakta oss så gör vi upp om tid. Mer information om aktiviteter rörande valet kommer löpande på hemsidan och vår Facebooksida Svenska Transportarbetareförbundet Avd 6.



FOTO: LOOP EVENT AB

AVDELNING 9 ÖREBRO

Möt oss på mässa i maj

Transport kommer att delta på skogsmaskindagarna den 18–19 maj på Karlskoga flygplats.

I stort sett samtliga skogsmaskin-, lastbils- och släpvagnstillverkare finns på plats och ställer ut. Lagg därtill alla utställare av flishuggar, kranar, skogsvagnar, gripar, däck, kedjor, fyrhjulingar, sågverk och vad det nu kan vara, så har du en synnerligen komplett och intressant branschmässa.

Har ni vägarna förbi så kom och sök upp oss, och ta del av lite information.

Startpunkten Gå en facklig grundutbildning! Alla medlemmar bör gå Startpunkten. Hör av dig till avdelningen för mer information. Vårens datum är 25 april och 28 maj.

Avtalspunkten Vill du lära dig mer om dina rättigheter på jobbet? Gå en Avtalspunkt! Avdelningen anordnar endagsutbildningar i samtliga våra avtal. En förutsättning för att få rätt lön är att man själv vet vad rätt lön är. Vårens datum är:

- 17 april (bensnavtalen).
- 3 maj (bevakningsavtalet)
- 15 maj (gummiavtalet).

Övriga avtal: Hör av dig med intresseanmälan (till 010-4803006 eller transport.6@transport.se) så ordnar vi en utbildning så snart det är möjligt.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Om du vill ha besök på din arbetsplats så kontakta avdelningen på tel 010-4803007 eller mejl transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Marknadsafton i Örebro torsdagen den 7 juni kl 12.00–22.00 kommer vi att befinna oss på marknadsaftonen, dela ut info om Transport och vad vi kan göra tillsammans. Hoppas vi ses där!

ROA på avdelningen Vecka 21 (den 21–23 maj) kommer vi att ha en utbildning på avdelningen som heter ROA (rekrytera, organisera, aktivera). Anmälan kan göras direkt till avdelningen på 010-4803009 eller transport.9@transport.se. Dit kan ni även höra av er om ni har andra frågor om just utbildning.

Startpunkten Nästa Startpunktsdatum är den 21 april och den 19 maj. Välkomna att lära er mer om facket och varför vi finns. Vid frågor, kontakta gärna oss på avdelningen på 010-4803009 eller transport.9@transport.se.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Vill du veta vad facket står för, hur vi kom till och hur du kan påverka din situation på din arbetsplats? Gå Start- och Avtalspunkten. Tillsammans blir vi starka!

Nästa kursdatum är den 27 april kl 9.00. Plats: Avdelning 11, Sättrahöjden 16 i Gävle. Vi står för lunch och fika.

Intresserad? Skicka mejl till magnus.dawest@transport.se.

Uppsökeriveckan Vecka 17 kommer vi på avdelningen att vara ute för att träffa er medlemmar.

Vill du ha besök av oss så kan du höra av dig till avdelningen,

tel 010-4803011 eller e-post transport.11@transport.se.

AVD 14 HELSINGBORG

Shell Luhrpasset, Strömsnäsbruk kommer att besökas under våren av vår lilla husvagn.

Vi startar upp våren med besök i Strömsnäsbruk torsdagen den 12 april och torsdagen den 26 april mellan kl 16.00 och 23.00. Besök oss och ställ dina frågor om avtalsförsäkringar, pension och föräldrapeningstillägget. Eller bara kom förbi och få en kopp kaffe med kanelbulle.

Uppsökeri vecka 17 Under dagarna 23–27 april kommer alla på avdelningen, samt ytterligare ett antal förtroendevalda, att vara ute på fältet för att besöka medlemmar.

Vi kommer att vara ute med husvagnen på rastplatser och företag och göra arbetsplatsbesök, såväl aviserade som icke aviserade. Kontakta snarast avdelningen på transport.14@transport.se så planerar vi in besöket på din arbetsplats.

Startpunkten är en facklig introduktion som kommer att hållas tre lördagar:

- 21 april
- 26 maj
- 16 juni.

Efter det tar vi sommaruppehåll fram till den 15 september.

Anmälan om deltagande senast fem dagar före kursdatum. Vi har plats för 20 deltagare per tillfälle, så principen först till kvarn gäller.

Vi har även möjlighet att samlas ute på din arbetsplats och köra en Startpunkt. Hör av dig så planerar vi det med er. Välkommen med din anmälan på mejl transport.14@transport.se eller ring 010-4803014.

Påskhälsning

Vi på avdelning 14 hoppas att ni får eller har haft en glad påsk!



AVDELNING 16 GOTLAND

Ringkampanj Vi har kommit i gång med att ringa till alla medlemmar för att bland annat prata om valet och diskutera vår syn på politiken. Men också för att ni medlemmar ska få en chans att ge er syn på politiken. Samtidigt kommer vi



att passa på att uppdatera era kontaktuppgifter i vårt system. För att nå alla medlemmar kommer detta att göras i omgångar under våren och hösten.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Startpunkten, en introduktion till din fackförening. Startpunkten är en utbildningsdag för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar.

Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna (den här utbildningen borde alla delta i).

➤ 15 maj kl 8.00–16.00 på Transport i Borås.

➤ 17 maj kl 8.00–16.00 på Transport i Skövde

Anmälan till studieorganisation Ulf Stigsson på mejl ulf.stigsson@transport.se eller tel OIO-4803641. Välkommen med din anmälan!

Medlemsmöte i sektion Södra Älvsborg. Passa på att prova på lerduskytte! Lördagen den 2 juni kl 10.00–12.00. Vi träffas på Bredareds Sportskytteklubb.

Då det är begränsat deltagarantal måste vi ha din anmälan senast den 20 maj till sektionsordföranden Christer Gustavsson, 073-0225523. Välkomna!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Startpunkten

➤ Måndagen den 23 april kl 16.00–20.00. Plats: Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

Avtalspunkten steg 1

➤ Onsdagen den 18 april kl 17.00–19.00. Plats: Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

➤ Onsdagen den 25 april kl 17.00–19.00. Plats: Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall).

Följande dagar

kommer avdelningskontoret att hållas stängt då vi kommer att vara ute och göra arbetsplatsbesök:

➤ Måndagen den 19 mars.

➤ Tisdagen den 3 april.

➤ Onsdagen den 18 april.

➤ Måndag–fredag i aktivitetsvecka 17 (23 april–29 april).

➤ Torsdagen den 3 maj.

➤ Fredagen den 18 maj.

➤ Måndagen den 4 juni.

➤ Tisdagen den 19 juni.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss:

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

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



AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Stängt på grund av flytt

Den 13 och 16 april kommer vi att ha avdelningen stängd för flytt. Tisdagen den 17 april öppnar vi som vanligt igen på nya adressen: **Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.**

Den som har vägarna förbi är – som alltid – hjärtligt välkommen in på en titt och en fika. Självklart ska vi försöka fira flytten på något vis, men det återkommer vi till i nästa nummer.

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

➤ Inga-Lill: OIO-4803342, inga-lill.pettersson@transport.se.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Årssammanträden i sektionerna och i representantskapet har hållits under mars månad. I skrivande stund är det ännu ej klart vilka som kommer att ingå i avdelningsstyrelsen, i vilken sammanställningen kommer att vara litet annorlunda mot tidigare år, så vi ber att få återkomma.

Förbundsstyrelsen har beslutat om ett antal kampanjdagar, då avdelningarna ska ut och besöka arbetsplatser knutna till avtalen som finns inom Transportarbetareförbundet. Därför är det nu extra viktigt att du bokar tid innan du besöker avdelningen – det vore jättetråkigt om du möts av en stängd dörr för att alla är ute på uppdrag ...

Kalendarium

➤ 3 april: Kampanjdag.

➤ 17–18 april: Regionkonferens, region 4 (avdelning 4, 6, 7, 9, 19).

➤ 18 april: Kampanjdag.

➤ 23–27 april: Förbundets uppsökerivecka.

➤ 26 april: Avdelningsstyrelsen sammanträder.

➤ 1 maj: Representantskapet sammanträder samt deltar i förstamajtag.

Vintern över? Kom ihåg att det är lag på vinterdäck under perioden 1 december till 31 mars. Men det är tillåtet att ha dubbdäck under perioden 1 oktober till 15 april, om det är vinterväglag ...

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Taxi-/bussektionen: Varmt välkomna till medlemsmöte! Måndagen den 23 april kl 18.30 träffas vi på ABF, Storgatan 25C i Nässjö.

Ordförande Jens Östergaard

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte

När: fredagen den 6 april, kl 9.00. Plats: Avdelningen i Halmstad.

Introduktionsutbildningen

Startpunkten hålls onsdagen den 11 april kl 18.00 på avdelningen i Halmstad. Är du intresserad av att delta på utbildningen? Ring OIO-4803395 och anmäl dig.

Uppsökerivecka Vecka 17 åker vi runt på vår sedvanliga uppsökerivecka. Vi försöker besöka så många arbetsplatser vi hinner med. Skulle du vilja att vi kommer till just till din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen, i så god tid som möjligt, så gör vi vad vi kan för att lösa det på bästa sätt.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Fackliga utbildningar Vill du gå en facklig utbildning för att få veta mer om vad du får i ditt medlemskap och vad förbundet arbetar med? Varför inte lära dig om vad ditt kollektivavtal innebär? Kontakta avdelningskontoret för att kunna anmäla dig till någon av dessa utbildningar.

Branschdag för bevakning

Du som medlem och anställd i bevakningsbranschen har fått en inbjudan till avdelningens branschdag för bevakning den 8 maj. Då det är ett begränsat antal platser hoppas vi att du varit snabb med att tacka ja till inbjudan för att vara säker på att du får en plats.

Har du rätt lön? Allt för många får fel lön, traktamente eller ob-ersättning. Är du drabbad?

Kontakta avdelningen om det är så att din lön inte stämmer, eller om du har andra frågor kring lön och arbetsrätt.

Har ni skyddsombud på din arbetsplats? Ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt på sin arbetsplats. Saknar ni skyddsombud på jobbet kan avdelningen hjälpa er att utse ett sådant. Kontakta avdelningskontoret, OIO-4803026 eller transport.26@transport.se,

för mer information om vad det innebär.

Glöm inte att besöka avdelningens hemsida eller följa vår Facebooksida, som du hittar under Svenska Transportarbetareförbundet avd 26.

Val 2018 Den 9 september i år är det val till riksdagen. Där har vi alla ett ansvar och en skyldighet att gå och rösta. Du tar väl ditt ansvar?

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

➤ 8 april: Startpunkt i Dorotea kl 13.00.

➤ 22 april: Startpunkt i Nordmaling kl 13.00.

➤ 27 april: Frukostträff kl 7.30–9.30.

➤ 29 april: Startpunkt i Skellefteå kl 13.00.

För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transportens hemsida.

Lägenhet i Hemavan Avdelningens fjällägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till avdelningens ordförande Sandra, OIO-4803435 eller sandra.jakobsen@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Kampdagar Förbundet har beslutat om att vi ska ha kampdagar, vilket innebär att avdelningarna kommer vara ute på uppsökeri under speciella datum.

Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen på OIO-4803032 eller transport.32@transport.se.

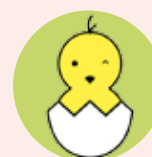
Inplanerade datum är den 3 april, 18 april, 3 maj och 18 maj.

Hoppas vi ses på just din arbetsplats!

Startpunkten Vi håller ett utbildningstillfälle den 22 mars kl 17.30 på Bultgatan 20A i Sundsvall. Anmälan görs till Malin på 070-2405456 eller malin.johnsson@transport.se.

Påskhälsning

Vi önskar alla våra medlemmar en fin påsk och var rädda om er i trafiken!



AVDELNING 41 UPPLAND

➤ **Startpunkten** är vår fackliga introduktionskurs för nya såväl som blivande medlemmar och hålls lördagen den 7 april kl 10–15.

➤ Vill du lära dig grunderna i

ditt kollektivavtal erbjuder vi vad vi kallar för en **Avtalspunkt** lördagen den 14 april kl 10–15. Obs! Bevakningsavtalet!

Båda utbildningarna hålls i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A i Uppsala. Transport bjuder på lunch.

För frågor och anmälan, kontakta ordförande Ludwig Eriksson på OIO-4803494 eller ludwig.eriksson@transport.se. Ludwig Eriksson, ordförande

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Flygavdelningen rullar i gång ett nytt verksamhetsår och vi välkomnar alla de nya förtroendevalda i avdelningen. Vill ni ha en styrelseutbildning för er nya klubbstyrelse så hör gärna av er!

Har ni frågor om hur ni kan stärka facket på arbetsplatsen, vill ni utbilda er eller har frågor om arbetsmiljö eller lag och avtal så kontakta gärna oss på avdelningen.

Alla kontaktuppgifter finns på vår hemsida: www.transport.se/avdelningar/flyg.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Sektion 1

➤ Vi har en Startpunkt lördagen den 28 april kl 9.30 på nya avdelningskontoret, ute i Karpalund. Välkommen med din anmälan! Tel OIO-4803051.

➤ Första maj: Vi kommer att delta i firandet i Tivoliparken i Kristianstad på första maj. Vi har ett tält med aktiviteter där, och går med i demonstrationståget med vår fana. Kom dit du med! Stor familjefest utlovas. Ordförande Helena Blomstrand

Sektion 2

➤ Den 14 april har sektionen en Startpunkt på ABF i Ronneby. Alla medlemmar är välkomna. Anmäl dig på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se.

➤ Söndagen den 29 april är det medlemsmöte för alla medlemmar i sektionen. Mötet hålls på ABF i Ronneby kl 11.00.

➤ Första maj kommer sektionen befinna sig i Karlskrona och i Karlshamn. Mer exakta tider kommer på hemsidan. Du kan också ringa avdelningen på tel OIO-4803051 för att få info. Ordförande Marcus Svensson

Sektion 3

➤ Den 22 april kl 13.00 håller sektionen i ett medlemsmöte på ABF i Tingsryd. Alla medlemmar i sektionen är inbjudna. Kom och träffa andra som jobbar inom Transportens verksamhetsområde. Vi bjuder på fika. Varmt välkomna!

➤ Information om förstamajfiranden i sektionen kommer på hemsidan under april månad. Har ni inte tillgång till internet kan ni alltid ringa avdelningen och få information, tel OIO-4803051.

Ute på besök!

► Den 5 maj har vi en Startpunkt på ABF i Växjö kl 9.30. Anmäl ditt deltagande senast den 27 april. Vi bjuder på frukost och lunch. Alla medlemmar är välkomna.

Ordförande Tommy Sahlberg

Sektion 4

Söndagen den 8 april kl 9.30 håller sektionen en Startpunkt på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Anmäl ditt deltagande senast den 5 april på tel OIO-480 3051.

Ordförande Stefan Liljehorn

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningsexpeditionen är stängd tisdag den 3 april och torsdagen den 3 maj. Då kommer vi att vara ute och besöka medlemmar på arbetsplatser.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter, OIO-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

► Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar hålls tisdagen den 10 april kl 17.00–21.00 cirka, på avdelningsexpeditionen.

► Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt kollektivavtal. Hör av dig om du är intresserad (endast medlemmar).



Folksam

VILL DU PRATA PENSION ELLER FÖRSÄKRINGAR?

Ett erbjudande till dig som är i åldern 30–35 eller 55–60 år.

Som medlem i avdelning 55 omfattas du av ett försäkringskydd, både genom din anställning och ditt medlemskap i Transport. Genom kollektivavtalet på din arbetsplats har du också en extra pension, Avtalspension SAF/LO.

Många tycker att både försäkringar och pension är krångliga att förstå. Drygt tio procent av alla medlemmar har missat ersättningar, eftersom de inte har tillräcklig kunskap. Men det behöver inte vara för sent att anmäla!

Den 3 och 18 april, kl 9–16, får du möjlighet att se över både ditt försäkringskydd och din pension. Vi kallar det **Samverkan för medlemsnytta**, och det är ett samarbete med Folksam. Rådgivningen är naturligtvis kostnadsfri och tar högst en timme.

Boka in en egen tid med en rådgivare från Folksam. Ni träffas på vår expedition vid Kurödsvägen 9 i Uddevalla. Det enda du behöver ta med dig är ett mobilt bank-id.

Kontakta Jan Lendin, OIO-480 3147 eller jan.lendin@transport.se, och anmäl dig till någon av dagarna.



På avdelning 28 kan du träffa Annika Sjöstam, administratör, Sandra Jakobsson, avdelningsordförande, Mikael Danielsson och Christer Bengtsson, båda ombudsmän, samt regionala skyddsombudet Magnus Hansson.

Månadens avdelning

28:an lyckas locka taxiförare

Mest varje dag kommer någon medlem förbi, inte bara den morgon i månaden då frukosten är uppdukad. En vill veta mer om en utbildning, en annan få hjälp med arbetsmiljön. Många vill bara snacka lite, ta en fika eller låna en ljudbok.

Text och foto Lena Blomquist

Avdelning 28, med kontoret på Västerslätt i Umeå, har tagit namnet I norr.

– Vi har runt 50 mil till områdena norr om centralorten i Arjeplog. Enkel väg, säger Christer Bengtsson, en av två ombudsmän på avdelningen.

AVSTÅNDET GÖR ATT 28:an har en enda sektion, men att den är uppdelad geografiskt. I vart och ett av områdena finns en koordinator – men inga krav på protokollförda möten eller annat fackbyråkratiskt.

– Meningen är att de ska träffa medlemmar, ordna uppsökier, ha grillkvällar hitta på aktiviteter ... som lerduveskytte, fortsätter Christer Bengtsson.

HAN OCH KOLLEGAN Mikael Danielsson delar på alla avtalsområden.

– Det är inte medlems-

vård att be någon ringa nästa vecka bara för att en av oss är på utbildning eller ledig.

SANDRA JAKOBSSON, lastbilschaufför och avdelningens ordförande, berättar att 25 nya medlemmar skrevs in förra månaden. Mer att vara nöjd över i avdelning 28 är den ovanligt höga avslutningsgraden inom taxi.

– Vi ligger på över 50

procent i den bransch där det brukar vara svårt att rekrytera. I Skellefteå har vi ännu mer, säger Mikael Danielsson.

DETTA GÖR TAXIBRANSCHEN till en av de stora när det gäller antalet medlemmar. Åkeri och bevakning dominerar dock. Gemen-samt är att det till den allra största delen handlar om små företag, sammanlagt är arbetsgivarna över 1 000 i en avdelning med strax över 2 000 medlemmar.

Under våren är val-utbildning på gång. De som går ska sedan engagera fler – med målet att samtliga

medlemmar ska få ett telefonsamtal från 28:an.

– Prio ett är att få dem att rösta. Prio två är att få dem att förstå varför vi vänder oss åt ett håll i politiken. Att det handlar om vilket parti som driver Transports frågor, säger Christer Bengtsson.

Och vad har det hänt för stort i 28:an på sistone?

Avdelningen har köpt en lägenhet i Hemavan. Den hyrs sedan den 1 februari ut till medlemmar som vill åka skidor, pimpla röding eller bara ta det lugnt.

– Än så länge har den varit upptagen så gott som hela tiden, säger Sandra Jakobsson.



28:ans arbetsplatsbibliotek är öppet för alla medlemmar.

AVDELNING 28 I NORR

Område: Hela Västerbotten och två stora Norrbotten-kommuner: Arvidsjaur och Arjeplog.

Avdelningsexpedition: Umeå.

Antal medlemmar: 2171.

Sektioner: En, som är indelad i åtta geografiska områden.

Aktiva klubbar: Fyra, fem stycken.



Åsa Björkdahl har svart bälte i kampsporten taekwondo – och är beredd att hoppa in som statist.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

Månadens medlem

Åsa vill bli stuntman

När vardagen fylls av snödrivor och halka flyr tidningsbudet Åsa Björkdahl till engelska dramaserier. Hon agerar statist och drömmer om en ny karriär på film, som stuntman.

Åsa har tränat kampsporten taekwondo i många år. Så grunden var lagd när hon förverkligade sin barndomsdröm och hoppade på en grundkurs för stuntmän hos Swedish american stunt school i Knivsta.

Under tre kurshelger tränade hon sig i att slåss med pinnar, ramla och rulla, skjuta med bazooka, kasta sig in i väggar och rappellera. Det betyder att man firar sig ner i lina från hög höjd. Kursdeltagarna testade vid en skylift och Åsa fick blodad tand. Hon vill gärna fira sig ner från både helikopter och hus.

– Det ser så häftigt ut och du får alltid hjälp av en person där uppe och en där nere.

Ett annat inslag var träning med så kallad jerk harness, en sele med en lina som är fäst i ryggen. Stuntmannen tar den på sig och när någon rycker tag i linan under en filminspelning blir det tvärstopp. Stuntmannen kastas bakåt, som av en tryckvåg vid en explosion.

– Kursen var sjukt kul, något av det roligaste jag gjort, säger Åsa hemma i lägenheten i Hölö.

Favoritfiguren lor vilar på soffkanten och kursdiplomet i bokhyllan, ovanför raderna av brittiska kriminal- och drama-serier. Åsa drar en scen ur Heartbeat. Där gör en stuntman det hon drömmer om att lära sig, ramla av en häst.

– Det ser ut som om han faller på huvudet, men han landar perfekt som han ska, skyddar huvudet och rullar undan.

KONSTEN ÄR ATT lura betraktaren, en käftsmäll eller spark ska aldrig träffa. För statisterna gäller det att träna rätt kameravinklar och inte se in i kameran. Då har de störst chans att komma med i filmen, och inte klippas bort. Åsa och kurskompisen ger ett smakprov på både väskryckning och knivattack i en sekvens på Youtube.

Åsa finns med i ett statistregister sedan 20 år. Det senaste året har det släppt och uppdragen droppar in, i Melodifestivalen bland annat och Jonas Gardells miniserie i SVT De dagar som blommorna blommar, där hon kör bil.

RÄDD ÄR ÅSA inte och inte våghalsig, påstår hon.

– Säkerheten är a och o för stuntmän. Jag kan ju skada mig som tidningsbud också, köra ner i diket eller krocka med en älg.

ÅSA BJÖRKDAHL

Ålder: 43.

Bor: Hölö, utanför Södertälje.

Familj: Singel.

Jobb: Tidningsbud.

Serier: Heartbeat, Tillbaka till Aidsensfield, Morden i Midsomer, Doc Martin.

Reser gärna till: England.



lor är en favorit som hänger i soffan.

Justina Öster

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 58 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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

Många dödsolyckor inträffar i samband med lastning och lossning.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Förhindra att industrins dolda dödsfällor tar fler liv

"Ingen människa ska dödas på jobbet och alla lastbilschaufförer har rätt till en förändring. Nu!"

I maj förra året dog ännu en lastbilschaufför på jobbet. En truck backade över honom vid lastning på ett stålverk. En tragedi för de anhöriga. Ett djupt personligt trauma för den som körde trucken. Ett allvarligt misslyckande för stålföretaget som lät det hända i sin verksamhet. Och djupt störande för alla oss andra. Det som kanske är mest oroväckande är att den aktör som har mest makt i sammanhanget, Arbetsmiljöverket, inte arbetar aktivt med att undvika dessa olyckor.

Som före detta lastbilschaufför har jag besökt många fabriker och i mitt nuvarande arbete hjälper jag industrin i dessa frågor. Jag vill belysa ett allvarligt riskområde i svensk industri som få förstått omfattningen av och som Arbetsmiljöverket inte jobbar tillräckligt aktivt med.

UTAN LASTBILSTRANSPORTER skulle den svenska industrin stanna och lastbilschaufförer utför ett samhällsviktigt uppdrag. Tyvärr visar Arbetsmiljöverkets egen statistik att lastbilschaufför är en yrkesgrupp som toppar olycksstatistiken: De senaste åren har i snitt en lastbilsförare dödats varje månad i Sverige.

Forskning visar att en majoritet av olyckorna sker i samband med lastning och lossning av gods. En

olycka som kan sägas vara ett typiskt exempel hände i maj 2017 vid Degerfors stålverk. Lastbilschauffören blev påbackad av en truck och avled. Ett företag måste se till att arbetsmiljön är god på en arbetsplats, även för underentreprenörer. På en normal fabrik är ofta lastbilschaufförer den allra största gruppen av alla underentreprenörer. Det kan komma hundratals nya lastbilsförare varje dag till en fabrik.

HÄR HAR SVENSK INDUSTRI ett stort ansvar och Arbetsmiljöverket har ett ännu större ansvar att kontrollera detta. I dag är myndighetens kontroller inom transportområdet mest inriktade på att hitta åkerier som glömt att besikta en baggavellyft eller andra lätt kontrollerade saker. Men olyckorna sker ute hos åkeriernas kunder, industriföretagen, och där borde Arbetsmiljöverkets kontroller förbättras. I dag silar man mygg och sväljer kameler.

Svensk industri är väldigt medveten om säkerheten, många företag sätter den allra främst. Det finns inom industrin flera fungerande system för att säkerhetsutbilda underentreprenörer men hittills har lastbilschaufförer varit exkluderade från dessa system. Trots att de är mest olycksdrabbade. Låt oss komma ihåg att arbetsmiljön för lastbilschaufförerna vid lastning

och lossning inom industrin också är en fråga för den egna personalen. Onödiga riskmoment belastar den egna personalen inom truck- och godshantering både mentalt och genom ökad egen skaderisk.

ALLDELES FÖR MÅNGA företag har i dag ett arbetssätt som i lagens mening är bristfälligt. Men det handlar inte bara om lagens paragrafer. Det är bokstavligen en fråga om liv och död. Den terminalarbetare som med egna ögon sett en dödsolycka kan plågas av traumatiska minnen hela livet. Den platschef som blivit hämtad till förhör av polisen kan leva med en känsla av skuld under lång tid. Ingen vd vill ha ett förlorat människoliv på sitt samvete. Det är dags att vi på allvar får upp ögonen för olyckorna som drabbar lastbilschaufförer och terminalarbetare vid arbete i svensk industri. Det är också dags att Arbetsmiljöverket börjar kontrollera rätt saker!

Ingen människa ska dödas på jobbet och alla lastbilschaufförer har rätt till en förändring. Nu!

Delta i debatten!

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



JAKOB ARMÖ
före detta lastbilschaufför och grundare av LUP Technologies AB.

Från baksätet

Pallar du fram till pensionen?

Vi lever allt längre och därför måste vi jobba längre – för att få ihop en dräglig pension. Det är en sanning som trumpetats ut ganska länge nu.

Kruxet är att den ökade medellivslängden inte är jämt fördelad. Kvinnor lever ungefär 3,5 år längre än män. Giftna personer lever längre än ogiftna.

MEN DEN ALLRA största skillnaden ser vi mellan olika samhällsklasser. Allra längst lever högvärlade kvinnor. Prognosen säger att dagens 65-åriga kvinnor med högst löner kommer att leva tills de är över 86 år, i snitt.

I andra änden av skalan finns männen med lägst inkomster. Deras förväntade livslängd är bara till 76 år.

Tio års skillnad. Om männen med låga inkomster i framtiden ska jobba till 69 år blir det inte många år kvar att njuta av ett pensionärsliv. Nu är pensionen antagligen sådan att njutningen blir begränsad. Men det finns ändå skäl att fundera över om alla grupper i samhället kan förväntas jobba lika länge nu när yrkeslivet ska sträckas ut.

REDAN I DAG tvingas många LO-arbetare lämna arbetslivet före 60-årsdagen. Snittet är 63,8 år.

LO kartlade 2015 både yrkesgrupper och de enskilda fackförbunden. De som krokmar först är brevbararna, de går vid 61,8 år. Kort efter kommer lokförarna. Att de går tidigt kan antagligen delvis förklaras av att de som statligt anställda har en möjlighet att ta ut tjänstepension före 65.

I Transport var snittåldern för pensionering 64,2 år för män och 63,6 år för kvinnor. Av transportarna är det manliga väktare som hårdar ut allra längst (till 64,8 år).

I dag säger makthavarna att löntagare som är födda på 1950- och 1960-talen

måste jobba till minst 67 år, för att få en pension som ligger i närheten av de uppsatta målen.

Hur ska det gå till? De flesta transportarbetare jag möter vittnar om ökad stress, mer otrygghet och hårdare konkurrens i arbetslivet. Fler än tidigare väljer bort fackligt medlemskap. Färre tar på sig uppdrag som skyddsombud. Det är en utveckling som knappast borgar för en bättre arbetsmiljö.

HÖJDA PENSIONSavgifter kanske är en mer realistisk lösning för att hantera ett pensionssystem som inte blev som tänkt.

I de senaste avtalsrörelserna har flera fackförbund valt att satsa en del av löneutrymmet på "flexpension". I praktiken en utbyggnad av tjänstepensionen som kan möjliggöra att medlemmarna går ner i arbetstid på sluttampen.

Ska Transport slå in på samma väg i nästa avtalsrörelse 2020?

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

” Hur ska det gå till? De flesta transportarbetare jag möter vittnar om ökad stress, mer otrygghet och hårdare konkurrens i arbetslivet



FOTO: JOHN ANTONSSON

Hallå där!

EMMA BRODIN

... lastbilschaufför och sopgumma i Nora, som uppträder i en av LO:s valfilmer.

Varför är du med och bedriver valrörelse?

– Det är jätteviktigt för mig att vi från Transport och LO är ute och syns och visar upp våra åsikter.

Filmen är ett svar till Ulf Krister-son. Hur reagerade du själv när du läste moderatledarens uttalande om att lastbilschaufförer kan "sitta still i hytten" och fortsätta jobba långt upp i åren?

– Jag började skratta. Tänkte först att han måste skämta, och sedan att det visar att han inte är någon arbetare. Vi arbetare jobbar hårt och ett sånt uttalande är ett hån mot oss, så det var självklart att tacka ja när jag fick frågan om filmen.

Du berättar att du går 1,5 mil varje arbetsdag, hur många mil tror du att Ulf Krister-son går?

– Jag gissar att det snarare handlar om 1,5 kilometer. Läste att han brukar ta taxi mellan riksdagshuset och T-centralen i Stockholm.

Är det några särskilda arbetsskador som drabbar dig och dina arbetskamrater?

– Många har försletningar i axlar och knän, ont i fingrar och ryggen. Vi chaufförer gör ofta för mycket för att vi är stolta över vårt jobb.

– Själv har jag problem med höger knä, har fått artros efter att ha hoppat i och ur sopbilen. Snart ska jag börja köra lastbil i stället.

LENA BLOMQUIST

Toppen & botten

↑ Att det kommit så många filmer man borde se, bland annat en av "Äta sova dö-regissören" Gabriela Pichler.

↓ Att ännu en transportarbetare fått sätta livet till på jobbet.