TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 4 april 2022

(S) vill locka tillbaka manliga arbetare

Ukraina
Kriget och terrorn måste få ett slut nu

E20 – en resa bland rövare och kungar

KULTUR
Han skriver direkt för ljudböcker

Fler kvinnor jobbar fackligt

Tidningsbud Nattutdelning stoppad ***Åkeri*** Kocken som blev chaufför
Bevakning Hindrade Ringhals skyddsombudet?

DETTA ÄR EN ANNONS.

Transports
VALKOMPASS

Riksdagsvalet 2022

Inför årets val i september kommer Transport att varje månad presentera ett par av de frågor som är viktiga för er, våra medlemmar. Vi har frågat alla partier i Sveriges riksdag om vad de tycker i olika frågor. Häng med i Transports alldeles egna valkompass. Vi börjar Nu!

Ska C-körkort vara ett krav för att få köra lastbil på inhägnat område?

TRANSPORT TYCKER att ingen ska riskera att allvarligt skadas eller omkomma på sin arbetsplats. Det är viktigt att alla Transports medlemmar känner sig trygga och säkra på sina arbetsplatser. Därför ska förare av tunga fordon ha C-körkort även när hen kör på inhägnat område! Såsom på flygplatser och i hamnar.

Partierna svarar

L *Nej* KD *Nej* MP *?* V *Ja*

SD *Nej* M *Nej* C *Nej* S *Ja*

? – Miljöpartiet har inte tagit ställning i frågan.

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Emma Brodin
Foto: Lilly Hallberg

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2022.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 28–29 april.

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

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



PERNILLA AHLSÉN
Reporter
010-480 33 07



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

Innehåll Nr 4











4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 MÖTE MED MAKTEN
Fram till riksdagsvalet i september kommer Transportarbetaren att möta olika politiker. I det här numret berättar Socialdemokraternas partisekreterare Tobias Baudin om hur S ska vinna tillbaka manliga väljare.

8 RÄTTSFALL
Stoppade statliga Ringhals skyddsombudet Andreas Ehm? Rättegången har hållits i Varbergs tingsrätt.

12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

13 DEKLARERA
Så kan du få tillbaka tusenlappar.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 KRIGET I UKRAINA
Vi träffar lastbilschauffören Oleg Blohkin på Örebro truckstop. Han berättar om oron för familjen hemma i Ukraina.

24 JÄMLIKHET & SYSTERSKAP
Hur är det att vara kvinna och fackligt engagerad i mansdominerad bransch?

30 VÄGSTRÄCKAN
En resa i både tid och rum. Följ med bland rövare och kungar på väg E20 mellan Örebro och Skara.

38 KULTUR LJUDBÖCKER
Daniel Åberg skriver spännande berättelser för dig att lyssna på.

40 APRILKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 MÅNADENS MEDLEM
Kocken Niclas Jürgens drömde om att bli lastbilschaufför. En dröm som slog in.

47 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Kriget måste ta slut.

Ledare

Förpassa terrorn till historien

Ett krig med förödande effekter för människors liv utspelas alldeles nära oss. Rysslands invasion av Ukraina har inte undgått någon. Många är oroliga och hemvärnet har rekordmånga nyanmälningar. Vi har varit i kontakt med hemvärnet och fått klarhet i hur det fungerar att engagera sig hos dem, till exempel om man får göra det på arbetstid.

Andra vill handfast hjälpa människorna i Ukraina. I det här numret träffar du vännerna Alen Štefanac och Dennis Eliszewski som lastar bilen full med förnödenheter till de krigsdrabbade områdena och på hemvägen tar de med sig flyende familjer. Transportarbetaren har också träffat ukrainska chaufförer och fått ta del av deras oro för familj, vänner och för sig själva.

> I det här numret träffar du vännerna Alen Štefanac och Dennis Eliszewski som lastar bilen full med förnödenheter till de krigsdrabbade områdena.

NÄR DENNA TIDNING kommer ut hoppas jag innerligt att kriget är över och att Ryssland lämnat Ukraina ifred. Jag hoppas också att det råder ett lugn och att det finns en framtidstro för alla människor, oavsett nationalitet. Ja, att alla krig är slut och terrorn förpassats till historien.

Men att kämpa, det ska vi fortsätta att göra. Kämpar det gör Transportarbetarförbundet i Varberg. De anordnade en demonstration utanför tingsrätten för att stödja skyddsombudet Andreas Ehm som för två år sedan sparkades ut från statligt ägda Ringhals. På sidan 8 och 9 kan du läsa om både demonstrationen och förhandlingen i tingsrätten. Dom faller den 6 april och vad domen blir kan du då läsa om på transportarbetaren.se.



Vi är inne i ett valår och fram till riksdagsvalet i september kommer Transportarbetaren att möta makten. I det här numret möter vi Tobias Baudin, Socialdemokraternas partisekreterare, som vill locka tillbaka locka väljare från LO-kollektivet, särskilt de män som tröttnat på Socialdemokraterna och gått till Sverigedemokraterna.

VEM ÄR DÅ jag? Jag heter Kristina Sjöberg och jag är ny chefredaktör för Transportarbetaren. Den fackliga kampen har jag med mig sedan barnsben med en pappa som var aktiv i Elektrikerförbundet och ABF. Själv engagerade jag mig i facket när jag väl kom ut i arbetslivet efter avslutade gymnasiestudier. Att vara med i facket är självklart för mig. Det handlar om solidaritet, trygghet och också om medlemsförmåner som till exempel de stugor som du som medlem i Transportarbetareförbundet kan hyra. Den viktiga hemförsäkringen är en annan förmån som ingår i ditt medlemskap.

Det ska bli kul att tillsammans med redaktionen göra din tidning. Har du tips och idéer om vad vi kan skriva om eller en läsarbild du vill visa – mejla till redaktionen@transportarbetaren.se. Ha en härlig vår och var försiktig på jobbet. ■

Kristina Sjöberg är ny chefredaktör på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

I förra numret av Transportarbetaren skrev David Ericsson om vändskivan. Många har kommenterat krönikan:

"Kloka ord men dagens förare är mest ratthållare utan teknisk förståelse och utan intresse förutom att ta selfies i olika varianter"
AS

"Det var det mest sanna inlägg jag läst på länge."
TE

"Bra skrivet av en riktig Proffs med stor erfarenhet och som har en hel del 'tänk' kring det fordon han framför. Tack för en fin artikel!"
PT

Vi skrev om varslet på GDL

"GDL visste från början att det skulle läggas ner det var något dom var ute efter helt sjukt man kan göra så med ett så bra åkeri som CR Johansson var!"
FD anställd

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Stort varsel på GDL
2. Avdraget kan ge tusenlappar till chaufförer
3. Hallå där! Nora Lööw och Moa Nygren

Noterat

Glöm inte ställla fram klockan

Efter åratal av diskussioner i EU om slopande av sommar- och vintertid har vi inte kommit längre än att kunna konstatera att det inte finns något beslut. Så, ta nu din vårpigghet och förbered dig på att förlora en timmes sömn. Den får du igen i oktober.

Klocka 02.00 natten till söndagen den 27 mars är det dags att ställa fram klockan. ■

”Tusentals hamnarbetare visar solidaritet med Ukrainas folk och förakt mot Putins aggression.”

PADDY CRUMLIN
ordförande för Internationella transportarbetarefederationen, ITF.

Vägens riddare

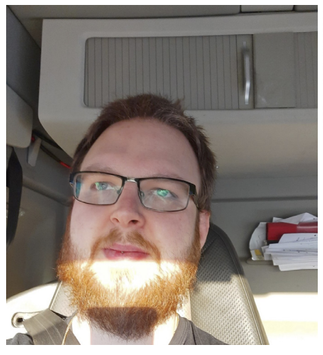


FOTO: MIKAEL WIRSTRÖM

PÅ VÄG HEM i mörkret, några mil utför Ånge. Pang! Olyckan är framme. Rådjuret som sprang framför bilen springer nu på evigt grönskande ängar. Bilen i dikesrenen står oskyddad och har fått sig en ordentlig törn. En tankbil kommer till undsättning.

– Klart man stannar och hjälper till, säger Mikael Wirström (på bilden), medlem i Transport och tankbilschaufför åt Sodium transport. Att ställa upp släpet ger mer skydd om någon kommer och kör in i en bakifrån när man står så här.

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare och 1:e vice ordförande Transport, var den som råkade ut för viltolyckan och han var mycket tacksam för hjälpen.

– Det är skönt att veta att vägens riddare finns därute och kommer till undsättning då man behöver hjälp. Det gör mig stolt att vara med i Transport, säger Lars Mikaelsson. ■

Bilden



FOTO: JOHN ANTONSSON

TITTA NOGA PÅ BILEN och flytta ditt fokus till åkeriets slogan. Är det på skämt eller i värsta fall sant?

Debatt

Vi gör vårt yttersta för sänkt bensinpris

Vi har blivit kontaktade angående de höga bränslepriserna, av oroliga medlemmar, under en längre tid.

Priserna vid pumparna tar all löneförhöjning och mer därtill. I första hand är det medlemmar som måste ta bilen för att ta sig fram och tillbaka från jobbet som hör av sig. I andra hand begränsar den privatlivet för familjen och dess fritidsaktiviteter. Det ska inte vara en klassfråga att kunna använda bilen.

TYVÄRR ÄR DET nog så att medlemmarna även oroar sig för sina arbetsgivare. Kloka företagare har bränsleprisklausuler i sina affärskontrakt med sina uppdragsgivare. Just nu har allt för många av dessa också för långa avstämningsperioder vilket kommer leda till likviditetsbrist eller att bränslekrediten slår i taket innan månaden är slut på de bränslekort som företaget tillhandahåller. Vi riskerar helt enkelt att få medlemmar som kommer att stå vid mackar och på väg hem med fordon som inte kan tankas då bränslekrediten är slut.

Vår förbundsordförande har lyft frågan i press och annan media. Vi insåg snabbt att det inte räcker och har därför lyft frågan med våra kontakter i regeringen såväl med sakkunniga som med flera ministrar men även genom att sätta tryck på nyvalda företrädare på partikansliet på Sveavägen. Alla ska känna sig obekväma med frågan som gör ont i plånboken för våra medlemmar. Väl medveten om att det samtidigt inte kan finnas några jobb kvar när planeten är trasig. Vi ser hur många företag och medlemmar engagerar sig för klimatet och noterarar också att många arbetsgivare försöker göra så gott de kan i miljöfrågan. Vi vet också att det finns problem med reduktionspliktens inblandning i diesel, som gör att bränslefilter packas igen långt före nästa servicestopp och vi har även fått indikationer på att utsläppen från motorerna som körs på utblandat bränsle har en skadlig inverkan på arbetsmiljön för de som tvingas vistas i dess närhet.

DET KORTA SVARET från finansministern är nu att regeringen står bakom oppositionens förslag till minskat bränslepris. Den sänkningen ger bara 50 öre litern i ett läge där bränslet går upp med en krona och 50 öre på en dag. Att få med mer lättnader i den kommande vårändringsbudgeten verkar vara försvinnande små. Detta räcker inte.

HOPPET STÅR NU till EU, säger politikerna. Bara så kan de jobba fram ett förslag om statsstöd.

I normalfallet brukar vi som fackförbund inte jobba med bränsleprisfrågan. Det svänger i regel både upp och ned i konjunkturcyklerna. I det här exceptionella läget klarar vi däremot inte av att se våra medlemmar i ögonen utan att försöka göra vårt yttersta för att lyfta frågan till de som verkligen kan göra något åt det. ■



LARS MIKAELSSON
Förbundssekreterare för Transport

Delta i debatten!

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

”Priserna vid pumparna tar all löneförhöjning och mer därtill.”



Socialdemokraternas partisekreterare Tobias Baudin pratar valår med Transportarbetarens reporter John Antonsson.

”Det har varit en tuff tid”

Den 11 september är det val i Sverige. LO kommer att satsa rekordmycket resurser på en socialdemokratisk valvinst. Men vad gör Socialdemokraterna för att förtjäna stödet? Partisekreterare Tobias Baudin lovar ett parti som visar Sveriges arbetare respekt och försvarar samtidigt svängningen i LAS-frågan.

Text **John Antonsson** *Foto* **Pernilla Ahlsén**

FÖR NÅGRA VAL SEDAN så pratade alla proffstyckare om att slaget om väljarna stod i Sveriges största städer. Medelklassen skulle vinnas. Nu är tonen en helt annan. Val ska vinnas genom att locka väljare från LO-kollektivet, och särskilt de män som tröttnat på Socialdemokraterna och gått till Sverigedemokraterna. Mycket snack har handlat om budskap. Men vilka politiska förslag tror Tobias Baudin lockar tillbaka väljare till hans parti igen?

– För oss handlar det inte om ett politiskt spel eller strategi. Det är vilken politik vi ska föra framåt. Vi är det socialdemokratiska arbetarepartiet och vi ska föra en tydlig politik som ger arbetare i vårt land respekt. Det kommer vi att fokusera på.

– Många börjar känna igen det: Vi ska vända på varje sten för att bryta segregationen. Arbetslivskriminaliteten är en stor sak som vi kommer att fokusera på. Vi ska också ta tillbaka den demokratiska kontrollen av välfärden.

Vad innebär det att ta tillbaka kontrollen av välfärden?

– Pengarna vi ska ha till välfärden ska inte försvinna till Floridas solkust, som parti kommer vi inte acceptera det.

Efter förra höstens regeringskris enades regeringen med Vänsterpartiet om en kommande pensionssatsning.

– Vi presenterar nya höjningar på 1 000 kronor för de fattigaste pensionärerna. Vi får se om de högerkonservativa stöttar det. En annan fråga är att vi måste få in mer pengar i pensionssystemet, säger Baudin.

TOBIAS BAUDIN BESKRIVER det som att han är en partisekreterare som är ute och nöter räls. Han gör minst en resa i veckan med pumptermos i hand och pratar med väljare. **Om du är ute på ett torg. Och så kommer det fram en lastbilschaufför som berättar att han har röstat på Socialdemokraterna förr, men gått över till SD. Du har 20 sekunder på dig, vad säger du?**

– Jag kommer att vara tydlig med att han ska ha respekt av oss genom en jäkligt bra socialdemokratisk politik. Men först av allt vill jag veta mer om varför. Jag vill lyssna på dem som inte röstar på oss. Jag har stor förståelse för att man kan göra det valet – alla har rätt att göra det. Men jag kommer också tala om den tydlighet vi har framåt och migrationspolitiken som vi har lagt om. Jag vet att många LO-medlemmar gick till Sverigedemokraterna vid flyktingkrisen. Det var inte ordning och reda i migrationspolitiken. Nu är den omlagd och vi kommer inte rucka på den och vrida tillbaka till hur det var. Fokus är att bryta segregationen, kan man arbeta ska man arbeta, där kommer vi att vara stentydliga.

Finns det inte skäl att vara mer generös nu när det pågår ett krig i Europa?

– Vi ska fortsatt ha ordning och reda i migrationspolitiken. Såklart ska Sverige ta sitt ansvar och ta emot människor på flykt från det fruktansvärda kriget. Men det är viktigt att fler länder tar sitt ansvar. Sverige kan inte åter igen ta ett oproportionerligt stort ansvar.

Kommer arbetslivskriminaliteten att prioriteras i valrörelsen?

– Jag kan inte lova, för vi har inte börjat skriva vårt valmanifest. Tyvärr är arbetslivskriminaliteten något som har påverkat Transport och vissa förbund länge, men nu ser vi det i alla förbund. Man skriver till och med böcker om hemstjänstmaffian.

– För mig är det väldigt tydligt att man behöver både facket och politiken för att komma till rätta med problemen. Det blir viktigt för oss, men vi får se exakt hur.

MÅNGA FÖRSLAG SOM lyfts gällande arbetskraftsinvandring gäller hårdare regler för företagen. Just nu finns exempelvis ett förslag om att anställningskontrakt ska bli bindande. Men kritiker menar att det inte räcker eftersom den anställde befinner sig i en situation där anställningen är en förutsättning för att få stanna i Sverige. Baudin är medveten om problemet.

– Det finns tankar och jag vet att Anders Ygeman jobbar med frågan, så att de kan slå larm och samtidigt känna trygghet. I grund och botten handlar det om att vi ska kunna se till att alla företag ska konkurrera med lika villkor.

– Jag tycker att oavsett om du jobbar med färdtjänst eller att transportera varor så ska svenska kollektivavtal gälla, säger han.

TOBIAS BAUDIN VAR fram till i höstas förbundsordförande för Kommunal. Hans dåvarande förbund och IF Metall hoppade på LAS-uppgörelsen utan att ha resten av LO med sig. Efter att Socialdemokraterna genom den så kallade Januariöverenskommelsen satt hård press på arbetsgivarorganisationer och fackförbund om att ta fram en ny uppgörelse. Baudin representerar på det sättet två roller som stött på svidande kritik från Svenska Transportarbetareförbundet.

– Jag förstår kritiken. Det har varit en tuff tid för alla 14 LO-förbund. Jag representerade Kommunal som har tuff situation med allmän visstid och hyvling av arbetstid. Det har slitit oerhört på oss och överenskommelsen förbättrar villkoren där. Nu måste vi fokusera framåt och föra en politik som visar respekt för Transport och andra förbunds medlemmar.

– För mig handlar det om att gå tillbaka till rötterna. Att som parti se problemen i samhället och komma tillrätta med dem.

DET FINNS ETT vanligt missförstånd att Tobias Baudin kört ismaskin i Luleå Hockeys gamla arena Delfinen. Han skojar och säger att han gärna låter myten leva kvar. Men egentligen var han maskinist och skötte aggregaten i kommunens ishallar. Sedan dess har han gjort facklig karriär, innan han blev partisekreterare har de politiska uppdragen varit få och lokala. De nära banden mellan Socialdemokraterna och LO väcker ofta kritik. Inte minst när förbund som Transport utesluter Sverigedemokrater som har förtroendeuppdrag i sitt parti. Trots det är Baudin övertygad om nära band mellan fack och parti är rätt för båda parter.

– Samarbetet ger facken en väg in i det politiska rummet och en chans att forma utvecklingen. Vi har med rätta ganska högljudda kompisar i facket och de ställer höga krav på oss. De fackliga representanterna, som Transports Tommy Wreeth, lyfter fram det som är bra för medlemmarna och självklart lyssnar vi på vad han säger. Ibland går det att genomföra och ibland inte. Vi är ingenting som parti utan starka förbund. ■

”Vi har med rätta ganska högljudda kompisar i facket och de ställer höga krav på oss.”

Partisekreterare Tobias Baudin (S).

VAD ÄR EN PARTISEKRETERARE?

→ Partisekreteraren har det högsta ansvaret för det som händer på partiets expedition och ett stort ansvar för partiets interna utveckling och valrörelse. Rollen brukar variera beroende på vem som är partisekreterare.

→ Bland Socialdemokraternas tidigare partisekreterare finns Mona Sahlin, Marita Ulvskog och Gustav Möller.



Tobias Baudin valdes till Socialdemokraternas partisekreterare i november 2021. Han kom närmast från posten som ordförande i Kommunal.

Kent Källqvist

Upp till bevis (S)

”Vi är ingenting som parti utan starka förbund”, säger Tobias Baudin, partisekreterare i Socialdemokraterna. Men hur är det då med respekten för facken hos regeringspartiet?

Ta till exempel den illa beryktade LAS-överenskommelsen, ett resultat av Januariöverenskommelsen mellan Liberalerna, Centern, Miljöpartiet och Socialdemokraterna, där Transport och flera andra LO-förbund blev totalt överkörda.

I en intervju i SVT sa ledaren för Sveriges allra minsta riksdagsparti, liberalernas Nyamko Sabuni, att målet med Januariavtalet var att få in politik som skadade Socialdemokraterna så mycket som möjligt.

”Det var värnskatten, det gillade de inte – det skulle vara där. Fri hyressättning för nyproduktion, det gillade de inte – det skulle vara där. LAS-reformer, jätteviktigt och bra för oss, men det gillar de inte – det skulle vara där”, sa Sabuni till SVT.

> ”Ta chansen att samverka med facken i stället för att flirta och svassa för småpartier.

Och det svalde dåvarande statsminister Stefan Löfven. ”Lagen om anställningsskydd ska ändras genom tydligt utökade undantag från turordningsreglerna” var beställningen från Liberalerna som nu effektuerades.

JA, DET ÄR verkligen upp till bevis för socialdemokratin om var lojaliteten ligger. Och där ger den nye partisekreteraren inga svar. Han svävar på målet och konstaterar att valmanifestet ännu inte är skrivet. Ja, inte ens påbörjat.

Så till frågan om de gangstermetoder som på vissa håll etablerat sig hos företagare, den så kallade arbetslivskriminaliteten. En verksamhet som kan innehålla allt från människohandel till svindlerier i mångmiljonklassen. ”Tyvärr är arbetslivskriminaliteten något som har påverkat Transport och vissa förbund länge, men nu ser vi det i alla förbund”, säger Baudin och tillägger: ”För mig är det väldigt tydligt att man behöver både facket och politiken för att komma till rätta med problemen. Det blir viktigt för oss, men vi får se exakt hur.” Mmm, det är många problem och många saknade svar på regeringens bord.



MEN OROA DIG inte, Tobias Baudin. Jag har svaren. Samla ihop Transports ordförande Tommy Wreeth och de andra fackliga ledarna och lyssna till vad de har att säga. Lyssna till deras berättelser från verkligheten och, framför allt, lyssna till deras förslag till lösningar.

Om det är sant att ”Socialdemokraterna är ingenting som parti utan starka förbund” så ta chansen att samverka med facken i stället för att flirta och svassa för småpartier. För om ni fortsätter att ignorera Transport och andra LO-förbund slår Tobias Baudins profetia snart in: Det socialdemokratiska partiet är ingenting.

Kent Källqvist, krönikör. Åsikterna är mina egna och delas nödvändigtvis inte av Transport.

LO positivt till Trafikverkets plan

Infrastruktur. Regeringen vill öka de ekonomiska ramarna för att utveckla och behålla den svenska transportinfrastrukturen. Det är bra tycker LO, som svarat i ett remissyttrande.

LO skriver att en bra infrastruktur är ett av de viktigaste näringspolitiska instrumenten för att gynna tillväxt och sysselsättning i vårt land. LO anser också att Trafikverket ska värna ordning och reda på arbetsmarknaden samt att Trafikverket bör göra mer för att minska transporternas klimatutsläpp. LO:s remissyttrande finns att läsa på www.lo.se. ■

Sprayexplosion i sopbil

Renhållning. En brand utbröt i en sopbil vid en återvinningsstation i Ulricehamn i slutet av mars. Lasten fattade plötsligt eld, sannolikt efter att en sprayflaska med brandfarlig gas punkterats. Det handlar om så kallade aerosoler, som exempelvis finns i spraydeodoranter.

– Det är inte första gången något sådant händer. I mitt område, Sjuhärad och Jönköpings län, har vi haft fem incidenter av den här typen det senaste året, säger Josef Zetterberg, regionchef vid renhållningsföretaget Remondis, till Ulricehamns Tidning.

Räddningstjänsten var snabbt på plats, och lasten fick tömmas ut för att kunna slutföra släckningen. ■

Svenska inkomster under pandemin

Forskning. Olika grupper har drabbats olika hårt under pandemin. Enligt en rapport från statliga forskningsinstitutet IFAU har ändå inkomstförlusterna jämnats ut med hjälp av välfärdssystemet. Arbetsinkomsterna under 2020 minskade med närmare 700 kronor per månad och person. Flest drabbade återfanns i grupperna unga vuxna, låginkomsttagare, boende i utsatta områden och anställda i branscher som drabbats särskilt hårt av pandemin. Välfärdssystemet kompenserade delvis minskningen och det totala inkomstbortfallet landade på ungefär 400 kronor per månad. ■



Henric Ask, LO-TCO Rättsskydd, företrädde skyddsombudet Andreas Ehm i Varbergs tingsrätt.

Stoppade Ringhals skyddsombudet?

Rättsfall. Två år efter att skyddsombudet Andreas Ehm sparkats ut från statligt ägda Ringhals möttes parterna i tingsrätten. Det domstolen ska ta ställning till: Hindrade Ringhals Transports skyddsombud?

Text och foto **John Antonsson**

Skyddsombudet Andreas Ehm och Transport har en allvarlig anklagelse mot Ringhals. De anser att kärnkraftverket har stoppat skyddsombudet och därför gjort sig skyldigt till 100 000 kronor i skadestånd.

EHM JOBBADE FÖR Avarn som skyddsvakt på Ringhals, men en dag blev han av med sin föranmälan för att han bröt mot Ringhals värderingar. Efter 20 år som vakt för olika bolag på Ringhals blev han utsparkad. Var den indragna föranmälan ett sätt för Ringhals att hindra Transports skyddsombud?

UTANFÖR DEMONSTRERADE fackliga aktivister.

När domaren välkomnade parterna i målet och klockan slagit nio under den första av två dagars förhandling var det fullt på åhörarplatserna. Några fick inte plats i salen.

De flesta var Ehms gamla jobbarkompisar eller fackliga kamrater. Ett fåtal var också där för att stötta Ringhals vittnen.

Men huvudpersonen var inte där. Andreas Ehm hade insjuknat dagen innan tingsrättsförhandlingen och deltog på länk.

TRANSPORT HADE EN argumentationslinje. Fackets vittnen berättade om rädsla för repressalier för fackligt arbete. Hot från bevakningsledare om att stängas av. Och motströmmar från Ringhals i skyddsarbetet.

RINGHALS OMBUD KÖRDE på en helt annan linje: Hade Andreas Ehm sökt tillträde till Ringhals sedan han blev av med sin möjlighet att jobba på kraftverket? Nej, det hade han faktiskt inte gjort. Efter att han blev utsparkad tog det regionala skyddsombudet över efter Ehm, som inte mådde så bra.

Samtliga i Transports klubbstyrelse hoppade av sina uppdrag på grund av rädsla för att förlora jobbet, berättade en tidigare förtroendevald från vittnesbåset.

– Jag hade förstått att vissa var rädda för att ta fackliga uppdrag, jag var inte det. Men nu är jag det, sa hon.

Flera vittnen från Transports sida menade att fackligt aktiva hotats om avstängning från kraftverkets egna bevakningsledare. Det var något Ringhals vittne, bevakningsledarnas chef, med bestämdhet förnekade.

Några ospecificerade händelser där Ehm varit otrevlig togs upp. Och så berättade chefen för bevakningsledarna om en situation där Ehm borde ha upplyst sin arbetsledare om att gruppen gjorde fel vid en öppning av skalskyddet. Samma händelse har Ehm berättat om för Transportarbetaren 2020. Ehm hävdar att han visst påpekade att de gjorde fel, något hans bevakningsledare struntade i. Ringhals hade inte kallat något vittne som var med vid den aktuella situationen, men argumenterade ändå för att den var avgörande för Ehms avstängning.

Sista vittne var Avarns Robin Melander. En regionchef som utgår från Uppsala. Han vittnade om att han haft diskussioner med Andreas Ehm om hans tonläge i samband med någon diskussion gällande skyddsombudsarbetet.

TRANSPORTS OMBUD Henric Ask frågade om han visste varför alla i facket avsagt sig sina uppdrag.

– Nej.

Ask: Om jag påstår att det var med rädsla för repressalier. Hur ser det du på det?

– Det får stå för dem. Vad kan jag tycka, sa Melander och tystnade en stund och tillade: Vi vill ha ett skyddsombud och en fackklubb på plats.

Dom faller den 6 april. ■

Flera LO-fack visade skyddsombudet stöd



Ett flertal fackförbund samlades utanför tingsrätten i Varberg för att stötta Transports skyddsombud. Bland dem Elektrikerna, Fastighets och Kommunal.

Manifestation. Tingsrätten kommer att avgöra om de anser att Ringhals hindrade Transports huvudskyddsombud Andreas Ehm. Oavsett om kärnkraftverket gjort fel rent juridiskt kom ett stort antal fackligt aktiva till rätten för att visa Ehm och Transport sitt stöd..

Text och foto **John Antonsson**

Nicklas Torbjörnsson kom direkt från utdelningsrundan som tidningsbud för att manifestera sitt stöd för utsparkade skyddsombudet Andreas Ehm, utanför Varbergs tingsrätt.

– Jag vill visa support för Andreas. Jag anser att han stängts av från Ringhals utan förklaring.

Nicklas Torbjörnsson är en av ett 20-tal fackmedlemmar som samladdes utanför tingsrätten för att visa Andreas Ehm sitt stöd.

Transports Halmstadsavdelning har också tryckt upp tröjor där det står ”En saknas” och klistermärken där det står ”Ringhals tystar”.

MANUEL GOMEZ ÄR renhållningsarbetare och åkte upp till Varberg från Halmstad.

– Jag vill vara moraliskt stöd till Andreas. Vi vill vara på plats och visa att vi finns här för hans skull. Jag vet så klart inte hur det kommer att gå i rättegången, men det kan innebära en stor seger för arbetarrörelsen och därför känns det extra viktigt att vara här.

Taxichauffören Jamie Svensson, som också är nyvald som skyddsombud på sin arbetsplats, är också där för att stötta inför rättegången. Hon beskriver en viss rädsla.

– Vi som är förtroendevalda är utsatta och jag undrar om uppdragsgivare kan göra vad som helst. Att som Andreas bli av med jobbet för att han har varit lite osmidig känns inte alls bra. Då är det många som kan ligga risigt till, säger Jamie Svensson.

Manifestationen arrangerades av Transport. Flera olika fackförbund slöt upp. Bland annat Fastighetsanställdas förbunds Tony Holmberg. Han jobbar på Ringhals för ISS. Han väntar med spänning på att se vad rätten säger.

– Domen kan bli vägledande för framtiden så jag tog ledigt för att vara här.

Elektrikerförbundets regionala skyddsombud Jonas Lindgren säger att han är där för att stötta Transport. Inte minst eftersom han anser att Elektrikerförbundets skyddsombud varit med om liknande behandling.



Skyddsombudet Jamie Svensson kom till tingsrätten i Varberg för att visa stöd till Andreas Ehm vid rättegången.

– Men det har mer rört sig om förtäckta hot och inte gått lika långt som för Andreas Ehm. Men jag måste säga att det lugnat ner sig och har blivit bättre. Det är väldigt viktigt att stå upp mot Ringhals eftersom det är en av två dominerande arbetsgivare i orten som anställer en stor andel av alla som bor här, säger Lindgren. ■

Tullen stoppar fler drogade chaufförer

Droger. Förra året stoppade Tullverket nästan dubbelt så många drograttfyllerister som året innan. En majoritet av dem är lastbilschaufförer, rapporterar Dagens Nyheter.

En av de förare som togs hade lagt upp sex linor amfetamin när han körde av färjan.

En förklaring kan finns i de villkor som vissa av lastbilschaufförerna arbetar under när priset på transporter pressas, menar Oscar Lindvall, Tullverkets biträdande kontrollchef i södra Sverige.

– De drogar sig för att hålla sig vakna och klara körningen, säger han till Dagens Nyheter.

De drogpåverkade förare som Tullverket stoppar döms oftast bara till dagsböter. Det beror på att det krävs en trafikfarlig färd för att en drograttfylla ska bedömas som grov. Eftersom kontrollen görs när de kör av färjan i tio kilometer i timmen, är det få som ertappas med att köra på ett trafikfarligt sätt.

De gånger drogpåverkade förare döms för grov rattfylla är det oftast för sent, efter att en olycka redan skett.

Regeringen har föreslagit att maxstraffen för rattfylleri ska skärpas och att upprepat rattfylleri kan leda till att brottet bedöms som grovt. Men Tullverket anser inte att det är tillräckligt. De skriver i sitt remissvar att det borde bedömas som grovt rattfylleri om föraren kör ett tungt fordon, buss, skolskjuts eller farlig last.

Det skulle innebära att en drogpåverkad lastbilschaufför anhålls. Som det ser ut i dag får tulltjänstemännen ta bilnycklarna från en drograttfull person, men bara i ett dygn. Sedan kan föraren hämta bilen igen. ■

Demonstrationer vid rysk ambassad

Ukraina. Varje onsdag klockan 12.30 hålls demonstration utanför Rysslands ambassad i Stockholm. Den senaste, 23 mars, deltog ett flertal LO-förbund. Bland dem fanns Transport. ■

4,5 %

Så hög var inflationen i Sverige i februari 2022 jämfört med samma månad 2021. Det innebär en reallönesänkning för de allra flesta löntagare med ett år kvar till nästa avtalsrörelse.

Nytt storvarsel på GDL i Varberg

Åkeri. Jätten GDL:s köp av anrika C-R Johanssons åkeri skulle bli en förstärkning i Västsverige. Fem år senare återstår bara en spillra av det familjeägda åkeriet i Halland. Sista söndagen i februari lades ett nytt storvarsel.

Text och foto **Lilly Hallberg**



C-R Johanssons hästsko sitter på åkeriets tak i Var berg, nästan fem år efter GDL:s övertag av åkeriet.

Hälften av de anställda chaufförerna vid GDL Transport i Varberg riskerar att mista jobbet. Det står klart efter ett personalmöte som samtliga anställda var kallade till den 27 februari, en söndag för att alla skulle ha chans att närvara.

Många hade befarat att det skulle betyda slutet för verksamheten i Varberg, hjärtat i det gamla åkeriets verksamhet. Hos GDL i staden sitter fortfarande C-R Johanssons logga på taket, hästskon som vittnar om en ägarfamilj med flera framgångsrika ryttare. Utanför står vita släp som fortfarande har grundaren Curt-Runes initialer i grönt. Bara dragbilarna är omstripade med nya ägarens logga.

ELVA CHAUFFÖRER ÄR varslade om uppsägning, tretton chaufförer blir kvar. Samtliga timanställda, motsvarande upp till fem heltidstjänster, förlorar jobbet. Det var det dystra besked som GDL:s Varbergschef lämnade till de anställda.

– Jag beklagar det som inträffat. Det är en tragedi och oerhört tråkigt för alla parter. Tyvärr är vi nu i ett läge där dessa åtgärder krävs, säger Stefan Cederberg, avdelningschef på GDL Transport AB i Varberg.

HSAN HAR I övrigt valt att skriftligt kommentera varslet. Cederberg var den som, tillsammans med HR-specialisten Anna-Carin Wikström, kom till åkeriet i Varberg för att lämna informationen. De anställda fick kallelsen på fredagen, via sms, och en del befarade att det skulle bli ännu värre – att samtliga skulle tvingas sluta.

– Telefonerna gick varma före mötet. Jag klarade mig, jag har jobbat mer än tio år, säger en av dem som blir kvar, och fortsätter:

– Om tre månader börjar förändringarna på allvar, kan man räkna med. Jag vet att flera av de som är lite äldre inte vill jobba natt som det är tal om.

De överenskommelser om utköp av anställda som slutar, utan att vara bland de varslade, är hemliga.

För samtidigt väntar även stora förändringar för dem som arbetar kvar hos GDL. Flera bilar kommer att säljas och bara fem blir kvar, som ska ta både regionala och lokala distributionsuppdrag.

ETT PAR ANSTÄLLDA har sökt, och även fått, andra jobb redan under mars månad.

Transportarbetaren skrev för drygt ett år sedan om GDL:s köp av C-R Johanssons åkeri 2017. Då hade åkeriet omkring 130 tillsvidareanställda, plus timanställda och ett hundratal lastbilar i sin ägo.

Tänkt som en förstärkning av åkerijätten i Västsverige blev det i stället en hård krympning av familjebolaget, en gång ett av Hallands största, obundna åkerier.

REDAN FÖR ETT år sedan var framtiden oviss, flera anställda frågade sig om åkeriet över huvud taget skulle finnas kvar om fem år. Några hade redan då sökt nya jobb och lämnat det gamla jobbet under 2021.

– Det känns inte tryggt längre. Allt handlar om att slimma, slimma, sa en av dem till Transportarbetaren förra våren.

Den sista mars förra året fick ytterligare ett tiotal anställda sluta, då blev de runt 30 kvar. Och efter det har spekulationerna fortsatt, bland annat om GDL:s önskan om försäljning ”i paket”: Att en köpare övertar såväl anställda som fordon och kunder.

MEN FRÅN GDL:S sida framhålls att Varberg har en given plats hos bolaget även i framtiden.

– Vi kommer nu att bedriva verksamhet i Varberg på samma sätt som vi gör på övriga orter där GDL är etablerat. Det är ett beprövat sätt, som vi bedömer har bättre förutsättningar för att lyckas, säger Stefan Cederberg.

HAN FRAMHÅLLER ATT de senaste åren har inneburit stora utmaningar för åkeriet, som i dagsläget är etablerat på ett 15-tal orter i landet. GDL har tappat flera kunder. Många har påverkats starkt negativt av pandemin, priset på diesel har gått upp och en ökad osäkerhet i omvärlden har inneburit en låg investeringsvilja: Omvärldsfaktorer som på olika sätt bidragit till en låg fyllnads- och täckningsgrad i verksamheten i Varberg och därför tvingar fram förändringar, enligt Cederberg.

ENLIGT FLERA NUVARANDE och tidigare anställda började förändringarna – försämringarna – tidigare, redan i och med GDL:s förvärv. Chaufförer som beskriver hur den tidigare andan försvann; att kunna byta några ord med alla på jobbet, att ställa upp för en bra arbetsgivare som också värnade om de anställda.

Den tidigare strukturen vd-transportledare-chaufför försvann och i stället blev det ”fem gubbar som är chefer” över allt färre som kör. Och färre bilar att köra.

Flera storkunder försvann och efter mer än 60 år förlorade åkeriet mjölkkörningarna till en konkurrent.

Transportarbetaren: Finns det hopp om att varslen kan dras tillbaka?

– Det är alltid svårt att sia om framtiden, men så som vi bedömer läget just nu, så kommer varslen inte att dras tillbaka, säger Stefan Cederberg på GDL och fortsätter:

– Utmaningarna i Varberg har varit kända under lång tid och självklart har det påverkat oss alla.

Samtliga på åkeriet har haft personliga samtal med GDL:s HR-specialist.

Två chaufförer har redan, från den 1 mars, gått över till ett annat åkeri, som tar över en del av GDL:s verksamhet som underleverantör.

En av dem uttrycker osäkerhet.

– Vi har också haft samtal men vet ju att vi kommer att få andra uppgifter. Vi får se vad som händer. ■

Bakgrund
C-R Johanssons åkeri/GDL

→ Startat 1959 av Curth-Rune och Margareta Johansson, i början inriktat på körning av mjölk och post.

→ Säte i Varberg, tidigare avdelningskontor i Jönköping och Halmstad fram till slutet av 2010-talet.

→ Startade yrkesförarutbildning i början av 1980-talet, och driver sedan snart 30 år gymnasiets fordonsprogram på entreprenad för Varbergs kommun. Nu i eget bolag, avknoppat från åkeriet.

→ Årsomsättning för C-R Johanssons åkeri vid GDL:s övertagande 2017: cirka 175 miljoner kronor.

→ GDL har i dag verksamhet på ett 15-tal orter, med säte i Helsingborg. Bolaget har 450 anställda och hade en årsomsättning på drygt 3 miljarder kronor 2021.

Fler ”försvunna” familjeägda åkerier

→ Tommy Nordberghs: Startat i Hjärnarp 1963, i dag helägt dotterbolag till logistikkoncernen Tempcon.

→ Claessons Transport i Ljungby. Grundat 2004 av Peter och Ing-Marie Claesson, köpt av Tempcon 2018.

→ Mohlins åkeri. Startat av Ane Mohlin i Örkelljunga 1977, köpt av Sandahlsbolagen 2020.



Tågen ska fram!

Nu får det vara slut på inställda avgångar och tåg som inte kommer i tid. Bristerna på järnvägen kostar skattebetalarna miljarder varje år.

Stöd våra krav på politikerna i regeringen. Det dagliga järnvägsunderhållet ska skötas av Trafikverket i egen regi istället för bolag där vinstintressen styr på bekostnad av samhällsintresset. Nu vill vi få ett slut på tågkaoset.

Spårfel.se
VI HAR ETT BÄTTRE FÖRSLAG

FOTO: NAMN EFTERNAMN



Alexandra Einerstam

Ojämlikheten sliter sönder vår värld

I Sverige tjänar en näringslivstopp mer än 65 arbetare. Vad blir det per år? 25 miljoner? Mitt i pandemin växte inkomstgapet. När arbetare avstod löneökningar gjorde samhällets ekonomiska elit det motsatta. Pandemin drabbade de facto oss arbetare hårdast. Vi drabbades värst av smitta och sjukdom, förlorad inkomst och förlorat arbete. ”Umgås bara med de du bor med”, ”jobba hemifrån”, ”håll två meters avstånd”, ”åk kollektivt bara om du måste”... Hur håller man avstånd när man måste omhänderta en person som är så berusad att hen håller på och ramlar ner från perrongen? Kan en sopåkare jobba hemifrån?

> ”Det är ofattbart mycket pengar, så vad gör Bezos med alla sina pengar? I juli förra året åkte han till rymden. Fyra minuters flygresa till summan av 52 miljarder kronor.

UNDER DE TVÅ åren pandemin härjade *fördubblade* de tio rikaste männen i världen sina förmögenheter, visar en rapport från Oxfam. Samtidigt har 99 procent av befolkningen sett en minskning i inkomsterna på grund av covid-19.

”Om dessa 10 män skulle förlora 99,999 procent av sin förmögenhet i morgon skulle de fortfarande vara rikare än 99 procent av alla på den här planeten. De är sex gånger rikare än världens 3,1 miljarder fattigaste människor.” (Gabriela Bucher, direktör vid Oxfam.)

I LÅGLÖNELANDET USA tjänar en vd i genomsnitt 351 gånger mer än en arbetare. Amazons grundares, Jeff Bezos, förmögenhet uppgår till 1 697 miljarder kronor. Det är ofattbart mycket pengar, så vad gör Bezos med alla sina pengar? I juli förra året åkte han till rymden. Fyra minuters flygresa till summan av 52 miljarder kronor. Några dagar innan hade en annan miljardär, Richard Branson, äntrat rymden. En tredje miljardär, Elon Musk, pumpar också in miljarder i sitt rymdföretag. På rak arm kan jag komma på tre saker som jag kunde ha använt 52 miljarder till:

1. Räddat några miljoner människor från svält, **2.** planterat fem miljarder träd och **3.** investerat i utbildningsprogram.

Hur skulle du använda 52 miljarder kronor? ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Fler tjejer vill köra tungt

Utbildning. Gymnasiets fordons- och transportprogram är eftersökt. Och andelen tjejer som söker är rekordhögt. På landets transportutbildningar är var tredje elev i dag en tjej.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Trenden är tydlig: Lastbilschaufför är inte längre ett yrke för bara det ena könet. Det visar de årliga skolledarrapporterna från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya), branschens partsgemensamma intresseorganisation.

ANDELEN TJEJER SOM går fordonsprogrammet har aldrig varit så högt som nu, visar Tya:s senaste rapport.

– Det är en mycket glädjande utveckling i en bransch där efterfrågan på kompetent arbetskraft fortsatt är väldigt hög, säger Sigalit Slutbäck, vd på Tya.

– Jag tycker att det visar att branschen lyckats kommunicera yrkets bredd till hela målgruppen, men också hur viktigt det är med förebilder. Fler tjejer i yrket gör att fler vågar söka.

Enligt Tya:s skolledarrapport för läsåret 2021/2022 är antalet tjejer i dag 700 av totalt 2 114 elever i årskurs 2; alltså mer än var tredje elev. Hela 34 av de 92 tillfrågade skolorna redovisar att de har minst 40 procent kvinnliga elever i årskurs 2. Tre skolor i Motala, Köping och Sandviken redovisade över 70 procent kvinnliga elever.

Och behovet av lastbilschaufförer är fortfarande skriande stort, något som alla parter är eniga om. Enligt Tya:s beräkningar behövs 50 000 nya lastbilschaufförer till Sveriges åkerier inom den kommande tioårsperioden, på grund av stora pensionsavgångar.

På Elmias Vägtransportfokus möttes i somras transportelever, fack, politiker och lärare för att diskutera hur kompetensen ska säkras.

– Vi är överens om hur man ska attrahera folk till yrket, det är styrkan i det här.

Politiskt finns det nog möjligheter, det gäller att se till att det blir verkstad också. Machostämpel kan bli lite problem, det som fortfarande finns hos en svans i åkeribranschen. Det gäller att tvätta bort den stämpeln, sa Transports förbundsordförande Tommy Wreeth på seminariet ”Vägen till Transportbranschen”.

NU SER DET ut som att utvecklingen går åt rätt håll. Tya driver samtidigt på för att fler intresserade ska få möjlighet att gå en högkvalitativ transportutbildning på gymnasiet, en jämförelsevis dyr utbildning för kommunerna.

ANTALET PLATSER PÅ fordons- och transportprogrammet vid landets gymnasieskolor har också nästan fördubblats de senaste sju åren. Antalet antagna till läsåret 2021/2022 var 3 009, att jämföra med läsåret 2015/2016: 1 623 antagna.

Och chansen att få en anställning som lastbilschaufför efter utbildningen är mycket goda. Av dem som tog studenten förra året hade över 80 procent jobb direkt efter sin examen från transportprogrammet. ■



I tvåan på transportprogrammet på gymnasiet i Varberg går fler tjejer än killar. Både Maja, Jensine, Emma och läraren Tony tycker att utbildningen på skolan fungerar mycket bra.

Skatteavdragen som kan ge chaufförer tusenlappar

Deklarationsdags. Kör du lastbil mellan midnatt och klockan sex på morgonen? Då kan du få pengar tillbaka på skatten. I vissa fall kan det röra sig om många tusenlappar.

Text **Pernilla Ahlsén**

Det kan löna sig att ha koll på skatteavdragen. Den som arbetar natt som chaufför kan nämligen göra avdrag för ökade levnadskostnader om resan går längre än 50 km från tjänstestället och bostaden. Kravet är att resan startar före midnatt och att du inte är tillbaka på hemorten före klockan sex på morgonen. Ett annat krav för att kunna få avdraget är att arbetsgivaren inte har betalat ut det skattefria traktamentet enligt schablon.

Det spelar ingen roll om du sover eller arbetar under natten.

Schablonavdraget för ökade levnadskostnader är 240 kronor per heldag. Den som jobbar natt får göra avdrag för två halvdagar, vilket alltså blir 240 kronor. Om arbetspasset är längre kan du få mer.

Så gör du skatteavdraget

→ Kolla att du uppfyller kraven. Du ska resa minst 50 km från tjänstestället och bostaden.

För att du ska få pengar tillbaka på skatten ska du vara på resa minst en natt, från före klockan 24 till efter klockan 06. Du ska inte ha fått skattefritt traktamente enligt schablonbeloppen från arbetsgivaren för ökade levnadskostnader.

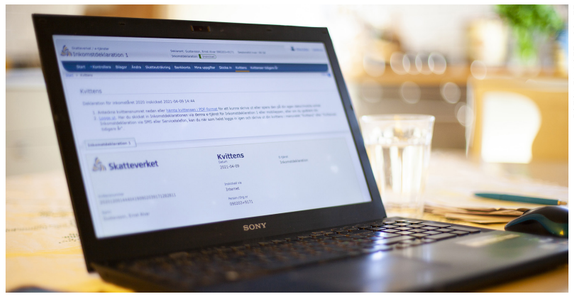


FOTO: FIALOTTA BRATT

→ Schablonavdraget för ökade levnadskostnader är 240 kronor per natt.

→ Tänk på att om Skatteverket gör en kontroll ska du kunna visa vilka resor du har gjort med hjälp av till exempel lönespecifikationer eller körjournal.

→ Avdraget gör du på punkt 2.2 i deklarationen.

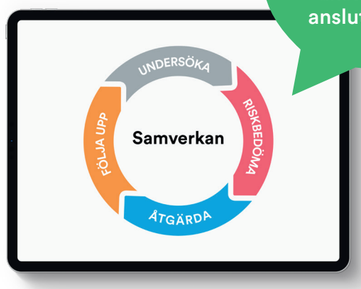
→ Deklarationen ska vara inne senast den 2 maj 2022. ■

TYAs SAM-guide är här!

SAM-guiden på tya.se är ett stöd i det systematiska arbetsmiljöarbetet för dig i transportbranschen. Där finns handfasta verktyg och information om till exempel riskhantering, rutiner och policys.

SAM-guiden vänder sig främst till arbetsgivare och skyddsombud men även till alla kollektivanställda i TYA-anslutna företag.

Materialet är kostnadsfritt för alla anställda i TYA anslutna företag!



TRANSPORTFACKENS YRKES- OCH ARBETSMILJÖNÄMND

TYA

Fängelse för dödsolycka

Brott. Domen på 4,5 års fängelse för den lastbilschaufför som i november 2020 körde ihjäl två människor och allvarligt skadade en tredje i Hässleholm står fast.

Mannen, en 41-åring, hade 2,37 promille i blodet och det är andra gången han döms för ett rattfylleribrott. Det berättar Kristianstadsbladet.

Åklagaren hade yrkat på sex års fängelse då han är en återfallsförbrytare. Mannens advokat hävdar å sin sida att högst 2,5 år i fängelse hade räckt eftersom att chauffören inte är likgiltig till det han har gjort. ■

4,5 år och böter för dödsolycka

Brott. En man döms till 4,5 års fängelse för bland annat smitning, vållande till annans död och grovt rattfylleri. En 56-årig man dödades i olyckan och hans 19-åriga dotter blev svårt skadad i ryggen.

Chauffören ska också betala 530 000 kronor till den avlidnes anhöriga.

Lastbilen, som var lastad med 30 ton pappersmassa, var på väg från SCA i Sundsvall och skulle till Säffle. NTG Nordic Transport Group hade beställt transporten av ett utländskt åkeri. ■

FOTO: SARA FRIBERG, KUNGL. HOVSTATERNA



2 400

kronor i böter fick prins Carl Philip betala när han körde 19 kilometer i timmen för fort på E20 i Stockholm. Till skillnad från sin far, kungen, får prinsen svara för sina brott. Det behöver inte hans pappa då han enligt svensk lag är immun.

FOTO: ARBETSMILJÖVERKET



Arbetsmiljöverket kontrollerar ett fordon tillsammans polisen vid en inspektion.

Fler inspektörer mot arbetslivskriminalitet

A-krim. Arbetsmiljöverket anställer 40 inspektörer i en ny satsning mot arbetslivskriminalitet. Det innebär att de 20 som jobbar med frågan i dag ska bli 60.

Text **John Antonsson**

270 inspektörer på Arbetsmiljöverket ska bli 310 inspektörer till år 2024. Sammanlagt kommer 60 av dem att jobba inriktat mot brottslighet i arbetslivet. I dag är det 20 inspektörer som gör det.

Transportarbetaren har tidigare berättat om det myndighetsgemensamma arbetet mot fusk och kriminalitet i arbetslivet. Sedan det gemensamma arbetet drog i gång 2018 har kontrollerna lett till att arbetet stoppats på 800 arbetsplatser på grund av akuta brister i arbetsmiljön. Dessutom har det beslutats om sanktionsavgifter på dryga 37 miljoner kronor.

– VÅR ERFARENHET visar att vi myndigheter är mer effektiva tillsammans, när vi kan angripa oseriösa företag från flera håll. Därför är det bra att vi nu kan fortsätta att stärka och effektivisera vårt samarbete. Den här typen av brottslighet ökar tyvärr i vissa branscher och vi kan aldrig acceptera att människor utnyttjas och far illa på jobbet, säger Arne Alfredsson, chef för avdelningen för myndighetsgemensam kontroll på Arbetsmiljöverket, i ett pressmeddelande.

INSPEKTÖRERNA KOMMER BLAND annat att jobba i de nya regionala center som jobbar mot arbetslivskriminalitet.

Bakgrunden till satsningen är att regeringen i slutet av februari gav de nio myndigheterna som jobbar gemensamt mot arbetslivskriminalitet ett uppdrag att bygga nya regionala center. De två första ska vara klara i sommar.

Centren kommer att skapas i samma orter där myndigheterna redan i dag jobbar gemensamt i befintliga regionala underrättelsecentrum. Den stora skillnaden blir att personalen ska ha gemensamma lokaler. Målet med det är att det ska finnas dedikerad personal som bara jobbar med den här typen av brott.

– De som begår de här brotten ska inte sova gott om nätterna. Fuskarna ska åka fast och straffen ska vara kännbara, sa biträdande arbetsmarknadsminister Johan Danielsson (S) vid en pressträff där de nya regionala centren presenterades ■

Myndigheter som samverkar

Ett antal myndigheter samverkar ute i landet i arbetet mot arbetslivskriminalitet. De är:

- Migrationsverket
- Arbetsförmedlingen
- Skatteverket
- Ekobrottsmyndigheten
- Jämställdhetsmyndigheten
- Polismyndigheten
- Försäkringskassan
- Arbetsmiljöverket
- Åklagarmyndigheten

Pappers säger ja till nya LAS

Arbetsrätt. Nu har ett fjärde LO-förbund, Pappers, anslutit sig till den så kallade LAS-överenskommelsen som tjänstemännen i PTK och arbetsgivarna i Svenskt Näringsliv kommit överens om.

Text **Kent Källqvist**

Tidigare har Metall, Kommunal och Hotell och restaurangförbundet lierat sig.

"I GRUNDEN TYCKER vi fortfarande inte att uppgörelsen är bra. Och särskilt inte förändringarna i LAS. Men det kommer att ske, oavsett vad Pappers tycker", säger Pappers ordförande Pontus Georgsson till Dagens Arbete, som var först med att berätta om Pappers omsvängning i frågan.

TILL DAGENS ARBETE säger industriarbetsgivarnas förhandlingschef Per Widolf att: "Det är naturligtvis väldigt positivt att nu även Pappers förklarar att man avser att ansluta sig."

TRANSPORT HAR I dagsläget inga planer på att ansluta sig till avtalet som innebär flera försämringar för löntagarna.

Transports ordförande Tommy Wreeth kommenterar Pappers utspel till Transportarbetaren:

– Pappers gör givetvis sin bedömning och sina val utifrån vad de bedömer bäst för sina medlemmar. Men jag tycker dock det är både olyckligt och märkligt med ett ja nu utifrån deras tidigare tydliga nej till huvudavtalet och försämringarna i LAS.

– Men vad vet jag, de kanske har förhandlat till sig andra saker som dom bedömer som tillräckligt bra för att byta fot totalt? ■

FOTO: PERNILLLA AHLSÉN



Tommy Wreeth, ordförande Transport.

FOTO: PAPPERS



Pontus Georgsson, ordförande Pappers.

Paket för svenska löner på väg

Åkeri. Nu har regeringen tagit beslut om en proposition som ska möjliggöra svenska löner och villkor för alla yrkesförare som kör på svenska vägar.

– Det ska vara en rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Nu sätter vi stopp för utnyttjandet av utländska förare, pressade löner och usla arbetsförhållanden, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S), i ett pressmeddelande från regeringskansliet den 17 mars.

Regeringen vill skapa schysta villkor genom skärpta utstationeringsregler och sanktioner mot företag som fuskar. ■

14 200

kronor högre lön har tjänstemän jämfört med arbetare.

Källa: LO:s lönerapport 2021



Blockad mot ryska fartyg

Ukraina. Hamnarbetarförbundet, som organiserar stuveriarbetare i vissa svenska hamnar, varslade torsdagen den 17 mars om blockad mot ryska fartyg. Om ingen lösning nås träder blockaden i kraft den 28 mars. Stridsåtgärderna betyder att allt lossnings- och lastningsarbete, bogsering och förtöjning av fartyg till och från Ryssland, fartyg med ryskt gods och ryskägda fartyg innefattas i blockaden.

– Om vi hamnar i en situation där fartyg är på väg innan dess kan vi bli nödgade att ta stridsåtgärderna i kraft tidigare, säger Erik Helgesson, vice ordförande i Hamnararbetarförbundet, till SVT Nyheter.

Transport driver, tillsammans med arbetsgivarparten Svenska Hamnar, på för att regeringen ska fatta beslut om hanteringen av ryska och ryskkontrollerade fartyg. Båda parter vill se ett stopp för att ta emot dessa fartyg i svenska hamnar, enligt den EU-resolution som ligger. ■

Asylväntan ger sen etablering

Forskning. Att få vänta lång tid på ett asylbeslut gör det svårare att etablera sig i samhället, visar en utvärdering från statliga forskningsinstitutet IFAU.

Sysselsättningsgraden är lägre bland dem som väntat lång tid på beslut. Däremot påverkas inte den mentala hälsan nämnvärt av lång väntan.

– De som väntar längre skrivs in på Arbetsförmedlingen senare och deltar i svenska för invandrare i lägre utsträckning jämfört med dem som fått beslut snabbare. Det leder till att de hamnar efter, säger Olof Rosenqvist som är en av forskarna bakom rapporten, i ett pressmeddelande. ■

300

kronor per månad. Så mycket mer tjänar kvinnor på bensinstation jämfört med män. En av få yrkesgrupper där kvinnor har högra lön.

Källa: SCB

Utdelning på natten stoppad efter överfall



FOTO: JOHAN LINDSTEN

Tidningsbud är ofta utsatta för hot och våld. Bilden har ingenting med händelserna i artikeln att göra.

Tidningsbud. Flera personer attackerade och misshandlade ett bud på utdelningsrunda i Angered i nordöstra Göteborg. Efter överfallet har distributionsbolaget VTD stoppat utdelningen nattetid resten av månaden.

Text **Lilly Hallberg**

Överfallet skedde tidigt på morgonen den 7 mars då tidningsbudet var ute på sin vanliga runda. I ett av trapphusen i Angered kände sig budet bevakat av flera personer, och blev enligt egen uppgift plötsligt attackerad.

HÄNDELSEN UTREDS AV polis, och även av budets arbetsgivare tillsammans med Transport:

– Vi kommer utreda det här tillsammans med facket för att hitta en bra lösning, framför allt för våra distributörer. Deras arbetsmiljö ska vara trygg och säker, säger Annika Nyberg, vd på Västsvensk Tidningsdistribution (VTD) till Göteborgs-Posten.

EFTER ÖVERFALLET KUNDE tidningsbudet själv ta sig tillbaka till områdesfilialen, och blev därifrån skjutsad av sin chef till akuten. Budet klarade sig undan med lindriga fysiska skador.

– Det blir naturligtvis en psykisk påfrestning också. Hen är sjukskriven sedan dess, säger Annika Nyberg.

– Jag har inte hela händelseförloppet i detalj, men den första rapporten vi fick är att distributören upplevde att de hade span i en trappuppgång och inväntade hen. Men varför det sedan sker, om det var oprovocerat våld eller av ett skäl, det vet vi inte än, men det är polisanmält.

VTD:s vd vill inte spekulera i om det rör sig om ett rånförsök: Tidningsbudet blev inte av med något under överfallet, men buden har ibland paket med sig och särskilt i vissa så kallade utsatta områden kan de som arbetar uppleva att risken är stor att bli bestulna, och att de där har en ”besvärligare situation”. Utifrån det gör distributionsbolaget riskanalyser.

Fack och arbetsgivare ska göra en helhetsbedömning och utifrån den se hur det går att minska riskerna för tidningsbuden. Den drabbade ska också få möjlighet att byta utdelningsrunda, till ett annat område. Andra tänkbara förändringar är omläggning av turer och personlarm.

SOM EN DIREKT följd av överfallet den 7 mars är utdelningen av tidningar i Angered senarelagd under resten av månaden. Det blir ingen utdelning nattetid, men senast klockan 11 på förmiddagen ska prenumeranterna få sin morgontidning.

Göteborgs-Postens chefredaktör, Christofer Ahlqvist, beklagar det som inträffar:

– Först och främst är det förkastligt och fruktansvärt att någon ska behöva bli misshandlad medan den försöker utföra sitt arbete. Sedan är det också beklagligt att det här nu drabbar vissa läsare som får sin tidning senare på dagen och ur ett samhällsperspektiv är det problematiskt att den här konsekvensen slår mot specifika områden, säger han till ”sin” tidning . ■



Fackliga röster om kriget i Ukraina

Ukraina. Solidaritet är ett fundament i den fackliga rörelsen, och nu sätts med rätta fokus på Ukraina. Attacken mot Ukraina är också en attack mot facken och i förlängningen ett hot mot en fri demokratisk värld.

Text **Kent Källqvist**

Transport har beslutat att skänka en krona per medlem till Ukraina och flera andra förbund gör likadant. Läs mer i Tommy Wreets krönika på sidan 47.

LO skriver i ett uttalande att: ”Stödet till Ukraina behöver finnas nu, och det behöver finnas under lång tid. Behoven kommer skifta och LO kommer stödja den ukrainska fackföreningsrörelsen när de behöver hjälp.”

KRIGET OCH DESS konsekvenser tar givetvis också plats hos Transportarbetarens pressgrannar. I Fastighetsfolket skriver chefredaktör Ewa-Maria Kriegholm:

”Vi kan visa vår solidaritet med det ukrainska folket på många sätt, vi kan ge dem som behöver en fristad. Sverige är inte fullt. Att visa medmänsklighet, att stå upp för demokratin, att stå upp för fred och frihet är en provokation för de mörka krafter som försöker förgöra människors möjlighet att leva i trygghet.”

”Solidaritet har ingen av- och påknapp. Det är en kraft som förenar, alltid.”

I Arbetet skriver ledarskribenten Martin Klepke:

”De som nu dödas av ryska vapen i Ukraina ser det inte som en förmildrande omständighet om vapnet de skjuts med har kunnat köpas för de pengar som Putin fått in genom att sälja energi till väst.”

Malin Ackholt, ordförande i HRF, säger till tidningen Hotellrevyn:

”Det här är fullständigt oacceptabelt. Det finns knappt ord för att fördöma vad Putin håller på med. Facken i världen kan göra insatser för att hjälpa våra systerorganisationer.”

Krönikören Veronica Palm skriver i Dagens Arena:

”Varje demokratiskt samhälle behöver den som ställer frågor och som inte följer med strömmen. Och varje krig behöver modiga, kanske till och med naiva, fredsaktivister. Om vi inte välkomnar och uppmuntrar den pluralism och frihet vi säger oss försvara så riskerar en dogmatisk krigsretorik att i stället kväva den.”

I Aktuellt i Politiken skriver tidningens politiske redaktör Daniel Färm:

”Det kommer en tid då Ukrainas rätt och heder ska återupprättas. Det kommer en tid för fred och säkerhet igen. Det kommer en tid efter Putin. Men då måste också Putins idéer bekämpas.”

OCH I TIDNINGEN Kollega berättar Rölda korsets hälsorådgivare Johanna Lönn:

”Det är skithäftigt att se hur alla kollegor går samman, då orkar man jobba lite till. Många som söker sig hit är bra på att jobba i stressiga situationer, så alla är i sitt esse, är sitt bästa jag. Jag är jättestolt över att få jobba här.”

Maria Nyberg, generalsekreterare för Union to Union:

”Tillsammans, är ju just det som är centralt för fackföreningsrörelsen. Kärnan i det fackliga arbetet, och grunden för den internationella solidariteten. Det är ett ord som är laddat med styrka och hopp. Och just tillsammans kommer vara viktigt både nu och framöver.” ■

David Ericsson

Om kriget kommer

Fyra ryska stridsflygplan kränkte svenskt luftrum. Sånt händer visserligen ett par gånger om året. Det ovanliga den här gången var att det var jaktplan och att de flög i formation. Annars brukar det vara enstaka spaningsplan som förirrar sig in över landet.

Då det dessutom var en försvarsövning mellan Sverige och Finland på Gotland och båda ländernas försvarsministrar var på plats, kan man utgå från att det var en rysk markering med ett budskap som skulle kunna låta så här:

”OM NI AGERAR emot oss kan det gå för er som för ukrainarna. Vi skulle kunna bomba era städer och då riktar vi in oss på bostäder, historiska byggnader (som i Gamla stan), myndighetsbyggnader, skolor och daghem. Vi slår till mot de som är som svagast, kvinnor och barn, eftersom vi vet att det gör störst skada för er.

> ”Som transportare, alltifrån oljearbetare till bud och långtradarchaufförer, måste vi inse hur viktiga våra yrken är.

Allt ni byggt upp under decennier och århundraden kan vi förvandla till grus. Elen och därmed all sanitet slås ut, infrastruktur krossas och tåg och fordon bränns eller sprängs i bitar. Allt ni drömt om och hållit kärt, som era hem, som ni kanske fortfarande har skulder på, kommer att utraderas. Och om ni överlever så tvingas ni fly – oklart vart.

Detta är bara början. Då ni står bland ruinerna ska en oligark som har direktkontakt med ryska maffian ta över och styra landet. Samtliga fria medier förbjuds och författare och journalister sätts i fängelse.

Fattigdomen breder ut sig som i alla ryska satellitstater. I bästa fall finns det jobb i någon legotillverkning åt en oligark. I annat fall blir det som i den av Ryssland annekterade delen av Karelen där kvinnor tvingas prostituera sig för ett mål mat.”

UNGEFÄR DETTA TROR jag Putin ville framföra med den ryska överflygningen. Så vad göra? Först ta reda på hur vår egen kompetens kan bidra till att rädda landet om, gud förbjude, detta verkligen skulle hända (jag tror faktiskt att det finns med i de scenarier regeringen jobbar med). Som transportare, alltifrån oljearbetare till bud och långtradarchaufförer, måste vi inse hur viktiga våra yrken är. ■



Toppen & botten

↑ Socialdemokraterna navigerar skickligt bland blindskären och ligger lågt i Nato-frågan.

↓ I SVT:s *30 minuter* kunde inte Jimmie Åkesson välja mellan Biden och Putin...

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Chaufflören Oleg Blokhin från Ukraina i samtal med Nermin Pudic, färdtjänstförare från Örebro, som jobbat med bland annat försäkringsfrågor för Transport.

220 mil från Kiev

Åkeri. Åtta dagar in i kriget vaskar chaufförен Oleg Blokhin av sig utanför lastbilen på Örebro Truckstop. Han har nyligen haft kontakt med familjen hemma i Ukraina och känner lättnad. Men för landsmän, parkerade intill, är situationen för svår att tala om.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Parkeringsplatsen i stadens utkant är gigantisk. Här står hundratals lastbilar, många polskregistrerade. Över en motorhuv hänger tvätt. Mycket är som en vanlig kväll här, annat totalt förändrat. Det har gått en vecka sedan Ryssland invaderade grannlandet Ukraina.

Oleg Blokhin står utanför sin lastbil. Han kör för ett litauiskt åkeri, utgår från staden Kaunas och kör främst läkemedel.

”Ukrainare?” frågar Nermin Pudic, som är med. ”Da” svarar Oleg. De börjar kommunicera – Nermin, som arbetat mycket med försäkringsfrågor för Transport, har sina rötter i forna Jugoslavien och talar flera av de slaviska språken. Även nu går det bra med lite hjälp av översättningsprogram i mobilen.

– Min fru är fortfarande kvar hemma, med vårt barn. En son som är 13 år. De ska försöka ta sig till gränsen mot Polen, säger Oleg Blokhin.

Och han själv? Oleg rycker på axlarna – han har inget svar. Om han åker till familjen i Ukraina kommer han inte ut ur landet igen. Han måste jobba. Men Oleg känner sig ändå jämförelsevis väl till mods:

– Jag har haft kontakt med frugan, allt var okej. De är tillsammans, hon och vår son.

HEMMET LIGGER DRYGT 15 mil från Kiev, i Poltava Oblast (Poltavas län). Oleg märker att namnat Poltava väcker reaktioner.

– Jag vet... Poltava var en militär katastrof för Sverige, säger han och skrattar lite ironiskt åt historien, början på undergången för det svenska stormaktsväldet.

Med Nermin Pudic, som är färdtjänstchaufför, talar Oleg Blokhin, om rutter och last. Nermin tipsar om telekombolag som öppnat upp för fria samtal.

EN ANNAN CHAUFFÖR börjar tala med Nermin. Chaufförен, Georgi, är bulgar och också han känner av oron för vilka konsekvenser kriget kommer att få.

På ett annat truckstopp, i Tyskland, mötte han både ryssar och ukrainare:

– Det var inte direkt öppet bråk. Men du vet, man märker att det är konflikt, säger Georgi, som kör egen lastbil för ett svenskt bolag.

En bit bort står två landsmän till Oleg Blokhin. Också med dem kommer Nermin Pudic i kontakt.

”Aha, press?” säger de, och förstår att det handlar om frågor om kriget. Båda är påtagligt berörda, slår ut med armarna i en gest som uttrycker för vanmakt. I den enes hytt ligger en slags mjukt textilamulett, som påminner om det ortodoxa korset med rundade avslut.

Ingen av dem vill vara med i tidningen, det känns för svårt. Om den senaste utvecklingen i hemlandet säger de snabbt något – att det är hemskt, fruktansvärt. Obegripligt? Jag frågar inte om översättning. ■



Tvätt på tork. Hundratals lastbilar står som vanligt parkerade här på Örebro Truckstop, och många chaufförer är från länderna i östra Europa.

60 000

kronor ger Transport till Ukraina. Pengarna fördelas jämnt mellan Röda korset och Läkare utan gränser.

Ukrainska hamnfacket hjälper familjer att fly

Facket. I väntan på ett ryskt angrepp mot hamnstaden Odessa kämpar hamn- och sjöfolksfacket MTWTU vidare. De hjälper försvaret med förnödenheter och kör medlemmars familjer över gränsen.

Text **John Antonsson**

MTWTU har sin bas i hamnstaden Odessa och har 85 000 medlemmar. Facket försöker bidra i motståndskampen på alla sätt som går. Just nu kan de arbeta obehindrat från Odessa.

– Vi är grupper av frivilliga, medlemmar och vi som jobbar på förbundet, som kör förnödenheter till de militära styrkorna. Vi har använt resurser från vår fond till att köpa skyddsvästar, hjälmar och annan taktisk utrustning och lyckats distribuera det, säger ordförande Oleg Grygoriuk.

OLEG GRYGORIUK SÄGER att det är svårt att förutspå vad som händer härnäst. Men han hoppas att invasionen stoppas och att ingen av de större städerna blir ockuperade.

– Jag hoppas att sanktionerna får en effekt och att Putins regim avslutar kriget och försvinner från Ukraina. Det är i det bästa scenariot, men det är svårt att tro just nu.

Oron är just nu att Putin går längre och eskalerar attackerna, men.

– Våra styrkor är modiga och välutrustade och kan strida tillbaka och rädda landet, säger Grygoriuk.

Är du rädd?

– Absolut. Som vilken normal människa som helst. Vi har attackerats av ett land som vi trott var våra bröder.

– Nu är vi mycket närmare Europa. Vi är den sista linjen av försvar innan Ryssland invaderar något av EU:s länder. Jag hoppas att vi får se radikala sanktioner och får mer hjälp från andra länder, inte minst i närområdet. Alla länder är hjälpsamma nu och vi förväntar oss att få ännu mer hjälp den närmaste tiden.



FOTO: MTWTU

Hamnarna har varit stängda sedan krigets första dag. ”De flesta av hamnarbetarna är hemma, har gått med i försvaret eller hjälper till i våra frivilliginsatser”, säger ukrainska hamn- och sjöfolksfackets ordförande Oleg Grygoriuk.

”Vi har lyckats köra 60 sjömäns familjer över gränsen. Det var hundar, katter, gravida kvinnor och barn. Vi har haft stor nytta av de pengar vi fått från våra syskonförbund i andra länder.”

MTWTU:s ordförande Oleg Grygoriuk.

Fackets arbete är nu att bygga logistikkedjor så att förnödenheter kommer fram till Ukrainas frontlinjer. De flyttar också medlemmars familjer till grannländer som Moldavien och Rumänien.

– Vi har lyckats köra 60 sjömäns familjer över gränsen. Det var hundar, katter, gravida kvinnor och barn. Vi har haft stor nytta av de pengar vi fått från våra syskonförbund i andra länder.

OLEG GRYGORIUK RÄKNAR med att 40 000 medlemmar är fast ombord på utländska fartyg. Facket försöker övertala dem att inte komma hem.

– Indirekt hjälper de oss och våra allierade genom att transportera gods och säkra transporter i sjöfarten. Så länge de fortsätter kan de rädda våra jobb.

Hamnarna har varit stängda sedan krigets första dag.

– De flesta av hamnarbetarna är hemma, har gått med i försvaret eller hjälper till i våra frivilliginsatser, säger MTWTU:s ordförande Oleg Grygoriuk.

JUST NU FINNS el, vatten och mat i Odessa. Bomber har fallit i närområdet men inte i staden. I de andra stora hamnstäderna pågår häftiga strider och den strategiskt viktiga hamnstaden Mariupol är troligtvis inringad av ryska trupper.

– Vi kan inte få dit någonting, transportkedjorna är trasiga. Våra medlemmar lider av brist på mat och vatten och det är farligt. Det är svårt att hålla kontakten med dem, människor är svåra att nå och telefonerna fungerar inte alltid.

Vad kan vanliga fackmedlemmar i Sverige göra för att hjälpa er?

– De kan stödja oss genom att skicka meddelanden till EU:s regeringar. Hjälpa till att ta Ukraina till EU och pressa Nato att stänga luftrummet över Ukraina. Det Ryssland gör är inte ett krig utan en terrorhandling. De bombar våra dagis och skolor. ■

20 000

kronor ger Transports hamnavdelningar till det ukrainska hamnfacket, Röda korset och Läkare utan gränser.

Transport kräver besked om arbete i hamnar

Hamn. Fack och arbetsgivare uppmanade tidig regeringen att besluta hur ryska fartyg ska hanteras i svenska hamnar.

– Situationen är allvarlig, och vi är överens. Staten behöver gå in och tala om vad som gäller, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Många stuveriarbetare är upprörda över att behöva ta emot och hantera gods från ryska fartyg. Också Transports ordförande uttrycker frustration över uteblivet agerande från ansvarig minister, Tomas Eneroth (S). På dagen tre veckor efter invasionen i Ukraina har Wreeth åter försökt få besked från Eneroth.

Frågan ska diskuteras på förbundsstyrelsens möte tisdagen den 22 mars, efter denna tidnings pressläggning.

– Vi kommer då att titta på åtgärder, vilket också innefattar blockad, om vi inte fått besked, säger Tommy Wreeth.

Det finns en EU-resolution om att sluta ta emot ryska fartyg. Några länder har redan gjort det. Men båda parterna på arbetsmarknaden, Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Hamnar, ställer sig bakom intentionen att alla restriktioner bör ske gemensamt inom unionen.

Men båda parter har också kritiserat regeringens långsamhet, och vill se ett svenskt direktiv om stopp för att ta emot ryska fartyg. Nu. ■

Fakta/Bakgrund:

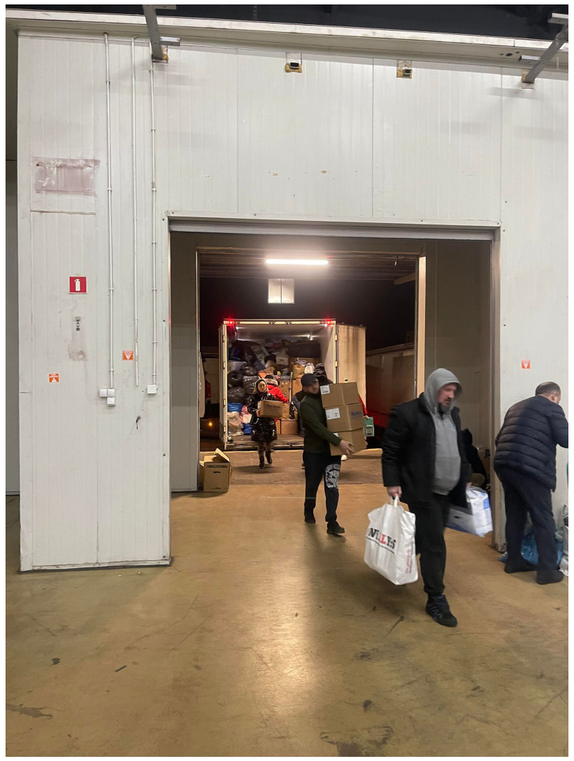
➔ Ryssland erkänner Donetsk och Luthansk som självständiga stater måndagen den 21 februari. Båda regionerna ligger i östra Ukraina.

➔ Den 22 februari varnar Nato för en fullskalig rysk attack mot Ukraina.

➔ Torsdagen den 24 februari går rysk militär in i Ukraina. Redan på kvällen samma dag uppges ryska trupper hota den ukrainska huvudstaden Kiev.

➔ Den 1 mars rapporterade FN att 136 civila dödsoffer krävts, framför allt i raketattacker mot Kiev och Charkiv, Ukrainas näst största stad.

➔ Den 2 mars uppgav Ukrainas president, Volodomyr Zelenskyj, att 6 000 ryska soldater dödats av ukrainska styrkor, men siffran har ifrågasatts och det verkliga antalet dödsoffer är oklart.











Det var intensiva dagar när Alen Štefanac och Dennis Eliszewski gick från idé till att lämna en fullastad lastbil i Lublin, Polen, på mindre än en vecka.

De körde förnödenheter till ukrainska gränsen

Solidaritet. Två vänner med lastbilskort bestämde sig tidigt för att göra något för människorna som flyr i krigets Ukraina. På mindre än en vecka organiserade de en hjälpsändning till den polska staden Lublin, åtta mil från krigets Ukraina. Så här gick det till.

Text **John Antonsson** *Foto* **Privat**

Söndag kväll. Kriget i Ukraina hade pågått i knappt en vecka. Kompisarna Alen Štefanac och Dennis Eliszewski kände att de ville göra något för att hjälpa till. Alen Štefanac har ett litet åkeri med ett par lastbilar och kör mest hjullastare själv. Dennis Eliszewski jobbar med påbyggnader på lastbilar. Vännerna skulle inte köra lastbil den veckan, vilket innebar att förarkorten var tomma.

Så de bestämde sig helt enkelt för att fylla upp lastbilen med förnödenheter och köra en hjälpsändning till gränsen till Ukraina.

SAMMA KVÄLL DELADE de ett inlägg på Facebook och snart strömmade pengarna in. Redan på måndagen hade Alen Štefanac öppnat upp släpet och undrade hur mycket som skulle komma första dagen.

Det visade sig att det bara lämnats ett par kartonger när han kom hem efter en dag i hjullastaren. Men plötsligt.

Människor drog i gång egna insamlingar och på tisdagen hade det börjat fyllas upp.

– Det blev totalt kaos. Vi fick mycket grejer vi inte kunde ta med oss. Kläder var inte så efterfrågat. Men människor var engagerade och levererade det viktigaste. Blöjor, torrmjölk, sanitetsprodukter och vatten, säger Alen Štefanac.

DENNIS ELISZEWSKI OCH Alen Štefanac kom i kontakt med personer som verkade vid gränsen mellan Polen och Ukraina. Det visade sig att det behövdes sjukvårdsmaterial. Ambulansen och sjukhusen runt Varberg och Kungsbacka ställde upp.

”Vi kom i kontakt med en tjej som kommer från Kiev men jobbar i Polen. Hon har ett stort kontaktnät och ordnade fram en lagerlokal där vi skulle få lämna allting.”

Alen Štefanac.

– Vi kom i kontakt med en tjej som kommer från Kiev men jobbar i Polen. Hon har ett stort kontaktnät och ordnade fram en lagerlokal där vi skulle få lämna allting.

TORSDAG, DIREKT EFTER jobbet satte de sig i lastbilen. Dennis Eliszewski tog det första körpasset. Men färjorna från Karlskrona var fulla och de fick köra ner till Ystad och ta färjan över Östersjön till Swinoujscie i Polen.

De gick i land vid sextiden på morgonen. Vädret var fint, ibland föll lite snö. Vägarna var snustorra och saltade hela vägen.

Bilen gick mot Warszawa och trafiken var lugn. När de närmade sig den polska huvudstaden började det dyka upp militärfordon och stora kolonner på vägarna.

Lastbilen rundade Warszawa och la kurs mot Lublin. Längs vägen mötte de många bussar, fullpackade med flyende på resa norrut, vissa sannolikt till Sverige.

Killarna gasade på. I fönstret hade de en ukrainsk flagga och ett rött kors. De susade förbi många bilar. När de passerade ryska och belarusiska förare saktade lastbilarna in och släppte förbi dem varje gång. En tyst chaufförsgest som sa ganska mycket.

– De är ändå chaufförer som jobbar i Europa. De ser något helt annat än de som är kvar hemma i Ryssland och Belarus. Det verkar som att de är mer medvetna om vad som händer, säger Alen Štefanac.

Just innan Lublin stannade de för att tanka. Vid personbilspumparna var det sex, sju bilar i kö till varje pump och ett par, tre tunga bilar vid varje lastbilspump. En skylt sa att ingen fick tanka mer än 500 liter.

LUBLIN LÅG STILLA när de halv åtta rullade in vid lagerlokalen. 20 man stod redo och lastade över hjälpsändningen till mindre fordon. Därifrån skulle de ta hjälpsändningen vidare, in i Ukraina. Någon av dem skulle försöka köra hela den farliga vägen till Kiev.

I Lublin fanns inga boenden att boka. Trots att det var tomt på gatan var alla boenden överbokade. Många flyende satt redan på tågen på väg västerut, till Warzawa och vidare.

Alen Štefanac och Dennis Eliszewski tog vilan vid Warszawa. Sedan vidare till Gdynia och färjan till Karlskrona.

Hemma vid lunch på söndag, en vecka efter idén dykt upp.

DE JOBBADE TILL torsdag och körde då till Polen igen. Två kombi fullpackade med barnmat, blöjor och hygienartiklar.

Med sig hem hade de två familjer utan pappor. Två mödrar lämnade sitt hörn i Europa för tryggheten i Sverige. Två familjer som inte vet om de ses igen.

– I min bil åkte mormor, mamma och en 18-månaders bebis med till Sverige. I den andra mamma och två barn just under tonåren. De har fått boende i Göteborgsområdet.

– Vi har blivit kontaktade av flera som vill dela med sig av boende. Vi har redan förmedlat boende till elva familjer, säger Alen Štefanac.

Alens råd till den som vill hjälpa

→ Se till att bygga ett nätverk. Alen och Dennis hade hjälp av allt från en techmiljonär till församlingar i Pingstkyrkan.

→ Se till att få kontakt med någon som finns där nere. Det finns många nätverk som jobbar med att distribuera hjälpsändningar. De stora organisationerna är inte särskilt intresserade av att samarbeta med privata initiativ.

Vad behövs?

Ukrainas svenska ambassad har gjort en lång lista på förnödenheter som behövs.

Kläder finns det inget behov av.

Däremot behövs medicinsk utrustning, sanitetsprodukter och förpackad mat.



FOTO: ERNSTS EXPRESS

Hallå där!

JOHAN ERIKSSON

...vd för Ernsts Express. Ni har startat en kampanj där ni ger två timlöner till Röda korset i Ukraina, när era anställda också gör det.

– För det första tycker vi att det som händer är hemskt och vi vill som alla andra hjälpa till.

– Vi fick ett mejl från en chaufför i helgen, chauffören frågade om hon kunde stötta Ukraina med arbetstid, som vi skänker till Röda korset i Ukraina. Vi är glada när anställda kommer med idéer och tycker att det var ett bra initiativ och gjorde slag i saken.

Hur går det till?

– Vi förstod att många inte kan skänka så många arbetstimmar. Så vi tänker att om så många som möjligt skänker två timmar så matchar vi det och hoppas att det blir en bra slant.

– De anställda fyller i att de vill ge bort två timmar netto, så ger vi bort två timmar brutto.

Hur många kan ge tror du?

– Vi har ju 160 som är anställda i företaget. Vi har gett alla möjligheten att ge, alla har fått informationen.

Vill ni skicka uppmaningen vidare?

– Ja! Vi kan inte tala om vad andra ska göra. Men de får gärna ge ett stöd i det som sker. Vi kallar kampanjen *Two for Youkraine*. Det som händer är ett slag mot demokratin.

JOHN ANTONSSON



HEMVÄRNET FÖR DIG SOM ÄR ANSTÄLLD

Rekordmånga söker till hemvärnet och frivilligkårerna just nu. Men vad är det egentligen som gäller för dig som har ett jobb?

Hemvärnet är halva försvaret. Den som är med kan när som helst kallas in för att hjälpa till vid kris eller för att skydda Sverige vid angrepp.

Text **John Antonsson** *Foto* **Bezav Mahmod / Försvarsmakten**

1 Vem kan söka?

För det första krävs att du fyllt 18 år och är svensk medborgare samt boende i Sverige. En vanlig missuppfattning är att hemvärnet kräver militär utbildning. Det behövs inte. Däremot är det en faktor som avgör vilken placering det blir. Den som har gjort värnplikten eller gått grundläggande militärutbildning blir förmodligen skyttesoldat.

Den som inte har militär bakgrund hamnar inte i en stridande befattning utan blir i stället specialist.

2 Specialist vadå?

Den som inte blir soldat i hemvärnet är specialist. Det kan exempelvis vara att köra lastbil, vara hundförare eller signalist. För att gå en sådan utbildning behövs en grundläggande soldatutbildning som är två veckor lång.

3 Får jag ledigt från jobbet då?

Du måste söka tjänstledigt för utbildningarna. Utbildningen är ofta på sommaren, så att den inte ska krocka lika mycket med arbetet.

Hemvärnet rekommenderar en dialog med arbetsgivaren när du söker till hemvärnet och redan innan du söker till en särskild utbildning. Inte minst eftersom du efter den kommer bli inkallad på övning.

I genomsnitt är det två stora övningar per år. För dessa har man däremot alltid rätt till ledigt enligt totalförsvarsplikten.

Försvarsmakten rekommenderar öppna kort gentemot arbetsgivaren. En som är med i hemvärnet kan försvinna från jobbet med kort varsel. Du förväntas kunna inställa dig inom sex timmar.

4 Pengar då?

Att engagera sig i hemvärnet leder i regel till en viss förlust av inkomst.

Du som deltar i grundläggande soldatutbildning får en dagpenning för förlorad arbetsinkomst, uträknad av Försäkringskassan.

Det är 90 procent av din lön, men som mest får du 1191 kronor per dag.

För kortare kurser utbetalas en fast lägre dagersättning på någon hundralapp. Till det kommer ersättning för resekostnader.

5 Två vägar

Vanligaste sättet att engagera sig i totalförsvaret är att söka till hemvärnet, som sedan lottar ut dig till en placering.

Men du kan också söka till en av försvarets frivilligorganisationer direkt, exempelvis Bilkåren. ■

Experten



Anna Pettersson, systemadministratör på Transport och aktiv i Bilkåren i Märsta-Sigtuna.

Vad gör ni i Bilkåren?

– Vi är en frivillig försvarsorganisation. Det formella är att vi har som uppdrag att rekrytera och utbilda förare till totalförsvaret. Och att verka för trafiksäkerhet i det civila.

Varför tycker du det är roligt med Bilkåren?

– Jag får umgås med andra som har liknande intressen. Man får göra något som är svårt och utmana sig själv.

Vad är din uppgift under övningarna?

– Min första uppgift är att flytta hemvärnspersonal till bataljonen. Vi är inte många som är bussförare. Men jag råkar ha lastbilskort och vid den senaste stora övningen fick jag köra hela bataljonsstabens utrustning i lastbilen.

Hur hamnar man hos er?

– Du måste inte ha gjort värnplikten eller ha gått grundläggande militärutbildning för att hamna hos oss. Vi är vad som kallas specialister.

– Det finns två vägar in till oss. Den gröna och den civila. Den gröna vägen är genom hemvärnet, och för att tjänstgöra där behöver du gå en kortare soldatutbildning innan du får din specialistutbildning. Där behövs bara ett B-körkort och sedan går det att få militära förarbevis för att köra bandvagn, lastbil eller buss. Utbildningen är så pass gedigen att du i princip kan boka en uppkörning och ta körkort efteråt.

– Vi i Bilkåren är också en del av det civila totalförsvaret och hjälper myndigheter som MSB vid krissituationer. För att köra fordon gäller de vanliga körkortsbehörigheterna. ■

Våga tanka nytt!

Era kunder kräver miljövänligare transportlösningar. Det kan ni dra nytta av – bara genom att byta bränsle. Med förnybart i tanken minskar ni era Co_2e-utsläpp med 70–90%* bara genom att välja rätt bränsle.

Våga tanka Neste MY Förnybar Diesel (HVO100). Fungerar i alla dieselfordon.

Här kan du tanka Neste MY

*Metodiken för att beräkna livscykelutsläpp och utsläppsminskningar följer EU:s direktiv om förnybar energi II (2018/2001/EU).



NESTE MY Förnybar Diesel



Tillbaka i studentstaden Örebro. Fanny Fischer Ohlsson och My Hansson är inne på nya forskningsområden i sin C-uppsats om fackligt förtroendevalda kvinnor i mansdominerade branscher.

Kvinna och förtroendevald en bra kombo

Att vara fackligt förtroendevald betydde nästan alltid att vara man. Så är det inte längre.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Men vilka problem kan möta fackligt förtroendevalda kvinnor i mansdominerade branscher? Det är en av frågorna som My Hansson och Fanny Fischer Ohlsson sökt svar på i en studie för Örebro universitet. Och de är ute på ny mark – inte mycket tidigare forskning finns i ämnet.

– Det var mycket positivt som kom fram i intervjuerna, om bemötande kvinnorna fått på grund av sitt kön. Men det finns ändå en hel del att jobba med, som jargongen på vissa arbetsplatser – sådant som kom fram i djupare samtal, säger My Hansson.

I HÖSTAS LA hon och Fanny Fischer Ohlsson fram sin kandidatuppsats i sociologi, *Vad gör en liten tjej här* om kvinnor som tagit fackliga förtroendeuppdrag i förbund som organiserar inom mansdominerade branscher. Att de valde arbetaryrken är för att könsuppdelningen är tydligast här, men under uppsatsarbetet blev de själva nyfikna på kvinnor inom manliga tjänstemannayrken som ingenjörer.

Både My och Fanny är själva engagerade fackligt, har jobbat som studentinformatörer för Fackförbundet ST och är som studenter med i flera förbund. I arbetslivet före universitetet var det Kommunal respektive Vision.

– Ämnet för uppsatsen var väldigt fritt, enda kravet var att det skulle ha någon sociologisk koppling. Eftersom vi både är intresserade av fackliga frågor var inriktningen rätt tidigt klar. Och båda brinner vi för jämställdhet, säger My.

DE HAR GJORT längre intervjuer med sex kvinnor, så kallade informanter. De är verksamma inom tre olika LO-förbund. Vilka förbund informanterna kommer ifrån kan de inte lämna ut, men i inledningen av uppsatsen tar de upp att störst skillnad i representation av könen kan ses inom arbetaryrken, som statistiken från SCB visar:

”Bland lastbilsförare är fördelningen 7 procent kvinnor och 93 procent män. Ett annat yrke som domineras av män är installations- och serviceelektriker där 2 procent som arbetar inom yrket är kvinnor och 98 procent är män.”

– Vi har ställt öppna frågor, fört resonerande samtal utifrån tre eller fyra frågor. Alla har varit runt en timme. Mycket har vi utgått från vad informanterna själva lyft, och känt sig mest bekväma att tala någon timme var, säger Fanny.

NÅGRA EXEMPEL PÅ frågor i olika kategorier

➜ Kan du berätta lite mer om dig själv?

➜ Hur kom det sig att du valde just det här yrket?

Allt fler kvinnor

Andelen kvinnor inom Svenska Transportarbetareförbundet ökar stadigt.

Det gäller både sett till antalet medlemmar i stort, och andelen förtroendevalda som är kvinnor.

➜ I december 2021 var andelen kvinnor bland yrkesverksamma medlemmar 22 procent, en procentenhet mer jämfört med januari samma år.

➜ Andelen förtroendevalda kvinnor var 28 procent vid utgången av 2021.



Illustration: Shutterstock

”Vad gör en liten tjej här?”

I sin uppsats har My Hansson och Fanny Fischer Ohlsson ställt frågor till fackligt förtroendevalda kvinnor i förbund med stor manlig dominans, som Transport.

Studien ***Vad gör en liten tjej här?*** är skriven som C-uppsats (examensuppsats) på kandidatkursen i sociologi, inriktning organisation och arbetsliv, vid Örebro universitet, institutionen för humaniora, utbildnings- och samhällsvetenskap. Undertiteln på uppsatsen, framlagd höstterminen 2021, är ***En kvalitativ studie om fackligt förtroendevalda kvinnor i mansdominerade branscher***.

Hansson och Fischer Ohlsson har i uppsatsen utgått från den tydligt könssegregerade svenska arbetsmarknaden, främst inom arbetaryrkena – också speglad av överrepresentation av män inom fackförbunden.

Studiens syfte har varit att undersöka vilka problem som möter kvinnor, som arbetar inom mansdominerade yrken, i rollen som fackligt förtroendevalda.

Materialet har samlats in genom intervjuer med sex informanter, som alla är förtroendevalda i ”manliga” fackförbund. Vilka LO-förbund de är medlemmar i är inte något uppsatsförfattarna kan lämna ut.

Även om flera av de intervjuade förtroendevalda har uppgett att de fått mycket positivt bemötande, visar resultatet att kvinnorna också upplever hinder och utmaningar på arbetsplatserna på grund av sitt kön.

Uppsatsförfattarnas slutsats är att det finns förändringsmöjligheter, som dock kräver att både fackförening och arbetsgivare aktivt och på flera nivåer, aktivt måste arbeta för att förverkliga en långsiktig förändring.



My Hansson och Fanny Fischer Ohlsson brinner både för jämställdhet och fackligt arbete, anledningen till att de tidigt hittade inriktningen på sin uppsats i sociologi.

➜ Kommer du ihåg någon händelse där du stött på motstånd, obehag eller varit utmanande kopplat till ditt fackliga engagemang?

➜ Kan du berätta om en händelse där du som förtroendevald har fått stötta en medlem?

SAMTLIGA INFORMANTER berättade att de trivs med sitt fackliga förtroendeuppdrag. Den främsta drivkraften är att de vill vara delaktiga och verka för förändring, och nu upplever att de har större makt och möjlighet att påverka. En vittnar om att hon till och med närmast har blivit fjäskad för som något slags makthavare, men det lugnade ned sig efter ett tag.

Fem av de förtroendevalda säger sig inte heller ha mött något motstånd i uppdraget för att de är kvinnor. Varken från kollegor, företagsledning eller sina respektive förbund. Men en av kvinnorna upplever att hon hört att någon sagt att de ville ha en manlig ordförande, just för att det skulle vara en man – inte för att den kvinnliga gjorde ett dåligt jobb.

> **”Det är mer problem på arbetsplatserna. En del riktigt grova grejer kom upp, som man inte tror att det ska vara 2022. Vi borde ha kommit längre.”**
>
> Fanny Fischer Ohlsson.

Fast de andra hade svårt att under intervjuerna komma på något liknande tillfälle. Däremot talade flera om sådant som hänt på jobbet.

– Det är mer problem på arbetsplatserna. En del riktigt grova grejer kom upp, som man inte tror att det ska vara 2022. Vi borde ha kommit längre, säger Fanny.

EN INFORMANT BERÄTTAR att när hon – som tjej – sagt att något inte är okej på jobbet möts av ”Jaha men du då din jävla feministhora. Alltså, det är ju på den nivån det kan vara.” En annan informant att hon fått höra ”Vad gör en liten tjej här? Hon kommer aldrig orka detta yrket.”

Alla sex kvinnorna lyfter betydelsen av stöd från omgivningen.

– En berättade just vad stöttningen från både kollegor, chef och ledning betytt i en utsatt situation, att saken togs på allvar och att hon fick uppbackning, säger Fanny.

– Att mycket ligger på dem själva var också tydligt. Och det är lätt att tänka i banor av att ”det var nog mitt fel, man får skylla sig själv” eller att man bara inbillar sig saker, säger My.

MY OCH FANNY betonar vikten av solidaritet i sammanhanget:

– Det krävs att alla säger ifrån, att också män stöttar, säger My.

Uppsatsen tar upp ett relativt outforskat ämne, som Fanny Fischer och My Hansson hoppas fler vill forska i framöver. Och de uttrycker också förhoppningen att deras studie kan bidra till att stötta kvinnor också utanför akademien.

FOTO: ROBIN NIELSEN



Hallå där!

NORA LÖÖW & MOA NYGREN

...som går fordonsprogrammet med transportinriktning på Uppsala yrkesgymnasium Jälla och skriver ett arbete om jämställdheten i transportbranschen.

Varför gör ni det?

– Vi ville se hur det stod till med jämställdheten i branschen. Det är ju ett mansdominerat yrke och vi vet att det ofta är ett väldigt grovt språk, speciellt mot tjejer, säger Nora Lööw.

– Många tjejer har fått stå ut med nedlåtande kommentarer. Det har varit så länge, men bara för att det alltid har varit på ett sätt så betyder det inte att det är rätt. Det måste bli bättre, säger Moa Nygren.

Hur har ni gått till väga?

– Vi har intervjuat två unga kvinnor som är ganska nya som yrkeschaufförer, en åkeriägare och en tjej som är chaufför och har varit i branschen lite längre. Och så har vi intervjuat en kille som är chaufför också för att kunna jämföra deras erfarenheter med varandra, säger Moa.

– Vi frågade dem om hur de blev bemötta när de kom in i företaget där de jobbar, av kunder och av förare på andra åkerier, säger Nora.

Vad visade intervjuerna?

– Att det kan vara ganska olika men att det finns stora problem i branschen och att tjejerna har blivit utsatta för både små och stora grejer, medan killen aldrig hade blivit utsatt för något, säger Moa.

– Många tjejer blir sexualiserade på byggen och får taskiga kommentarer om att de inte kan köra eller om sina kroppar. Hon som hade jobbat lite längre hade varit med om väldigt mycket grejer. Det visar verkligen hur dåligt det är. Men vi lärde oss också att det har blivit bättre, även om det är långt kvar, säger Nora.

På vilket sätt har det blivit bättre?

– Folk har blivit mycket mer mottagliga för att tjejer kör lastbil nu. Det blir ju allt vanligare och det är många åkerier som söker tjejer och det är bra. Det ser vi ju även här på skolan att det blir fler och fler tjejer för varje årskurs. Men det är fortfarande många som blir förvånade över att vi ska bli lastbilschaffisar och säger ”du som är så liten”, säger Nora.

– Men vem som helst som har rätt kunskap och teknik kan väl köra lastbil, det har inget med kön eller storlek eller hur man ser ut att göra, säger Moa.

Ni tar snart studenten. Vad vill ni jobba med när ni är klara?

– Vi vill köra lastbil! Sedan får vi se vad det blir för inriktning, säger Nora.

– Det vore roligt att vara på ett bygge där man träffar mycket andra människor, så att man inte är själv hela tiden, säger Moa.

Hur har det här arbetet påverkat er syn på branschens framtid?

– Det har fått oss att bli mer engagerade och vilja stå upp och ta fajten om någon säger något nedsättande, säger Nora.

– Det är jätteviktigt att säga ifrån, även om det inte gäller en själv, för så ska ingen behöva ha det på jobbet. Det är viktigt för att fler tjejer ska våga söka sig till den här branschen, säger Moa.

PERNILLA AHLSÉN



Ordföranden för Örebro-avdelningen, Emma Brodin, var en av dem som initierade nätverket Kvinnor i Transport. Nu har flera andra avdelningar kommit i gång.

”Jämställdhet angår alla”

Emma Brodin i Örebroavdelningen var med att dra i gång nätverket för kvinnor. Initiativet har spridit sig och i dag är fem avdelningar i gång.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det är jätteroligt. Vi har haft bra uppslutning även under pandemin, på digitala träffar. Vi har talat om vad vi vill göra, hur vi kan påverka organisationen, säger Emma Brodin.

Hon är ordförande för Transports avdelning 9 sedan sex år, och tycker att stämningen överlag blivit bättre.

– Det är en enorm skillnad, både här i avdelningen och i förbundet, när det gäller att bli lyssnad på och få gehör för idéer. Nu talar vi om när vi ska träffas också, utomhus och har pratat om kurs i självförsvar.

> ”Det är en enorm skillnad, både här i avdelningen och i förbundet, när det gäller att bli lyssnad på och få gehör för idéer.”
>
> Emma Brodin, Transport i Örebro.

Emma Brodin var själv ”den jobbiga tjejen” då hon under ett par år var skyddsombud ute på sin arbetsplats i början av 2010-talet. En stämpel hon fick efter att ha tagit upp riskerna med att som chaufför köra över en smal bro, utan skyddsräcke.

– Men jargongen, och snack om griniga tjejer, har ändrats sedan dess. Här finns den inte alls. Och om någon skulle säga något i den stilen skulle andra säga ifrån.

NÄTVERKANDET ÄR EFTERFRÅGAT, och från Örebroavdelningen har man också varit ute och föreläst i gymnasieklasser om kvinnor inom transport. Något som väckte många frågor och funderingar.

– Det känns som att vi går mot ljusare tider, det är fler och fler tjejer som kommer med som medlemmar. Och när vi hade sektionsmöte för åkeri/miljö senast var det hälften kvinnor, hälften män. Det har aldrig hänt förut, säger Emma Brodin.

Hon understryker att jämställdhet för henne är vidare än feminism. Tanken om allas lika värde gäller inte enbart kön, utan också sexuell läggning och etnicitet.

– Jämställdhet är en så stor fråga, som angår alla, säger Emma.

Behövs en särskild kvinnodag?

– Både ja och nej. Jag önskar att den inte behövdes, säger Emma Brodin.

Hon tycker å ena sidan att det är bra att lyfta fram starka kvinnor som förebilder, liksom att lyfta problematik i samhället. Ett aktuellt exempel är mäns våld mot kvinnor.

– Det handlar om att belysa både bra och dåliga saker. Men om någon kom med en blomma till mig för att det var kvinnodagen skulle jag nästan ta det som en förolämpning.

Bakgrund

Den 8 mars – internationella kvinnodagen.



Illustration: Shutterstock

➔ FN antog 1978 den 8 mars som internationell kvinnodag på sin lista över högtidsdagar. I ett 30-tal länder är kvinnodagen i dag en nationell helgdag.

➔ Initiativet till en kvinnodag togs redan i början av förra århundradet, av den tyska socialdemokraten – senare kommunisten – Clara Zetkin. Andra internationalen instiftade den internationella kvinnodagen 1910.

➔ Datumet för dagen har varierat mellan länder och över tid. I både Tyskland och Ryssland var firandet till början starkt sammankopplat med aktioner för att bevara freden. Och när ryska kvinnor det fjärde krigsåret, 1917, protesterade gjorde de det under parollen ”för bröd och fred”. Det var den sista söndagen i februari, med nuvarande kalender den 8 mars.

➔ Den internationella kvinnodagen har av tradition varit en ”röd dag” i politisk bemärkelse. Fackföreningar har och har haft en central roll i arbetet för ett jämställt samhälle. I år uppmärksammades dagen av LO och många av förbunden, både centralt och i distrikten. Flera har valt särskilda teman för 8 mars 2022, som arbetet för att förhindra mäns våld mot kvinnor.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Vad gäller efter att restriktionerna försvinner?

Nu när restriktionerna tas bort börjar samhället återgå till hur det var innan pandemin. Men hur påverkar det a-kassan och din ersättning?

När pandemin startade infördes tillfälliga lättnader och förbättringar i a-kassan. En del av dem har försvunnit och återgått till de regler som gällde innan pandemin, men några gäller fortsatt under hela 2022.

Sänkt arbetsvillkor

I normala fall innebär arbetsvillkoret att:

- Du måste ha arbetat minst 80 timmar i månaden, i minst sex månader under de senaste tolv månaderna innan du blev arbetslös.

På grund av pandemin räcker det om du har arbetat:

- minst 60 timmar per kalendermånad under sex av de senaste tolv månaderna
- eller minst 40 timmar per kalendermånad och 420 timmar totalt under en sammanhängande period av sex månader.

Detta fortsätter att gälla till och med december 2022.

Högre ersättning

I normala fall kan du högst få 910 kronor om dagen i ersättning. På grund av pandemin är det tillfälligt höjt till 1 200 kronor om dagen, om du uppfyller villkoren för inkomstbaserad ersättning.

Du som uppfyller villkoren för grundersättning kan nu få upp till 510 kronor om dagen i stället för tidigare 310 kronor.

Det innebär att du som har jobbat heltid, kan under de första 100 dagarna få:

- upp till 26 400 kronor per månad före skatt, om du uppfyller villkoren för inkomstbaserad ersättning
- upp till 11 220 kronor per månad före skatt, om du uppfyller villkoren för grundersättning.

Ersättningens storlek beror bland annat på hur mycket du har jobbat, vad du har tjänat och hur länge du har varit medlem i a-kassan.

Även dagpenningstaket för inkomstbaserad ersättning för dag 101 och framåt höjdes tillfälligt från 760 kr till 1 000 kr. Detta gäller för den ersättning per dag som utbetalas för tid från och med den 29 juni 2020.

Den högre ersättningen fortsätter att gälla till och med december 2022.

Kortare karens

Antalet karensdagar minskar från 6 till 2 dagar under veckorna 1 till 52, 2022.

Läs mer på www.transportsakassa.se.

Transports a-kassa www.transportsakassa.se

Vägen som tar dig på en tidsresa

Genom de djupa skogarna i Tiveden och vidare ut på den öppna Västgötaslätten, förbi tusenåriga rastplatser och klassiska motell från bilismens guldålder. Med sitt strategiska läge är det här ett av landets viktigaste godsstråk och har varit det länge, även långt innan det blev motorväg. Följ med på en resa längs E20 – från Örebro till Skara.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**





På Rastpunkt Laxå samsas flera kök och snabbmatskedjor under samma tak.



”Allt för motoristen”. Ett gammalt flygfoto visar hur det såg ut när Esso öppnade landets första motorby i Laxå.



Pär Jinnestrand och Kristoffer Karlsson har inrett Rastpunkt Laxå som en amerikansk diner på 1950-talet.

Åkrarna breder ut sig på båda sidor om vägen när vi lämnar Örebro och kör söderut på E20 en solig förmiddag i mars. Här ska Sveriges första permanenta elväg byggas inom några år. Den kommer att gå fram till Hallsberg och är ett av många exempel på hur vägen förändras och utvecklas med tiden.

Idén om en motorväg mellan Stockholm och Göteborg väcktes redan på 1940-talet, men det skulle förstås dröja innan det blev något som liknar det vi kallar motorväg i dag. 1945 invigdes Riksväg 6 eller ”Rikssexan” som den kallades fram till 1962 då den bytte namn till E3:an. Först 1992 blev det E20. Det var under decennierna efter andra världskriget som bilismen slog igenom i Sverige. Överallt längs vägen öppnade vägkrogar och motell som slogs om att få ta hand om alla bilburna gäster. Många av dem finns kvar i någon form än i dag, medan andra har hamnat avsides när vägen har byggts om till motorväg.

VÅRT FÖRSTA STOPP är Rastpunkt Laxå. Här öppnade 1963 oljebolaget Esso landets första ”motorby”, en satsning som växte och senare skulle säljas och bli Scandic Hotell. På nätet finns en svartvit film som berättar om motorbyn som samlade ”allt för motoristen”: Bensinstation, restaurang och motell med parkering direkt utanför rummet. Inne på rummen, som kostade 17 kronor natten, fanns en 21-tums svartvit tv, toalett och dusch. I restaurangen kunde man äta entrecôte och pommes frites för 7 kronor och 50 öre.

– I dag är motellet och motellskylten k-märkt, berättar Kristoffer Karlsson och visar ett flygfoto från 1960-talet som sitter på väggen i restaurangen.



Motorhotellet är k-märkt i dag.

Han driver Rastpunkt Laxå tillsammans med bröderna Pär och Stefan Jinnestrand som köpte stället 2003.

NÄSTA ÅR FYLLER motorhotellet 60 år och restaurangen har utökats med flera olika kök och snabbmatskedjor som samsas under ett och samma tak.

Entreprenörsandan är densamma som när motellet startade. Trots två tuffa pandemiår, då hotellbeläggningen gick ner med 80 procent och restaurangen tappade hälften av sina gäster, väljer företaget att se möjligheter, investera och bygga ut. Enligt Laxå kommuns hemsida passerar det 12 000 bilar om dagen, och många av dem stannar till här.

– Snart får vi en ny uteservering och i sommar invigs en ny laddstation för elbilar, säger Pär Jinnestrand och fortsätter:

– Laxå är ett litet brukssamhälle där alla känner alla. Det är ett bra ställe att bo och driva företag på, framför allt tack vare läget och transportmöjligheterna.

VI FORTSÄTTER RESAN söderut men svänger av och följer skylten mot klosterruinen vid Ramundeboda rastplats som ligger vackert vid Borasjöns strand. Vi är inte de första att stanna här. Det här var en rastplats redan för tusen år sedan för de som färdades genom Tivedens mörka skogar. På den tiden var det en farlig resa eftersom skogen var ett tillhåll för rövare. Kanske var det här Astrid Lindgren tänkte sig sina Mattisrövare i Ronja Rövardotter?

Ramundeboda var också ett stopp på medeltidens Eriksgata, då den nyvalde kungen reste runt för att motta landskapens erkännande. Här vid Ramundeboda lämnades kungen över från västgötarna



Rastplats med anor. I Ramundeboda har resenärer stannat i tusen år. Det var ett viktigt stopp för kungen under medeltidens Eriksgata.



Philipe Birgersson kör husdelar från Sävsjö. ”När jag kommer fram är det bara en platta. När jag åker därifrån är det ett helt hus.”



Christer Pettersson driver 6:ans vägkrog med sin fru. Han har jobbat i restaurangbranschen hela livet och tycker att det är jätteroligt.



Abbas manager Stikkan Andersson är född i Hova. Hans byst står uppställd framför huset som han växte upp i på torget i Hova.

till närkingarna, på vägen mellan Skara och Örebro.

Enligt Erikskrönikan övernattade kung Valdemar här år 1275 medan hans mannar besegrades vid slaget i Hova.

Senare drev den klosterliknande orden Antoniterna ett härbärge här tills Gustav Vasa drog in klostrens tillgångar. I dag ligger det ett kafé vid klosterruinen. Det är stängt för säsongen men det är lätt att föreställa sig hur fint det är att sitta här när det öppnar i maj. Den som har medhavd lunch kan slå sig ner och njuta av utsikten över sjön redan nu.

PIOTR TYNIEC HAR stannat med sin tankbil vid en rastplats som också ligger vid Borasjön, men närmare vägen. Han kommer från Polen men kör för ett tyskt åkeri. Det här är första gången på fyra år som han kör E20 upp mot Stockholm.

– Det är en jättefin väg och nästan inga bilar. I Tyskland är det mycket mer trafik, säger han.



Fredrik Malm säger inte nej till raggmunk med stekt fläsk och lingonsylt.

Solen skiner, men han sitter kvar i bilen och äter sin lunch medan han pratar i telefon med sin fru hemma i Polen. De bor nära gränsen till Ukraina och oron är stor över det som händer i grannlandet.

– Jag lyssnar hela tiden på nyheterna medan jag kör, säger Piotr Tyniec och skakar uppgivet på huvudet.

VI RATTAR VIDARE. På en lerig grusplan mellan Laxå och Hova ligger 6:ans vägkrog. Namnet kommer från 6:ans landsvägsmotell som öppnade här när vägen fortfarande hette Riksväg 6. Det revs på 1980-talet och ersattes med den vägkrog som står här i dag. Men på väggarna hänger svartvita fotografier som skildrar platsens historia från 1948 och framåt.

För sju år sedan tog Christer Pettersson och hans fru över krogen. De lagar mat båda två och erbjuder klassiska vägkrogsrätter: Husmanskost som pytt i panna, spätta och plankstek. Men även thailändska rätter.

– Jag har arbetat i branschen hela livet och haft tre restauranger, säger han och lyser upp när jag frågar.

– Det är jätteroligt. Man träffar så mycket människor! Men det har varit tufft under pandemin. Det går inte att jämföra.

DEN STORA PARKERINGEN lockar framför allt till sig lastbilschaufförer. En av dem är Fredrik Malm som kör varor till Coop-butiker. Han tar en dagens, raggmunk med stekt fläsk för 90 kronor.

– Oftast har jag matlåda men om jag ska stanna så gör jag det alltid här. Det är bra mat till bra pris, säger han och fyller en assiett vid salladsbuffén.

Fredrik Malm har kört lastbil i 18 år, hela sitt vuxna liv.

– Det är ofta stressigt och mycket tider att hålla koll på. Det är en tuff bransch med mycket konkurrens. Transporter får ju inte kosta något i dag. Men jag skulle inte kunna tänka mig ett annat jobb, inte som det känns nu i alla fall. Jag skulle nog känna mig instängd. Det är svårt att förklara men man blir väl formad. Det är någon slags frihetskänsla även om det inte är så fritt längre, säger han.

Han kör ofta den här vägen och är less på den dåliga väghållningen som gör att det alltid blir stopp vid Finnerödjabacken på vintern.

– En gång var det stopp i tre mil.

VI FORTSÄTTER SÖDERUT mot det lilla samhället Hova. Det var här som kung Valdemars män förlorade år 1275. Det uppmärksammas varje sommar under Hova riddarvecka.

– Det är en stor folkfest med uppvisningar, gycklare och tornerspel, berättar Petra Wallgren som jobbar på Lisas Krog & Butik vid avfarten till Hova.

Det är ett populärt stopp för yrkeschaufförer. Men en del kunder försvann när den här delen av E20 drogs om för att bli mötesfri väg för tre år sedan.

– Det behövdes en ny väg så det är ju bra, men det blev krångligare att svänga av. De kanske kunde ha tänkt mer på att göra infarter och utfarter lite smidigare, säger Petra som bor i Hova.

Stan är bland annat känd för att Abbas manager Stickkan Andersson är född här. Hans byst står utanför det gröna huset på torget där han växte upp.

– Hova är ett litet, lugnt och mysigt ställe att bo på. Det är mycket barnfamiljer. Jag trivs, säger Petra Wallgren.

BAKOM RESTAURANGEN LIGGER ett tankställe för långtradare. Det har hunnit bli



Petra Wallgren arbetar på Lisas Krog & Butik i Hova. ”Det är det sociala jag tycker om, man träffar så mycket människor”.

eftermiddag och Philipe Birgersson har stannat för att tanka. Han kör husdelar från Sävsjö och har ofta virke, husväggar och takstolar i lasten. Just i dag är han på väg mellan Västerås och Höganäs.

– Jag kör till nya ställen hela tiden, det här är andra gången jag kör här, annars är det mest E4. Men det här är en bra väg, säger Philipe som är inne på sitt andra år på jobbet.

– Det är jätteroligt. När jag kommer fram är det bara en platta och när jag åker därifrån är det ett helt hus. Det roligaste är att köra med kranen och jobba med snickarna. Det är kul att röra på sig och inte bara sitta bakom ratten.

SNART PASSERAR VI en milsten från 1700-talet som påminner om att vägen gick här även då. Vi rullar över Göta kanal och fortsätter mot Mariestad. Här ligger en av sträckans största vägkrogs- och hotellanläggningar, Rattugglan som numera drivs av Rasta.

Inne på macken står Frida Wilsson och plockar i ordning vid kaffemaskinen. Hon bor i Mariestad och har arbetat här i 32 år.

– Jag började sommarjobba när jag var 13 år och sedan blev jag kvar. Jag gillar att det är så varierande och att man träffar så mycket olika människor. Jag hjälper folk att tanka, byter torkarblad, säljer korv och har hand om butiken, säger hon.

Hur är Mariestad?

– Det är en lagom stor och mysig stad. En riktigt vacker sommarstad, eftersom den ligger vid Vänern.

VI FORTSÄTTER VIDARE mot Götene. Men det går inte att skriva om den här sträckan utan att stanna till 2 mil norr om samhället, i Brännebrona. Det rosa motellet med sina böljande betongformer ser nämligen inte ut som något annat.

Vi parkerar vid ingången till det som i dag är vandrarhem. Tyvärr är receptionen obemannad men på byggnadsvårdsföreningens hemsida hittar jag en artikel skriven av Thomas Carlquist, byggnadsantikvarie vid Västergötlands museum i Skara. Här får jag lära mig att hela Brännebrona byggdes av den lokale entreprenören Ernst Skarp. När han startade sitt cementgjuteri 1945 fanns inte mycket mer än en bondgård här.

FABRIKEN VÄXTE OCH samhället med den. Götene kommun ville bygga en modern restaurang och hotellanläggning nära vägen, men eftersom det frikyrkliga samhället inte kunde enas om utskänkningstillstånd tog Skarp på sig att bygga anläggningen ute hos sig. När Brännebrona Gästis slog upp portarna 1962 blev det snabbt en succé. Varje torsdag åkte folk långt för att komma hit och dansa och äta god mat. Till och med the Beatles stannade här och fikade på sin Sverigeturné 1963. Men den första byggnaden såg inte alls ut som den gör i dag. Då var det en helt ordinär byggnad med fasad i gult tegel.



Svårt att missa. Restaurangen och motellet i Brännebrona är minst sagt uppseendeväckande. I dag är det vandrarhem här.



Frida Wilsson trivs på bensinstationen på Rattugglan i Mariestad.

MEN SKARP FORTSATTE att satsa. Han byggde en anläggning åt civilförsvaret och fick på så vis fler kunder till motellet. Han byggde till och med en flygplats som han tänkte sig skulle bli en mellanlandningsplats för flyg till kontinenten. Så blev det förstås inte men restaurangen behövde i alla fall byggas ut och det var då, 1972, som den fick sin uppseendeväckande utsmyckning.

Båda fasaderna mot vägen täcktes med betongelement i böljande former och ett stort rör fick omgärda entrén. Allt tillverkades förstås i den egna cementfabriken. I sin artikel gör Thomas Carlquist kopplingar till den amerikanska Googie-arkitekturen som fick efterkrigstidens vägkrogar att sticka ut i mängden med ultramoderna och lekfulla former.

MEN DET SKULLE dröja till 1990-talet innan byggnaden fick sin rosa färg. Då hade Skarp för länge sedan sålt anläggningen, civilförsvaret flyttat och bensinstationen stängt efter att Dinners öppnat närmare Götene. I omgångar har olika ägare försökt väcka liv i stället. Efter en kort tid som asylboende tog nya ägare över 2019, renoverade och öppnade Brännebrona vandrarhem. Det har varit tufft under pandemin, men Erland Olsson som är anställd här nu hoppas på sommaren, säger han när jag ringer upp.

– Vi håller på och renoverar fler rum nu. Än så länge har vi inte hittat någon som vill driva restaurangen, men skam den som ger sig.

DEN SOM ÄR hungrig kan så länge resa vidare till Skara. Precis vid E20 ligger Skara konsthotell som byggdes 2007 av Lars Göran Blank som inte bara är grundare till byggvaruhuset Jula utan också en stor konstsamlare. Här kan man äta dagens lunch för 110 kronor och samtidigt njuta av originalmålningar av Anders Zorn, Carl Larsson, Bruno Liljefors och Jenny Nyström. ■



”Det är en jättefin väg och nästan inga bilar”, säger tankbilschauffören Piotr Tyniec från Polen.



”Gäss vid vatten”. På Skara konsthotell kan du äta lunch och njuta av originalmålningar av Bruno Liljefors.



”Jag har ett naturligt sätt att skriva som passar i ljudböcker”, säger Daniel Åberg.

FOTO: EMMA-SOFIA OLSSON

”En ljudbok måste fånga lyssnaren redan från bör jan”

Med den dystopiska ljudbokserien *Virus* blev Daniel Åberg en av de första svenska författarna att skriva direkt för ljudbokspubliken. Nu undervisar han andra författare i konsten att skriva berättelser som går hem i lurarna.

Text **PERNILLA AHLSÉN** *Foto* **EMMA-SOFIA OLSSON**

EN OVANLIGT HET sommar drabbas Stockholm av ett dödligt virus. Snart är hela landet ödelagt. Men några överlever och Stockholm delas upp i fraktioner av immuna och osmittade som måste lära sig att förhålla sig till varandra och överleva i en ny ogästvänlig värld.

Det är lätt att tro att Daniel Åbergs serie *Virus* är inspirerad av coronapandemin. Men den första delen kom redan 2016. Då var det fortfarande helt nytt att skriva direkt för ljudböcker. Tidigare var det bara ”vanliga” tryckta böcker som spelades in.

– Konceptet hämtades från tv-världen där streamingtjänster hade börjat göra egna produktioner och satsade på eget innehåll. Nu ville Storytel göra samma sak och till skillnad från vanliga förlag erbjöd de ett förskott under skrivprocessen, så jag bestämde mig för att testa, säger Daniel Åberg som tidigare hade skrivit två relationsromaner och en bok om att bli förälder.



Sjunde och sista delen i Daniel Åbergs Virus-serie.

SJU VIRUSDELAR SENARE och snart tre i thrillerserien *Nära gränsen*, kan han ett och annat om att skriva ljudböcker och undervisar både författare och förlag i det.

– Det finns egentligen inga regler. Många böcker som går bra som ljudböcker är ju inte specialskrivna för ljud. Men det skadar inte att ha vissa saker i åtanke, säger han.

En bra ljudbok får till exempel gärna ha en rak och tydlig story med ett stort driv framåt.

– Det är därför deckare, action, kriminalromaner och thrillers ofta går bra. Det är berättelser som har ett högt tempo och mycket som händer, säger Daniel.

En ljudbok måste också ha förmågan att fånga lyssnaren redan från början. Annars är risken stor att lyssnaren tröttnar och börjar lyssna på något annat.

– Det skiljer ljudboken från en vanlig bok. De flesta lyssnar ju på ljudböcker via ljudbokstjänster och har tillgång till hela deras utbud. Det gör att de inte är lika lojala mot en ljudbok som de skulle ha varit mot en vanlig bok som de har köpt eller gått till biblioteket för att låna. I det senare fallet har de ju redan investerat så mycket att det är värt att ge boken en chans även om den inte är så spännande i början. Men så fungerar det inte med ljudböcker, säger Daniel Åberg.

EN ANNAN SKILLNAD är att det är lättare att bläddra tillbaka i en fysisk bok än i en ljudbok om man har glömt vad som hände i en tidigare scen.

– Därför är det viktigt att ha lyssnaren med sig hela tiden. Att ha allt för många romanfigurer eller att hoppa mycket fram och tillbaka i tiden kan göra det onödigt förvirrande, säger Daniel Åberg och fortsätter:

– I Virus-serien är det fyra romanfigurer som växelvis driver historien framåt. Deras scener utspelar sig parallellt så när jag återvänder till en person är det viktigt att genast påminna lyssnaren om vad den personen var i för situation. Man får helt enkelt vara lite tydligare, utan att det för den sakens skull blir tråkigt eller upprepande.

Tänker du hela tiden på att det ska bli en ljudbok när du skriver?

– Nej det gör jag inte, det är först i redigeringsfasen. Men jag har naturligt ett sätt att skriva som passar i ljudböcker.

Kanske för att Daniel själv lätt blir uttråkad när han skriver, om det inte händer något hela tiden.

– Därför placerar jag ofta mina romanfigurer i kniviga situationer som inte ens jag vet hur de ska ta sig ur. Sedan får jag fundera ut lösningar och förhoppningsvis kommer jag på ett sätt som känns realistiskt. Det gör skrivandet roligare och mer spännande, säger han.

EN STOR SKILLNAD mellan ljudboken och vanliga böcker är att författaren lämnar över tolkningen till den som läser in boken. Ofta är det en skådespelare som gestaltar berättelsen med sitt tonläge.

– Ibland har jag kanske tänkt att ett stycke är väldigt dramatiskt, men när jag lyssnar på ljudboken låter det inte dramatiskt alls. Då kan jag önska att man som författare kunde få lägga till lite scenanvisningar som i ett filmmanus. Men man får försöka skriva texten så att det blir så tydligt som möjligt i stället.

Har du mycket kontakt med inläsaren?

– Det är väldigt olika, en del hör inte alls av sig, andra ställer jättemycket frågor.

Är valet av inläsare viktigt?

– Jätteviktigt. Många som lyssnar på ljudböcker har favoriter och väljer böcker efter vem som har läst in dem. Jag själv kanske inte väljer bort en bok på grund av en inläsare, men man vet ju att vissa ljudböcker kommer att bli mer eller mindre roliga att lyssna på beroende på vem det är som läser.

I vår kommer den sista delen i serien *Nära gränsen*. Vad skriver du på nu?

– Det blir något helt nytt som utspelar sig i klimatkrisens tidevarv, en ganska klassisk berättelse i tre delar, där gott står mot ont.

Kommer du bara att skriva för ljudböcker nu?

– Nej, men jag kommer nog alltid att skriva böcker som även funkar i det formatet.

Vad är det bästa med ljudböcker tycker du?

– Att du kan ta med dig litteraturen och lyssna när du vill. Jag lyssnar när jag springer, promenerar, hänger tvätt och kör bil. Det gör litteraturen tillgänglig för fler. Jag tror att det har lett till att många har ökat sitt intag av litteratur. ■

DANIEL ÅBERG

Född: 1975 i Sandviken.

Bor: Vittangi i norra Sverige.

Gör: Författare, journalist och lärare i ljudboksskrivande på Skrivarakademin.

Böcker i urval: *Virus I–7*, *Nära gränsen I–3*, *Dannyboy å Kärleken*, *Vi har redan sagt hej då* och *När två blev tre*.

Aktuell med: Tredje delen i thrillerdramat *Nära gränsen* på Storytel.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Ljudbokslyssnarna är lite mer svårförtade än de som läser vanliga böcker. Om berättelsen inte fångar deras intresse från början är risken stor att de tröttnar och börjar lyssna på något annat i stället, konstaterar Daniel Åberg.



1 2 3

Krig och fakta

Sanningen är det första som dör i krig, brukar det sägas. I dessa dagar känns det därför befriande att läsa god journalistik som bygger på genuin kunskap och noggrann bakgrundskoll.

1 Prisbelönta Catherine Beltons ***Putins krets: maktkampen om det moderna Ryssland*** (Albert Bonniers förlag, 2021) finns också inläst på Storytell. I boken utforskar Financial Times tidigare Moskvakorrespondent Vladimir Putins väg till makten.

2 Dagens Nyheter Rysslandskorrespondent Anna-Lena Laurén har skrivit flera böcker som i breda perspektiv skildrar det stora landet och inte minst folks vitt skilda liv och villkor. ***Sammetsdiktaturen: motstånd och medlöpare i dagens Ryssland*** (Norstedts) kom förra året och finns också som ljudbok.

3 Kalle Kniivilä belönades 2014 med finska Kanava-priset för bästa fackbok, för ***Putins folk: Rysslands tysta majoritet*** (Atlas). Det är en reportagebok som fortfarande är högaktuell och som ökar förståelsen för landet och folket, också det starka stöd Putin har och har haft.

LILLY HALLBERG

Arbetarroman och tidsdokument



Lastbilschauffören och författaren David Ericssons senaste roman ***Den fredlösa*** (Ordfront) har uppmärksammats av kritiker och genomgående fått goda recensioner. Handlingen är spännande, samtidigt som boken träffsäkert skildrar miljöer och människor i 1980-talets Stockholm och deras väg ut i Europa.

Lastbilschauffören Sven ger upp sitt jobb som lastbilschaufför för att följa med kärleken Annie, flykt undan ett brott hon begått. Skarpt och osentimentalt om möten med kriminella mc-gäng i Köpenhamn, Christiania, liftande söderut och liv som papperslösa fruktplockare.

David Ericsson har tidigare gett ut sju böcker och medverkar regelbundet som skribent i flera tidningar. I detta nummer av Transportarbetaren kan du läsa hans krönika på sidan 17.

LILLY HALLBERG

APRILKRYSSET


FOTO: BIGSTOCK

LÅG HOS MAGRA		HAMN-TORSKEN		DEN MED RING		SVÅR-MOD OCH SMAK?		BORGAR FÖR BE-SKYDD?			BÖJ-STÄLLE		VARA OSÄKER
MUSIK-REED								KLARADE INTE / KAN PIG-GA UPP					
RÄNDE RUNT													
											LEDER TILL SJÖSS		
DEN SLÅS DET I				VILA BENEN / BLAD									
LYSER KLART													STRUT-DAM?
	EFTER DAGG-STÄNKTA BERG	EN I TULLEN	SÄTTA PÅ SPEL	DE SES I STAN		CIRKEL-TAL	ANDLIG SÅNG	SOM EN BARN-KIND	RÅDER VID KARNE-VAL	MÄTTES I FÖRR / SLEKE				LINJÄR / GÖRS PÅ VIRKE			
															SKAL-START / RIS-KNIPPE		
FORT-FARANDE VATANEN				KOLLA PASSET / MÄTS I FAKTOR							KÄNSEL-TRÅDEN / UPPTILL						
ÄR SNARLIK						MOTSVA-RANDE							OSKICK / LAND I AFRIKA				
STAD-GAN		PSALM / GÅR PÅ METAN						HAR FARMA-CEUTISK EXAMEN	GAVS INGET VAL / VI							DEM HÄNGER VISSA PÅ	
						MOS / KITTLAT						DEN SUGER SIG FAST					
SKILJER RENAR							MINU-TIÖS / ÄR VÄL RÄVLIK								GICK UPPÄTET / BERYK-TAD		
DRAR I SKÅNE					BLE-KINGE-BAGGE / ILLMARIG						MÅLAS MEST I ÖST	KÄR-LEKSGUD / GIORGIO					SLAG-VERK?
KLAGO-VISAN	GEN-LJUDEN		KNÅDAT / OAV-BRUTET						TILL-TALAR / BLÄST KALLT					VISS DRYCK / BÖR HOVAR			
										DÖPA							
GRUFF				KAN OSÄKER SIG / ÄR VASS						INTE LIKA / HAR MAN PÅ RYGGEN						SOVBO	
ÄR NY SEDEL						UPP-MÄRK-SAMMA							ÄR NOLLA / TUNGT BIFALL				
FÖR-SUMMAT											LETADE EFTER DOFTER						
UTGICK FRÅN						TALAR-KONST								BESTÄM-MER SAKEN			

©Bulls

Lösningen (hela korsordet) ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 12 april. Märk kuvertet **”Aprilkrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

FRÅGA FACKET



Lösningen på Marskrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Paulina Lindahl, Örnsköldsvik
Mats Eriksson, Örsundsbro
Lars Sjöberg, Trångsund.

Vinnarna av en trisslott:
Maria Tjernlund, Älvsjö
Gunnar Nylund, Sala
Roine Hedlund, Landeryd.

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

Mer för mertid?

Jag undrar hur mertid egentligen fungerar. Jag har varit hemma och vabbat flera dagar denna månad. Sedan hoppade jag in extra en dag under en helg, då jag egentligen skulle vara ledig och inte är schemalagt på. Jobbar på åkeri (som har transportavtalet). Jag frågade chefen om mertid för extrajobbet, men fick till svar att eftersom jag inte kommit upp i mina ordinarie timmar var det inte aktuellt, jag hade ju varit borta då mina barn var sjuka. Stämmer det? Jag jobbade ju en söndag. *Tess*

Svar: Om du har en heltidsanställning i företaget så är det inte mertid du ska ha om du går ut och jobbar den söndagen. Då ska du ha ordinarie timlön samt övertidsersättning och kvalificerad ob för de jobbade timmarna.

Är du deltidsanställd så blir skillnaden att det inte utgår övertidsersättning, utan du får mertid. Det vill säga timlönen plus kvalificerad ob för den arbetade tiden.

Att du har varit hemma med sjuka barn spelar ingen roll, det ska räknas som arbetad tid.

Är du medlem i Transport så kontakta din lokalavdelning, de kan hjälpa dig i frågan om det behövs.

Peter Winstén, avtalssekreterare Transport

Dubbelt försäkrade?

Både jag och min fru är försäkrade hos Folksam via facket, fast hon är med i ett annat LO-förbund. Är det någon mening med det om något skulle hända, till exempel inbrott eller skada i vår bostad. (Vi bor i hus.) Man får väl inte ut full ersättning från båda försäkringarna i sådana fall? Ska man dela upp det begärda beloppet mellan sig på något vis, eller går det att byta till någon annan försäkring för att få bättre skydd totalt som par?
”Försäkringswill(y)”

Svar: Ta kontakt med ert försäkringsbolag, Folksam! Det går att få kompensation i sådana här fall där båda har gruppförsäkringen. Det genom att till exempel välja till en allriskförsäkring, det som brukar kallas drulleförsäkring. Den kan ju vara bra om man själv råkar ha sönder något i hemmet. Däremot går det inte att ta bort en del i gruppförsäkringen, som hemförsäkringen, trots att båda inte kan få ut ersättning från den. Det eftersom att det just handlar om en gruppförsäkring. Men det går alltså bra att utöka skyddet. Börja med att höra med Folksam.

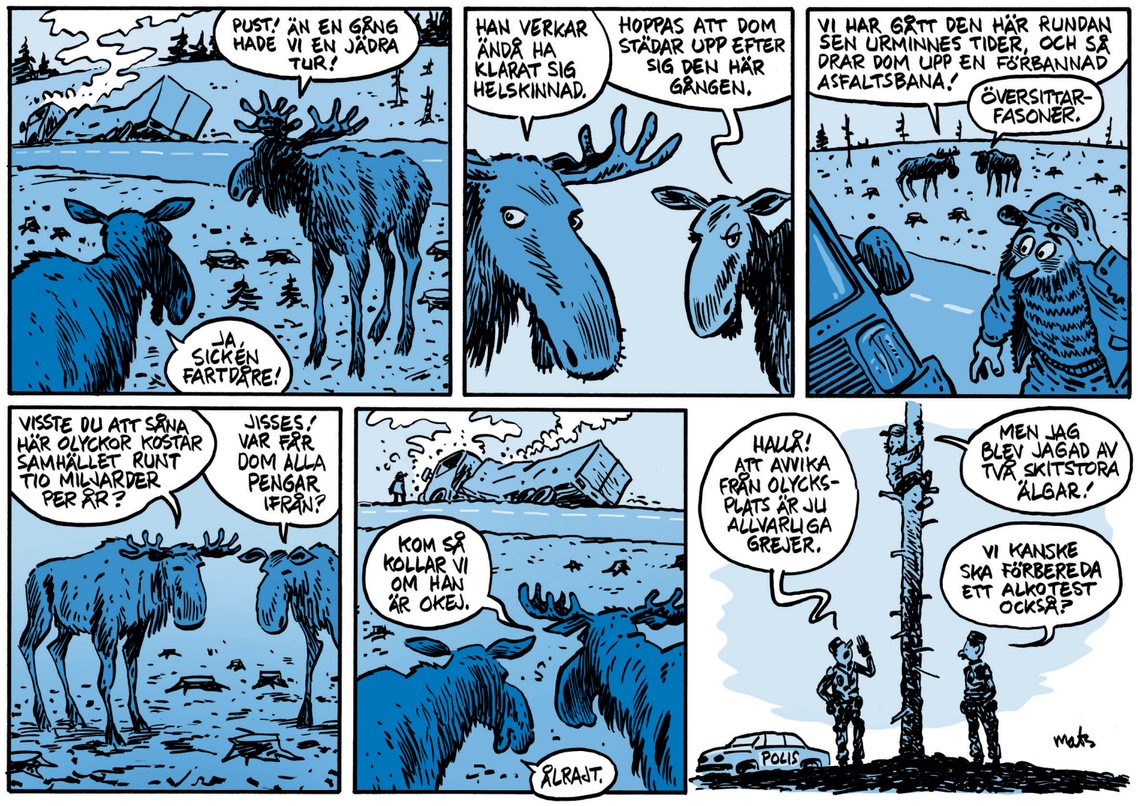
Sture Thorsell, försäkringsansvarig Transport

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-480300 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-403001**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Numera är matlagning en hobby för Niclas. Sedan förra året rymmer det egna kylskåpet inget kött, ett val för att han helt enkelt mår bättre av att utesluta det ur dieten.

NICLAS LÄTTLAGADE PASTA

En välsmakande och enkel rätt som Niclas Jürgens gärna lagar är *spagetti alla puttanesca*.

Receptet har hängt med ända sedan han jobbade på Savoy i Malmö. ”Sardellerna tycker jag ger pricken över i, men det går att utesluta dem för den som vill ha en helvegetarisk rätt” säger han.

Recept för fyra personer

400 g spagetti

3 vitlöksklyftor

1 röd chilifrukt (till exempel spansk peppar)

1 burk urkärnade kalamataoliver (à 300 g)

1 burk körsbärstomater (à 400 g)

6 sardellfiléer i olja

2 msk kapris

2 msk hackad persilja

2 msk olivolja

riven parmesanost

1. Skala och finhacka vitlöken. Dela, kärna ur och finhacka chilin. Grovhacka oliverna.
2. Fräs vitlök och chili i olja i en kastrull cirka 2 minuter. Tillsätt tomater, sardeller, oliver och kapris. Låt sjuda under lock 30 minuter.
3. Koka spagettin enligt anvisning på förpackningen.
4. Häll av spagettin och vänd såsen i spagettin. Strö över hackad persilja, riven parmesanost och servera genast!

Chaufförsjobbet blev ett framgångsrecept

Som liten drömde han om ett liv på vägen som lastbilschaufför. För drygt 20 år valde Niclas Jürgens att förverkliga drömmen. Bakom sig lämnade han livet som kock på finkrogar som anrika Savoy i Malmö och Sheraton i Köpenhamn.

Text och foto **URBAN LÖFQVIST**

TVÅ VECKOR I månaden är det fjärrkörningar som gäller för Niclas Jürgens. Turen går i princip alltid till Halland och Göteborgstrakten och han övernattar då i bilen. Övrig arbetstid består av lotskörning på dagtid och han utgår från sin hemstad Oskarshamn.

– Sammanlagt blir det fem nätter borta i månaden, vilket är alldeles lagom för mig, säger han.

Niclas Jürgens började på Börje Svenssons åkeri 1999. Bytet av yrke, från en stressig bransch till en annan, berodde på att han tappat gnistan för att jobba i restaurangbranschen.

– Jag arbetar fortfarande för samma arbetsgivare och jag trivs bra där och har härliga kolleger.

MEDLEMSKAPET I TRANSPORT för Niclas Jürgens del sträcker sig också bakåt till 1999.

– Tryggheten av att vara med i facket är viktig för mig, säger han.

Den gamla kocken i honom får utlopp hemma i köket i villan i Oskarshamn, där han bor med sin sambo. Förra året bestämde han sig för att skippa allt kött och satsa mer på fisk och grönsaker. Helt enkelt för att han mår bättre av en köttfri diet.

– Det har hänt enormt mycket på den vegetariska fronten när det gäller utbudet i affärer och restauranger. När jag jobbade på krogen under 1980- och 1990-talen fanns det knappt några vegetariska rätter på menyn och man fnös nästan åt dem som ville ha en rätt enbart baserad på grönsaker.

När han lagar mat blir det gärna rätter som passar för att ta med ut på körningarna.

– Ibland händer det att jag käkar på någon vägkrog, men tyvärr är utbudet på vissa ställen ganska bedrövligt, säger han.

NICLAS JÜRGENS STORA fritidsintresse är musik. Ända sedan de tidiga tonåren har han spelat gitarr i diverse lokalband i Oskarshamn. En arbetsplatsolycka 2016 då han klippte av en fingertopp satte tillfälligt stopp för musicerande. Men med en stor dos envishet och åtskilliga timmar av övande så lyckades Niclas Jürgens komma tillbaka till spelandet.



Niclas Jürgens stora fritidsintresse är musiken och han har lyckats komma tillbaka som gitarrist efter en arbetsplatsolycka där han miste en fingertopp.

– Att skapa musik tillsammans med andra är en sådan glädje. Visst är det kul att ha spelningar, men för min del är det skapandeprocessen som ger mig mest.

HANS NUVARANDE BAND, Speedbump Inc har klassisk rocksättning med två gitarrister, bas och trummor, Sången sköts i huvudsak av Niclas Jürgens bror, Fredrich Rönnholm, men alla i bandet bidrar med skön stämsång. Musiken är ofta country- och bluesdoftande. En viktig del i bandets sound är att både Fredrich Rönnholm och basisten Mathias Blixt även spelar munspel. Eget material blandas med covers på låtar av Allison Kruse och Robert Plant, Tyler Childers, Gram Parsons, Dale Watson, Santana med flera.

– Vi har haft ett par spelningar sedan vi bildade Speedbump Inc 2018, men precis som för de flesta band så har ju pandemin satt stopp för en del av våra planerade livekonserter. Förhoppningsvis blir det fler spelningar nu när restriktionerna tas bort.

Niclas Jürgens skrattar åt frågan om han som lastbilschaufför hatar fartgupp och påståendet att han måste vara den som kom på bandnamnet.

– Nej, det var faktiskt vår basist Mathias som kom på namnet. Och nej, jag hatar inte fartgupp. Visst kan det vara tröttsamt när du kör på ett ställe där det finns många. Men samtidigt så gör ju guppen att såväl yrkeschaffisar och som övriga trafikanter saktar ned farten. Och det är bra!



NICLAS JÜRGENS

Ålder: 56.

Bor: Oskarshamn.

Yrke: lastbilschaufför.

Familj: sambo och två utflugna barn.

Favorit-tv-serie: *Falsk identitet* (fransk serie som finns på SVT Play).

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

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



Ludwig Eriksson, Viktor Andersson och Rasmus Grahm tar tillsammans med ett par andra transportare fram ett nytt material för skolinformation.

Månadens studiesatsning

Nytt material ska locka unga till facket

Efter två år av pandemi kraftsamlar Transport för att komma ut på skolorna och informera ungdomar om facket. En grupp är i full gång med att ta fram ett nytt material för skolbesöken.

Text och foto **John Antonsson**

Transport försöker komma ut och träffa skolungdomar som går fordonsprogrammen. Det har varit svårt under pandemiåren. Nu när restriktionerna är borta tas nya tag. En grupp jobbar med att ta fram ett nytt material för skolbesök.

– Det har inte varit enhetligt tidigare men nu ska det bli det. Vi håller på att ta fram ett material som går att använda av alla avdelningar, säger Ludwig Eriksson, ordförande för Uppsalaavdelningen och Transports ungdomsansvariga.

– Varför ska varje avdelning uppfinna hjulet igen, säger Rasmus Grahm, organisationsutvecklare för Transport i Göteborg.

HUR SER DET ut med skolbesöken i landet då? Gruppen som jobbar med materialet har olika erfarenheter. Emma Brodin, ordförande för Transport i Örebro, konstaterar att det ibland är problem att komma in.

Viktor Andersson, ordförande för Transport i Göteborg säger:

– Vi har olika förutsättningar i olika delar i landet. Jag tror att vi oftast får komma in, men det är lite olika hur mycket vi får höras. Vissa gånger får vi kanske en lektion och andra gånger en hel förmiddag, säger Viktor Andersson.

LUDWIG ERIKSSON fyller i:

– Mycket hänger på vilken lärare eller rektor vi kommer i kontakt med, men i regel är det inget problem. Vi bidrar faktiskt med någonting som är en del av utbildningen, säger Ludwig Eriksson.

Det finns stor okunskap bland eleverna om facket och hur det fungerar i arbetslivet.

– Många elever vet inte ens vad facket är och nästan alla tror att vi har minimilön i Sverige. Men det har vi ju inte, säger Emma Brodin, som är med på länk från Örebroavdelningen.

TRANSPORT HAR ETT elevmedlemskap som är kostnadsfritt fram tills eleverna tagit studenten och börjat lönearbeta. Facket vill så klart värva medlemmar ute på skolorna. Och informationen är viktig för dem som ska ut och jobba för första gången, tycker Rasmus Grahm.

– Vi touchar nästan alla grejer. Men det viktigaste är det mest grundläggande. Att de ska se till att jobba för lön och inte saker, att inte jobba svart och se till att ha anställningsavtal och kollektivavtal, säger Rasmus Grahm. ■

”Många elever vet inte ens vad facket är och nästan alla tror att vi har minimilön i Sverige. Men det har vi ju inte.”

Emma Brodin, Örebroavdelningen.

På gång i din avdelning

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

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Kallelser och andra viktiga saker kan du läsa om i vår egen tidning *Transportfemman* som kommer i brevlådan fyra gånger om året.

Vi är också aktiva på Facebook, www.facebook.com/TransportFacketAvd5/, och på vår hemsida, www.transport.se/avdelningar/stockholm/.

”Kamrater tillsammans!”

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Planerade kurser

➤ 4 april: Avtalspunkt transportavtalet.

➤ 11 april: Startpunkt (introduktion om fackets betydelse för dig och din trygghet).

➤ 25 april: Avtalspunkt miljöavtalet.

Vill du gå några utbildningar eller kurser, ring avdelningen.

Under våren kommer vi att hålla ringkvällar och ringdagar för att påverka våra kamrater att rösta i riksdagsvalet. Det är otroligt viktigt. Som förtroendevald kan du delta i detta arbete och påverka framtiden. Tider kommer att skickas ut på hemsida och sms. Vi hoppas du vill delta!



Sälen.



Branäs.

VÅRA STUGOR

Det finns enstaka veckor kvar under snösäsongen. Men det finns möjlighet att boka en trevlig sommarsemester. Anläggningarna erbjuder sommaraktiviteter med naturupplevelser och möjlighet till rekreation. Se vår hemsida.

Våra sektioner planerar flera trevliga tillställningar under våren, så håll koll på vår hemsida och Facebook.

Avdelningen önskar alla en trevlig påsk!

Ordförande Mikael Persson

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND



Denna månad önskar vi uppmärksamma vårt lokala skyddsombud Safan, som värvat 19 nya medlemmar på sin arbetsplats på bara ett par månader. Bra kämpat!

I Eskilstuna, den 31 mars, håller avdelningen utbildningen Startpunkten, en grundutbildning för både medlemmar och icke-medlemmar.

Vid intresse, kontakta avdelningen på transport.7@transport.se, anmälan senast den 28 mars.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten

➤ Securitasklubben har klubbmöte i Securitashuset i Malmö den 10 april kl 18.30. Det kommer att skickas ut inbjudan även över Teams från avdelningen. Klubbordförande Philip Kretz Lindén hälsar alla välkomna!

➤ Sektion 90 bevakning har sektionsmöte den 10 maj kl 18.00 på avdelningen. Det kommer att skickas ut inbjudan även över Teams från avdelningen. Sektionsordförande Mirja Nilsson hälsar alla välkomna!

➤ Sektion 20 åkeri och 55 taxi/buss kallar till medlemsmöte lördagen 14 maj kl 10.00 i avdelning 12:s lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö. Välkomna, önskar ordförande Henrik Holmgren (tel 070-952 64 69).

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmöte När ni läser det här har årsmötet redan genomförts. Om alla nomineringar går igenom så kommer styrelsen inklusive ersättare åter var komplett, för första gången sedan 2020.

Första maj planeras i år att genomföras som vanligt, om inget annat händer gäller nedanstående.

Plats och tid är ännu inte bestämt när detta skrivs, så kolla på avdelningens hemsida vid senare tillfälle.

Transport avdelning 16 kommer att bjuda alla sina medlemmar som deltar i tåget på kaffe och hamburgare.

Om du tar med en vän eller arbetskamrat som blir medlem i Transport bjuder vi även den blivande medlemmen på kaffe och hamburgare. Dessutom får du som tack för hjälpen ett presentkort värt 200 kronor.

Så samla kompisarna och häng med!

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

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vill du ha kontakt med oss? Ring 010-480 30 18 eller mejla transport.18@transport.se för att boka tid.

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

Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar?

Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på 010–480 33 41 eller e-post johnny.wiklund@transport.se.

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.

SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Kampdag Onsdagen den 13 april i Ljusdal.

Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, www.transport.se/avdelningar/halsingland/.

Följ oss på våra sociala medier!

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

Här uppdaterar vi löpande vad som är på gång i avdelningen.

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater! Våren är här och påsken står för dörren. Kampen fortsätter och vi på avdelningen kör för fullt. Men vi behöver dina ögon och öron för att få reda på var det blåser som värst.

Om det är så att det inte känns helt okej på din arbetsplats, sluta knyta näven i fickan och hör av dig. Så att VI kan hjälpa DIG att få en bättre arbetsplats.

Pensionärsklubben Efter årsmötet den 15 februari ser styrelsen ut som följande:

➤ Ordförande: Kjell Ståhl.

➤ Sekreterare: Ethel Castor.

➤ Ledamöter: Kjell Lindbom, Kerstin Boholm, Inger Fredriksson, Bernt Lundh, Göran Blomberg, Owen Olofsson och Roland Joelsson.

Mötesdags Representantskapet har årsmöte den 26 mars kl 9.00 på Best Western Ta Inn Hotel, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås.

Utbildning För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår nya utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Kursen är ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar.

Så om du är intresserad, hör av dig till andreas.kedborn@transport.se för mer information.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Sektionsmöten Under april ska alla sektioner ha medlemsmöten. Ni kan hålla koll på

hemsidan på vilka datum som gäller.

Alla medlemmar kommer dessutom att få inbjudan på både mejl och sms. Se till att uppdatera era uppgifter på *Mina sidor* så vi kan nå er med inbjudan till mötena.

27 april är avdelningen öppen för plakatskrivning inför första maj. Vi har materialet som behövs för att tillverka plakat samt pennor och annat.

Anmäl dig via vår hemsida så att vi kan beställa mat.

Första maj kommer avdelningen att bjuda dig och din närmaste familj på en lunch, innan vi gemensamt går i tåget. Vi har begränsat antal platser, så det är först till kvarn som gäller.

Anmäl dig via hemsidan eller via mejlet vi skickat ut. Sista anmälningsdag är den 10 april.

Val 2022 Nu har arbetet för riksdagsvalet satt i gång. Vi kommer att kontakta förtroendevalda under mars och april.

Är det någon som skulle vilja vara med under ringkampanjen så kan man höra av sig till avdelningen.

I samband med detta finns en utbildning som heter Makt som man kan få gå om man hör av sig till avdelningens studieorganisatör på studier.20@transport.se.

Vi har satt tre nya datum för Startpunkten:

➤ 9 april kl. 09.00-13.00.
➤ 17 maj kl. 17.00-21.00.
➤ 11 juni kl. 09.00-13.00.

Utbildningen kommer att hållas fysiskt på Kalkstensgatan 10 i Jönköping. Om det finns intresse för att vi ska komma ut till en arbetsplats, eller annan ort, för att hålla Startpunkten är det bara att ni hör av er så ska vi försöka ordna detta.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Nu närmar sig våren med snabba steg och vi kommer gärna ut till din arbetsplats för besök.

Kontakta avdelningen via www.transport.se/avdelningar/halmstad/ så kommer du även se vår nya fina hemsida.

Många av våra avtal ger oss lönehöjningar de kommande månaderna, håll koll på just ditt avtal genom att logga in på *Mina sidor* på vår hemsida och kontrollera när det sker för just dig.

Medlemsvärvning Glöm inte att du får ett Superpresentkort värt 200 kronor när du värvar din kollega på jobbet. Läs mer på transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Lyssna och (prenumerera) på vår nya podd, *Transportpodden Mellersta Norrland*, på www.podbean.com. Hittills har vi släppt tre avsnitt.

Uppdatera dina medlemsuppgifter. Logga in på *Mina sidor* på transport.se, så kan du kolla vilka uppgifter du har registrerade och göra ändringar.

Passa också på att kolla in vår nya hemsida.

Vi kommer snart med nya tävlingar och priser.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Äntligen! Nu kör vi, vi på avdelningen är nu ute på arbetsplatsbesök, planerar utbildningar och aktiviteter.

Vill du och dina kollegor träffa oss, eller att vi kommer till ert företag, så kontakta oss.

Vi vill också meddela att vi öppnar upp båda våra kontor för besök. Men vill samtidigt uppmana till försiktighet och att kontakt tas innan, då vi ofta är ute och besöker företag och medlemmar.

Öppet hus i Kalmar den 22 april. Se mer i vita rutan här nedanför.

Utbildningar våren 2022

➤ Startpunkten – Facklig introduktionsutbildning där vi lär oss vad facklig kamp givit oss under åren samt vad vi gör nu och vill göra i framtiden.

Datum: Den 8 maj i Växjö.

➤ Avtalspunkten – Vet du dina rättigheter och skyldigheter?

En lokal ombudsman utbildar dig som medlem i det avtal som gäller på din arbetsplats.

Den 20 april: Transportavtalet.

Den 12 maj: Tidningsbudsavtalet.

➤ Ungdomsforum – Ett utmärkt tillfälle att träffa andra transportare som är under 30 år.

Planerade medlemsmöten i sektionerna under våren

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne: Den 12 april.

➤ Sektion 2 Blekinge: Den 12 maj.

➤ Sektion 3 Kronoberg: Den 6 april.

➤ Sektion 4 Kalmar: Den 24 april.

För förtroendevalda finns det ännu fler utbildningar att gå. Ta kontakt med avdelningen för mer information.

Du som medlem anmäler dig till transport.51@transport.se. Skriv vilken utbildning du vill delta i, och dina kontaktuppgifter.

Vill du anmäla dig via telefon eller har du frågor så ring 010-480 30 51.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN / DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–fredag. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

FRÅGA OSS!

➤ **Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.**

➤ **Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.**

Studier Hör av dig till oss på avdelningen. Vi nås på tel 010-480 30 55 eller mejl transport.55@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt avtal. Hör av dig till avdelningen (010-480 30 55 eller transport.55@transport.se) så bokar vi en dag.

Fackligt-politiskt Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete, eller av politik generellt?

Hör av dig till Fackligt-politiska gruppen, transport.55@transport.se

Rätt medlemsavgift Meddela avdelningen om du har bytt arbete, blivit arbetslös, sjuk eller börjat studera.

Detta kan påverka din medlemsavgift, eller innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften.

Rätt arbetsgivare Har du bytt arbetsgivare eller blivit arbetslös?

Hör av dig till avdelningen på tel 010-480 30 55 eller mejl transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning?

Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö?

Vill du kanske gå en facklig utbildning, eller har du frågor angående försäkringar?

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

...finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten, så planera in vinterns fritidsaktiviteter.

Sälenfjällen har öppnat. Det är bara att boka genom att ringa direkt till avdelningen och prata med Anna, 010-480 30 88.

Man kan gå in på salen.se för mer utbud.

Det finns även bra fiskevatten i norra Dalarna, möjligheter till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?
➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?
➤ Har du fått högre eller lägre lön?
➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**. Du kan även ringa Transport på **010-480 30 00**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

AVDELNING 51 BJUDER IN TILL ÖPPET HUS

22 APRIL KL 10.00–15.00
Södra Malmgatan 7
392 49 Kalmar

Nu kamrater, äntligen, öppnar samhället upp efter pandemin! Vi vill härmed bjuda in till öppet hus på vårt nyöppnade kontor i Kalmar. Vi bjuder på något smått och gott.

Kom in och ta en fika, prata med oss och ställ frågor. Avdelningens ordförande, ombudsmän och regionala skyddsombud finns på plats.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Öppet hus i Kalmar

I juli 2020 utökade Transport avdelning 51 sin lokala närvaro genom att öppna ett kontor i Kalmar. Nu har pandemin lättat och med detta vill vi bjuda in till en invigning av det nyöppnade kontoret med pompa och ståt.

Vid frågor, ring oss på 010-480 30 51 eller mejla till transport.51@transport.se.

Läs din medlemstidning på nätet!

transportarbetaren.se

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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



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

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

Kriget måste få ett slut – och det nu

Som ordförande för Transportarbetarförbundet står jag, tillsammans med hela förbundet, i solidaritet med det ukrainska folket. Transport fördömer i starkast möjliga ordalag Rysslands invasion av Ukraina. Kriget måste få ett slut – och det nu.

De bilder och de rapporter vi ser från Ukraina om det som pågår är hjärtskärande. Vi håller det ryska styret ensamt ansvariga för det lidande som det ukrainska folket nu får utstå, Ryssland har nu startat och fortsätter ett krig i strid med världssamfundets rättsliga principer. Konflikten måste lösas, och kan bara lösas, vid förhandlingsbordet och genom diplomati.

> ”Vi som förbund är också mycket kritiskt till det ryska styrets förtryck och förföljelse av oppositionella personer och grupper, där ibland fackliga kamrater. Både i Ukraina, men också i Ryssland och Belarus.

VI SOM FÖRBUND är också mycket kritiskt till det ryska styrets förtryck och förföljelse av oppositionella personer och grupper, där ibland fackliga kamrater. Både i Ukraina, men också i Ryssland och Belarus. Vi i Transport ställer oss sida vid sida i solidaritet med dem.

Viktigt är nu att alla vi demokratiska aktörer bidrar till att stoppa den ryska desinformation som sprids av Kreml. Liksom aktivt hjälpa till att förmedla en korrekt bild av den invasion och av det övergrepp som nu pågår. Det gäller också dig. Fundera en och två gånger över vad du själv ser i dina sociala mediaflöden och dela inte vidare obekräftad information.

NÄR SVERIGE, EU och andra stater skärpte sina sanktioner mot Ryssland i början av invasionen av Ukraina uppmärksammade vi, tillsammans med Sveriges Hamnar, hur ryska och ryskkontrollerade fartyg ska hanteras i hamnarna. Vi, arbetsmarknadens parter, är bekymrade över hur situationen ser ut i vår närhet och uppmanar regeringen att ta ett tydligt och kraftfullt beslut i frågan.

FÖRBUNDET FÖRSÖKER OCKSÅ på flera håll i landet skapa en dialog med eventuella ukrainska, ryska och belarusiska förare som befinner sig och arbetar i Sverige, för att se om vi kan bistå med något.

Transport väljer nu, med anledning av den ryska invasionen att skänka en krona per medlem, 60 000 kronor, som delas lika mellan Röda korset och Läkare utan gränser. Förbundets stuveriavdelningar kommer också att skänka 20 000 kronor till ukrainska hamnarbetare och deras förbund. ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Fira påsken vid havet eller i fjällen?

Scanna QR-koden för att boka!

Vi har ett fåtal stugor kvar för uthyrning under påsk i bland annat Lyse-Berga, Åre, Hunnebostrand, Björnrike, Sälen, Idre, Branäs, Lofsdalen och Hemavan. Vänta inte med att göra din bokning. Boka genom att scanna QR-koden här till vänster. Först till kvarn!