TRANSPORTARBETAREN
Nummer 4 april 2023

Så hänger din lön med i utvecklingen

Göteborgs hamn
Förare portade efter nya säkerhetskrav

Framtidens flygjobbare utbildas på Arlanda

KULTUR
Sverige är rikt på broar

”Ingen såg mig i ögonen”

DETTA ÄR EN ANNONS.

DU SKA HA:

HÖGRE LÖN!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Scanna & läs mer

AVTAL 2023

VÄLKOMMEN

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Qaisar Mahmood
Foto: Pernilla Ahlsén

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2023.
TS-kontrollerad upplaga: 54 700.
Nästa nummer utkommer den 11–12 maj.

PRENUMERATION
250 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar: 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/ställföreträdande utgivare
010-480 33 05



PERNILLA AHLSÉN
Reporter
010-480 33 07



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



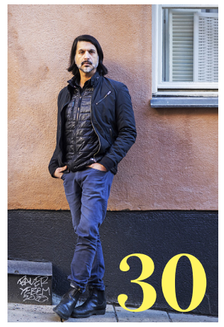
LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

Innehåll Nr 4











4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 LÖNER
Få av Transports yrkesgrupper hänger med i löneutvecklingen.

14 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

16 GÖTEBORGS HAMN
Tre varslade efter nya säkerhetskrav.

18 UTHYRDA FÖRARE
Transport driver ett ärende där en medlem förlorat 10 000 kronor i månaden då han har arbetat hos en underleverantör till Gordon Delivery.

22 LÄRLINGSUTBILDNING
Morgondagens flygarbetare utbildas på Arlanda.

23 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

24 SNABBKOLL
Fackliga stridsåtgärder.

26 TRANSPORTER
Elina Braaf startade hästtaxibolag.

28 FRÅGA FACKET

30 MÖTET
Författaren och managementkonsulten Qaisar Mahmood testade livet som matbud i tre månader. Nu har han skrivit en bok om sina upplevelser.

34 KULTUR
Sverige är fullt av vackra broar som binder ihop vägnätet.

36 APRILKRYSSET

37 PÅ VÄG
Originalserie av Mats Källblad.

38 MÅNADENS MEDLEM
Janne Selin har en stor familj som under pandemin hittade ut till naturen.

40 MÅNADENS KLUBB
Möt nya klubben på Connect Bus i Norrköping.

43 KRÖNIKA
TOMMY WREETH

Ledare

Märket, pensionsålder och hållbart arbetsliv

I Frankrike protesterade facken mot höjd pensionsålder när regeringen Macron vill höja från 62 år till 64 år. Det fick landets hamnarbetare, lastbilsförare och kommunal sophämtning med flera andra att strejka. Viktiga samhällsfunktioner där flera grupper återfinns inom svenska Transport. Yrkesgrupper som sätter tydliga avtryck när inte verksamheten fungerar.

ETT ARGUMENT SOM lyfts fram från de franska grupperna för att bibehålla pensionsåldern på 62 år är att många började arbeta tidigt och att det är slitsamma jobb för kroppen. Man orkar helt enkelt inte hur länge som helst. En människa är inte en slit-och-släng-vara. Även om vissa tankesmedjor här hemma vill få oss att tro det.

NU PÅGÅR AVTALSRÖRELSEN för fullt och 450 kollektivtal ska förhandlas i år. Märket ska sättas och Transport kämpar på för att få mer.

Den 2 mars anordnade Transport flera evenemang runt om i landet för att uppmärksamma att avtalsrörelsen har startat. Om några av dem kan du läsa på sidan 12.

Sverige har den högsta genomsnittliga reella pensionsåldern inom EU med 64,9 år. Åldersgränserna i det svenska pensionssystemet höjdes och ska höjas gradvis under 2020, 2023 och 2026. En riktålder ersätter 65-årsnormen och vi förväntas jobba längre.

> Är det då rimligt att vi har kvar 40-timmarsveckan som arbetstidsmått för heltidsarbete?

ÄR DET DÅ rimligt att vi har kvar 40-timmarsveckan som arbetstidsmått för heltidsarbete? Det kanske kommer att bli viktigare att komma fram till ett nytt heltidsmått än kompromissa fram ett märke som härstammar från industrin i Tyskland? Om vi nu ska hålla ett helt arbetsliv.



HUR ARBETSLIVET SER ut är väldigt olika. För mig som chefredaktör, som sitter på redaktionen bakom en skärm, eller för dig som sitter bakom ratten. Eller kämpar på bakom styret.

En som lagt märke till matbudens arbetsvillkor är Qaisar Mahmood som under tre månader tog jobb som gig-arbetare. I boken *En av dem* har han skrivit om sina upplevelser och du som läser Transportarbetaren har möjlighet att få hans bok. Vi har två signerade böcker att lotta ut. Och på sidan 30 möter du Qaisar.

TILLSAMMANS ÄR VI starka och alla behövs i kampen för bra avtal. Och du: Vi tar gärna emot tips på nyheter, eller på vad du vill läsa om i tidningen. Tveka inte att skicka tipsen till redaktionen@transportarbetaren.se. ■

Kristina Sjöberg **är chefredaktör på Transportarbetaren.**

Plus & minus

↑ Vårdagjämning och sommartid.

↓ Tunna plånböcker och kroppar som värker.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vi skrev om avtalsrörelsen:

"Riksdagen har redan satt lägsta nivå genom att höja sin egen ersättning med 1500 kr.."
PJ

"Men sen har vi mindre semester än dom flesta och absolut den dyrare fackavgiften så det vore väl på tiden med bättre lön."
FL

Vi skrev om utslitna däck på Gordon deliverys bilar:

"Bara att ställa fordonet, det är tyvärr ett föraransvar. Blir det kontroll så är det föraren av fordonet som blir ansvarig. Går inte att skylla på chefen eller företaget. Att knyta näven i fickan hjälper inte. Är de med i facket så borde de fått hjälp."
CK

"Vägra köra fordonet då!"
JS

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Arbetare blir fattigare och direktörer rikare
2. Avdraget kan ge tusenlappar till chaufförer
3. Vägen till din nya lön

Pressgrannar

Populär podd hos lastbilschaufförer

Nyhetskollen med HD startade i en skrubb på HD:s redaktion i centrala Helsingborg för ett år sedan. Reportrarna Yvonne Johansson och Peter Ferm scannar igenom nyhetsflödet och klockan 6.30 sänds podden som man kan lyssna på i efterhand. En yrkesgrupp som verkligen gillar den har visat sig vara lastbilschaufförer säger Yvonne Johansson till Landskrona posten.

Nyhetskollen med HD finns på hd.se och på Spotify. ■

> *" Krisen drabbar medlemmarna i LO:s förbund mycket hårt, och de har redan från början små marginaler. Det är en kalldusch från två håll – dels urgröpt köpkraft, dels höjda räntor."*
>
> **LAURA HARTMAN**
> LO:s chefsekonom.

Bilden

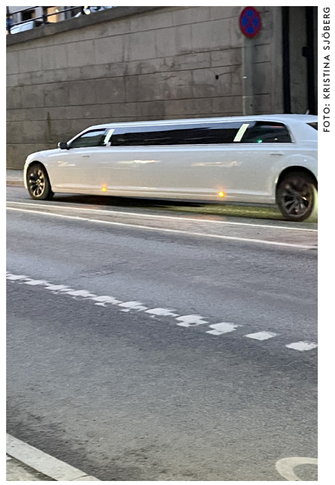


FOTO: KRISTINA SJÖBERG

DEN HÄR LIMOUSINEN var så lång att den inte rymdes i bilden.

Sagt på webben

Vi skrev om slitna däck på Gordon Deliverys bilar:

"Jag var tidigare kund hos Hello Fresh där Gordon Delivery kör ut maten. Det var ett par tillfällen jag fick åka och möta upp chaufförerna ett par kilometer hemifrån då de hade så dåliga däck på bilen att de i normalt vinterväglag inte tog sig fram till mitt hus. (Vilket ingen annan har problem med). Man kan dessutom som kund i realtid följa leveransen online då med namn på chauffören vilket inte känns bra. Den personliga integriteten står inte högt i kurs hos Gordon. Jag avslutade mitt abonnemang."
DJ

Läsarbilden

FOTO: DICK MATTSSON



DET NYA RENINGSVERKET i Skövde behövde få fyra liftar på plats för olika installationer innan det tas i bruk. Kranbilsföraren Dick Mattsson från "världsmetropolen" Skultorp ryckte ut. På jobbet går han under namnet "Asterix" och retas med sin jobbarkompis: "När kollegan Obelix är på smörkörning så klämmer väl Asterix i sig lite trolldryck och fixar det här med".

Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress.

Vi belönar publicerade bilder med en termosmugg.

Debatt

Måste vi ha skinn på näsan för att hänga med i lönen?

Jag läst en undersökning om att kvinnor drar sig för att söka välbetalda jobb av rädsla för att bli sexuellt trakasserade och att trakasserierna sticker ut på arbetsplatser där det ena könet dominerar.

JAG HADE INTE behövt läsa den undersökningen. Jag är en av de kvinnor som jobbar och har jobbat på mansdominerade arbetsplatser. Jag vet att det förekommer. Hela tiden.

Men vi skapar också en tystnadskultur på våra arbetsplatser. För vi som kommer in i branschen måste ha skinn på näsan och "tåla" lite skämt. För vem tycker inte det är kul när någon kommentera ens kropp eller att man blir tilldelad vissa arbetsuppgifter för att man är kvinna och "du är ju så duktig på det där".

I BÖRJAN AV mitt yrkesliv som miljöarbetare, sopgumma brukar jag säga, så blev det en upphandling och ett nytt företag tog över. Inga konstigheter egentligen.

Jag tror det var första månaden, kommer lite tidigt på morgonen och träffar arbetsgivaren. Han säger glatt god morgon och vi småsnackar lite. Helt plötsligt och nästan från ingenstans säger han: Du har väl inte tänkt att skaffa barn snart? Det har vi inte tid med. Det är så krångligt med föräldraledighet.

EH, VAD SVARAR man på det? Och hur tusan ska vi förklara för unga människor att mansdominerade branscher är bra branscher när vi får dessa saker kastade i ansiktet? Hur ska vi känna oss välkomna på ett jobb som är utformat av män och för män?

Min upplevelse är inte den allvarligaste. Det finns så mycket värre saker som sker på arbetsplatserna. Och jag blir så ledsen att det ens händer dagligen för er som blir utsatta.

VAD ÄR DET här som händer på våra arbetsplatser? För jag är definitivt inte ensam om att uppleva sådana här saker. Och när vi som är utsatta säger ifrån så måste vi skaffa humor eller ha skinn på näsan. För det är ju roligare att retas med någon som inte blir ledsen och skapar dålig stämning.

För att summera detta så undviker vi arbetsplatser där det förekommer sexuella trakasserier och det förkommer mest på arbetsplatser där vi har lite högre lön som är mansdominerade. Automatiskt så halkar vi kvinnor efter i lön och pension och mer därtill när vi söker oss till arbetsplatser där det inte förekommer. Varför är det svårt att bara ge fan i att nedvärdera, retas eller sexuellt trakassera?

Jo, för att det finns en tystnadskultur på våra arbetsplatser eller till och med i samhället. Fortfarande. Vi lider i tysthet i rädslan att bli utpekad som den som sprider dålig stämning.

MEN DET ÄR inte den som blir utsatt som bär ansvaret. Aldrig någonsin. ■



EMMA BRODIN
ordförande för Transports avdelning i Örebro.

Delta i debatten!

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

"Det finns en tystnadskultur på våra arbetsplatser."

Hänger din lön med?

Få av Transports yrkesgruppers löner ökar lika mycket som genomsnittet. Det visar Transportarbetarens analys av SCB:s lönestatistik.

Text **JOHN ANTONSSON** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**



FOTO: SHUTTERSTOCK

Om statistiken

Lönestatistiken är hämtad från Statistiska centralbyrån, SCB. Vi har använt den färskaste som finns (2021) och gått så långt bakåt i tiden som det är möjligt (2014).

Lönerna är omräknade till heltid och gäller grundlön. Lönestatistiken gäller alla som är verksamma i yrket, oavsett vilket kollektivavtal som gäller eller om arbetsplatsen saknar kollektivavtal.

FLYGMEKANIKER
19,8 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 31 300 kronor
2021: 37 500 kronor

VÄKTARE OCH ORDNINGSVAKTER
19,7 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 24 400 kronor
2021: 29 200 kronor

LASTBILSFÖRARE MED FLERA
15,5 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 25 100 kronor
2021: 29 000 kronor

RENHÅLLNING OCH ÅTERVINNING
15,4 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 24 700 kronor
2021: 28 500 kronor

HAMNARBETARE
15,4 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 29 200 kronor
2021: 32 100 kronor

BENSINSTATIONS-PERSONAL
12,3 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 22 800 kronor
2021: 25 600 kronor

LAGER- OCH TERMINALPERSONAL
11,4 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 24 500 kronor
2021: 27 300 kronor

SAMTLIGA YRKEN
18,3 %
Genomsnittlig grundlön
2014: 30 100 kronor
2021: 35 600 kronor

Tjänstemännens löner drar ifrån

LO-arbetarna halkar efter tjänstemännen. Det har LO visat i flera av sina årliga sammanställningar. Det har skett en så kallad löneglidning som gjort att tjänstemännens löner ökat mer än ”märket” sedan år 2000.

Text **John Antonsson**

FLERA AV DE GRUPPER som stuckit i väg finns inom offentlig sektor, berättar Mats Larsson, utredare på LO och författare till LO:s lönerapport 2022.

Transportarbetaren har gjort en större genomgång av den lönestatistik som finns att hämta på Statistiska centralbyrån, SCB.

Den färskaste statistik som finns att hämta gäller 2021 och vi kan inte backa bandet längre än 2014 då SCB kodade om en massa yrkesgrupper.

FÖR ATT DET SKA VARA möjligt att jämföra löner räknas allt om till heltid och vi vet att en stor grupp LO-arbetare jobbar ofrivillig deltid. Experterna på SCB varnar också för att jämföra år till år. Olika avtal löper ut olika tid på året och dessutom finns flera yrkesgrupper i en massa olika kollektivavtal. Bristerna till trots, SCB:s statistik är den enda offentliga statistik vi har att utgå från om vi vill förstå vartåt lönerna är på väg.

FOKUSERA DÄRFÖR PÅ den procentuella förändringen när du gör din jämförelse. Det har vi gjort och jämfört över hela den mätta tidsperioden.
Och statistiken pekar faktiskt på att bristen på chaufförer nog gett viss utdelning i lönekuverten. Grundlönerna för grupperna **Väktare och ordningsvakter** och **Lastbilsförare med flera** har gått upp mer än snittet för privatanställda arbetare och väktarna och ordningsvakternas löneutveckling har faktiskt slagit snittet för privatanställda tjänstemän.

EN STOR SKILLNAD ÄR att bland tjänstemännen är det kvinnorna som har haft den bästa löneutvecklingen. Så ser det inte ut i Transports två stora yrkesgrupper.
Tvärtom så har manliga bevakningsanställdas löner ökat mer procentuellt. En förklaring till det är eventuellt att fler män jobbar i de yrken som har högre löner i avtalet: ordningsvakter och skyddsvakter.

BLAND LASTBILSCHAUFFÖRERNA har både grundlöner och månadslöner inklusive tillägg förändrats mer positivt för männen. Men skillnaderna är mindre än på bevakningssidan.

I Transports avtal är lönerna satta i tariffer och det finns olika lönegrupper i olika avtal där lönerna sätts efter exempelvis arbetslivserfarenhet eller befattning, beroende på avtal.

I ARTIKELN HÄR BREDVID berättar tre fackklubbsordföranden om svårigheter och möjligheter att förhandla fram mer påslag lokalt. ■

FOTO: SHUTTERSTOCK



Transportarbetarens genomgång av löneutvecklingen för några av Transportarbetareförbundets yrkesgrupper visar att en del grupper haft betydligt bättre löneutveckling än andra.

Svårt för fackklubbar att få upp löner

Det är svårt att få till lokala löneökningar, säger ordförandena på tre stora fackklubbar.

Text **John Antonsson**

Gruv- och hamnarbetare har en medellön som är klart högre än en genomsnittlig arbetarlön. Det är också två yrkesgrupper som har en tradition att förhandla upp lönerna lokalt.

Transportarbetarens genomgång av löneutvecklingen för några av Transportarbetareförbundet yrkesgrupper visar att en del grupper haft betydligt bättre löneutveckling än andra.

En av de arbetargrupper som haft bäst löneutveckling under den uppmätta tiden är *Väktare och ordningsvakter*. Med en 20-procentig ökning på sina löner under den uppmätta tidsperioden är de en av få arbetargrupper som klarat av att matcha tjänstemännens löneökningar.

ALEXANDER SAVIHARJU är ordförande för Avarn Securitys fackklubb i Stockholm. Han tror att löneökningen till stor del går att förklara med att efterfrågan på ordningsvakter har ökat i hela landet. De ligger i en högre lönegrupp än väktarna.

– Vi har det ganska svårt att generellt få upp alla löner. Vi har inte en kultur av det i branschen och det är ganska styrt av avtalens olika lönegrupper.



Alexander Saviharju

Fackklubben på Avarn har försökt jobba upp en struktur för olika typer av lönetillägg.

– Vi har försökt få ordning på vilka tillägg som finns och om någon ska ha lönetillägg ska det finnas i protokoll, med vilka uppgifter som är kopplade till det och varför man får det. Jag tror att om det är öppet och transparent vilka som får tillägg och varför vi har dem, är det lättare att kräva för andra.

Just nu är det brist på bevakningspersonal. Därför har fackklubben fått upp grundlönerna snabbare genom att knuffa upp nyanställd personal en lönegrupp direkt de genomgått provanställningen.

– Vi kan förhandla om såna saker och då blir det lite mer pengar i plånboken tidigare, säger Saviharju.

LINDA LÖÖW, ordförande för Transports klubb på Postnord TPL i Jönköping, berättar att det är blankt nej när den lokala fackföreningen försöker få upp lönerna.

Transportavtalet har olika tariffer och en rörlig del som heter premiekompensation. Inte heller premiekompen lyckas facket förhandla om. Så var det inte tidigare. När det var Electrolux lager gällde IF Metalls teknikavtal och då fanns ett bonussystem och en sammanlagd lönepott som ofta hamnade över det centrala avtalet.

– Först kom företaget med en pott som var samma som det centrala avtalet men när vi hade förhandlat fram och tillbaka så fick vi alltid ut mellan 0,3 och 0,5 procentenheter över det centrala avtalet. Men nu går det inte. Det är verkligen svårförhandlat nu.



Linda Lööw.

Linda Lööw tror att det har att göra med att mycket mer bestäms central i transportavtalet. Det är få klubbar som är så stora som hennes och har muskler att förhandla för sig själva. Inom industrin är det tvärtom. Där sköts den mesta förhandlingen lokalt.

– Det blir en helt annan relation mellan fack och arbetsgivare om vi har ett lokalt förhållande och förhandlar själva. man bygger relationer och upptäcker dessutom alla avtalsbrott som arbetsgivaren kan råka göra sig skyldig till. Det borde gå att få upp lönerna lite med lokala förhandlingar, men jag upplever att det är tvärstopp på arbetsgivarsidan.

– Det är en helt annan kultur än när vi hade teknikavtalet. Då konkurrerade arbetsplatserna om att vara en attraktiv arbetsgivare med bra lokala avtal och villkor.

JOUNI ILLIKAINEN är klubbordförande på Götene Kyltransporter.

– Lokala överenskommelser har vi inte så mycket av. Företaget följer det som står i kollektivavtalet. Det vi har fått till är en ersättning som är lite högre för om man är under upplärning, det är lokalt överenskommet.

Klubben har funnits ett par år och Jouni lyfter samarbetet med lokalavdelningen som nödvändigt för att få det att fungera. Han tror inte att möjligheten att påverka lönerna lokalt ensamt skulle locka fler att engagera sig fackligt. Och just nu är det faktiskt det centrala avtalet som intresserar kollegorna.



Jouni Illikainen

– Många frågar vad som händer när det centrala avtalet går ut och jag kan bara svara att vi vet inte än. Men ingenting lär vara klart redan då.

– Jag tror att vi kan göra störst nytta som fackklubb genom att vara med och se till att alla får så bra arbetstider och schemaläggningar som möjligt, där har vi en stor utmaning sedan vi bytte ägare förra året, säger Jouni Illikainen. ■

”Det borde gå att få upp lönerna lite med lokala förhandlingar, men jag upplever att det är tvärstopp på arbetsgivarsidan.”

Linda Lööw, klubborddförande på TPL Postnord i Jönköping.

DETTA ÄR EN ANNONS.

INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

NYHET!
PANELER I 4-VÄGS SUPER-STRETCH

COMFORT STRETCH

VÅRPAKET
DU FÅR 18 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
1 995:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI, TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



KLASS 1 KLASS 2

KLASS 1

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH



ELASTIC ERGO

BÄLTE



3-PACK KALSONGER

KLASS 3



FULL-ZIP SWEATSHIRT

KLASS 3



JACKA SOFTSHELL



ALLROUND GRIP

3-PACK HANDSKAR



BASEBALL CONTRAST CAP



QUICK-DRY CONTRAST T-SHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST PIKÉ



LOW CUT ALLROUND

4-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS PRO BY WEXMAN WORKWEAR

High-Vis Pro är vår kollektion med varselkläder. Här ligger tyngdpunkten på modern design, nya smarta funktioner och hög säkerhet. Plaggen är certifierade enligt EU-direktiv EN ISO 20471.

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2023-05-31. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

Samtliga produkter i detta erbjudande är av PREMIUM-kvalité. Innebär absolut högsta tänkbara krav på material, sömnad och funktioner. Knäfickor och armbågsförstärkningar av urstark Cordura, dragkedjor från YKK, mängder av sömnadsförstärkningar samt 2- & 3-nålsömmar på plaggens speciellt utsatta ställen är bara några exempel på detta kvalitetslöfte.

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

Vår affärsidé är unik i sin enkelhet. Allt från produktutveckling, design och tillverkning till lagerhållning och marknadsföring görs helt i vår egen regi. Försäljningen sker sedan direkt till dig som kund utan några som helst fördyrande mellanhänder.

En bättre affär helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

Vårt huvudkontor och lager ligger i Tidaholm. Här finns också ett tryckeri och en brodyrateljé. Innebär att du kan få dina kläder loggade och klara med antingen direktbrodyr, screentryck eller transfertryck.

WEXMAN AB / TIDAHOLM

ORDER Tel 0502 188 90 | order@wexman.se | www.wexman.se

WEXMAN WORKWEAR /// TIDAHOLM SWEDEN /// QUALITY & IMAGE SINCE 1994

5 tycker till

Vad svider mest i plånboken?



Anita Johansson, hamnarbetare i Varbergs hamn:
– Det som svider mest i min plånbok är höjda priser på mat och de höga bensinpriserna. Jag bor i hyresrätt så elen är inte ett problem än... Jag har ändrat mitt köpmönster. Handlar mer på extrapris, lagar matlådor och gör hopkok av sådant som börjar bli gammalt.



Reine Andersson, bärgare i Haninge/Nynäshamn:
– Jag skulle säga att det är räntorna och maten som har blivit så jäkla dyr att man får tänka efter vad man handlar. Det har jag inte gjort tidigare. Jag har börjat titta på rabatter och kuponger för att få ner priset lite. Det är det man kan göra, räntan är ju inte så mycket att göra åt.



Moa Petersdotter, väktare, Sättra:
– För mig är det bilbränslet. Jag är beroende av bilen och de höjda priserna har ju förändrat ens privatekonomi väldigt mycket. Bilkörningen kan jag inte göra så mycket åt. Men jag försöker spara på andra sätt, som att till exempel dra ner på min elanvändning och planera mina matinköp bättre.



Peder Karlsson, jobbar på bensinstation i Vilhelmina:
– Det är maten. Allting annat kan man dra ner på, men man måste ju äta. Nu för tiden är det den största utgiften. Vi har öppnat ett matkonto på Coop dit vi sätter av en summa varje månad så att vi vet att vi alltid har pengar till mat.



Stefan Gidlöf, hamnarbetare i Nynäshamn/Norvik:
– Alla höjningar svider, eftersom många är höjda till oförsvarliga nivåer. Men det som svider mest är att lönerna inte följer med prishöjningarna.



Transport mötte chaufförer utanför Rasta i Nyköpingsbro.

”Vi måste vara många för att få igenom våra krav”

Transport. ”Vi kräver högre lön, men för att få igenom det måste vi bli fler och starkare”. Det är budskapet när Transports avdelning 7 Södermanland värvar medlemmar vid E4 i Nyköpingsbro.

Text och foto **Pernilla Ahlsén**

Solen skiner på parkeringen utanför Rasta i Nyköpingsbro där avdelningen har dukat upp ett bord med information och goodiebags. Precis som många andra avdelningar deltar de i förbundets kampdag genom att vara ute och värva medlemmar.

MÅLET ÄR ATT nå ut till så många chaufförer som möjligt. Så fort en svenskregistrerad lastbil rullar in på parkeringen är någon av avdelningens representanter framme och delar ut en påse. I den ligger godis och en ansiktsmask som man kan använda när man ger första hjälpen – och förstås en hel del information om hur man går med i Transport och vilka krav förbundet ställer i avtalsrörelsen.

– Vi kräver 5,5 procent högre lön. Det är mer än de andra LO-förbunden, men det är nära industrin i Tyskland och om de har lyckats så ska vi också göra det. Men vi måste vara många för att få igenom våra krav, säger Sonja Chyle Kauko, ordförande i avdelning 7.

– Vi vill få det bättre, precis som tjänstemännen får det bättre. Som det är nu halkar vi efter, löneklyftan mellan arbetare och tjänstemän ökar, tillägger hon.

EN LASTBILSCHAUFFÖR SOM vill vara anonym kommer fram och tittar nyfiket på bordet med information. Han säger att han inte är med i facket.

– Jag får ju ändå samma lön som de som är med i facket, eftersom vi har kollektivavtal, säger han.

– Men det är ju tack vare dem som är med i facket som du får högre lön. Och med dig som medlem blir det lättare att få igenom våra krav, säger Mike Sermer, som är förtroendevald.

– Jag har inte riktigt tänkt på det på det viset. Jag ska läsa på lite nu, säger lastbilschaufförен innan han går tillbaka till sin lastbil.

I just den här avtalsrörelsen är det lönen som är i fokus. Men det finns fler anledningar att gå med i facket just nu, menar Sonja.

– Med en borgerlig regering finns det risk för att arbetsvillkoren försämras. Det har ju blivit sämre varje gång vi har haft en borgerlig regering tidigare, säger hon.

SAMTIDIGT BAKOM OKQ8-macken vid E18 i Arboga rullar lastbilar in och fyller på dieseltanken eller parkerar på en ställplats och tar rast. Då går lokalombudsman Tommy Wallin eller Västerås-avdelningens ordförande Andreas Kedborn fram och knackar på förarhyttens dörr. De flesta chaufförer vill prata. En del om avtalsrörelsen. Men det finns också mycket annat att lufta. Men få vill bli citerade i en tidning.

– Vi i Transport har som enda LO-facket krävt 5,5 procent i löneökning och vi står själva. Därför behöver du vara beredd att göra din del, säger ombudsman Tommy Wallin till en chaufför.

ANDREAS KEDBORNS BUDSKAP är liknande:

– Våra avtal kommer att ta slut och det kan hända att vi kommer att be dig om en tjänst. Om vi går ut i konflikt kan det krävas att du gör din del. Och då räknar jag med att du ställer upp, oavsett om du är medlem eller inte. ■

”Ska folk stanna krävs förändring”

Arbetsmiljö. Det hade inte behövt vara så illa. Men problemet med den pressade arbetssituationen är komplext, har många aspekter. Arbetet med Transports enkät visar att facket gör skillnad. Det tycker färdtjänstföraren Rasmus Österström, skyddsombud på Connect Bus i Norrköping.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Först, Rasmus Österström trivs i grunden med jobbet som chaufför inom servicetrafiken.

SAMTIDIGT ÄR HAN i hög grad medveten om hur pressat schemat är för många som kör färdtjänst. Men också om att 14 år trots allt gör det lättare:

– Jag tänker på dem som inte har erfarenhet. Många orkar helt enkelt inte utan slutar. Arbetet kräver ett viss slags mentalitet, men man måste också få tid att lära sig – köra fel, vänta in kunder som behöver hjälp eller vill klara sig själva även om det tar tid. Ska folk stanna krävs förändringar, säger Rasmus.

– För mig tog det nog fem, sex år innan jag inte kände stress i vissa situationer. När någon kund i dag frågar om jag har tid att hjälpa dem brukar jag svara att det är självklart, jag slutar först klockan fem.

Det är också självklart för honom att skriva avvikelserapport om något gör att det blir förseningar. Avvikelser som alltid uppstår i en eller annan form. Trafikolyckor, vägavstängningar, ändringar i körorder.

– Men även om ingen skäller kan det också vara stressande att veta att man orsakar företaget viten på flera tusen kronor för förseningar, särskilt om du är ny.

RASMUS ÖSTERSTRÖM ÄR själv relativt ny som skyddsombud men har sett och hört om hur förändringarna inom en alltmer slimmad struktur påverkat förarna länge.

Men orsaken till problemen är inte enkel. Handlar det om att kommunerna beviljar fler färdtjänst? Att det finns för få fordon? Eller att regionens trafikbolag, Östgötatrafiken, gör allt för att pressa kostnaderna? Eller att företagen, taxiåkerierna, gör allt för att inte bli av med sina uppdrag inom den upphandlade trafiken?

– Det är säkert en kombination, säger Rasmus Österström.

PÅ CONNECT BUS i Norrköping där han är anställd arbetar ett fyrtiotal chaufförer på heltid.

– De är inte fientligt inställda till facklig verksamhet på något vis, tvärtom verkar de insett att det har fördelar att jobba gemensamt för många saker, säger Rasmus.

Han tycker att enkäten som Transports avdelning genomfört fungerar på ett närmast revolutionerande sätt. Och att det är en stor poäng att i arbetet, med uppföljningen av enkäten, inte enbart peka ut åkerierna som ansvariga för arbetsmiljön.

Rasmus Österström ser också att visa avdelningens enkät som ett led i att öka det fackliga engagemanget. Nyligen bildades en klubb på Connect Bus i Norrköping – ”Månadens klubb”, som det går att läsa om på sidan 40. ■



Spårvagn till klubben. Chaufför Rasmus Österström på väg till möte med nya arbetsplatsklubben i Norrköping.

Enkät – en väg till bättre villkor

Arbetsmiljö Fackets enkät om stress och körtider ger resultat. Region Östergötland sätter in fler bilar, åkerierna står för lunch när färdtjänstförare får körningar till annan ort.

Text **Lilly Hallberg**

Linköpingsavdelnings undersökning har fått stort genomslag, också i media. Enkäten har avslöjat en rad allvarliga brister. Olyckstillbud i trafiken, sjukskrivningar och hög personalomsättning – svaren från färdtjänstförarna ger tydliga besked. ”Förkrossande hård kritik av arbetsmiljön” enligt Viktor Petrov, regional samordnare för taxibranschen hos Transport.

Han driver arbetet med enkäten om stress och körtider tillsammans med Mats L Andersson, ombudsman på avdelningen. Viktor var nyligen i Jönköping för att vara med då en liknande enkätundersökning ska göras inom avdelning 20 Norra Småland. Och avdelning 7 Södermanland vänder sig också till taxichaufförer som kör färdtjänst: Länk och QR-kod finns på avdelningens hemsida.

I ÖSTERGÖTLAND FORTSÄTTER arbetet. Det har varit flera möten med regionens trafikbolag, liksom med åkerierna. Tufft men bra, enligt facket.

– Dialogen fortsätter och det är positivt, alla har intresse av att det ska fungera – Östgötatrafiken, arbetsgivarna, förarna och kunderna, säger Viktor Petrov.

FRÅN FACKETS SIDA lyftes frågan om att komma undan pucklar i trafiken: Tider på dygnet då arbetsbelastningen är extra hög, som i rusningtid när många förare kör skolskjutsar och lämnar eller hämtar vid dagverksamhet. Kunder som behöver färdtjänsthjälp för att exempelvis handla skulle få fördelar.

ETT FÖRSLAG ÄR att minska egenavgifterna för dem som väljer att utnyttja färdtjänst när det är lugnare, som mellan 9 och 12 på förmiddagen.

ENKÄTEN HAR OCKSÅ lett till en översyn av scheman och att övertid korrekt börjat betalas ut där det varit problem tidigare.

– Arbetet har gett synliga resultat. Och det är inget som har hänt av sig själv, det är vi som gjort det. En poäng med enkäten är att väcka engagemang, få folk att känna sig delaktiga och stolta, säger Viktor Petrov.

– Jag tror att vi lyckats bra hittills, fast vi är inte nöjda. Vi har kommit en bit framåt på vägen. ■

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



Alexandra Einerstam

Kärt barn har många namn

Året är 2015 och mina barn är tre respektive ett år. Det är också året då sången *Snoppen och snippan* ser dagens ljus. Den blir en formidabel hit. Barnen älskar den mer än Babblarnas första låt. Jag kommer på mig själv att sjunga med: ”Snoppen och snippan, vilket härligt gäng. Snippan och snoppen, sjunger vår refräng...”

DET FINNS SKRIFTLIGA belägg för att ordet snippa förekommer redan på 1930-talet i Skåne men då används ordet för djurs vagina. Snippa, så som vi använder ordet i dag, lanserades i början av 2000-talet. Snippans ”mamma”, Anna Kosztovics, ville hitta ett ord som motsvarade pojkars snopp och hon får nys om en skolsköterska i Sibbhult i Skåne som använder snippa i stället för vagina. Kosztovics gillar ordet skarpt.

> ”Mitt eget könsorgan brukar jag kalla pussimurra.

VID DEN TIDEN är Kosztovics engagerad i RFSU (Riksförbundet för sexuell upplysning) i Malmö och hon besöker förskolor i området. Ordet faller i god jord när hon väver in det i de samtal hon för. Såväl förskolepersonal som barn börjar så sakteliga använda ordet. Tack vare Kosztovics arbete, fattar RFSU:s kongress 2003 beslut om att etablera ordet snippa.

REDAN 2006 TAR ordet snippa sig in i Svenska Akademiens ordlista (SAOL) och definitionen där är ”det kvinnliga könsorganet”. Den vakne läsaren tänker kanske nu: ”men har det inte varit snack om det yttre kvinnliga könsorganet?”. Svenska Akademien ger de facto ut två uppslagsverk, varav den andra, Svensk ordlista (SO), har en annan definition än SAOL.

SEMANTIK, SEMANTIK, SEMANTIK. För alla oss som varit föräldrar och/eller barn de senaste 20 åren är snippan självklar. Det må vara så att inte alla använder ordet snippa när de talar om det kvinnliga könsorganet. Kärt barn har som bekant många namn: vulva, sköte, fitta, mus, murva och kussimurra. Mitt eget könsorgan brukar jag kalla för pussimurra men #jagvetvadensnippaär och mina två söner, som fyller 9 och 11 i år, vet också vad en snippa är. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Paketjätte vänder – vill teckna avtal

Arbetsrätt. Två av e-handelns största paketleverantörer Instabox och Budbee har slagits samman till koncernen Instabee. Koncernen har skrivit en avsiktsförklaring med Transport om att teckna kollektivavtal.

Text **John Antonsson**

Instabee-koncernen kommer att avvakta vårens avtalsrörelse innan tecknandet.

PLANEN ÄR ATT parterna ska skriva på ett kollektivavtal som täcker koncernens anställda chaufförer och terminalarbetare. Enligt föreraget rör det sig om 700 personer.

– Jag ser det här som ett första steg. Men ingenting är klart förrän de har skrivit på, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande, och fortsätter:

– Med avsiktsförklaringen talar Instabee-koncernen om att man är beredd att teckna ett kollektivavtal. Det ligger ett nytt avtal och knackar på dörren, så jag har viss förståelse för att de vill invänta och se vart det tar vägen. Om allt går som det ska finns snart ett avtal på plats som ska gälla senast från och med den 1 oktober hösten 2023.

VÄGEN FRAM TILL avsiktsförklaringen har varit lång. Transport har fört diskussioner med Instabox i ungefär ett och ett halvt år.

– Det har varit två olika resor. Budbee har tidigare varit ganska ointresserade av att teckna avtal. Instabox har varit mer öppna, de har ett bolag som är medlem i Transportföretagen och omfattas av avtalet.

Finns det en rädsla för att kollektivavtalets kvalitetsstämpel också hamnar på underentreprenörer som inte följer kollektivavtalet?

– Till att börja med ska avtalet skrivas på och vara på plats. Men jag är också glad att Instabee säger att det ska täcka alla anställda inom verksamheten i avtalsområdet. Vi ska inte gå på en mina där avtalet inte gäller anställda inom vissa organisationsnummer i deras koncern.

– Det finns en tanke hos Instabee att ta ansvar för att underleverantörer på sikt ska ha kollektivavtal. Vi hoppas också att Instabee kommer att ha fler anställda och färre underleverantörer, säger Tommy Wreeth.



FOTO: MARTIN HÖRNER KLOO

Instabees vd Fredrik Hamilton och Transports förbundsordförande Tommy Wreeth efter att avsiktsförklaringen skrivits på.

Instabees kommunikationschef Anne Sonne svarar på våra frågor via mejl.

Skulle ni säga att det här blir en stor förändring i ert sätt att driva företag?

– Just nu har vi undertecknat en avsiktsförklaring så det innebär inga förändringar i vårt arbete. Ingående av ett kollektivavtal kan påverka vissa delar i hur vi exempelvis planerar arbetet men vår bedömning är att det överlag blir relativt likt hur vi redan arbetar i dag.

Varför inte bara skriva på avtalet med en gång?

– Transport befinner sig mitt i en avtalsrörelse så vi har kommit överens om att utgå från det nya avtal som just nu förhandlas fram.

Investeraren AMF sa tidigare att de jobbar långsiktigt för kollektivavtal i de bolag de investerar i. Har AMF påverkat ert beslut?

– Vi har kontinuerligt en nära och bra dialog med våra stora investerare och sociala villkor är ett ämne som vi pratar om. AMF har funnits med på Budbees ägarlista och finns nu med i det nya bolaget, Instabee, men att vi nu tar det här steget med Transport är ett initiativ som helt kommer från bolagsledningen.

Finns en bild av hur lång tid det tar att ställa krav på kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor hos era underentreprenörer?

– Det är inget vi kan uttala oss om i dag. Vårt primära fokus är nu att driva vidare de pågående samtalen med Transport om vår egen personal, säger Anne Sonne. ■

Chef skyldig till hamnarbetares död

Arbetsmiljö. Svea Hovrätt slår fast att hamnchefen är skyldig till arbetsmiljöbrottet ”vållande till annans död”. Samtidigt sänks chefens straff och hamnbolagets företagsbot.

Text **John Antonsson**

Den 16 mars 2018 jobbade den 20-åriga hamnarbetaren Nima Hamedi på en kolbåt. Han gick ned för en lejdare där syret ätits upp av kolen och svimmade. Hans arbetskamrater riskerade sina egna liv när de försökte rädda honom, men det var först när räddningstjänsten kom på plats som hans kropp kunde lyftas upp på däck. Nima dog senare av hjärnskadorna syrebristen orsakat.

I december 2020 dömdes hamnchefen i Oxelösunds hamn till arbetsmiljöbrottet vållande till annans död och hamnbolaget dömdes till företagsbot. Chef och bolag överklagade var för sig och den 7 mars meddelade Hovrätten sin dom.

SVEA HOVRÄTT MILDRAR domen mot Oxelösunds hamnchef från 150 till 80 dagsböter och sänker hamnbolagets företagsbot från 2 miljoner kronor till 1,5 miljoner kronor. Samtidigt slår domstolen fast att hamnchefen gjort sig skyldig till arbetsmiljöbrottet vållande till annans död.

Hovrätten väljer att avfärda vissa av de omständigheter som åklagaren tagit upp som skäl till den 20-åriga hamnarbetarens död. Bland dem finns avsaknad av evakueringsmask. Däremot säger Hovrättens dom att det företaget borde sett till att Nima hade en gasvarnare och att den lejdare han av misstag gick ned för borde ha varit avspärrad.

LÄNGRE NER I DOMEN står det att hamnchefen har ”vållat döden genom att han av oaktsamhet åsidosatt vad som enligt arbetsmiljölagen ålegat honom till förebyggande av ohälsa eller olycksfall. Han ska därför dömas för arbetsmiljöbrott som innefattar vållande till annans död.”

Flera av Nimas kollegor riskerade också att omkomma när de försökte rädda honom. En av dem svimmade och skadade sig vid ett räddningsförsök. Åklagaren yrkade även att stuverichefen skulle straffas för den händelsen. Hovrätten fastställde tingsrättens syn och friade i det fallet. ■

Fakta

Olyckan som tog Nima Hamedis liv skedde på kolbåten Declan Duff den 16 mars 2018.

I december 2020 dömdes hamnchefen till arbetsmiljöbrottet vållande till annans död. Samtliga parter valde till slut att överklaga domen till hovrätten.

Hamnchefen och hamnen ville frias från ansvar, åklagaren ville skärpa straffet och Nimas föräldrar yrkade på höjt skadestånd.

Regeringen lägger fram ny lag för ordningsvakter

Bevakning. Regeringen har lämnat in förslaget på ny ordningsvaktslag till riksdagen. I det färdiga förslaget har regeringen lyssnat på facket och behåller Säpo-kontrollerna.

Text **John Antonsson**

Nära två år har gått sedan utredaren presenterade ett förslag på ny lag för ordningsvakter till den dåvarande S-regeringen. Sedan blev det ganska tyst. Men i början av 2023 skickades ett färdigt förslag på lagrådsremiss. Och nu står det klart att lagförslaget lämnats till riksdagen.

DET FRÄMSTA SYFTET med lagändringarna är att anpassa lagarna om var och hur ordningsvakter får verka. De gamla lagarna är främst anpassade för ordningsvakter som står i krogdörren eller vaktar i gallerior. inte för nutidens roll att patrullera gator, torg och kollektivtrafik.

– Dagens lag om ordningsvakter kom till för över 40 år sedan och verkligheten har förändrats väldigt mycket sedan dess. Det är därför på tiden att vi får en ny lag på plats, som möter dagens behov. Det finns en stor efterfrågan om att enklare kunna använda ordningsvakter och på fler platser, inte minst från kommuner och regioner. Det här är därför en efterlängtad reform, säger justitieminister Gunnar Strömmer (M) i ett pressmeddelande.

I LAGFÖRSLAGET FINNS bland annat förlängd utbildning för ordningsvakter, en ny tillståndsprocess och utkade möjligheter för polisen att leda ordningsvakter.

TRANSPORT OCH Säkerhetsföretagen har skickat in gemensamma remissvar. Där har särskilt fokus lagts på att behålla en granskning av bevakningspersonalens medborgerliga pålitlighet. Den var på väg att tas bort och med det hade kontroll i Säpos register försvunnit.

Rose-Marie Settergren har suttit med som expert i utredningen från Transport:

– Nu har de lyft bort den delen helt och det är viktigt. Bara under 2022 är det 223 personer som stoppats från att börja jobba i bevakningsbranschen. Nu är också säkerhetsläget i omvärlden sämre och det finns ett yttre hot mot både företag och strategiska platser. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

tele radio wireless solutions

EXSTER

Kör din lastbil trådlöst.
Vi är experter på radiostyrning för VOLVO EXSTER.
Vill du ha mer information?
Besök vår hemsida eller ring oss.

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



Lastande fartyg sögs med

Hamn. När jättefärjan gick ut från hamnen drog kraftiga virvlar med ett fartyg som lastade virke vid kajen. Olyckshändelsen i Karlshamn utreds nu av Arbetsmiljöverket.

Det var i slutet av februari som passagerarfartyget Luna Seaways, som trafikerar Karlshamn–Klaipeda, i hög fart passerade det förtöjda fartyget. Elva anställda från stuveriet befann sig ombord och en kranförare arbetade från kajen. Kranföraren lyckades parera konsekvenserna när fartyget drogs med ett tiotal meter, genom att följa med i fartygets riktning efter att minst en av förtöjningstrossarna brustit. Förutom Arbetsmiljöverket utreds händelsen också av Karlshamns hamnbolag, skriver Blekinge Läns Tidning. ■

Andra hamnfacket kräver mer

Hamn. Den 8 mars växlade Hamnarbetarförbundet och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar avtalskrav vid ett första möte i årets avtalsrörelse. Hamnarbetarförbundet, som organiserar stuveriarbetare i vissa hamnar, kräver 6 procent i löneökning – en bra bit över LO-samordningens löneanspråk på 4,4 procent.

Hamnarbetarförbundet överlämnade även krav på en sjätte semestervecka, förbättrat försäkringsskydd och riktade satsningar till stöd för behovsanställda hamnarbetare.

– Vi vill också vara tydliga med att vi är beredda att med konkreta åtgärder bistå andra yrkesgrupper som vill ta strid för anständiga löneökningar i vårens avtalsrörelse, säger Hamnarbetarförbundets ordförande Martin Berg i ett pressmeddelande.

Transport, som ställt sig utanför LO-samordningen i avtalsrörelsen, har också krävt mer än övriga LO-förbund: Ett ettårigt avtal med 5,5 procent i löneökning, och dessutom ett engångsbelopp på 5 726 kronor. ■

450

Så många kollektivavtal ska förhandlas i årets avtalsrörelse totalt, även mindre kända som avtalen för glass respektive bowling.

Hamnen portar förare



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Arkivbild Göteborgs hamn.

Arbetsrätt. Utan motstycke på svensk arbetsmarknad. Det är fackets dom om hur anställningsvillkoren förändrats för medlemmar som tidigare varit behöriga att arbeta i Göteborgs hamn.

Text **Lilly Hallberg**

En säkerhetsprövning i det så kallade säkerhetsskyddsavtalet infördes den 1 november för Energihamnen i Göteborgs hamn; ett skyddsklassat objekt. De nya bestämmelserna innebär att alla – exempelvis tankbilschaufförer – granskas av Göteborgs hamn i en så kallad bakgrundsprövning för att få passerkort.

De fackliga företrädarna har ingen kännedom om exakt vad det betyder, men har hört att det ska gälla årsvis. Facket säger att de försökt ta reda på hur det kommer sig att hamnbolagen sorterat in exempelvis tankbilschaufförer i en säkerhetsklassning som om de arbetade med hemligstämplat material för rikets säkerhet.

ATT FACKET ALLS fick kännedom om de förändrade säkerhetskraven i Göteborgs hamn är att tre anställda blivit varslade på grund av arbetsbrist. Och det då de inte kan utföra sina jobb på grund av att de nu är utestängda från hamnen.



– Hamnbolagens ägare har fört både facket och sina underleverantörer bakom ljuset. Det har varken varit MBL-förhandlingar eller information innan det nya säkerhetsavtalet började gälla, säger Peter Åkesson, ombudsman på Transports Göteborgsavdelning.

MÅNDAGEN DEN 13 mars förhandlande Transport med ett av terminalbolagen i Göteborgs hamn. Dagen efter skickade Peter Åkesson och Sven Sawatzki, Boråsavdelningen, ett brev till berörda medlemmar med information om att det inte går att se förhandlingslösningar som möjliga:

”Vi har beslutat att det är meningslöst att fortsätta med dessa förhandlingslösningar. Att ha en dialog bygger ju på att man är uppriktig, ärlig och inställd på att hitta en acceptabel lösning i framtiden. Det finns inte i dag och vi ser bara en utväg och det är därför vi rekommenderar er att tillsammans med oss lämna er anställning och hitta en ny arbetsgivare. Under nuvarande omständigheter avråder vi er att fortsätta att arbeta” heter det i brevet.

BAKGRUNDSKONTROLLERNA har gjorts av hamnbolaget tillsammans med terminalbolagen på skyddsobjektet: Gothenburg Roro, APM Terminal och Logent Port och Terminals, med stöd av säkerhetsbolaget Avarn Security.

– Vi har tidigare inte gjort några bakgrundskontroller på de externa som ansökt om tillträde, vi har endast kontrollerat att namnuppgifterna stämmer överens med personnummer, sedan även utfört legitimationskontroll vid uthämtning av passerkortet, säger Magnus Rosenqvist, biträdande säkerhetschef, Göteborgs hamn.

– I den omvärld vi lever i nu så behöver vi skapa en trygg och säker arbetsplats.

Transport hoppas inom kort kunna träffa medlemmarna. Samtliga har alla lång yrkeserfarenhet och stor kompetens. ■

Bakgrund

➔ Den 1 november 2022 skärptes kraven för tillträde till skyddsobjekt inom Göteborgs hamn AB:s område, motiverat med ett försämrat säkerhetsläge i landet.

➔ Samtliga områden i ytterhamnarna är klassade som samhällsviktiga anläggningar och därmed skyddsobjekt. Både hamnbolaget och terminalbolagen lyder under säkerhetsskyddslagen.

➔ Bakgrundskontrollerna har gjorts av hamnbolaget tillsammans med terminalbolagen på skyddsobjektet: Gothenburg Roro, APM Terminal och Logent Port och Terminals, med stöd av säkerhetsbolaget Avarn.

➔ Vid säkerhetsprövning är myndigheter inkopplade, som vid registerkontroll hos Säkerhetspolisen. En bakgrundskontroll kan innebära kontroll av offentliga handlar, som utslag i domstolar.



FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: PRIVAT

Chaufförен Conny Hård är kritisk till de nya reglerna för yrkeskompetensbevis.

Kritik mot nya YKB-regler

Åkeri. Nya regler för yrkeskompetensbevis (YKB) gör det svårare för chaufförer att växla mellan att köra lastbil och buss. Det kommer att bli ännu svårare att få tag i chaufförer, varnar branschorganisationen Teknikföretagen. Lastbilschaufförен Conny Hård instämmer.

Text **Justina Öster**

Transportföretagens företrädare blev tagna på sängen av det nya regelverket för YKB. I ett pressmeddelande uttrycker organisationen sin förvåning över att Transportstyrelsen inte informerade på förhand om vad som var på gång.

I STORA DRAG innebär nyordningen att chaufförer med så kallad hävdvunnen rätt att köra både gods- och persontransporter, och går en fortbildning för godstransporter, bara kommer att få ett yrkeskompetensbevis som gäller för godstransporter.

Alltså inte längre för bägge trafikslagen.

Detsamma gäller om du som bussförare går en fortbildning för persontransporter.

Hävdvunnen rätt innebär att du tagit ut ett YKB, som krävs för att få köra yrkesmässig trafik.

– Förändringen är inte välkommen. Vi såg särskilt under pandemin att förare kan behöva växla mellan olika förarroller, säger Caj Luoma som är chef för Transportföretagens kompetensförsörjning.

Kombinerad trafik, där chaufförer kör både lastbil och buss, finns på olika håll i landet. De nya bestämmelserna kommer att försvåra både för enskilda förare och hela branschen, framhåller han. Med hänvisning till att chaufförsbrist råder sedan många år.

– Vi får nu undersöka ärendet närmare och se om och vad som kan göras, säger Caj Luoma.

TRANSPORTSTYRELSEN TOLKAR nyordningen så här:

➔ Förare som har YKB (och hävdvunnen rätt) kommer i fortsättningen (i stället för grundutbildning och prov) att få gå en fortbildning för att få kompetensbevis.

➔ Den som går fortbildning för godstransporter får YKB enbart för godstrafik.

➔ Den som går fortbildning för persontransporter får bara YKB för persontrafik.

➔ Regeländringen träder i kraft först när tiden löper ut för förarens nuvarande bevis. Då väljer chauffören vilken fortbildning hen vill gå. Giltighetstiden på yrkesbeviset är lika lång för både gods och buss, fem år.

FÖRARE SOM INTE redan har YKB får gå en grundutbildning med prov. Vill de senare utvidga sitt bevis för att få köra både lastbil och buss får de gå en grundutbildning på 35 eller 70 timmar och skriva prov. Den som vill kan också gå en hel grundutbildning.

Men det finns undantag från de nya reglerna, som Transportföretagen tolkar så här:

➔ Chaufförer som tidigare har utnyttjat sin hävdvunna rätt och är behöriga att köra fordon som kräver C- och D-behörighet berörs inte av förändringen. De får i fortsättningen behålla sitt YKB för både lastbil och buss genom att gå en fortbildningskurs på 35 timmar.

➔ Förare som har tagit körkort efter 2008 och genomgått en grundkurs i YKB för både gods- och persontrafik berörs inte heller av ändringen. För att behålla sin behörighet för bägge trafikslagen räcker det med att de går en fortbildningskurs på 35 timmar under en femårsperiod.

LASTBILSFÖRAREN CONNY HÅRD gick nyligen YKB-kurs nummer tre och tycker det är ”väldigt dumt” att särskilja buss- och lastbilschaufförer i olika kurser.

– Det är nog fler än man tror som växlar mellan att köra lastbil och buss. Ska de nu tvingas välja bara ett trafikslag? Några delar skiljer sig mellan gods- och bussutbildningen, men någon extra delkurs borde väl räcka i stället för en hel fortbildningskurs?

– Sverige och hela Europa skriker ju efter förare, så vi ska vara rädda om de vi har. På det här sättet riskerar vi att förlora en viktig kugge i transportbranschen, säger Conny Hård. ■

”Sverige och hela Europa skriker ju efter förare, så vi ska vara rädda om de vi har.”

Conny Hård, lastbilschaufför.

EU vill skärpa krav för A-traktorer

Trafik. Flera allvarliga olyckor med A-traktorer under senare år har skapat debatt om trafiksäkerhet och A-traktorer, så kallade epatraktorer, i Sverige.

EU-kommissionen presenterade i mars ett förslag som innebär att ungdomar måste vara 16 år och ta körkort motsvarande BI-körkort för att få köra ”epor”. I dag räcker det med körkort för moped och åldersgränsen är 15 år.

Transportstyrelsen presenterade redan i höstas förslag på skärpta krav för att köra A-traktor, på uppdrag av regeringen. Krav på bälte, vinterdäck och bibehållen hastighetsgräns på 30 kilometer i timmen var några av förslagen. ■

Sjukskrivning för stress blir vanligare

Hälsa. Sjukskrivning på grund av stress ökar krafigt, entligt en If Skadeförsäkring.

I december 2022 var 42 591 personer inne på en minst två veckor lång sjukskrivning. Det är mer än en fyrfaldig ökning jämfört med samma tid 2010 då 9 310 personer var sjukskrivna på grund av stress. De stressrelaterade sjukskrivningarna gick ner under pandemin för att sedan öka igen.

Värst drabbas kvinnor. 79 procent av alla som är sjukskrivna på grund av stress är kvinnor. Av alla pågående sjukskrivningar i december 2022 var 26 procent stressrelaterade för kvinnor. Mer än dubbelt så hög andel som för männen.

Yrkesroll och bransch kan inverka på stressnivå och sjukskrivning. Kvinnor tar utöver ansvaret för sitt jobb, i större utsträckning ansvar för hemsysslor. Att gå från arbetsdagen och till hemarbetet kan leda till ett större stresspåslag, fastän kropp och sinne egentligen behöver återhämtning, säger Kristina Ström Olsson, If Skadeförsäkrings hälsostrateg. ■

Jobbstress leder till tidigare död

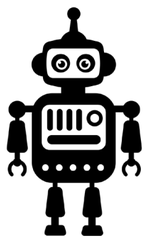
Arbetsmiljö. Omkring 3 000 personer dör i förtid varje år till följd av sjukdomar eller skador som orsakats av ohälsosamma arbetsmiljöer. Det konstaterar Arbetsmiljöverket i en ny sammanställning om kunskapsläget när det gäller arbetsrelaterad dödlighet.

Jobbstress leder till döden för drygt 700 personer årligen och fler löper risk att gå bort på grund av detta i framtiden, uppger myndigheten. Arbetsmiljöverket lyfter också fram ny forskning som tyder på att vart 20:e fall av självmord kan bero på att människor utsatts för mobbning på jobbet. ■

Tystare propellrar på elflygplan

Flyg. Utvecklingen mot fossilfritt flyg pågår, främst för eldrivna propellerplan för kortare sträckor. Ett problem är att få fram effektiva propellrar som inte är så bullriga. Nu tror sig forskare ändå ha funnit en metod som kan leda till både tystare och energisnålare flygturer, skriver forskning.se

– I dag har flygplanspropellrar vanligtvis två till fyra blad, men vi kunde se att genom att använda sex blad kan man utveckla en propeller som är både relativt effektiv och tyst, säger Hua-Dong Yao vid Chalmers tekniska högskola. ■



Ny robot klar för nätapotek

Teknik. Nätapoteket Apotea blir först i världen med att implementera plockroboten eOperator i en hel lagerprocess på logistikcentret i Morgongåva, skriver transportnet.se. Installationen består av 20 000 lådor, 30 Autostore-robotar och fyra karusellportar.

Portarna ska hanteras av plockroboten. Företaget uppskattar att inledningsvis kunna hantera 800 orderrader per timme. ■



Ombudsmannen Magnus Kvilén driver ett ärende för en chaufför som har kört lätt lastbil på uppdrag av Gordon Delivery.

Granskning Gordon

På transportarbetaren.se har förare som jobbat med att köra ut mat åt Coop och Hello Fresh i Gordon Deliverys bilar vittnat om missförhållanden. Förarna säger:

➔Att de betalas under kollektivavtalet.

➔ Att företaget stulit lön genom att ta bort timmar från tidrapporterna.

➔ Att förarna fått köra bilar på däck där sömmarna syns.

➔ Att förarna har straffats när de har vägrat köra undermåliga bilar.

”Medlemmen fick 10 000 för lite – i månaden”

Arbetsrätt. Transport har riktat ett lönekrav på ungefär 40 000 kronor mot en underleverantör till Gordon Delivery.

Text och foto **John Antonsson**

Transportarbetaren har tidigare publicerat vittnesmål från chaufförer där de säger att de inte får betalt för all arbetad tid, och lön under kollektivavtalet när de jobbat på uppdrag av Gordon Delivery. Magnus Kvilén är ombudsman för Transport i Göteborg och driver ett ärende med lönekrav mot ett av de företagen. Enligt facket är företaget att betrakta som ett bemanningsföretag.

– Vår medlem har inte fått betalt för all arbetstid. Han har inte heller fått avtalsenlig lön och därför bryter företaget mot likabehandlingsprincipen i uthyrningslagen, säger Magnus Kvilén.

ENLIGT KVILÉN PÅMINNER upplägget om mellan Gordon Delivery och företaget det som Foodora hade med Pay Salary, i ett uppmärksammat mål i Arbetsdomstolen som Transport förlorade förra året.

I det fallet kom domstolen fram till att upplägget med så kallad ”egenanställning” var personaluthyrning. Och då gäller uthyrningslagen.

Uthyrningslagen kom efter EU:s bemanningsdirektiv och innebär att villkor som lön, semester och arbetstid ska vara samma för uthyrda som anställda direkt hos kundföretaget.

UTIFRÅN DET HAR Magnus Kvilén räknat fram ett lönekrav för medlemmen. Kvilén har granskat chaufförens löner tre månader bakåt i tiden och kommit fram till att chauffören fått 10 000 kronor för lite i lön – per månad.

– Jag har beräknat det utifrån att han varit avlönad enligt transportavtalet och om arbetsgivaren följt de övertidsregler vi har för schemalöst arbete.

I Transports och Biltrafikens arbetsgivareförbunds avtal transportavtalet finns regler om när chauffören ska få sitt schema, hur långt schemat ska sträcka sig och hur utjämning av arbetstid ska gå till.

– Vår medlem har fått pass utlagda löpande och han har fått tacka ja eller nej. Han har tackat ja nästan varje gång eftersom det är hans försörjning.

– Därför har han inte haft möjligheten att planera sitt familjeliv eller sin fritid. Han har varit slav under appen och letat pass. Han har aldrig kunnat planera en bio med vänner om tre dagar. Schemat är grunden för att kunna ha ett socialt liv. Det man säljer på att inte ha schema är nästan all sin fritid och det är därför vi tar betalt för det som övertid i kollektivavtalet.

Vilka förutsättningar har facket att organisera chaufförer med nolltimmarskontrakt på bemanningsföretag?

– Det är väldigt svårt. Förarna är rädda för att organisera sig. Jag märker att många förare är rädda när jag är ute och pratar med dem. De är rädda för att stängas ute från kundföretagens appar. Så är det på alla gig-företag eftersom det är väldigt lätt för företagen att ta bort en persons möjlighet att tjäna pengar.

– Om Gordon Delivery hade använt sig av ett bemanningsföretag med kollektivavtal hade de anställda haft tillsvidareanställning på heltid och garantilön. Då hade chaufförerna inte varit i händerna på kunden på samma sätt som här.

Gordon Delivery har nyligen avslutat samarbetet med företaget föraren var anställd av. De anlitar fortfarande egenanställningsföretaget Cool Company.

Transport anser att förarna som kör era bilar är att betrakta som inhyrda anställda. Delar ni den uppfattningen?

– Vi på Gordon är uppdragsgivare åt egenanställda eller till andra företag med anställd personal, säger Johan Flanke, kommunikationsansvarig på Gordon Delivery. ■

”Jag märker att många förare är rädda när jag pratar med dem.”

Magnus Kvilén, ombudsman för Transport

Avtal tecknat – blockad hävd

Hamn. Hamnarbetare i Uddevalla stoppade lossning av ett fartyg som försatts i blockad av Seko. Tre timmar efter att Transports sympatiåtgärder inleddes tecknades kollektivavtal.

Text **Lilly Hallberg**

– Vi fick frågan om sympatiåtgärder, och hamnarbetarna ställde självklart upp för att de ombord ska få drägliga villkor, säger Göran Larsson, Transports ITF-inspektör.

Stridsåtgärderna gällde fartyget Bonette, registrerat i Marshallöarna, som låg i Uddevalla hamn med en last av koks från Colombia.

Måndagen den 13 mars inledde Seko en blockad gällande nyanställningar. Facket för sjöfolk krävde ett ITF-avtal, ett standardiserat kollektivavtal framtaget av Internationella Transportarbetarefederationen (ITF).

Dagen efter, klockan 7 på morgonen, inledde Transports medlemmar i hamnen sina sympatiåtgärder. ITF-inspektörererna Göran Larsson, Transport, och Annica Barning, Seko, förhandlade med kaptenen ombord och på telefon med representanter för ägarna.

REDERIET, SOM DRIVS från Grekland, vägrade först att teckna ett seriöst avtal för sjömännen. Det hade i stället avtal med en så kallad gul fackförening hemmahörande i Slovenien.

– Detta är verkligen den värsta formen av lönedumpning när arbetsgivare använder sig av en fejkad fackförening för att få ett avtal på papper i syfte att dumpa villkoren för ofta redan utsatta människor. Vi kommer göra allt vi kan för att se till att upprätthålla rimliga anställningsvillkor på sjön, säger Sekos förbundsordförande, Gabriella Lavecchia, i ett pressmeddelande.

Medlingsinstitutet kopplades in och en medlare är utsågs. Det var myndighetens faste medlare Karl Glimnell, tidigare rådman, som tilldelades fallet. Men tre timmar efter att Transport stoppat lossningen av Bonette hävdes blockaden. Efter intensiva förhandlingar gick ägarna med på att låta kaptenen skriva på ett TCC-avtal som Internationella Transportarbetarefederationen äger.

– Tack alla Transportmedlemmar i Uddevalla hamn – utan er solidaritet hade inget avtal varit möjligt, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande. ■



FOTO: PRIVAT

Efter intensiva förhandlingar hävdes blockaden mot lastfartyget Bonette och kaptenen skrev under ITF-avtalet.

Facklig protest utanför SL

Bevakning. Transports bevakningssektion och andra fackförbund demonstrerade utanför huvudkontoret för Stockholms lokaltrafik (SL) i slutet av mars. Bolaget som kör pendeltågen i Stockholmsområdet, MTR, har beslutat att säga upp alla tågvärdar. En risk för säkerhet och arbetsmiljö säger facken Seko och ST som organiserar tågvärdar och lokförare.

– Jag har fått veta att Seko och ST:s skyddsombud inte fått vara med i undersökningarna som gjorts innan man tog bort tågvärdarna. Nu kan inte vi heller räkna med att att våra skyddsombud får vara med och säga något när SL får bestämma, säger Jörgen Öman, ordförande för Transports bevakningssektion i Stockholm. ■



FOTO: BROR HELLMAN

Jörgen Öman håller i Transports fana vid demonstrationen.



FOTO: LILLY HALLBERG

Hallå där!

PATRIK PERSSON

...studieorganisatör på avdelning 12 Malmö, som arrangerar konfliktskola.

Vad handlar utbildningen om?

– Avtalsrörelsen. Vi går igenom begrepp som märket, varsel och konflikt, och vad som gäller på arbetsplatsen vid en konfliktsituation. Vi i 12:an känner att det är hög tid att medlemmarna är beredda inför årets avtalsrörelse.

Är det bra att Transport är så stridbara när det gäller lönekrav?

– Ja det tycker jag personligen, absolut. Att vi ställt oss utanför LO-samordningen genom högre lönekrav är fullt rimligt, det har gått bra för transportbranscherna. Det är bra att visa att LO-samordningens krav på 4, 4 procent är för lite.

Blir det konflikt i vår, tror du?

– Min känsla är att det är närmare skarpt läge än på länge. Personligen har jag aldrig varit med om en regelrätt konflikt eller strejk. Jag har jobbat som förtroendevald i sju år och varit studieorganisatör sedan 2017, tidigare körde jag sopor och har haft kvar anställningen.

Vilka vänder sig konfliktskolan till?

– Både till förtroendevalda och övriga medlemmar. Vi har erbjudit grannavdelningarna att delta.

Har ni haft utbildningen tidigare?

– Nej. Linda Svensson, vår kassör, lyfte förslaget nu. Det är ett led i ett förbundsprojekt för att värva medlemmar, något som vår avdelning bland annat arbetar med på utvalda arbetsplatser. Jag är stolt att 12:an gjort det här!

LILLY HALLBERG

Taxi Göteborg kan få 100 000 i vite

Arbetsmiljö. Arbetsmiljöverket kräver att Taxi Göteborg skärper sig i arbetsmiljöarbetet för de nattarbetande taxitelefonisterna, annars hotas företaget med 100 000 kronor i vite.

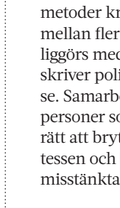
Taxi Göteborg ska undersöka riskerna i arbetsmiljön och företaget ska också utreda en händelse där personal upplevde att de hotats på jobbet.

Arbetsmiljöverket genomförde en inspektion på Taxi Göteborg i höstas efter att Transports regionala skyddsombud Johan Nyman begärt att arbetsgivaren skulle vidta åtgärder. ■

Stoppade arbetet i snöväder

Cykelbud. Handelsanställdas förbunds regionala skyddsombud stoppade arbetet för cykelbud som levererade matkassar i Stockholm i början av mars, skriver Handelsnytt Det var på grund av ett snöväder som skyddsombudsstoppet lades. Facket tyckte att det visade på att arbetsgivaren inte gör ordentliga riskbedömningar. Arbetsgivaren å sin sida välkomnade skyddsombudsstoppet.

– Skyddsstoppet från Handels kom dock innan vi själva hunnit agera, vilket vi välkomnade i det här fallet. Hela processen var snabb och smidig och säkerställde att våra medarbetare var trygga, vilket är av största vikt för oss, sa Magnus Hallin, logistikchef på Mathem Öst till Handelsnytt. ■



12%

Så hög inflationstakten i februari räknad enligt konsumentprisindex.

Källa: SCB



FOTO: JOHN ANTONSSON

Ny möjlighet att larma om misstänkta paket

Terminal och bensin. Vid årsskiftet infördes en ny lag i syfte att göra det svårare för kriminella att skicka olagliga varor som narkotika och vapendelar i paket. Men en rundringning till några terminalarbetare visar att få känner till att de nu ska vara uppmärksamma på misstänkta försändelser.

Text **Justina Öster**

Den nya postlagen gäller för både brev och paket. Den innebär att tull och polis från och med den 2 januari 2023 har möjlighet att begära in information från olika aktörer, som hanterar paket. Bland Transportarbetareförbundets yrkesgrupper berörs anställda på terminaler och bensinmackar med paketutlämning.

”Effektiva brottsbekämpande metoder kräver ett nära samarbete mellan fler aktörer, något som möjliggörs med förändringarna i lagen”, skriver polismyndigheten på polisen.se. Samarbetet blir möjligt genom att personer som hanterar paket nu har rätt att bryta mot den tidigare sekretessen och lämna ut uppgifter om misstänkta paket till tull och polis.

ATT INTE KUNNA larma om misstänkta försändelser har, enligt polisen, varit frustrerande för både postanställda och personal på olika utlämningsställen. Myndigheten beräknar att narkotikahandeln och handeln med vapen och explosiva varor på internet och darknet omsätter omkring 700 miljoner kronor om året.

I brev och paket innebär det uppskattningsvis uppåt en miljon illegala inrikes försändelser, per år.

Transportarbetaren ringer runt till några terminalarbetare. Men ingen känner till den nya lagen utom skyddsombudet Stefan Hellqvist på Postnord TPL, som läst om det i tidningen. Hans arbetsplats berörs dock inte eftersom de där bara packar och skickar paket.

Terminalarbetaren Johnny Lans jobbar natt på DHL Freight i Jönköping. Han påpekar att privatkunder inte behöver ange vad olika paket innehåller.

– Man kan bara skriva ”varor”, säger han.

JOHNNY LANS KÄNNER inte till den nya lagstiftningen, men blir nyfiken på hur den kan tillämpas. För hans kollega, huvudskyddsombudet Jussi Kosonen, är lagen också en nyhet och han har aldrig stött på något paket som verkar misstänkt.

– Det skulle väl kunna vara om vi får något tips eller om polisen hör av sig. Vi har ju ingen scanner eller utrustning som på flygplatser och därför ingen möjlighet att kolla vad godset innehåller. Enda sättet är väl i så fall om ett paket går sönder och innehållet far ut.

– Ska det fungera behöver vi nog ny utrustning för att kunna göra stickprover, men jag vet inte om företaget vill investera i något sådant. Det verkar lite luddigt. Personalen skulle behöva få utbildning om dofter om vi ska kunna upptäcka narkotika.



FOTO: PRIVAT

Jussi Kosonen.

JUSSI KOSONEN TYCKER ändå att tanken är god.

– Om vi ska få en chans att hejda droghandeln är det ju bra om man sprider ut uppmärksamheten så brett som möjligt, säger han.

TRANSPORTARBETAREN GÖR ett stickprov hos en arbetsgivare om hur de informerar anställda om den nya lagen. Säkerhetschef Susan Marco hänvisar vidare till kommunikationschef Susanna Rönn, som begär skriftliga frågor. Några svar på dem kommer inte, däremot ett meddelande via mejl:

”DHL Freight arbetar för att lagar och förordningar ska följas, så även justeringar eller tillkomna nya. När det gäller nya postlagen är det något som faller in under våra interna processer och rutiner. Vilket vi inte kommunicerar genom media.” ■

Åsas resa del 3

Vägen till chaufförsyrket

Blogg. Åsa Alvetjärn har börjat en yrkesutbildning för att bli lastbilschaufför. Det här är hennes berättelse om hur det gå att som snart 50-årig journalist börja ratta tunga fordon. Läs del 3 av Åsas berättelse.

Text **Åsa Alvetjärn**

”Akta konerna, nej, nu dör någon därframme, kaputt, krasch-boom-bang” Mikael, tittar på mig och gapskrattar och lastbilen står på snedden och rakt över varenda kona vi skulle ha missat. ”Ooops…” Det sprakar till i walkie talkin.”Jaha, då ökar vi farten med 3 kilometer och gör mindre utfall på ratten än innan.”

”Snälla kör på de små konerna”, ber Mikael och hans ögon lyser, men vi vågar inte. På schemat i dag, halkkörning på Stora Holm i Göteborg.

Alarmet plingar klockan 05.30. Yrvaket sätter jag mig upp i sängen, sträcker på mig och drar bort gardinen för fönstret och gäspningen blir till ett stort gap. Men va f-n, SNÖ, massa snö. I går var det +9 och strålande sol och i dag, -13 och snöoväder. Vädergudarna skrattar nog gott åt oss i dag. Nåväl.

ATT TA SIG in till skolan där vi ska mötas klockan 7 var minst sagt ett äventyr. Med tungan rätt i mun så kommer jag ändå fram. Sätter foten utanför bilen och håller på att drutta på ändan direkt, strålande, is under fötterna. Med stapplande steg tar jag mig in, och en efter en kommer kurskamraterna in för att samåka ner till Göteborg. Dagens stora happening, halkkörning med lastbil. ■

→ FÖLJ MED PÅ ÅSAS RESA. DU HITTAR BLOGGEN PÅ TRANSPORTARBETAREN.SE



FOTO: PRIVAT



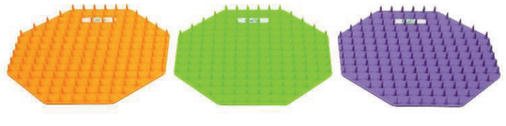


DETTA ÄR EN ANNONS.

Lindrar värk och stela ryggar





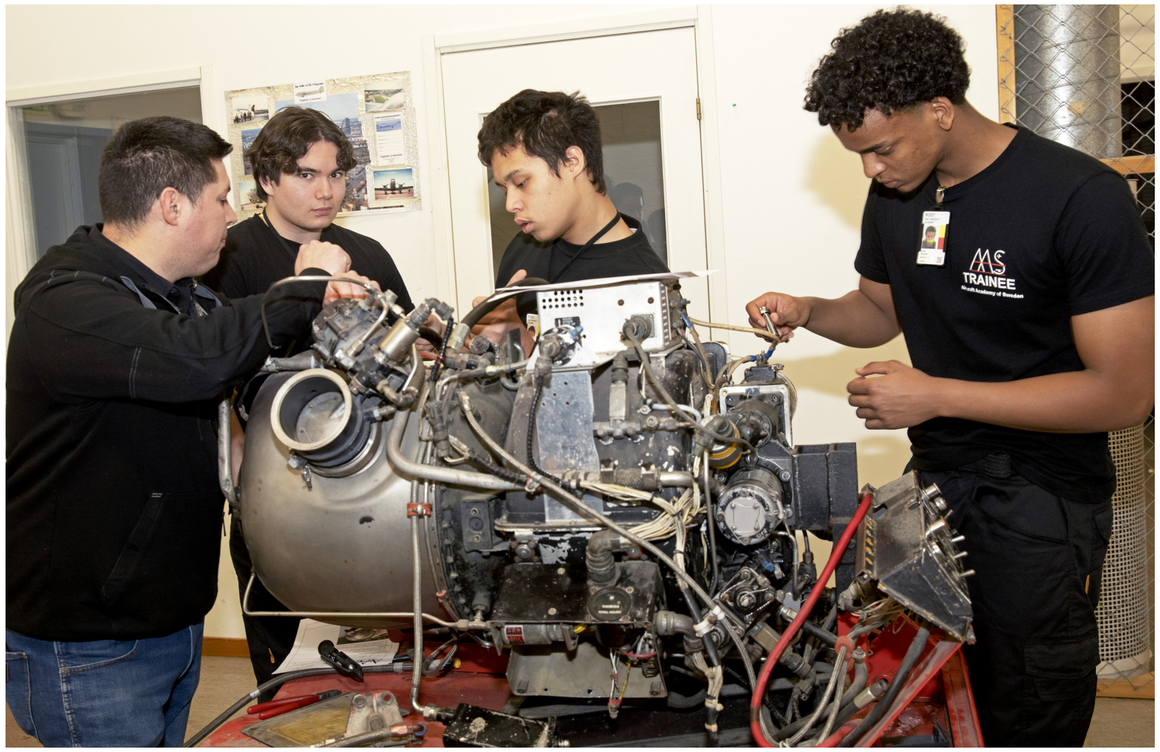


DISC, praktisk att ha med på resan

- Avslappning
- Bättre sömn
- 20 års garanti
- Tillverkas i Sverige

www.spikmattan.com

Svenska Spikmattan™



Instruktören Juan Villar Moya vägleder förstaårseleverna Victor Jardler-Larios, Taki Konduk och Omar Mubarak i SAS-hangarens praktiksal vid Arlanda.

Arlandautbildning banar vä g för flygjobb

Flyg. Joakim vill bli flygmekaniker. Anton, Lovisa och Andrew siktar på flygtekniker men Solyana drömmer om att bli pilot.
De går alla på Arlandagymnasiets flygteknikprogram och får en stor del av sin undervisning och praktik i SAS underhållshangarer vid Arlanda.

Text och foto **Justina Öster**

– Nej, skiftnyckel använder vi inte! Vet ni inte vad det ska vara för verktyg så kom och fråga mig.

Instruktören Joakim Wallgren surrar mellan förstaårseleverna som jobbar i små grupper i en praktiksal i SAS-hangaren, bortom Arlanda. Ralf Vargenstein och Omar Mubarak har fått varsitt instruktionsblad med engelsk text. De står med huvudena tätt ihop över en jetmotor, som på plats förser flygplanet med el och luft.

– Vi ska ta bort startmotorn och inspektera om det finns några problem, säger de.

Några andra elever hojtar till och Joakim Wallgren lyser upp:

Det står för en anmärkning, något som behöver upptäckas och åtgärdas.

Andrew Loos jobbar vid ett annat bord. Han gillar att meka och vill bli flygmekaniker.

– Jag tycker det är kul att jobba under press. Det ger adrenalin, att man måste fixa grejer rätt snabbt. Jag hade vänner som gick här så jag tänkte att jag kunde testa utbildningen.

VID SAS-HANGARENS GRIND i får eleverna, precis som resenärerna, gå genom en säkerhetskontroll. En badge, elektronisk nyckel, ger tillträde till olika lokaler i de myllrande gångarna som passagerarna aldrig ser. För Transportarbetarens reporter krävs en ledsagare, Juan Villar Moya, som alla kallar ”Sjuan”.

Han jobbade som flygtekniker i många år, men är nu instruktör för eleverna på företaget Aircraft Academy of Sweden som håller i praktik och flygundervisning på Arlanda.

Kärnämnen, som svenska, engelska och matematik, läser studenterna som valt att gå lärlingsutbildningen på Arlandagymnasiet i Märsta, utanför Stockholm. De mer teoretiskt inriktade kan välja utbildningen förlagd på skolan. Fullgången praktisk utbildning ger certifikat och öppnar dörren för arbete som flyg- och helikoptermekaniker. Den som vill kan sedan plugga vidare till flygtekniker, flygplansplåtslagare, ingenjör eller pilot.

> ”Vi mekar med riktiga grejer från flygplan som propellrar och landningsställ på skolan, men nu längtar jag efter att komma ut på praktik.”
>
> Lovisa Tjärnberg, elev.

I HANGAREN PÅGÅR det dagliga underhållsarbetet av plan som körs in och ut efter små eller stora kontroller, nära inpå studenterna. Under tredje läsåret har de praktik under ledning av en handledare.

Zeb Kentkuran Glindell flyger så ofta han kan i en cockpit-simulator hemma på datorn.

– Jag har över 1 500 loggade flygtimmar och vill bli pilot eller flygledare efter att jag gjort lumpen.

SOLYANA DESALE HAR ihop med Lovisa Tjärnberg tagit plats i förarsätet på skolans fysiska och alldeles nyinvigda cockpit-simulator, en Airbus A320. Det känns precis som att lyfta från startbanan och flyga när den går i gång, tycker de. Som barn fick Solyana höra att kvinnor inte kan bli piloter. Men efter att hon kom till Sverige 2018 vill hon förverkliga sin dröm, bli pilot, flygingenjör eller rymdtekniker. På fritiden segelflyger hon.

– I årskurs två går fem tjejer och sex i årskurs tre. Jag trodde jag skulle bli ensam, men i ettan har en massa tjejer börjat. Det är jättekul!

Lovisa kan inte tänka sig att jobba på kontor. Hon vill bli flygtekniker.

– Jag tycker om att sitta och skruva och pilla, ha olika arbetsuppgifter varje gång jag kommer till jobbet. Och jag har alltid varit nattmänniska så skiftarbete passar mig. Vi mekar med riktiga grejer från flygplan som propellrar och landningsställ på skolan, men nu längtar jag efter att komma ut på praktik.

NATNAEL GHIRMAY OCH Anton Jonsson har slagit sig ner i soffan på det estländska flygbolaget Xfly där de går som lärlingar.

– Flera av morsans vänner jobbar på SAS fick jag veta efter att jag börjat och jag gillar att resa. Det är intressant att se hur flygplan tillverkas och fungerar. Jag går ut första juni, då hoppas jag få jobb som flygmekaniker. Sen kanske jag pluggar vidare till flygtekniker, säger Natnael.

Han var inte beredd på att läsa fysik och tycker inte att han har någon praktisk användning av ämnet i jobbet. Bland de särskilda flygämnena han läst ingår ellära, digital teknik, materiallära, underhållsteknik och aerodynamik. Svåra i början men det lättade efter några månader, tycker Natnael.

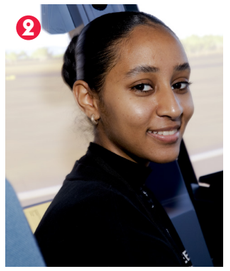
BRANSCHEN ROPAR EFTER flygmekaniker, tekniker och plåtslagare och klasskamraten Anton lockades av att kunna få jobb efter gymnasiet.

– Jag har alltid tyckt att det praktiska är roligare än det teoretiska, har mekat lite moppe och motorcykel och brukar vara med farsan och kolla på honom när han fixar. Är väl hyfsat händig. Det är kul att vara med och meka på Xfly. Vi brukar läsa mejlen när vi kommer hit och se vad vi ska göra, om det varit problem med något flygplan.

Anton har sökt jobb på SAS och hoppas få arbeta något år innan han söker till en flygteknikerskola. Den här förmiddagen har porten hakat upp sig till hangaren, så bolaget får inte in några plan för översyn. Men framåt eftermiddagen går porten i alla fall upp och Natnael Girmay och Anton Jonsson får sitt uppdrag – motorn på ett CRJ900-plan behöver tvättas. ■



1. Lovisa Tjärnberg på plats i förarsätet på skolans nyinvigda cockpit-simulator, en Airbus A320.



2. Solyana Desale drömmer om att bli pilot, flygingenjör eller rymdtekniker.



3. Instruktören Joakim Wallgren hjälper eleverna att hitta och försöka åtgärda olika tekniska fel.

David Ericsson

De små stegens förbannelse

Då åkerier söker chaufförer på Facebook som är ”stresståliga, erfarna, socialt kompetenta och har alla behörigheter”, brukar ett skämt i kommentarsfältet vara: ”Kan man jobba hemifrån?”

Nej det kan man inte. Och det kan heller inte resten av de cirka 66 procent av befolkningen som har arbetaryrken.

Med förlorad köpkraft på flera tiotals procent har vi heller inte råd att ta ledigt en dag om följande händer på väg till jobbet: Att pendeltågen står still för att lokförarna, begripligt nog, inte vågar köra utan tågvärdar, att vägarna är spärrade av snöhinder eller att bussarna är inställda på grund av halka.

Det är detta som är de små stegens förbannelse. Denna glidning som hela tiden sker från det offentligas ansvar, så att resurserna inte ens räcker för att arbetare ska kunna ta sig till jobbet.

Märkligt nog är nästan alla partier medskyldiga till fjäsket och den fullständiga kapitulationen inför marknadskrafterna.

> ”Alla chaufförer har nog upplevt känslan då det släpper och vetskapen om att försynen är det enda som finns att lita till.

EN TÅGVÄRD ÄR en person mitt i tåget som ser till att folk kommer ombord tryggt och säkert och som exempelvis kan hjälpa en handikappad med en rullstol.

Tågvärden har också ansvar om något händer. Som att en kontaktledning faller ner och vagnarna blir strömförande. Då gäller det att hålla alla, upp till 1 500 passagerare, lugna så att de inte trycker upp dörrarna och börjar klättra ut. För i så fall lär de bli minst sagt självlysande.

ATT KÖRA PÅ E4:an kan tyckas enkelt. Stor bred väg i södra Sverige. Men Trafikverket gör det till ett rent helvete sträckvis. Tio mil kan vara perfekta, därpå kan det följa en sträcka med svartis.

Som utanför Vaggeryd i början av mars. Fint väglag på dagen då jag passerade. På natten var det förvandlat till blixthalka. En god vän fick sladd på släpet som tryckte ut bilen i mittremsan där den välte.

Alla chaufförer har nog upplevt känslan då det släpper och vetskapen om att försynen är det enda som finns att lita till. Den här gången fungerade den inte för min kollega. Ändå gick det bra och hon var i stort sett oskadd. Men jag känner sorg och ilska över att en god vän ska råka ut för sånt här bara för att någon myndighet vill spara några kronor på vägsaltet.

Det blir värre år för år. Alltmer nonchalant mot oss som håller samhället i gång. Som om vi var ett slags tjänstehjon utan människovärde. Nu när ”marknadens” diktatur även nått myndigheterna som styr över våra gemensamma tillgångar. ■



Toppen & botten

↑ Vi hälsar våren välkommen! (nån gång...)

↓ KD, vårt nya fylle- och knarkparti? Herregud!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



DET HÄR HÄNDER VID STREJK

Transports förbundsordförande har varnat för en tuff avtalsrörelse och utesluter inte stridsåtgärder. Men vad är egentligen strejk och lockout?

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

I slutet av mars gick flera stora kollektivavtal ut. Transport och arbetsgivarnas organisationer har täta möten för att komma överens. Arbetsgivarna vill ha mer flexibilitet och facken vill ha mer trygghet. Facken vill höja lönerna mer än arbetsgivarna. Transport vill höja med 5,5 procent, mest av LO-facken. Kommer man inte överens finns olika stridsåtgärder att ta till.

Få konfliktdagar

Sverige är ett land med få konflikter på arbetsmarknaden. Enligt Medlingsinstitutets statistik är det inte ens en tiondel så många konfliktdagar i Sverige som i något av våra nordiska grannländer.

Vad händer när någon vill gå i konflikt?

När kollektivavtalen gått ut är det fritt fram för parterna att gå i konflikt för att få igenom sina krav. Men det finns ändå regler att ta hänsyn till.

Om en arbetsgivarorganisation eller ett fackförbund vill gå i konflikt måste de varsla sju dagar i förväg och varslet ska också lämnas till Medlingsinstitutet.

När det finns risk för stridsåtgärder kan Medlingsinstitutet utse en medlare, även om parterna i konflikten inte vill det.

Typer av konflikt

STREJK: Arbetstagarna lägger helt enkelt ner arbetet och slutar jobba. Det är ganska ovanligt i Sverige. När Svenska Transportarbetareförbundet går i konflikt brukar de börja med mindre åtgärder. Till exempel övertidsblockader, förbud mot nyanställningar eller liknande.

Facket måste inte heller ta ut hela arbetsplatsen i strejk utan kan till exempel välja att ta ut en särskild yrkesgrupp eller ett särskilt skiftlag.

LOCKOUT: Arbetsgivarparten kan också ta till stridsåtgärder. Lockout är arbetsgivarnas motsvarighet till strejk. Lockout innebär att arbetstagare utestängs från arbetsplatsen och arbetspasset. Då blir de anställda också utan lön.

TJUVKNEP: Det är dyrt att vara i konflikt. Därför har både fack och arbetsgivare olika knep för att göra så stor skada till så litet eget pris som möjligt. Facket kan ta ut nyckelgrupper för att lamslå stora delar av en arbetsplats, eller till och med delar av samhället. Saltsjöbadsavtalet från 1938 förbjuder strejk för samhällsviktiga yrken. Transport har dock inte skrivit på det.

Arbetsgivarna kan också ta till tjuvnyp. När Hamnarbetarförbundet strejkade för några år sedan satte Sveriges Hamnar arbetarna i lockout på fridagar. I princip innebar det att lördagar och söndagar var obetalda men arbetarna fick jobba vardagar. Lönetapp och samma arbetstid, blev resultatet.

Vem strejkar?

Det är fackförbunden som varslar och beslutar om stridsåtgärder. Men facken räknar med att alla som jobbar på arbetsplatserna respekterar konflikterna. Däremot är det enbart fackets medlemmar som kan få strejkersättning från facket.

Kan jag bli av med jobbet?

Det är inte ett skäl för uppsägning att strejka. När facket beslutat om strejk har alla rätt att strejka, men enskilda personer kan inte själva bestämma sig för att göra det.

I samband med varsel är det inte ovanligt att arbetsgivaren frågar vilka anställda som är medlemmar i facket.

Arbetsgivarsidan brukar då säga att de gör det för att kunna planera arbetet. Facket brukar kalla det för en föreningsrättskränkning och säger att det är en fråga arbetstagare inte behöver svara på. ■

Experten



Irene Wennemo, generaldirektör för Medlingsinstitutet.

Tror du att det blir en konfliktfylld avtalsrörelse?

– Det är alltid svårt att sia om. De ekonomiska omständigheterna är ovanligt besvärliga i år vilket talar för fler konflikter. Men det tyckte vi också förra gången, när det var pandemi. Då blev det emellertid en ovanligt lugn avtalsrörelse.

Vad är ert uppdrag när en part lagt ett varsel om konflikt?

– Vi tillsätter medlare efter samråd med parterna. Det är oftast två eller tre personer som får till uppgift att medla i centrala varsel.

Vem är det som medlar och vem bestämmer vem som ska medla?

– De som medlar har ofta erfarenheter från tidigare medlingar eller från olika roller i partssystemet. De flesta har varit verksamma antingen på den fackliga sidan eller på arbetsgivarsidan. Formellt är det ett generaldirektörsbeslut som inte kan överklagas. Men i praktiken brukar det vara relativt enkelt att komma fram till namn som både arbetsgivarna och facket tycker är bra.

Betyder ert uppdrag att verka för en väl fungerande lönebildning där ni ska jobba för att avtalen följer industrins lönemärke?

– Ja, det är så vårt uppdrag har tolkats sedan myndigheten bildades år 2000. Innan dess var det förliknings-mannaexpeditionen som skötte medlingarna. Deras mål var bara arbetsfred. Sedan 2000 har ambitionen varit både arbetsfred och en väl fungerande lönebildning. Parterna är fria att förhandla fram vilket resultat som helst, men genom statlig medling bidrar vi inte till lösningar som avviker från märket. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.





Elina Braaf lånar grannens skimmel, ”Strids”. En bestämd dam som kan ”sura ur” lite ibland.



Pudeln Lester hänger alltid med Elina.



Bäst att kolla när matte stänger taxin.



”De flesta hästägare är väldigt rädda om sina hästar, lite om sig och kring sig”, säger Elina Braaf som hanterar både lastbilar och hästar.

Hästtaxi – perfekt kombo för hästbitna Elina

Elina Braafs pappa står för transporterna i luften. Hon fixar dem på marken. 20 år gammal startade hon ett hästtaxibolag, långt ut på landsbygden i Rånäs, Norrtälje kommun. Nu fraktar Elina hästar till veterinären och långväga norr och söderut.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



ELINA BRAAF

Bor: Rånäs i Norrtälje kommun.

Ålder: 21 år.

Startat: Hästtaxi.

Behörighet: C och E.

Kollega: Pudeln Lester.

Längtar: Till sommaren.

PUDELN LESTER KOMMER springande och hälsar med glatt vispande svans. Han är Elinas kompanjon och hänger med på alla resor. Själv kikar hon ut från stallet där grannens häst ”Strids” får sin morgontoalett. Elina borstar hennes sidor med vana, jämna tag. Snart väntar en förmiddagsritt i skogen med Lester skuttande kring hovarna.

– Han borde inte vara så orädd men än har han klarat sig, säger Elina.

Hon var bara några år när hon satt upp i sadeln för första gången, påhejad av sin hästbitna faster. Med en egen ponny började Elina så småningom tävla och kammade hem både guld- och bronsmedaljer i Svenska och Nordiska mästerskapen. Det handlade om fälttävlan med dressyr, hoppning och terrängritt.

– Hästarna var mitt liv och jag hoppas de ska bli det igen, säger Elina.

ATT STARTA HÄSTTAXIFÖRETAG blev ändå en perfekt kombo av transportutbildning och hästintresse. Elina drog i gång i november i fjol, ett par månader innan hon fyllde 21. Hon driver verksamheten från pappans gård vid en slingrande smal byväg, omgiven av hästhagar, gårdar, boningshus och en och annan sommarstuga.

Rimbo är närmaste tätort.

Elina slår sig ner på en fårskinnsklädd bänk i grannens stall och klappar brunpälsade Lester. Det luktar färsk hästspillning och hö. Hennes pappa är pilot och när Elina var 15 år köpte han en epa-traktor åt henne. Då var de inte så vanliga som nu, säger hon som började hänga med ett gäng fordonsbitna killar med varsin epa.

– Oftast var vi i Rimbo, men blev vi riktigt galna körde vi några mil in till Norrtälje, säger hon med ett skratt.

– Det var superkul! Jag var inte så meck-intresserad och bidrog mer med sällskap än praktiskt kunnande. Ibland hade jag med mig en tjejkompis i bilen, men oftast var det bara jag och grabbarna. Lugnt och skönt, utan dramatik. De var så snälla.

EPA-KILLARNA SIKTADE PÅ fordons- och transportgymnasiet. Elina tvekade, lastbilsförare eller ridsportsgymnasium? Till sist hakade hon på killarna för att slippa flytt och internat.

– Jag var ganska skoltrött och ville gå en utbildning där jag kunde få jobb direkt.

Det fick hon också. Elina körde mindre hyresmaskiner för ett åkeri, men efter en tid bytte hon arbetsgivare och fick användning för sin C- och E-behörighet (tung lastbil och släp). Hon fraktade grävmaskiner, hjullastare, dumprar och en rad olika maskiner till byggen.

– Under skördesäsong körde jag spannmål med samma lastbil direkt från åkrarna till företagets gård. Men också från gården ut till hamnarna i Södertälje, Västerås och Värtahamnen i Stockholm.

DE ”EXTREMT LÅNGA” arbetsdagarna var inget vidare. Att åka hemifrån fyra på morgonen och komma hem åtta på kvällen gav ingen tid över för hästar, konstaterar Elina. Hästtaxi blev svaret, även om hennes pappa tyckte att hon kunde ha väntat lite.

– Han skrek rätt ut när jag sa det, för jag har alltid så mycket på gång. Men nu stöttar han mig. Och jag blev faktiskt lite chockad själv över hur mycket lagar och regler jag måste läsa på om och sätta mig in i.

”Jag får se hur det går med företaget, men det är ju inte alla som har både trafikvett och kan hantera hästar.”

Elina räknar upp kompetensbevis för hästtransporter (Sveriges lantbruksuniversitet) och yrkestrafiktillstånd (Transportstyrelsen). Hon ringde runt till andra företagare med liknande verksamhet för att få råd, kanske en fem, tio stycken. Flera var hjälpsamma, andra höll på sitt och transportpriset visade sig vara lätt minerad mark.

HÄSTKÄRRAN, EN SPLITTERNY Renault 2022, står nytvättad men redan lite lerstänkt utanför stallet med bolagsnamnet Fyra ben på väg i guldskrift. Annars sköter Elina marknadsföringen via hemsida, Facebook och Instagram.

– Svårast att veta är om jag gjort allting rätt eller om jag missat något. Jag vill jobba seriöst enligt boken, men samtidigt konkurrerar vi få som gör det med dem som struntar i lagar och regler.

– Jag kör lite närmare veterinärtransporter men har också varit i väg till Skåne och Östersund flera gånger. Roligast är att jag träffar så många olika hästar.

För Elinas säkerhet behöver det alltid finnas en person som leder in hästen i bilen och en som tar emot. Skulle hon skadas blir ju hästskjutsen stående. Hästägare är priskänsliga, om sig och kring sig. De kan ”noja” en hel del över att släppa ifrån sig sina juveler med någon okänd. Att inte känna till de ibland sorgliga skälen till transporten kan kännas lite knepigt, tycker Elina.

PARALLELLT MED HÄSTTRANSPORTERNA läser hon till hästskötare, på distans. Det ger behörighet till ytterligare hästutbildning. Vad som väntar när Elina går ut utbildningen i sommar vet hon inte.

– Jag får se hur det går med företaget, men det är ju inte alla som har både trafikvett och kan hantera hästar. I framtiden hoppas jag kunna köpa en större lastbil och en egen häst.

Svartvita skimmeln Strids skrapar otåligt med hoven och Lester gnyr svagt vid stalldörren. Det är dags för Elina, lång och smal, att sadla på och sitta upp. Solen bryter igenom den isande nordanvinden och Lester hoppar kring hästbenen. Mot skogen.

Snart är det sommar. ■

Här svarar Transports experter på läsarnas frågor. Till exempel på taxiföraren Rashids fråga om när kvalificerat ob betalas ut. Och på skyddsombudet Julias fråga om riskbedömningar vid omorganisation.

Illustration **MARTIN HEAP**



Petrus undrar varför man anger procenttal i stället för kronor i löneförhandlingarna.

Varför används procent och inte kronor?

Varför används procenttal i löneförhandlingar? Avtalen har olika löner så 5,5 procent ger olika utfall beroende på lönernas storlek. Ange kraven i kronor så blir det lättare för medlemmarna att hänga med.

Petrus

Svar: Det är lite varierande hur man räknar upp lönerna, det kan variera mellan olika avtalsområden inom förbundet och mellan de olika LO-förbunden.

På vårt största avtalsområde, transportavtalet, så räknas lönerna upp med ett givet procenttal på snittlönen i yrket. På andra områden är det individens utgående lön som räknas upp.

Det som brukar vara gemensamt i alla avtal är det som kallas låglönesatsning. Denna gång innebär det att inga löner ska räknas upp med ett lägre utgångsläge än ett givet belopp. Denna avtalsrörelse är detta belopp 27 100 kronor i månaden.

Snittlönen inom åkerisektionen ligger på drygt 30 000 kronor i månaden.

Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande

Får jag ob för röd dag då den är schemalagd?

Min arbetsgivare vill byta ut ett arbetspass (fredag) i månaden mot en söndag, men vill inte betala ob för röd dag eftersom det är "schemalagt". Har jag inte rätt till ob om jag arbetar röd dag även om den är schemalagd?

Anton

Svar: Arbetsgivaren har en skyldighet att betala ob-ersättning till alla anställda, under de tider som stipuleras i gällande kollektivavtal. Vid exempelvis åkeriarbete utgår ob-ersättning med 34,01 kronor extra per timma efter klockan 18.00 på vardagar och för arbete på söndagar utgår ob-ersättning med 68,03 kronor. För att veta nivåerna och tiderna för din yrkesgrupp, rekommenderar jag dig att besöka Transports hemsida www.transport.se och logga in på *Mina sidor*. Där kan du ta del av ditt avtal med samtliga tider och nivåer som ger rätt till ob-ersättning. Eller kontakta din lokala Transportavdelning för att få hjälp.

Mats H Andersson, central ombudsman

Ska det göras en riskbedömning vid omorganisation?

Min chef har gjort nytt schema och i det har han omplacerat tre medarbetare. Jag som skyddsombud skall väl göra en riskbedömning på detta innan schemaändringarna går igenom? Hur fungerar det?

Julia

Svar: Enligt 8 §, i Arbetsmiljöverkets föreskrift, AFS, 2001:1 har arbetsgivaren en skyldighet att genomföra en riskbedömning när det sker en förändring i verksamheten (alltså inte den vanliga löpande verksamheten) som kan omfatta ändringar i organisationen, arbetssätt, arbetsutrustning eller personal. Schemaändringarna och omplaceringarna som din chef föreslagit utgör sådana förändringar.

Som skyddsombud har du rätt att delta i riskbedömningen och framföra synpunkter på de risker som du uppmärksammat. Du kan också begära att arbetsgivaren tar hänsyn till dina synpunkter innan beslut om schemaändringar och omplaceringar fattas.

I sammanhanget är det också relevant att påpeka att arbetsgivaren har skyldighet att informera och samråda med skyddsombudet när det sker förändringar i verksamheten. Det innebär att arbetsgivaren självmant ska ge dig tillräcklig information om ändringarna i förväg, så att du kan delta i diskussionen och påverka beslutet.

Om du behöver mer hjälp eller rådgivning om hur du som skyddsombud kan genomföra en riskbedömning eller delta i samrådet med arbetsgivaren, kan du kontakta din avdelning och/eller ditt regionala skyddsombud. Mer information om riskbedömningar och systematiskt arbetsmiljöarbete finns även tillgängligt på tya.se och i deras SAM-guide.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare

Borde vi inte erbjudas full sysselsättning?

Jag jobbar på Ica med att köra ut matvaror och där jag jobbar så är man bara anställd på 75 procent. Jag undrar om dom då inte ska erbjuda en 100 procent i stället för att hela tiden anställa ny personal? Borde det inte vara så att vi som redan jobbar ska kunna gå upp i full tid?

Milan

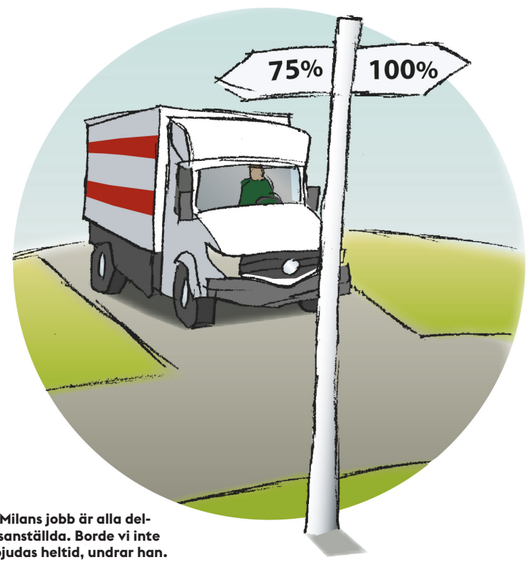
Svar: Jag tycker som du. Det borde vara en rättighet med erbjudande om heltidstjänst, innan arbetsgivaren anställer ny personal. Tyvärr har arbetsgivare rätt att organisera sin verksamhet på det sätt som de anser lämpligt. Orsakerna till att vissa arbetsgivare anställer sin personal på deltid kan vara olika. Behovet av arbetskraft kanske inte går att tillgodose med heltidstjänster på grund av arbetstidsförläggningen. Jag misstänker att vissa arbetsgivare deltidsanställer för att hålla nere kostnaderna för övertidsarbete.

Bara för att arbetsgivaren tror sig ha orsak till att driva sin verksamhet med deltidsanställda så ger vi inte upp. Det finns regler som ger oss rätten till ett högre arbetstidsmått.

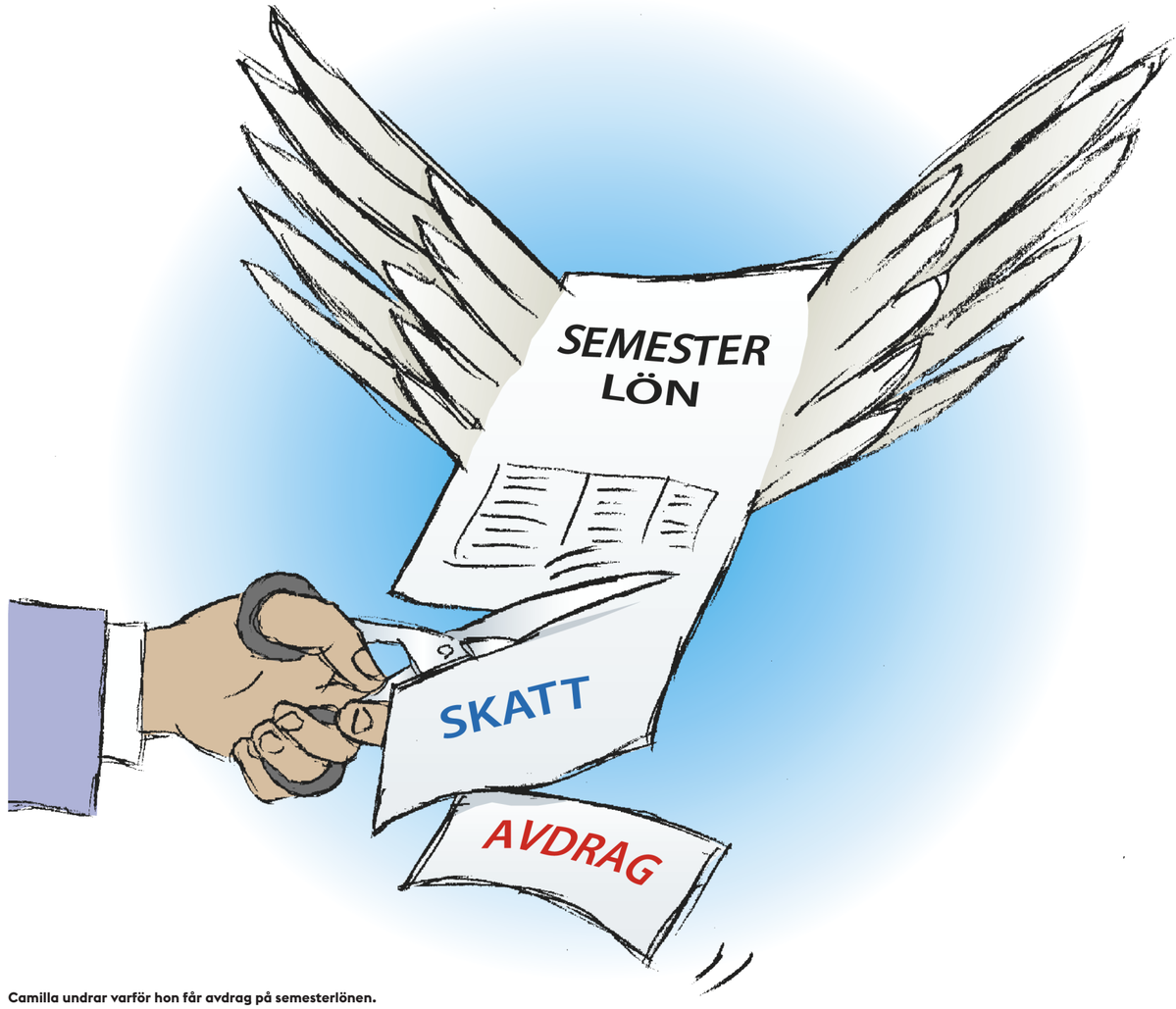
Exempelvis säger lagen om anställningsskydd 25a § att en deltidsanställd arbetstagare som har anmält till sin arbetsgivare att den vill ha en anställning med högre sysselsättningsgrad, har företrädesrätt till sådan. En förutsättning är att arbetsgivarens behov av arbetskraft tillgodoses.

För att du ska få hjälp att utreda dina möjligheter rekommenderar jag dig att höra av dig till din lokala Transportavdelning. Kontaktuppgifter finns på www.transport.se.

Mats H Andersson, central ombudsman



På Milans jobb är alla deltidsanställda. Borde vi inte erbjudas heltid, undrar han.



Camilla undrar varför hon får avdrag på semesterlönen.

När är det kvalificerat ob?

Jag jobbar som taxiförare och vill veta vilka dagar det ska betalas ut ob på storhelger?

Mitt problem gäller datumen 7, 8, 9 och 10 april 2023. Räknas inte påskafton, påskdagen och annandag påsk som storhelg? Och ska då inte ob betalas ut?

Rashid

Svar: På påskafton, det vill säga den 8 april, är det kvalificerat ob från klockan 19 och fram till tisdag morgon klockan 06.

Ob-ersättning

→ Alla dagar: Klockan 19–06.

→ Lördagar, helgdagar samt påsk- pingst- midsommar- jul- och nyårsafton: Klockan 06–19.

Kvalificerat ob

→ För arbete från klockan 19 på lördagar och helgdagsaftnar enligt ovan fram till klockan 06 nästkommande helgfria dag.

Lone Olsson, ombudsman avdelning 12

Varför får jag avdrag på semesterlönen?

Jag undrar varför jag får ett avdrag på min semesterlön?

Camilla

Svar: Av din fråga har jag svårt att bedöma om du fått rätt semesterlön eller om din arbetsgivare gjort rätt avdrag. Det är vanligt att löneavdrag för semesterledighet görs månaden efter semesterledigheten, och att semesterlön för motsvarande semesterperioden utbetalas vid samma löneutbetalning.

Semesterlönen är en bruttolön, vilket innebär att arbetsgivaren ska göra ett skatteavdrag. För att kontrollera din semesterlön krävs en utredning. Hör av dig till din lokala Transportavdelning för att få hjälp med detta (kontaktuppgifter finns på www.transport.se).

Mats H Andersson, central ombudsman

Fråga Transports experter!

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

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

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

”Det finns inget åtråvärt i jobbet”

Författaren och management-konsulten Qaisar Mahmood testade att jobba som matbud på Foodora i tre månader. Nu har han skrivit en bok om upplevelsen.

Text **PERNILLA AHLSÉN**

QAISAR MAHMOOD

Ålder: 50 år.

Familj: Fru och fyra barn.

Född: I Lahore, Pakistan. Han flyttade till Sverige när han var sex år.

Bor: I Stockholms innerstad.

Gör: Management-konsult och författare av ett flertal böcker, bland annat *Jakten på svenskheten*.

Aktuell med: Boken *En av dem* som kom ut 21 mars på Mondial Förlag.

Det började med att Qaisar Mahmood lade märke till att många av de som arbetar som matbud i Stockholm, har ursprung i Pakistan, Indien eller Bangladesh.

– Jag har funderat mycket på det, hur det kommer sig att vissa yrken på arbetsmarknaden blir etnifierade, säger Qaisar Mahmood som har skrivit flera böcker om svenskhet och om att vara både svensk och inte, att passa in men ändå inte passa in.

– Jag är själv född i Pakistan och kom till Sverige när jag var sex år. Då jobbade mina föräldrar med att diska, städa och dela ut tidningar. Om de hade kommit hit i dag, hade de förmodligen jobbat som matbud. Och om de inte hade flyttat hit så hade det kunnat vara jag som kom hit och jobbade som matbud. Jag kunde ha varit en av dem, säger Qaisar Mahmood.

Hans nya bok heter just *En av dem* och handlar om hans erfarenhet av att jobba som matbud för Foodora under tre månader våren 2022.

– Jag ville ta reda på hur matbudens tillvaro ser ut. Men det kändes inte rätt i magen att jag som tillhör medelklassen och bor i innerstaden ska intervjua matbuden, det blir lite som förortssafari. Sedan slog det mig att jag kanske skulle söka jobb själv, inte så mycket för att wallraffa och se det inifrån, utan mer för att känna hur det känns i kroppen. Det var viktigt för att jag skulle kunna gestalta personerna på ett respektfullt sätt.

– Sedan insåg jag att det här är första gången i mitt liv som jag har utseendet med mig. Om jag bara håller tyst så är det ingen som kommer att veta om jag har varit här i en månad eller har vuxit upp här. Jag tänkte att det skulle göra det lättare för mig att komma i kontakt med andra matbud och föra naturliga samtal med dem.

Hur var det då att jobba som matbud?

– Det är ett väldigt monotont och stressigt jobb. Man har ingen överblick över det som sker under en leverans och kan inte planera i förväg, eftersom man får informationen bitvis. Först när man har hämtat upp maten får man veta var den ska levereras.

Qaisar skriver i boken att företaget använder sig av så kallad ”gamification” eftersom jobbet är upplagt som ett datorspel med olika nivåer att avancera mellan.

– Samtidigt var det mycket som var svårt att påverka. Jag var till exempel helt beroende av att restaurangerna skulle vara färdiga i tid. Om de var sena hann jag färre leveranser vilket påverkade min timpenning. Det gjorde också att kunderna blev mer missnöjda, vilket försvårade för mig att avancera mellan de olika nivåerna för att få bättre uppdrag, säger Qaisar.

– Det enda positiva med gig-jobb är flexibiliteten. Men som anställd på Foodora fick jag inte välja när jag ville jobba, i stället var jag tvungen att markera i appen varje tisdag när jag inte var tillgänglig den kommande veckan. Under de timmarna jag inte hade blockat var jag öppet villebråd.

– Det kunde bli ett pass runt lunchtid och ett runt middagstid. Däremellan får man inte betalt. Jag bor i innerstan, så jag kunde cykla hem mellan passen, men hur gör de som bor långt utanför stan?

I BÖRJAN AV 2021 tecknade Transport ett kollektivavtal med Foodora som innebär

FOTO: PERNILLA AHLSÉN



I boken beskriver Qaisar Mahmood hur han som managementkonsult kunde göra en omvänd klassresa på fem minuter genom att byta om till matbudskläder.

FOTO: PERNILLA AHLSÉN



Qaisar Mahmood tror att svenska ungdomar är för bekväma för att jobba som matbud. ”Det är hårt slit. Och så har det så låg status. Men det finns andra jobb som är minst lika dåliga som man kanske inte tänker på.”

att anställda matbud som cyklar eller kör moped får en fast timpeng och en fast premie för varje genomförd leverans. Uppgörelsen innebär även att buden får samma avtalspension, semesterersättning (13 procent) och försäkringsskydd som andra transportarbetare. Men de måste fortfarande stå för det egna fordonet. För att Qaisar skulle kunna genomföra tre leveranser i timmen, fick han köpa en elcykel för 17 000 kronor.

Transports ordförande Tommy Wreeth beskrev ändå kollektivavtalet som en stor framgång och kallade det ”ett banbrytande steg för hela gig-ekonomin i Sverige, men också för Europa. Det visar att den svenska modellen fungerar och att även plattformsarbete ska regleras inom ramen för kollektivavtalsmodellen”.

Men efter tre månader som anställd på Foodora undrar Qaisar om det verkligen blev så mycket bättre för matbuden efter kollektivavtalet.

– Min bild är att det var viktigare för facket att ”rädda” den svenska arbetsmodellen än att det faktiskt blev bättre för personerna som berördes av avtalet, säger han.

– I praktiken skiljer det sig inte så mycket mellan företagen när det gäller vad matbuden får betalt. Det är dessutom samma timpenning oavsett vad jag har för omkostnader. Om försäkring eller bensinpriserna går upp eller om min cykel eller moped måste renoveras så får jag stå för det själv. Om jag hade jobbat som underkonsult, hade jag kunnat dra av det på företaget men som anställd fick jag stå för allt själv, säger Qaisar.

Hans intryck är också att matbuden inte var så intresserade av en fast anställning.

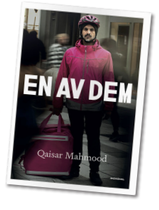
– I Pakistan är det inget ideal. De tycker att det är mycket bättre och finare att vara sin egen, säger Qaisar och fortsätter:

– De som tjänade mest på kollektivavtalet var facket och företaget, inte matbuden. Facket för att det kunde visa att de stått upp för den svenska modellen och företaget för att de kan använda kollektivavtalet som en konkurrensfördel gentemot andra matleveransföretag i sin marknadsföring mot kunderna.

MEN ÄVEN KUNDERNA ur medelklassen tjänar på kollektivavtalet, menar Qaisar, eftersom det blev mer politiskt korrekt att köpa Foodoras tjänster.

Vinn boken!

Vi lottar ut två ex av *En av dem* bland dem som mejlar sitt namn och sin adress till info@transportarbetaren.se senast den 21 april. Skriv ”Qaisar 04-23” i ämnesraden.



”Det är lätt att säga att de här jobben inte borde finnas, men för många individer finns det inte så många andra alternativ.”

– Jag har många kompisar som väljer Foodora för att de har kollektivavtal, säger han.

Medelklassens kluvna förhållningssätt till matbuden är en central del i boken.

– Det är intressant hur våra värderingar krockar med våra beteenden. Å ena sidan vill vi inte att de här jobben ska finnas, för vi tycker synd om matbuden för att vi har hört att de har dåliga arbetsförhållanden. Å andra sidan använder vi oss av tjänsten för att det är bekvämt och förenklar våra liv. Ett sätt att hantera den krocken är att titta bort, säger Qaisar som ofta kände sig osynlig eller i alla fall transparent så fort han tog på sig matbudsuniformen.

Nio av tio gånger valde kunden ”kontaktlös leverans”, vilket innebar att Qaisar lämnade varorna utanför dörren, ringde på och gick innan kunden öppnat dörren.

– Jag tror att det är ett sätt för kunderna att slippa se budet i ögonen. De skäms över att de använder de här tjänsterna samtidigt som de ondgör sig över dem i sociala sammanhang, säger Qaisar.

– Men för matbuden blir det bara värre. Det blir så tydligt att det är ett lågstatusyrke som folk ser ner på när man aldrig får återkoppling och ingen blir glad eller säger tack för det jobb man gör. Då är det mycket bättre att öppna dörren, titta personen i ögonen, le och säga tack. Det är en sådan enkel sak, att se individen.

QAISAR ÄR KRITISK mot att matbuden så ofta framställs som offer i samhällsdebatten.

– Det i sig blir lite att se ner på dem. På något sätt tar det ifrån personerna att de är aktörer med vilja, drömmar och driv, som gör det bästa av sin situation och sina liv, säger han.

Qaisar vill att boken ska leda till en diskussion om hur gigjobben kan bli drägligare, snarare än om huruvida de här jobben ska finnas eller inte.

– Det är lätt att säga att de här jobben inte borde finnas, men för många individer finns det inte så många andra alternativ. Visst, det är inte ett lågtröskeljobb in på den svenska arbetsmarknaden som man kan hoppa vidare ifrån som en del förespråkare hävdar. Men så var det även med den typen av ströjobb som mina föräldrar tog när de kom hit. De jobben blev deras slutstation. Men jag och mina syskon fick andra chanser för att våra föräldrar kom hit och tog den här typen av jobb, säger Qaisar och fortsätter:

– Ur den aspekten kan det hugga till i mig när folk snackar ner den här typen av arbeten. Det var ju det här mina föräldrar gjorde. De slet för att vi skulle få det bättre. Att kalla dem offer är att ta ifrån dem deras värdighet. Det här är människor som kämpar och är värda respekt.

– Det kanske är ett slitet uttryck men för mig är de hjältar. Människor som har pausat sina drömmar för att deras barn och andra ska få det bättre. Det tycker jag förtjänar respekt.

– På så vis blev boken också ett sätt att säga tack till mina föräldrar. Att ge dem upprättelse.

Hur kan vi göra för att jobben ska bli drägligare då?

– Företaget borde jobba på att ge matbuden en känsla av gemenskap och sammanhang. Det borde finnas en uppsamlingsplats där man kan ses och ta en kaffe innan man börjar jobba. Sedan borde de ge matbuden överblick över hela kedjan, och inte stycka upp leveransen i olika delar, så att de kan planera sin tid bättre. Matbuden borde inte heller straffas när deras leveranser blir försenade för att restaurangerna tar in fler beställningar än de kan hantera. ■

FOTO: ANDREAS VON GEGERFELT



Qaisar Mahmood var aldrig med om att någon var otrevlig mot honom när han jobbade som matbud. Däremot kände han sig genomskinlig. ”Det var ingen som såg mig i ögonen.”



FOTO: JOHN ANTONSSON

Högakustenbron, Sveriges svar på Golden Gate – och nästan lika lång. Hängbron över Ångermanälven, nära mynningen, öppnade 1997 och kortar E4:ans sträckning med nära en mil.

Mäktiga förbindelser

Broar binder samman land, förkortar vägen och gör det möjligt att gå eller cykla under stora trafikleder. De riktiga långsträckarna tjänar också ofta som symboler för sin hemtrakt. Och Sverige är rikt på broar.

Text **LILLY HALLBERG**

DET FINNS OMKRING 21 000 broar som Trafikverket förvaltar i landet. 17 000 vägbroar och 4 000 järnvägsbroar. Det statliga verket har ansvar för underhåll och gör regelbundet inspektioner för att broarna ska vara säkra.

Den absolut vanligaste typen av bro i Sverige är en så kallad plattram. Inte så iögonfallande men en pålitlig typ som de flesta i stort sett dagligen möter. Konstruktionen är enkel, en fyrkantig ram, och bron gjuts i betong – billig att bygga och i stort sett helt underhållsfri. Men modellen fungerar bara för små broar.

När spännvidden ska vara längre krävs andra metoder. Då är det vanligaste antingen att bygga en balkbro, som kan få mycket lång sträckning, eller en plattbro; en enklare konstruktion. Vanligt är att använda platta vid vägkorsningar i olika plan. Plattbron löper då över en väg med stödpelare på båda sidor.

Broar inom ett land får sitt namn från trakten i närheten eller öar de förbinder med fastlandet, som Uddevallabron eller Tjörnbron. Men när det handlar om broar mellan länder får de vanligen namn efter vattnet de spänner över, som Öresundsbron.

FÖRBINDELSEN MELLAN SVERIGE och Danmark kan ses som vårt lands längsta bro med sina 7,8 kilometer. Men den brukar inte räknas med i sammanhanget och Trafikverket exkluderar Öresundsbron i sammanställningen över Sveriges längsta broar. I stället är det Ölandsbron som är avgjort längst bland ”helsvenska” broförbindelser: 6 072 meter.

Ölandsbron öppnade för trafik 1972 och var även Europas längsta fram till 1998 då en ny bro över floden Tejo i Lissabon, Portugal, invigdes. Att förbindelsen till Öland skulle utgå från Kalmar på fastlandssidan var långt ifrån självklart, sundet är betydligt smalare längre norrut och brobygge där hade diskuterats sedan början av 1930-talet.

I dag passerar i snitt nära 20 000 fordon per dygn över Ölandsbron, som sedan 1996 har två körfält i båda riktningarna. Under högbrodelen är segelhöjden 36 meter.

TVÅA PÅ LISTAN över landets längsta broar kommer järnvägsbron i Södertälje, Igelstabron, med 2 140 meter – bara 21 meter längre än trean, Sundsvallsbron. Högbron över Sundsvallsfjärden, som invigdes 2014, är en del av E4:ans nya sträckning.

Bron gör att det inte längre är nödvändigt att ta svängen genom centrala Sundsvall, vilket både minskar restiden för dem som passerar staden och utsläppen i centrum.

Sundsvallsbron är en betalbro. Från början planerades bara avgift för tung trafik. Men EU-direktiv tvingade fram likabehandling. Så från och med 2015 kostar det att åka över bron oavsett fordon: 20 kronor för tung lastbil, hälften för lätt lastbil, buss och personbil. Bron har även cykelbana – gratis!

EN VERKLIGT SPEKTAKULÄR bro är Högakustenbron, över Ångermanälven mellan Kramfors och Härnösands kommuner.

Bron är till skillnad från de flesta övriga långa broar i Sverige inte en balkbro utan en hängbro. Dess förebild är Golden Gate-bron i San Francisco, Kalifornien, som invigdes 50 år före bron i Ådalen.

Högakustenbrons fria spann är 1 210 meter, längst i landet, och dess pyloner – pelarna som håller upp bron – är 182 meter höga. Bortsett från tv-master är det Sveriges högsta byggnader.

Bron ligger nära älvens mynning, och den byggdes för att korta E4:s sträckning. Den gamla motorvägen, över Sandöbron, är nästan en mil längre. Sandöbron har heller inte bärighet för tunga fordon så BK1-lastbilar tvangs tidigare ta vägen över Bollstabruk, ytterligare nästan 4 mil.

När Sandöbron invigdes 1943 var bågbron världens längsta brokonstruktion i ett spann. Fyra år tidigare hade den värsta byggolyckan i Sveriges historia inträffat. Träkonstruktionen till bron, som var under uppförande, rasade och 18 arbetare omkom. Det var den 31 augusti 1939. Dagen efter startade andra världskriget med Hitlertysklands anfall mot Polen. Det förklarar att uppmärksamheten blev jämförelsevis liten vad gäller katastrofen vid bygget av den vackra bron över Ångermanälven. ■



FOTO: LILLY HALLBERG

Vanliga brotyper: Plattram och plattbro, båda i Stockholmsförorten Blackeberg. I gångtunneln, under plattramsbron, utspelar sig en av de otäckaste scenerna, ett vampyröverfall i romanen *Låt den rätte komma in* av John Ajvide Lindqvist (2004).



FOTO: ELIN GÄRDESTIG/TRAFIKVERKET

Ölandsbron firade 50 förra året. Och var längst i hela Europa 1972–1998! Bron över Kalmarsund är fortfarande den längsta broförbindelsen som helt går på svenskt territorialvatten.

LANDETS LÄNGSTA BROAR*

1. Ölandsbron (invigd 1972), 6 072 meter
2. Igelstabron, Södertälje (invigd 1995), 2 140 meter
3. Sundsvallsbron (invigd 2014), 2 109 meter
4. Umeälvsbron (invigd 2010), 1937 meter
5. Högakustenbron, Kramfors-Härnösands (invigd 1997) 1 867 meter
6. Uddevallabron (invigd 2000) 1 712 meter
7. Södra Marieholmsbron, Göteborg (invigd 2016), 1 500 meter
8. Vallsundsbron, Östersund (1998) 1 489 meter
9. Älvsjöbågen, Stockholm (2017), 1 396 meter
10. Stallbackabron, Trollhättan (1981) 1 392 meter

** Öresundsbron exkluderad.*

Källa: Trafikverket och Wikipedia

Prisad författare



FOTO: CLARA DAGH/LO

Therese Gouvelin och David Ericsson.

För en modern arbetarlitteratur som uppmärksammar och gestaltar förändringar i arbetslivet, med juryns ord – David Ericsson mottog Fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris av LO:s vice ordförande Therese Gouvelin vid en utdelningsceremoni i ABF-huset på Sveavägen i Stockholm, traditionsenligt på Ivar Lo-Johanssons födelsedag den 23 februari.

Författaren och lastbilschauffören David Ericsson är också verksam som journalist. Han skriver varje månad en krönika i Transportarbetaren, den senaste hittar du på sidan 23. ■

Påsk på många vis

Första söndagen efter första fullmåne efter vårdagjämningen... Då infaller påskdagen, i år den 7 april. För allt fler är påsken en relativt kravlös långhelg då det ska ätas god mat. Bara på påskaftonen äter vi i landet sammanlagt ungefär 32 miljoner ägg och dricker 12 miljoner liter påskmust. Men framför allt äter vi godis – påskhelgen är konfektyrindustrins helg framför andra i handeln. Där skärtorsdagen är en av årets största dagar. Då är det också tid att ta kvasten till Blåkulla för påskkärringar eller ”påska” för nära och kära hemmavid.



FOTO: LILLY HALLBERG

Påsk är också den största högtiden under det kristna kyrkoåret. Fram till 1969 rådde det i Sverige nöjesförbund på långfredagen; alla butiker, dansställen och restauranger var stängda. På tv:s enda kanal visades bara program som ansågs passande till minne av Jesu lidande och korsfästelse. På 2000-talet har dagen förvandlats till en hemvändardag, särskilt på mindre orter, då det är utgång på lokal som gäller.

Liksom påskhelgen ligger den muslimska fastemånaden ramadan inte på bestämda datum. I år beräknas ramadan pågå från den 22 mars och till 22 april. Liksom för påsken avgör månens fas när tiden är rätt.

Så kära läsare av aprilnumret, oavsett vad ni firar och hur – glad påsk/happy eid! ■

APRILKRYSSET

VID-TAGITS	HÄLL-STRU-TEN	UTJÄM-NAR		POTA-TISKAKA	HÅLLA ÖGONEN ÖPPNA											
							STRÄV-SAMMA									
FÖDER MÅNGA				I LÄNGRE ANDEL												
HÖJD																
GÖRS RÄTT		FÖRSPEL SES I DIA-GRAM														
			KANT ÄR LÄTT I Ö													
GÖRA EN TAVLA					KALLAS MARIA? TILL SIDAN											
AVGÅR SENT							GÖR MAN PÅ TRÄFF	VACKER STEN		INTE KLAR		FÖRLORA FOT-FÄSTET	VÄRDS-HUS I UK		TALA ELDAN-DE	ANGER VILKA	RÄDDAT
BIBEL-DEL	BUD DEN SER I DIMMA							HAR PONDUS BINDE-MEDEL							SA REXED HUND-FÄRG		
				UPP-REPA								IHÄRDIG-HETEN BER FINT					
AVLAGT MÅTT				SLÖJAN FRÅN MØN						KÖA HALV-SOVIT						INTER-JEKTION	
HÄLLS FRÅN		AVGUD LYSER I STAN					GULD-MAKARE DOFT						FÖR-LIKAS ÄR TILL-GJORD				
					HAR SO FÖRE SIG			KAN MAN KORNET MJÖLK-PRODUKT			I ÖST I KYRKAN				RÅ OM KAN SNÖ I MARS		
MER ÄN ETT DUGG					FÄLLTS IHOP RÄKNE-NISSE						SKÖNJT TYP AV AVDRAG					KAN KOMMA FRÅN BOKEN	
MASK-SPEL			BÄR PÅ VINTERN 13						KAN MUSIKER MISS-HAG					SLÖSAT KAN TETROR SES I			
SPILL-NING	VÄGRAR BLIR BLÅSTA						BLIR KNÄPPT TAR UR					HÄRS-KADE I ÖST FIL					SPOLAR
				AN-LEDNING SKEDET						STOR MÅS JOBBAR IHOP					VARA-FORM SLÅS		
STRAFF-SLAG						ÖGON-ÅKOMMA URKUND					ÖKEN-TORR MYS-STÄLLE					ORKA	
			HAR SATTS NED VISE					BLEV TRÖTT JUNTA-GÖRA					KAN KUNG BLI UTTRYCK				
DRAR SIG FRAM		YTSKIKT					TA TILL FLYKTEN							OPRÖ-VADE			
FÖR-FALL					JAPAN-STAD							GRYMT-OXAR					©Bulls



Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm**. Märk kuvertet **"Aprilkrysset"**. Senast den 21 april vill vi ha din lösning.

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



Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Marskrysset.

Grattis!

Vi vann varsin Transport-termos:
Arne Persson, Billesholm
Adam Johansson, Jönköping.

Vi vann varsin termosmugg:
Björn Schmaltz, Luleå
Nils-Erik Branting, Köping.

Månadens Quiz



Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 21 april, och skriv "April-quiz" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får varsin Transport-termosmugg i pris.

1 Vilken av dessa hästraser är inte svensk?
1. Nordsvensk brukshäst
X. Gotlandsruss
2. Mustang

2 Vad kallas det när det är inflation och lågkonjunktur samtidigt?
1. Stagnation
X. Stafflation
2. Deflation

3 Vad heter myndigheten som medlar i konflikter på arbetsmarknaden?
1. Medlingsinstitutet
X. Arbetsmiljöverket
2. Tillväxtverket

4 Vilka företag gick ihop för att bilda koncernen Instabee?
1. Airmee och Budbee
X. Instabox och Airmee
2. Instabox och Budbee

5 Vem av följande har inte skrivit en bok om att jobba på Foodora?
1. Qaisar Mahmood
X. Anneli Jordahl
2. Anders Teglund

6 Vid vilket krig utspelar sig filmen *En bro för mycket*?
1. Andra världskriget
X. Första världskriget
2. Koreakriget

7 I vilken stad är Sandarna ett område?
1. Malmö
X. Piteå
2. Göteborg

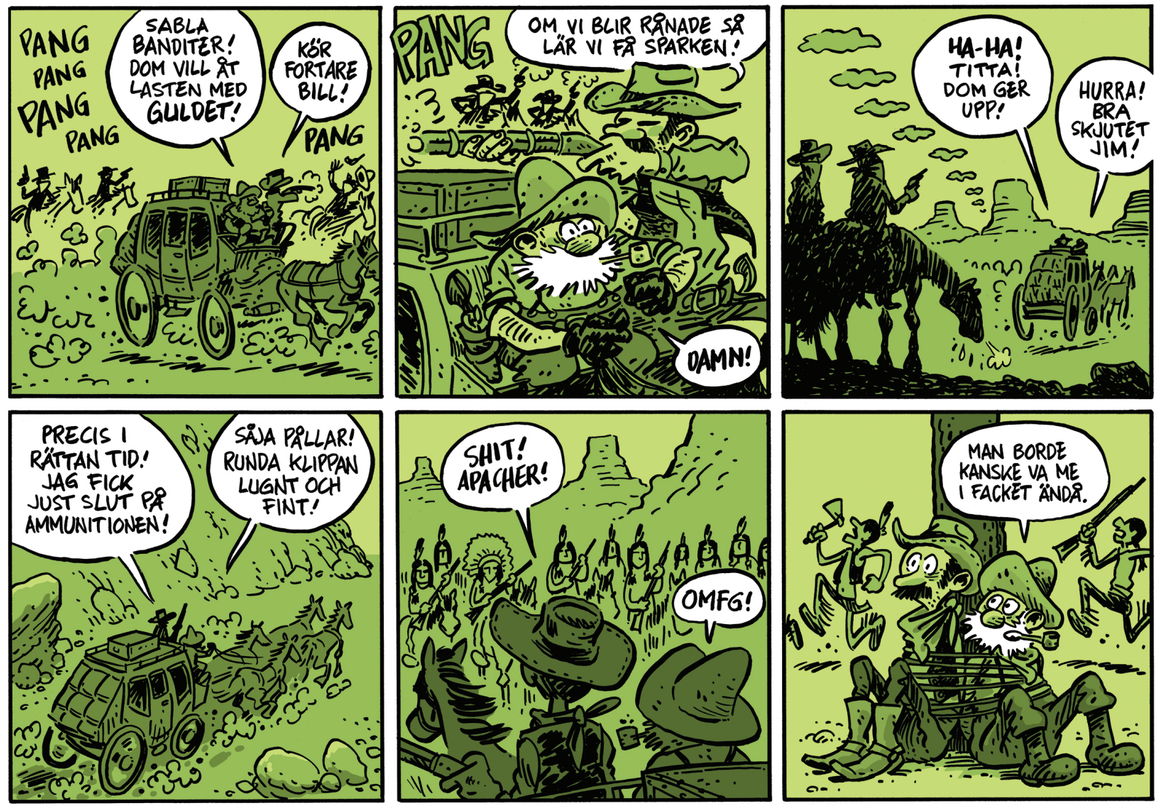
Rätt svar på Mars-quizet:
1: X (Bredäng)
2: X (Facken inom industrin)
3: 2 (Securitas)
4: 1 (Trialog)
5: 2 (2045)
6: X (1839)
7: 1 (Tesla Semi)

Grattis!

Vi vann varsin termosmugg:
Elin Andersson, Ånäset
Daniel Lindqvist, Skåne-Tranås.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Vinnie, Vide, Mathilda, Lumi, Janne, Wilton och William Selin. ”Tack vare pandemin hittade vi till naturen, där får barnen vara sig själva utan att behöva anpassa sig till en massa saker. Vi grillar korv och de har varandra”, säger Janne.

”Fantastiskt med en stor familj!”

Improvisation är en konst för sexbarnspappan och fackligt engagerade sopgubben Jan Selin och hans fru Mathilda.

– Vi är vad arbetsgivarna brukar gilla, flexibla, fast noga med rutiner, säger han.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

BARNASKARAN BÖRJAR MED 20-åriga William och sträcker sig fram till halvåriga Lumi. Det är liv och rörelse och fast familjens hyresrätt är på 94 kvadrat börjar den kännas lite trång. Ändå har de båda yngsta sönerna, Vide och Wilton, öroninflammation och lite feber.

Så de går inte på 100 procent, berättar föräldraledige Mathilda som mättar tre munnar med mellanmål i köket.

JANNE ÄR LITE mosig efter att ha somnat med ett av barnen mellan arbets- och familjepasset. Klockan ringde halv fyra i morse men han snoozade till fyra, bredde några mackor och hoppade in i bilen hos kollegan.

De turas om att köra. Kommunalt skulle resan ta Janne en timme och 20 minuter. Nu är han vid firman på knappa halvtimmen, och hinner prata en stund innan han styr i väg mot hämtningen av hushållssopor i Stockholm city.

VINTERN HAR SLAGIT till med snökaos. Men för Janne har dagen ändå gått jämförelsevis hyfsat, trots ymnigt snöfall och upplogade snövallar. Han sjunker ner i den mjuka soffhörnan. På väggen bakom honom lyser sinnesrobönen i skrift omgiven av inramade foton på familjen: ”Ge mig sinnesro att acceptera det jag inte kan förändra, mod att förändra det jag kan och förstånd att inse skillnaden.”

– 2007 drack jag min sista alkohol, säger Janne.

HAN LETAR RUNT efter utmärkelsen för sitt första vita år från Anonyma alkoholister, men går bet.

I andra änden av vardagsrummet slår sig Mathilda ner i enkelsoffan med Lumi vid bröstet. Hennes namn betyder snö på finska och skvallrar om Jannes växelvisa flyttar mellan Finland och Sverige, där han till slut rotade sig.



Janne med yrvädret Vinnie och lugnare Wilton. Familjens dröm är att bestiga Kebnekaise. Upplevelser är viktigare än leksaker, tycker Janne.

DET LA GRUNDEN till hans önskan att bilda en stor familj.

– Jag växte upp med min mamma, var lite ensamvarg och saknade alltid kompisar. Nu är barnen nära varandra i ålder. När vi är hemma, eller ute i naturen på helgerna, har de alltid ett gäng kompisar. Äldsta sonen William hjälper också till och tar hand om killarna när vi behöver gå i väg på något.

SKILLNADEN MELLAN ATT ha ett och två barn var större än mellan tre och fyra, tycker Janne.

Utom när de är sjuka förstås, fyller Mathilda i. För henne kändes tre som ett ojämnt tal och de var överens om att skaffa barn i tät följd, för att få en sammanhängande blöjtid.

– Jag har aldrig haft så roligt som i mitt föräldraskap. Visst blir jag trött och förbannad ibland, men ändå. Det är helt fantastiskt med en stor familj.

Janne vill nog ha fler barn, tror Mathilda.

– Nej, då skulle vi behöva flytta till hus, säger Janne Selin. ■

JAN SELIN

Bor: Bromma i Stockholm.

Ålder: 46 år.

Jobb: Sopgubbe.

Familj: Frun Mathilda, sonen William (20 år), dottern Wanesa (17, bor hos sin mamma), Vinnie (5), Vide (4), Wilton (2) och Lumi (6 månader).

Fackliga uppdrag: I Transports Stockholmsavdelnings representantskap och miljösektion.

Steg per dag: I snitt 15 000–20 000.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54 800 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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

Månadens klubb

Klubb Connect kör i gång

De har gedigen erfarenhet både av arbete som yrkesförare och inom facket. Nu har färdtjänstchaufförer i Östergötland bildat en arbetsplatsklubb – och det händer inte varje dag.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Restaurang Hugo vid centralstationen i Norrköping en kväll i slutet av februari: Chaufförer från Connect Bus har möte. Med från Transports avdelning 4 Östergötland är också ordförande Joakim Carlsson och regionala skyddsombudet Anders Broman.

På dagordningen: Verksamhet i klubben, rapporter, val av styrelse – tal om uppsökeri, årsmöte, försäkringar och utbildningar och aktiviteter för medlemmar. Uppsökeri och grillande, regionens trafikplanering. Brevlåda för klubben och eget litet rum?

PÅ ARBETSPLATSEN I Norrköping är anslagstavlan ”Facket informerar” redan uppe.

– När vi är på plats ger det sig själv, det kommer att locka fler, säger en av förarna som är med kvällen när klubben bildas ”på riktigt”.

Det är stort.

– Och det är första gången under mina fem år som ordförande det bildas en ny klubb, säger Joakim från avdelningen.

Men det har varit på gång i stort sett sedan Connect-starten förra året, och man har haft en rad möten och sittningar för att komma i gång.

I dag arbetar ett fyrtiotal förare heltid för företaget här i Norrköping, men Connect Bus har trafikavtal för serviceresor med en rad städer i landet. Bland annat i Örebro och Göteborg där nybildade klubben i avdelning 4 har systerklubbar.

Liksom hos det stora nordiska bussbolaget finns de gamla åkeriernas namn kvar i klubbnamnen; Sandarne respektive Söne.

Norrköpingsklubbens medlemmar uppfattar att arbetsgivaren ser positivt på facket. Att det finns fördelar för båda parter i dialogen, utan att det handlar om att lösa arbetsgivarens problem.

Flera av dem som nu ingår i styrelsen har tidigare arbetat tillsammans. De diskuterar erfarenheter – och svårigheter. ”Effektiviseringar” inom den samhällsbetalda trafiken, strukturer som skruvats för att bli tajtare. Halverade lasttider, körtider som är orealistiska i vinterväglag eller planerade utifrån vattenvägen över Bråviken; ”Östgötatrafiken får inte planera efter färjorna, det går inte.”

– Gamla rävar reder ofta ut det, men jag tänker på dem som just börjat köra. Det är få som vill vara kvar med våra villkor, säger Åke Arén, nyvald klubbordförande.

– Enkäten har visat hur det ser ut, de ansvariga i regionen kan inte slingra sig.

DEN ENKÄT OM stress och körtider som Transports Östgötaavdelning gjort visar tydligt hur pressad många färdtjänstförare upplever sin arbetssituation. Men de som själva kör är inte förvånade över resultatet.

Det positiva är att arbetet efter undersökningen, som gjordes i höstas, visar att facket gör skillnad tycker de i nybildade klubben. Det är också en väg till att bli fler medlemmar. ■



Rasmus Österström på väg till första mötet med klubben, här med sonen Elliot.



Nu kör vi. Stående Mikael Sandberg, Rasmus Österström och Åke Arén (ordförande), sittande Jonny Eriksson och Ghassan Tomas. Bo Linell, som just valts till sekreterare, saknas på bilden.

KLUBB CONNECT NORRKÖPING

Arbetsplatsklubb på Connect Bus i Åby, Norrköping, inom avdelning 4 Östergötland.

Bildad 20 februari 2023.

Ordförande: Åke Arén.

På g ång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 21 april till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Pensionärsföreningen Den 28 april kl 13.00 är det medlemsmöte för pensionärsföreningen sektion 1. Mötet avslutas med gemensam middag. Plats: Avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48 i Göteborg.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 4 april kl 11.00 på avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll och skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Startpunkten hålls följande datum under våren:

➤ Onsdagen den 26 april kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Onsdagen den 24 maj kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

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

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Kurs för dig som jobbar inom Transportavtalet: Har du full koll på vad som står i ditt avtal? Vet du hur man räknar ut semester med mera? Om inte, passa på att gå en kurs i just ditt avtal.

Vi träffas måndagen den 24 april på avdelningskontoret för att gå igenom ditt avtal, så att du vet dina rättigheter och skyldigheter.

Har du några frågor eller vill anmäla dig? Hör av dig till avdelningen, 010-480 30 06 alternativt transport.6@transport.se.

Startpunkten Vet du vad facket är och varför man ska vara medlem? Nu har du möjlighet att få lite information och ställa frågor till oss under en dag.

Då får du bland annat reda på varför facket finns, vad ett kollektivavtal är och lite om vilka försäkringar som ingår i medlemsavgiften.

Nästa tillfälle är tisdagen den 2 maj på avdelningskontoret i Karlstad.

Har du några frågor eller vill anmäla dig så kontakta oss på tel 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se.



Sälen.



Branäs.

HYR VÅRA FJÄLLSTUGOR

Sugen på att vandra i fjällen under sommaren? Du vet väl att avdelning 6 har stugor både i Branäs och Sälen? Gå gärna in på hemsidan avd.transport.se/avd-6/ och kolla vilka veckor som är lediga.

Avtal 2023 Som ni säkert har märkt så är vi mitt uppe i en avtalsrörelse. För att hålla er uppdaterade, gå in på vår hemsida och följ med vad som skrivs där.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Taxienkät Kör du taxi inom färdtjänsten i Sörmland? Svara då på vår enkät om din arbetsmiljö!

QR-kod och länk finns även på avdelningens hemsida Transport/Avdelning 7 Södermanland/Nyheter. Sprid bland dina kollegor!

Ju fler svar ju bättre underlag har vi vid våra samtal med arbetsgivare och beställare. Enkäten är anonym.

Väktare i Södertälje Under vecka 17 genomför Väktarklubben uppsökande verksamhet i Södertälje med omnejd. Hör av er om ni vill ha besök! Kontakta oss på transport.7@transport.se eller tel 010-480 30 07.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Hej alla medlemmar! Är du intresserad av att engagera dig mer inom facket eller på din arbetsplats får du gärna höra av dig till oss på avdelning 11.

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

Studier Vill du lära dig mer om facket eller gå en utbildning? Ta gärna kontakt med vår studieorganisatör Jessica, 010–480 32 48. Är du intresserad av Start- eller Avtalspunkten så hör av dig till Jessica.

Kontakta oss

➤ Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Prata med vårt RSO Fredrik, 010–480 32 45.

➤ Har du frågor om anställning eller kollektivavtalet så prata med Niclas, 010–480 32 41, eller Magnus, 010–480 32 46.

➤ Vid alla övriga frågor: Ring vår ordförande Ola, 010-480 32 49.

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

AVDELNING 12 MALMÖ

Avtalsförhandlingarna för en del av våra avtal är nu inne i skarpt läge. Håll dig uppdaterad via Transports hemsida (transport.se) och sociala medier för att få aktuell information.

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

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

Följ oss på sociala medier @transportavdl2 och håll utkik på hemsidan för kommande aktiviteter.

Du har väl inte missat podl2? – avdelningens podd som berör aktuella, historiska och intressanta ämnen. Du finner podl2 där poddar finns och på avdelningens hemsida.

Med kamratliga hälsningar,
avdelningsordförande
Henrik Holmgren



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.

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.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Medlemsmöte Sektion 70 (olja, bensin och gummi) och sektion 80 (tidnings- och reklambud) kallar till medlemsmöte måndagen den 22 maj kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Sektionsstyrelsen träffas kl 17.00. Alla som deltar på mötet kommer att bjudas på något att äta. Sektionsordförande Jonatan Nordkvist önskar alla välkomna (vill man komma i kontakt med Jonatan kan man göra det via mejl till nafswe@hotmail.com).

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

Startpunkten är vår introduktionsutbildning som ger dig grundläggande förståelse för fackföreningens roll, vad ditt medlemskap innebär och innefattar.

Kommande tillfälle att gå Startpunkten är lördagen den 20 maj kl 10.00–14.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Avtalsrörelsen är nu i gång och vi hoppas att alla våra medlemmar har rätt uppgifter på *Mina sidor*, så vi vet var ni jobbar och kan komma i kontakt med er om konflikt skulle uppstå. För att hålla dig uppdaterad så finns alltid senaste informationen på transport.se/avtal2023.

Startpunkten
Startpunkten är vår grundutbildning och det är ett krav att man gått den för att kunna gå våra andra utbildningar.

För våren har vi fastställt följande utbildningstillfällen:

➤ 15 april kl 10.00–15.00.
➤ 26 april kl 18.00–21.00.
➤ 9 maj kl 18.00–21.00.
➤ 27 maj kl 10.00–15.00.
➤ 3 juni kl 10.00–15.00.

Avtalspunkten
Vill du lära dig mer om vad som står i ditt kollektivavtal? Då är Avtalspunkten utbildningen för dig. För att kunna gå denna utbildning måste du ha gått en Startpunkt (se ovan).

Anmälan till våra utbildningar görs antingen via tel 010-480 30 14 eller mejl studier.14@transport.se.

Vi på avdelningen vill önska alla våra medlemmar en glad påsk!

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Medlemsmöten

➤ Sektion Skaraborg hälsar alla medlemmar välkomna till medlemsmöte söndagen den 16 april, kl 15.00. Plats: Skåningstorpsvägen 5, Transports kontor i Skövde.

➤ Sektion Södra Älvsborg hälsar alla medlemmar välkomna till medlemsmöte onsdagen den 26 april, kl 18.00. Plats: Norrby Tvärgata 3, Arbetarrörelsens hus i Borås.

För info kring studier: Gå in på avdelning 17:s sida på transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Håll koll på vår hemsida avd.transport.se/avd-18/ så ser du vad som händer i avdelningen.

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 för att boka in dig på någon av följande utbildningar:

➤ Startpunk
➤ Avtalspunkt steg 1
➤ Arbetsmiljöpunkt

Har du frågor om...
...ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

➤ Christina Mattisson: 010-480 33 40 eller christina.mattisson@transport.se.

➤ Magnus Dawest: 010-480 32 46 eller magnus.dawest@transport.se.

...arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

➤ Johnny Wiklund: 010–480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Följ oss på våra sociala medier
➤ Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify.
➤ Hemsidan: https://www.transport.se/avdelningar/halsingland/
➤ Facebook: https://www.facebook.com/transportavdl8/

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.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater! Avtalsförhandlingarna är i gång och här på avdelningen är vi redo för en fajt. Om du har några funderingar kring ditt avtal och din arbetsplats, var inte rädd för att höra av dig och ställa lite frågor.

Utbildningsdag För alla som är nyfikna på vad facket är har vi en utbildning, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar. Om du är intresserad, hör av dig till vår studieorganisatör nina.larsson@transport.se för mer information.

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

Pensionärsklubben Efter årsmötet den 14 februari ser styrelsen ut som följer:

➤ Ordförande: Kjell Ståhl

➤ Sekreterare: Ethel Castor

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

Under första hälften av maj besöker vi Enköpings parker. Ring Kjell Ståhl, 076-100 66 51, eller Ethel Castor, 070-766 89 10, för datum och tid.

Tisdagen den 23 maj besöker vi Ängsö, vi träffas på slottets parkering kl 10.00.

Ta med eget fika vid bägge utflykterna, hälsar styrelsen.

Glad påsk önskar vi på avdelning 19!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Härmed kallas alla representantskapsledamöter till möte den 7 maj kl 10.00. Kallelsen med mer info kommer med posten. Vill du som medlem delta? Kontakta avdelningens ordförande Anna Axelsson på mejl anna.axelsson@transport.se så får du mer information om var mötet kommer att hållas.

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

Första maj kommer avdelningen att delta i Jönköping med någon aktivitet innan förstamajtåget ska avgå. Vill du hänga med och gå i tåget med oss så anmäler du dig via hemsidan. Uppge namn, telefonnummer samt eventuella allergier. Sista anmälningsdag är den 21 april.

Studier Nu har vi satt nya datum för Startpunkten, de är följande:
➤ 24 april kl 17.00–21.00.
➤ 3 juni kl 9.00–13.00.

Utbildningen hålls på avdelningen på Kalkstensgatan 10 i Jönköping. Vill du delta så anmäler du dig via transport.20@transport.se. Uppge namn, telefonnummer, om du har några allergier och vilket datum du vill delta.

Fiskedag Boka in den 20 maj kl 00.00-24.00 för medlemsfiske. Denna gång är det i Skräcklagölen i Bottnaryd. Avdelningen kommer att vara på plats för att bjuda på något grillat. Mer information kommer att finnas på hemsidan.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Nu börjar solen titta fram och dagarna blir allt ljusare.

Vi är mitt i brinnande avtalsrörelse och behöver DIN hjälp att förmedla vad Transports medlemmar vill. Tillsammans är vi starka! Läs mer på www.transport.se/avtal2023.

Fackliga uppdrag Vi skulle vilja att DU vill bli mer aktiv, som transportombud, skyddsombud eller andra fackliga uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig! Besök hemsidan www.transport.se/paaverka för att läsa mer om fackliga uppdrag. Eller kontakta oss på avdelningen.

Som medlem i Transport har du möjlighet att delta i vår omfattande studieverksamhet. Vi har lagt ut datum för vår introduktionsutbildning Startpunkten på vår hemsida. Där finns också intresseanmälan till vår avtalsutbildning Avtalspunkten. Anmäl dig på vår hemsida.

Försäkringsinfo Har du koll på dina medlemsförsäkringar?
➤ Är du rätt försäkrad? Vi ser till att du har det skydd du behöver.
➤ Du kanske redan har råkat ut för något som dina medlemsförsäkringar kan ge ersättning för?
➤ Klarar du ekonomin om något skulle hända?
➤ Hur ser din pension och sparande ut?
Vi hjälper dig att se över ditt försäkringsskydd. Träffa våra duktiga rådgivare på en tid och plats som passar dig. Boka in en tid för personlig rådgivning. Läs mer på vår hemsida: avd.transport.se/avd-25.

Missa inte information och evenemang på våra sociala medier!
➤ Facebook: Transportavd25
➤ Instagram: sv.transport_avd25

AVDELNING 28 I NORR

Medlemsvärvartävling för avdelningens medlemmar! Avdelningen anordnar en medlemsvärvartävling mellan den 21 februari och 30 april.

1:a pris: En vecka i avdelningens fjällägenhet i Hemavan*.

För att vara med och tävla behöver du bara se till att ditt namn och personnummer finns med på värvningsblanketten. När din värvade kamrat betalar in sin första avgift får du precis som vanligt ett presentkort värt 200 kronor samt en poäng i avdelningens tävling.

Den aktuella poängställningen (utan namn) kommer att visas på avdelningens hemsida samt Facebook.

Lycka till!

*Vinnaren meddelas i juni och får då välja valfri ledig bokningsvecka i lägenheten fram till den 31 december 2023. Om två medlemsvärvare slutar på samma poäng företas lottning av vinnaren.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vi tackar Åke Wijkmark som slutar sin anställning hos oss den 31 mars. Vi tackar för ett bra jobb under dessa år och önskar honom lycka till!

Och vi hälsar Johan Molin välkommen som ombudsman efter Åke i Örnsköldsvik.

Transportpodden mellersta Norrland fortsätter att öka. Har du inte lyssnat så gör gärna det. Finns både på Podbean och Spotify!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Viktig information! Avtalsrörelsen 2023 är på gång. Förbundsordförande Tommy Wreeth informerar om vad som sker i en avtalsrörelse, vilka krav Transport har lämnat över till motparten och vad som händer just nu. Detta kan du följa på vår hemsida.

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

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

Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning där du får lära dig mer om fackets roll och din roll som medlem. Fokus ligger på frågor som berör dig och din arbetsplats. Aktuella datum:
➤ 16 maj i Växjö.
➤ 25 maj i Karlskrona.
➤ 30 maj i Oskarshamn.

Avtalspunkten Vad kan du om ditt avtal? Kursen fokuserar på rättigheter och skyldigheter enligt det kollektivavtal som gäller på din arbetsplats. Avtalspunkter planeras löpande och kommer att hållas efter avtalsrörelsen. Aktuella datum:
➤ 30 maj inom bevakning, Oskarshamn.

För dig med ett förtroendeuppdrag finns fler utbildningar.

Medlemsmöten Nu i april och maj håller sektionerna vårens medlemsmöten. Avdelningen är uppdelad i fyra sektioner, som är uppdelade efter vilken ort du arbetar i, och sträcker sig från Kristianstad, över Blekinge, Kronoberg och Kalmar upp till Oskarshamn.

➤ Sektion 1, Nordöstra Skåne: Torsdagen den 20 april, kl 18.15, på avdelningskontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

➤ Sektion 2, Blekinge: Torsdagen den 27 april, kl 17.00, Tippvägen 10 i Rödeby.

➤ Sektion 3, Kronoberg: Torsdagen den 13 april, kl 18.30, i ABF:s lokal på Arabygatan 80 i Växjö.

➤ Sektion 4, Kalmar: Söndagen den 23 april, kl 14.00, i ABF:s lokal på Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn.

Är du pensionär och intresserad av att träffa gamla ”transportare”? Då är du välkommen att kontakta oss:
➤ Kenneth Ingemansson, Karlskrona: 070-302 56 61.
➤ Gustav Holmberg, Sölvesborg: 070-245 62 58.

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

AVDELNING 5 BOHUSLÄN/DALSLAND

Utbildning Är du intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten?

Kontakta studieorganisatör Alexander Hutter på 010-480 36 24 eller alexander.hutter@transport.se så bokar han in detta.

Planerade datum än så länge är lördagen den 22 april, kl 9.30–13.00, och tisdagen den 30 maj, kl 17.00–21.00. Välkommen att anmäla dig!

Har du frågor gällande din anställning eller ditt kollektivavtal? Kontakta ombudsman Anders på 010-480 36 28.

Gäller din fråga arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta då regionala skyddsombudet Dan på 010-480 36 30.

Övriga frågor? Kontakta ordförande Daniel på 010-480 36 26.

Öppettider Avdelningen är vanligtvis öppen vardagar kl 8.00–16.40, lunchstängt 11.30–12.30, om vi inte är ute på fältet.

Ring gärna innan och kolla att vi är på plats om du vill besöka oss! Växel: 010-480 30 55, e-post: transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö?

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

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på 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 vårens, sommarens, höstens och vinterns fritidsaktiviteter.

Boka genom att ringa till avdelningen, 010-480 20 88, och prata med Anna.

Obs! Bokningarna för säsongen 2023–2024 släpps den 2 maj.

I norra Dalarna finns skoterleder, bra fiskevatten, möjlighet till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.

Fler tips hittar du på salen.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.

Styrkan finns när den behövs

Denna krönika skrevs den 15 mars 2023.

Det börjar blåsa upp på allvar i avtalsrörelsen. Med viss förvåning noterar jag att det verkar viktigt för många att Transports medlemmar inte under några omständigheter ska få mer än andra i avtalsrörelsen.

En fråga som allt oftare kommer till mig, både från de man trodde var ens vänner och de man på förhand vet är ens fiender, är: Varför ska Transports medlemmar få mer – är våra medlemmar mer värda än andra inom LO?

VARJE GÅNG FRÅGAN ställs är mitt svar detsamma: Vi tycker inte att vi ska ha mer än någon annan, däremot accepterar vi inte att alla ska ha lika lite. Vi hade mer än gärna varit med i LO-samordningen, men en förutsättning för att ingå måste givetvis vara att kraven läggs på en acceptabel nivå för oss. Det gäller både avtalsperiod och löneökningar och där hamnade vi tyvärr inte denna gång.

Jag har även svårt att förstå och acceptera att de man trodde var ens vänner lägger fokus och energi på att Transport inte ska lyckas. Det vore väl ändå bäst för alla om deras fokus var att leverera ett resultat som är så pass bra så att även Transport kan bli någorlunda nöjda? Men bevisligen fungerar inte systemen som man tror.

> ”Nu har vi en motpart som för tillfället fått ett rejält hack i skivan och som bara säger ett ord: ”märket”. Ja, då är förutsättningarna tyvärr mycket begränsade för att lyckas enbart via förhandlingsvägen.

EN ANNAN FRÅGA jag ofta får är hur vi ska lyckas knäcka ett märke ensamma. Det är givetvis en tuff uppgift och vi förbereder förbundet och våra medlemmar på att det blir just tufft. Vi tittar givetvis på lämpliga åtgärder i form av varsel. Att här gå in på detta i detalj är dock inte möjligt, då skulle arbetsgivaren få allt för mycket information om vår strategi.

Men en sak ska arbetsgivarsidan veta redan nu – Transport är ett av LO:s absolut starkaste förbund! Våra avdelningar och våra medlemmar är på väg upp i ett skarpt läge. Vi vill absolut inte tvingas att ta till konfliktåtgärder utan vi föredrar alltid en förhandlingslösning. Däremot krävs det att båda parter vill hitta en lösning i en förhandling. Nu har vi en motpart som för tillfället fått ett rejält hack i skivan och som bara säger ett ord: ”märket”. Ja, då är förutsättningarna tyvärr mycket begränsade för att lyckas enbart via förhandlingsvägen.

ATT TRANSPORT ÄR starkt fick motparten ett tydligt bevis på i mitten av mars. Seko begärde vår hjälp för att få till ett kollektivavtal på ett bekvämlighetsflaggat fartyg som anlöpt Uddevalla hamn. Våra hamnarbetare la ner arbetet. De slutade lossa båten som var lastad med 10 000 ton koks på väg till ett aluminiumverk på Vargön. Efter ett par timmars blockad fick Seko till ett avtal – och det hade aldrig löst sig utan vår hjälp.

Så kamrater, styrkan finns om och när den behövs – det vet vår motpart mycket väl. ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

PRENUMERERA NU – FLASKA PÅ KÖPET



Ett användbart magasin för dig som är skyddsombud eller på annat sätt driver arbetsmiljöfrågorna.

Tips!

Gå till din arbetsgivare och begär att få tidningen!

Pris: 750 kronor för fyra tidningar. Mängdrabatt ges.

Ange koden T23 så får du en flaska i rostfritt stål för varje prenumeration.

NYHET! DIGITALT ARKIV INGÅR



- Dagens Arbetsmiljö finns nu som **e-tidning** som du kan läsa i din mobil, padda eller dator. Du får också de fjorton tidigare utgåvorna i ett snyggt sökbart arkiv.
- **Du loggar in** med dina prenumerationsuppgifter.
- **Vill du provläsa** finns nummer 3/2022 öppen för alla till och med den sista april 2023.

WEBB DAGENSARBETSMILJÖ.SE
INSTAGRAM DAGENSARBETSMILJÖ
FACEBOOK DAGENSARBETSMILJÖ
LINKEDIN DAGENSARBETSMILJÖ