

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 6 juni 2017

Sju föreslagna till
Transports ledning

Avtalsrörelsen

**Så ser medlemmarna
på nya avtalet**

De tog kampen
om lastrummet

NOVELL

*Fel väg,
men rakt in
i livet*

Kongress- debutanten

Nu tar Malin Sundberg klivet upp i talarstolen

Matbud Transport organiserar per cykel **Organiserare** Berättelse om maktintriger
får mothugg **Miljöarbetare** Brott på återvinningen anmäls inte

NEXT GENERATION
TEAMWEAR

THE ICON PAIN IS TEMPORARY FOOTBALL IS FOREVER

Sven Bender är urtypen för framgångsrika Bundesliga-mittfältare: tuff, teknisk och nästintill besatt av att vinna. Genom att alltid jobba stenhårt för laget och springa fler kilometer per match än de flesta mittfältare är han också en perfekt förebild för nästa generations fotbollsspelare.

TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

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

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2017.
TS-kontrollerad upplaga:
61100.
Nästa nummer utkommer
den 22-23 juni.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 6

**4 VÄLKOMMEN**

Lena Blomquist inför kongressen.

6 INFÖR KONGRESSEN

Sju personer är nominerade till högsta ledningen.

10 AKTUELLT

Åtta sidor om vad som har hänt sen sist.

13 CYKELBUD

Dennis Hull Andersson kämpar för bättre villkor.

17 KRÖNIKA

DAVID ERICSSON

18 ORGANISERING

Olika bilder av Transports organiseringsarbete.

22 MÖTET VETERANEN

Saied Tagavi tar med sina erfarenheter till kongressen.

26 MÖTET DEBUTANTEN

Malin Sundberg vill förändra.

28 ARBETSMILJÖ

Följ kampen om lastrummet i de små flygplanen.

34 NOVELLTÄVLING
SEGRAREN

Anders Hagander om kampen mellan liv och död i lastbilen.

38 KULTUR

Vad som helst kan sägas i en taxi.

40 JUNIKRYSSET**41 FRÅGA FACKET****42 KRÖNIKA**

MARKUS PETTERSSON
Transports tillförordnade ordförande har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

43 MÅNADENS AVDELNING
Avdelning 3 i Göteborg satsar på organisering.

46 MÅNADENS MEDLEM

Veronica Olsson tröttnade på skor som inte fungerar.

47 DEBATT

Fler skyddade rastplatser för den tunga trafiken vill Elisabet Hultberg se.

48 LEDARE

Chefredaktör Jan Lindkvist skriver från baksätet.



Redo för laddade dagar i Örebro

Sju personer är nominerade till Transports högsta ledning. Du hittar dem på sidan 6. En av dem – om ingen dark horse dyker upp i sista stund – kommer att ta hand om ordförandejobbet i ditt fackförbund.

Som ny ordförande får han (för till den posten är ingen kvinna nominerad) ett styvt jobb att driva ett förbund med vassa förhandlare, kunniga utredare som lobbar i den innersta makten och alla de som ser till att medlemmarna både blir fler och engagerar sig fackligt. Han är förstås inte ensam, jobbet görs tillsammans med den övriga ledningen, den nyvalda styrelsen, anställda på förbundskontoret och ute på avdelningarna – plus dig som är aktiv på ditt jobb eller en helt vanlig medlem.

DU KAN FÖLJA valen på transportarbetaren.se under kongressen som startar den 3 juni. Där rapporterar vi också om alla andra viktiga beslut som fattas under de sex dagarna i Örebro.

Längre fram i tidningen möter du en riktig demokrativeteran som kommer att vara med och fatta besluten: Saied Tagavi, taxichauffören som lämnade shahens Iran, hamnade i kärhusockupationen i Stockholm och kämpar både för bättre villkor i taxibranschen och fria fack i Iran.

Vi har också intervjuat kongressdebutanten Malin Sundberg, bemanningsanställd i Västra Frölunda, som tror på att vi kan förändra – tillsammans.

OCH SÅ EN uppmaning till dig som just ska börja bläddra igenom tidningen:

Missa inte novellen som vann första pris i Transports tävling. Självt glömde jag bort att andas när jag läste Anders Haganders berättelse. Jag satt själv kvar där bakom ratten i hans lastbil en bra stund efter att novellen tagit slut.

De andra två belönade berättelserna kommer i de närmaste numren av tidningen. Att som jurymedlem få läsa transportmedlemmarnas egna historier var en glädje från första stund.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Missa inte novellen som vann första pris i Transports tävling. Självt glömde jag bort att andas när jag läste Anders Haganders berättelse.

Lena tipsar

Håll koll på vår sajt! Ny design är på gång, som funkar bättre i mobilen.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Lars Lindgren har ändrat sig igen, och vi skrev att han inte ställer upp i ordförandevalet.

Jag tror han gör förbundet en välgärning i och med att han avstår. Nu kan han njuta av sin pension i stället och förbundet får en nystart. Hoppas att Markus Pettersson tar över, han är duktig medialt om inte annat. DO

Han kan inte lita på sin omgivning?! Vem är det som ska lita på vem? JJ

Mest läst på webben

...den senaste månaden:

1. Parterna överens – transportavtalet klart.
2. Vi blev brickor i en maktkamp.
3. Lindgren hoppar av som ordförandekandidat i Transport.

Sagt på webben

Vi berättade om transportarna i Värmland som är ute och informerar medlemmar om försäkringar.

Gäsp! Så tråkigt! Facket är inget försäkringsbolag. Väktaren

Helt riktigt, men förringa inte insatsen som kollegorna gör. Om det ger oväntade pengar i plånboken samt att det påvisar **mervärdet** i fackligt medlemskap så är det väl bra? *Burväktaren*

Insänt

Ett lönesänkaravtal som saknar motstycke

Seko sjöfolk sänker lönen för sjömän inom sitt avtalsområde med 22 procent. Ni läste rätt. Fackförbundet Seko sjöfolk håller i yxan.

Det nya avtalet gäller från och med den 2 april i år. Facket har accepterat ett lönesänkaravtal som saknar motsvarighet i den svenska fackföreningsrörelsens historia, detta inför ett hot från arbetsgivarna om att införa ett svenskt internationellt sjöfartsregister med löner och anställningsvillkor i nivå med låglöneländernas sjömän.

Som om inte detta var nog, årets avtal ger också redaren rätt att sparka i land hälften av alla svenska matroser och motormän och ersätta dem med asiatiska sjömän.

*Sven Olof Larsson
ordförande i Transport avdelning 3:s
pensionärsförening, sjöingenjör
Gösta Bågenholm
fil dr, sjökaptan*

Läs mer: Insändarskribenterna utvecklar resonemanget och ger en historieskrivning på transportarbetaren.se.

Taxilönen är katastrofal

Hur kan det vara möjligt att taxilönen är så katastrofal?!

Skäms över att vara taxichaufför. Ställ alla bilar en vecka, då märks det vad vi gör. Skolbarn, sjuka, gamla med flera skulle inte komma utanför sitt hem!

Här blir jag inte långvarig! Transport! Vakna! Nu!

Taxihora

Läsarbilden



FOTO: BODIL PÅLSSON

”Jag var i skogen vid sköna Västersjön, och plötsligt bröt solen igenom förmidagsdimman.”

Bodil Pålsson gick i pension från tidningsbudsjobbet i Helsingborg i februari, och nu blir det mera tid för fotografering.

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



10 000-kronorsfråga?

Fast plättlätt för hamnarbetare.

Högen med uttjänta twistlock i en sopbehållare fångades på bild i Göteborgs hamn, men skulle platsa på en vårlig konstsalong. "Manickerna" används för att säkra containrar, som staplas på höjden ombord på ankommande och avgående fartyg. Ett twistlock, eller kona, i varje hörn av containern säkrar nästa som sätts ovanpå.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

Här är de nominerade till verkställande utskottet



MARKUS PETTERSSON

Tillförordnad ordförande, förbundssekreterare.

Ålder: 38.

Bor: I Stockholm.

Bakgrund: Tjänsteman, utredare på Transport, valdes in i vu på kongressen 2012, tillförordnad ordförande sedan i mars i år.

Nominerad till: Förbundsordförande och förbundssekreterare.



TOMMY WREETH

Förbunds-kassör.

Ålder: 51.

Bor: I Örebro, i Stockholm i veckorna.

Bakgrund: Terminalarbetare, lokalombudsman i Örebro, central ombudsman, valdes in i vu 2009.

Nominerad till: Förbundsordförande, förbunds-kassör och avtalssekreterare.



MARCEL CARLSTEDT

Förbunds-jurist.

Ålder: 51.

Bor: I Katrineholm.

Bakgrund: Jurist, utredare på Transport, försäkringsansvarig på förbundet, central ombudsman med ansvar för stuveri och tidningsbud. Är nu förbunds-jurist, biträdande chef för förhandlingsavdelningen samt ledamot i Arbetsdomstolen.

Nominerad till: Förbundssekreterare och avtalssekreterare.



MATTS HAGLUND

Organisationssekreterare.

Ålder: 48.

Bor: I Järfälla.

Bakgrund: Väktare, lokalombudsman i Stockholm, central ombudsman. Blev organisationssekreterare 2012.

Nominerad till: Förbundsordförande, förbundssekreterare, förbunds-kassör och avtalssekreterare.



LARS MIKAELSSON

Central ombudsman.

Ålder: 50.

Bor: I Ånge, i Stockholm i veckorna.

Bakgrund: Timmerbilschaufför, lokalombudsman i Sundsvall, central ombudsman sedan 2015.

Nominerad till: Förbundssekreterare, förbunds-kassör och avtalssekreterare.



ANNA RYDING

Lokalombudsman i Västerås.

Ålder: 53.

Bor: I Västerås.

Bakgrund: Jobbat med det mesta inom bevakning, ombudsman sedan 17 år tillbaka.

Nominerad till: Förbunds-kassör.



ULF PERSSON

Lokalombudsman i Dalarna.

Ålder: 50.

Bor: I Stockholm.

Bakgrund: Tankbilschaufför, lokalombudsman i Dalarna, central ombudsman, administrativ chef för Transport på direkten, sedan mars i år tillbaka som ombudsman i avdelning 88.

Nominerad till: Förbundssekreterare och avtalssekreterare.

... och här är de 21 nominerade till förbundsstyrelsen

- Ann-Charlotte Larsson.
- Carina Lövgren.
- Cecilia Johansson.
- Charn Ispa.
- Christer Bengtsson.
- Freddy Welle.
- Johan Eriksson.
- Johan Larsson.
- Johanna Bergsten.
- Karin Peterson.
- Lars Eriksson.
- Lena Hunt Wiberg.
- Ludwig Eriksson.
- Magnus Thelander.
- Mikael Hussner.
- Nicklas Sandström.
- Patrik Östbjerg.
- Stefan Andreasson.
- Stefan Nilsson.
- Thomas Grundell.
- Tommy Jonsson.

Vem ska styra Transport?

Om bara några dagar börjar Transports kongress. Då avgörs vilka som ska styra förbundet de kommande fem åren. Efter Lars Lindgrens avhopp är det sju personer som kämpar om tre – eller möjligen fyra – poster i ledningen. 21 personer är nominerade till de tio övriga stolarna i förbundsstyrelsen.

Text **JAN LINDKVIST**



Vi har fått in nästan på pricken lika många namnförslag som vid förra kongressen, säger Dag Leander, ordförande i valberedningen både nu och vid kongressen 2012.

Han sänder ett tack till avdelningarna som varit flitiga med att nominera.

– Det gör att vi har många namn att jobba med, förtydligar han och avslöjar sedan att något enstaka återbud eventuellt är på ingång.

Nomineringsprocessen är heller inte helt avslutad. Det kan bli aktuellt att öppna för fler namnförslag på själva kongressen, enligt Dag Leander.

TRANSPORTS KONGRESS 2017 präglas annars av en lång uppmarsch där mycket handlat om vem som kunnat eller inte kunnat väljas till förbundsordförande. Ett tiotal motioner kom till slut in som ville öppna för omval av Lars Lindgren – trots att han enligt vissa regeltolkare fallit för åldersstrecket, 60 år.

Nu är Lindgren borta ur startfältet.

Innan själva valen kan hållas måste kongressen besluta ifall ledningen, alltså

det verkställande utskottet (vu), ska bestå av tre eller fyra personer.

En motionär föreslår att Transport, i likhet med många andra fackförbund, inrättar en särskild avtalssekreterare – vid sidan av ordförande, förbundskassör och förbundssekreterare.

SEDAN KONGRESSEN 1992 har ansvaret för avtalen i Transport legat på förbundsordföranden. Motiveringen har varit att väldigt mycket av makten och inflytandet i ett fackförbund är kopplat just till kollektivavtalen.

Redan i starten får kongressen välja väg här. I samma veva måste ombuden ta ställning till ett batteri motioner som handlar om ålder och valbarhet. Förslagen tog ursprungligen sikte på personer som har gamla anställningskontrakt i förbundet med lägre angiven pensionsålder än 65 år. På 1990-talet var 60 år legio för anställda ombudsmän i hela LO.

ETT DILEMMA ÄR hur reglerna ska tolkas när riksdagen lagstiftat om att alla löntagare har rätt att jobba kvar till 67 år.

En annan fråga handlar om vilka som kan eller bör sitta i förbundsstyrelsen, på de övriga tio stolarna. En avdelning har skrivit en motion som efterlyser "balans".

Som det varit tidigare är det fritt fram att välja även anställda ombudsmän och regionala skyddsombud till förbundsstyrelsen. Under lång tid har en majoritet av styrelsen bestått av just lokalombudsmän. I dagens förbundsstyrelse är sju av tio ledamöter ombudsmän, bara tre är yrkesverksamma medlemmar.

I Transport går det också bra att vara förbundsrevisor och samtidigt anställd ombudsman, med tillhörande lojalitetsplikt mot arbetsgivaren. Under den gångna kongressperioden har en av revisorerna varit just lokalombudsman.

TRANSPORTARBETAREN HAR GJORT en enkät bland de övriga 13 LO-förbunden. I de flesta blir svaret att det är otänkbart att anställda ombudsmän sitter i förbundsstyrelsen. Samma sak gäller vid val av revisor. Bara Byggnads och Målarna har samma flexibla regler som Transport.

Vad motionären menar med "balans" framgår inte. Just valbarhetshinder till förbundsstyrelsen har varit uppe på en rad Transportkongresser.

Försvararna av systemet brukar påpeka att det faktiskt är avdelningarna eller regionerna som nominerar namnen. Vill man ha in fler yrkesverksamma i förbundets styrelse finns inga hinder för det.

KONGRESS-FAKTA

→ Kongressen är Transports högsta beslutande organ. Den hålls vart femte år.

→ Kongressen väljer förbundsordförande och resten av ledningen, förbundsstyrelsen och revisorer.

→ Den 3 juni–8 juni samlas 219 ombud i Örebro för att diskutera och besluta i stort och smått om förbundets mål och inriktning.

5 tycker till

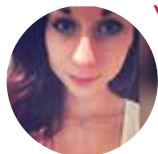
Vad skulle få fler av dina arbetskamrater att gå med i facket?



Björn Larsson,
parkeringsvakt,
Järfälla:

– Många tycker att medlemsavgiften är för hög.

Men jag är skyddsombud, och brukar försöka förklara vad man får för sin avgift. Ibland händer det att någon går med efter det. Men annars går folk med i facket när det är problem på jobbet eller om vi hotas av nerdragningar.



Viktoria Biberg,
väktare, Sundsvall:

– Facket måste bli mer synligt. Fler skulle gå med om förtroendevalda

oftare kom ut på arbetsplatserna, tog upp frågor som de anställda har och såg till att det hände något med de problem som finns.



Magnus Panzarstål,
lastbilschaufför,
Uddevalla:

– Jag vet inte riktigt. Många säger att avgiften är hög, och de undrar om de får

valuta för pengarna när lönerna och annat i kollektivavtalet gäller även för dem som inte är med i facket.



Elisabeth Lundblad,
taxichaufför,
Stockholm:

– Sänk medlemsavgiften, på tok för hög! Gör fler kampanjer, exempelvis med

en avgiftsfri månad. Och gör mer reklam. Jag kan ställa upp och säga: "Jag fick hjälp av facket". Jobba för bättre skyddsnet vid sjukdom och arbetslöshet.



Daniel Iso-Aho,
lagerarbetare,
Taberg:

– Varje Transportavdelning borde ha någon som åker ut till

olika arbetsplatser och informerar om vad facket jobbar för. Kontakta företaget och be att få komma. Folk reagerar över kostnaden eftersom de inte vet vad facket är och gör.



Lars Lindgren har beslutat sig för att inte ställa upp i ordförandevallet i juni.

Lindgren valde att hoppa av

Transports tidigare ordförande Lars Lindgren kandiderar inte längre till ordförandeposten på kongressen i juni.

Text Jan Lindkvist Foto Justina Öster

– Det finns flera orsaker till mitt beslut. Det viktigaste är att jag som ordförande inte hade kunnat lita på min omgivning. Dessutom har jag fått ett intressant jobberbjudande, säger Lars Lindgren.

Transports ledning väljs av kongressen för fem år i taget. Tidigt under mandatperioden, som började 2012, meddelade Lindgren att han ville ställa upp för ytterligare en femårsperiod – trots att han fyller 60 år nu i maj och då har nått pensionsåldern enligt ett 22 år gammalt anställningsavtal.

HANS BESKED VÄCKTE blandade reaktioner och blev början till en intern maktkamp i förbundet. Den kom av sig i mars då Lars Lindgren hastigt lämnade ordförandeposten –

efter en serie artiklar i Aftonbladet.

Bara några dagar efter avhoppet meddelade Lindgren att han kandiderar på nytt till ordförandeposten på Transports kongress.

Men nu har han ändrat sig – det blir ingen kandidatur:

– Jag har funderat mycket de senaste veckorna. Jag har fått flera jobberbjudanden och särskilt ett är så spännande att det blev svårt att tacka nej.

LARS LINDGREN ÅTERKOMMER till artiklarna i Aftonbladet och hur de påverkade honom. Reportrarna mötte honom med kvittokopior som var hämtade direkt ur förbundets bokföring.

– Någon eller några har lämnat ut interna uppgifter. Om jag hade blivit vald till ordförande igen hade jag fått leva med vetskapen att det fanns personer i min närhet som jag inte kunde lita på.

Lindgren berättar att han för bara några dagar sedan blev inbjuden till ett fackligt möte av Transports Gäv-

leavdelning. Han tackade ja, men samma morgon som han skulle åka dit ringde Aftonbladet.

– Reportern sa: "Jag har hört att du ska till Bollnäs och att du kandiderar som ordförande igen. Vi vill gärna göra en uppföljning ..." Jag valde att ställa in Bollnäsresan. Samtalet från Aftonbladet blev en bekräftelse på den bristande tillit jag känner.

– Jag ställer inte upp i kongressvalet, trots att jag fått ganska många nomineringar. Men jag vill ändå tacka alla dem som ställt upp och uppmanat mig att kandidera. Ert stöd och uppmuntran betydde oerhört mycket under en väldigt jobbig period av mitt liv.

DAG LEANDER ÄR ordförande i Transports valberedning. Han säger:

– Valberedningens arbete underlättas ju i viss mån efter Lars Lindgrens besked. Jag har också skickat en hälsning till Lindgren där jag önskar honom lycka till när han nu går vidare i livet.

Fakta om pensioner

För något år sedan gjorde Transport om pensionssystemet för ombudsmännen. Ursprungligen gällde 60 år och när en anställd ombudsman pensionerades betalade förbundet 78 procent av lönen i avtalspension fram till 65 år.

Efter hand höjdes pensionsåldern – först till 62 och senare till 63 eller 64 år, samtidigt som de 78 procenten

fortsatte att gälla.

Men systemet ansågs ändå otidsenligt. Förbundsstyrelsen fattade beslut om en ny lösning. Ombudsmän som anställs i dag jobbar till 65 år och får en tjänstepension där premien är 10,5 procent på lönesumman. Pengarna sätts in på ett individuellt konto som ombudsmannen får med sig, oavsett när

han eller hon lämnar Transport.

Premien på 10,5 procent kan jämföras med vanliga LO-medlemmar som får 4,5 procent i avtalspension.

Ombudsmän som anställts tidigare, med låt säga 62 år som angiven pensionsålder, erbjöds att växla över till det nya systemet, och jobba till 65 år. Förutsatt att de hade 15 år kvar till pensioneringen.

JOBMAN

WORKWEAR

DURABILITY
AT WORK SINCE 1975

Slitstyrka på jobbet

JOBMANS arbetskläder riktar sig till professionella yrkesmän och kvinnor. Så har det varit sedan 1975 och slitstyrkan har alltid varit vårt adelsmärke och kommer alltid att vara det. I kombination med nya funktioner och modern design gör det också dig slitstark på jobbet. Oavsett hur trenderna går är vi övertygade om att hög kvalitet alltid kommer att vara modernt.

Hitta din återförsäljare på www.jobman.se

Största avtalet klart – cykelbud ny grupp

Åkeri och terminal. Avtalet för chaufförer och terminalare är undertecknat. Lönerna höjs med 6,5 procent under tre år. Parterna är också överens om att cykelbudens arbetsuppgifter ska regleras.

Text Lena Blomquist



Enligt Tommy Wreeth har facket fått igenom vissa förbättringar av villkor, utan att behöva gå med på försämringar på andra punkter.

– Sedan kan man alltid önska sig mer, säger han.

Lönerna följer den normerande uppgörelsen mellan industrins parter. I pengar räknat blir höjningen av månadslönerna 580 kronor den 1 april 2017, 540 kronor ett år senare samt 632 kronor den 1 april 2019.

Dock har båda parterna, Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA), rätt att senast den 30 september 2018 säga upp avtalet, så att det slutar gälla den 31 mars 2019.

EN FJÄRRCHAUFFÖR MED fyra år i yrket tjänar i dag ungefär 26 000 kronor i månaden. En lika erfaren terminalarbetare ligger med den gamla lönen kring 24 800 kronor. (Båda lönerna är inklusive premiekompensation, ett generellt tillägg på lönen som finns i vissa avtal.)

I och med det nya avtalet höjs även tilläggen med 6,5 procent under treårsperioden.

DET NYA KOLLEKTIVAVTALET på åkeri- och terminalområdet gäller för runt 30 000 Transportmedlemmar. Det innehåller också en rad andra överenskommelser, bland annat:

→ På vissa terminaler finns ett fryst ackordstillägg efter tidigare förändringar i kollektivavtalet. I och med uppgörelsen är arbetarna där garanterade att den utgående lönen inte ändras även om arbetsgivaren vill ta bort det frysta ackordet. Detta gäller till september 2018.

→ Traktamentena ligger kvar på dagens nivå under de två närmaste åren. Sedan justeras de.

→ Delade pass på lager och terminaler kan bara ske om parterna kommer överens lokalt.

→ Hyvling – när arbetsgivarna drar ner på arbetstiden för redan anställda

Läget i de övriga förhandlingarna

→ **Bensin. Förhandlingarna om villkoren för dem som jobbar på bensinstation pågår när tidningen går i tryck.**

→ **Gummi. Avtalet för personal på gummiwerkstäder pågår också.**

→ **Taxitelefoner. Förhandlingar pågår.**

Bevakning. Förhandlingarna återupptas den första dagen parterna hade rent i almanackan: 29 maj.

→ **Flygtankare. Förhandlingarna återupptas den 31 maj.**

→ **Tidningsbud. Löner och villkor kommer upp till förhandling igen efter Transports kongress som slutar den 8 juni.**

→ **Flygets markpersonal på kommunala flygplatser. Förhandlingar återupptas den 12 juni.**

→ **Återvinningsarbetare på KFS. Förhandlingar återupptas den 12 juni.**

→ **Distribution och direktreklam. Förhandlingarna startar den 2 juni.**

→ **Bilvårdspersonal. Förhandlingarna startar den 2 juni.**

→ **Almega terminalarbetare. Förhandlingarna startar den 2 juni.**

→ **Taxiförare. Förhandlingar sätter snart i gång.**

Läs mer på transportarbetaren.se.

da – var också uppe till diskussion. Resultatet blev en uppgörelse om uppsägningslön för den som drabbas.

Exempel: Om ett företag skär ner en tjänst från heltid, 100 procent, till 75 procent måste man iakttä samma "uppsägningsstider" som i lagen om anställningsskydd. Den anställda har rätt att behålla sin heltidslön i en till sex månader, beroende på anställningstid – innan tjänsten krymps.

→ Cykelbuden skrivs in som en yrkesgrupp i transportavtalet. Deras villkor och arbetsuppgifter ska regleras i lokala överenskommelser.

→ En arbetsgrupp ska gå igenom frågor kring heltid, årsarbetstid, deltidsanställning, mertidssättning samt lönetabeller för åkeriarbetare. Eventuella förslag till förändringar ska bli klara hösten 2018.

MATTIAS DAHL, VD på Transportföretagen och BA kommenterar uppgörelsen i ett pressmeddelande:

– Vi är glada att ha träffat ett avtal som ligger i linje med märket och som företagen har förutsättningar att klara under en lång period.

Extra till pensionen för inhyrda

Bemanning. Inhyrda får en extra avsättning till pensionen. Lönerna följer övriga uppgörelser i årets avtalsrörelse: 6,5 procents höjning i ett treårigt avtal.

– Det här känns jättebra, säger Kent Ackholt, LO och den som håller ihop de 14 LO-förbundens förhandlingar med Almega Bemanningsföretagen. Han berättar att frågan om avsättningar till pensionen stökade till förhandlingarna.

I en del LO-branscher sätter arbetsgivarna av pengar till en framtida delpension, pengar som tas från den vanliga lönehöjningen. Bemanningsanställda ska ha

samma villkor och lön som personal på företaget de är uthyrda till. Därför drev facket att de på något sätt skulle kompenseras för denna pensionsavsättning.

Resultatet blev att alla bemanningsanställda får en extra avsättning till sin framtida tjänstepension. Under de tre avtalsåren blir den 0,4 procent av lönen, från den första kronan en bemannare tjänar in och oavsett hur gammal hen är.

Omkring 1 100 av de arbetarna som berörs är medlemmar i Transport. De jobbar främst på lager och terminaler.

LB

Arbetsgrupp för bärgarnas framtid

Bärgare. Branschens framtida behov ska diskuteras i en arbetsgrupp med Transport och arbetsgivarna i Motorbranschens arbetsgivareförbund.

Löneökningarna hamnar på samma nivåer som industriarbetarna fick i det avtal som utgör märket som resten av arbetsmarknaden följer: 6,5 procent på tre år.

Från och med den första april i år höjs lönerna med 2,2 procent, ett år senare 2,0 och den första april 2019 med 2,3 procent.

LB

Hamnarbetare vill ha kort avtal

Hamn. Överläggningar om det nya kollektivavtalet har pågått en tid, men inga ytterligare mötesdagar var spikade när tidningen gick i tryck. En tvistefråga är avtalslängden, på en arbetsmarknad där alla andra uppgörelser är treåriga i år.

– Vi vill ha ett kort avtal, helst ettårigt, säger Peter Winsten, Transports centrala stuvieriombudsman. Vi är osäkra på hur Sveriges Hamnar skulle hantera en längre uppgörelse.

LB



"Det är ett stort plus, om man säger så. Det blir hur bra som helst", säger Björn Zettervall på väg till Ljusdal. Han är mycket nöjd med löneökningen.



**"Jag tycker att de åkeri-
anställda har varit
solidariska och osjälviska
eftersom de backat upp
oss i våra krav."**

Emil Grape, terminalarbetare
på DHL Freight i Arlöv.

Så går snacket om det nya avtalet

Åkeri och terminal. Löneökningar på samma nivå som i industrin och lite svårare att hyvla ner arbetstid – bra eller dåliga inslag i nya avtalat för terminalare och chaufförer? Transportarbetaren har pratat med några av dem som påverkas.

Text och foto John Antonsson

Emil Grape jobbar på terminalen DHL Freight i Arlöv. Han är en av de vanliga medlemmar som fick sitta med i Transports förhandlingsdelegation. Emil Grape är särskilt nöjd med att avtalet gör vardagen tryggare för dem som jobbar på terminaler.

– Jag tycker att de åkerianställda har varit solidariska och osjälviska eftersom de backat upp oss i våra krav.

– För oss är det viktigt att det blir uppsägningstid när arbetsgivaren vill hyvla. Hyvling av arbetstiderna är ett stort problem för många som jobbar på terminal. Jag tycker också att det är bra att arbetsgivaren inte får införa delade arbetspass utan en lokal förhandling. Människor har familj och privatliv, det är viktigt att veta vad man ska tjäna och att kunna planera vardagen.

DAGEN EFTER ATT avtalet blev klart åkte Transportarbetaren till rastplatsen Mora stenar, strax söder om Uppsala. Solen sken och vinden blåste kall. På just den rastplatsen var det inte särskilt många medlemmar i Transport den eftermiddagen. Björn

Zettervall är inte med i facket, men är glad för det nya avtalet och säger att han tänker gå med i Transport snart. Han ska köra hemåt mot Ljusdal och är mycket nöjd med löneökningen.

– Det är ett stort plus, om man säger så. Det blir hur bra som helst. Jag tycker verkligen att facket gör ett bra jobb.

SAMTIDIGT SOM Transportarbetaren är ute på rastplatsen hör Torgny Lundberg från Arvidsjaur av sig. Han jobbar på ett åkeri och är allt annat än nöjd med den nya lönen.

– Efter skatt är det bara ett skrov-mål i veckan, säger han.

Han tycker att Transport borde ha struntat i industrins märke och gått ut i strejk.

– Vad har industrifacken någonsin gjort för Transport? Vi borde ta ut tankbilarna i strejk, så stannar hela landet. Om jag går ur facket får jag mer netto än jag får från den här löneökningen, säger han.

Transportarbetaren ringer upp Kim Gewert i Värmland. Han jobbar för Smålands logistik, ett av Sveriges största åkerier.

– Jag tycker att lönelöftet är okej, men det är väl klart att man vill tjäna mer pengar.

Särskilt glad är han för att avtalet är tre år långt.

– Jag tycker att det känns tryggare när båda parter vet hur det ska se ut i några år framåt. Då slipper vi en massa tjafs och spekulationer varje år. Nu vet vi vad som gäller i flera år. Vi har det svart på vitt, säger han.

Tre år gäller för hyrverken

Hyrverk. Uppgörelsen för hyrverksförare är treårig. Parterna kan, till skillnad mot i övriga avtal, inte säga upp det tredje året.

Lönehöjningen följer industrins. I pengar räknat höjs tarifferna med 558 kronor från den 1 juni, med 518 den 1 juni 2018 nästa år och med 608 kronor den 1 juni 2019.

Förarnas fridagar ska anges senast för den kommande månaden, i övrigt kan schemat fortfarande meddelas för minst en vecka i taget. **LB**

Julafton på oljedepåer ger extra ob-tillägg

Depå. Anställda på oljedepåer har fått sitt nya avtal.

Resultatet på lönesidan förvånar ingen som har hängt med i årets avtalsrörelse. Höjningarna landar på 6,5 procent på tre år.

Samma nivåer som industriarbetarna fick i det avtal som utgör märket. Riktlinjen som resten av arbetsmarknaden följer.

Från och med den första april i år höjs lönerna med 2,2 procent, ett år senare 2,0 och den första april 2019 med 2,3 procent.

Dock kan facket eller arbetsgivarna välja att säga upp det sista avtalsåret och förhandla på nytt. **LB**

Facket fick igenom en skrivning som ger viss trygghet när det gäller hyvling. Det vill säga när arbetsgivare minskar ner heltidsjobb till deltider.

Uppgörelsen innebär att den anställda har rätt att behålla sin heltidslön i en till sex månader, beroende på anställningstid – innan tjänsten krymps.

En annan nyhet för depåanställda är att julafton förs in bland de storhelger som ger extra högt ob-tillägg, enligt uppgörelsen med Petroleumbranschens arbetsgivarförbund. **LB**

Räkna med 6,5 procent

Lönebildning. Alla branscher följer uppgörelsen i industrin. I tidningen Arbetet kritiseras modellen av experter inom lönebildning:

– Marknadsläget skiljer sig åt mellan olika grupper och sektorer och man behöver tillåta mer av relativa löneförändringar, säger Lars Calmfors, ordförande för Arbetsmarknadsekonomska rådet.

Dan Andersson, tidigare chefekonom på LO, hävdar att industriavtalets svaga punkt är att inflationen blir för låg. **LB**

.1A



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Inget utökat krav på vinterdäck

JA

4 000

Källa: Arbetsförmedlingen.

Bättre a-kassa för många deltidare

– Tyvärr blir det kortare tid med a-kassa då, säger Berit Andersson. Den gruppen missgynnas av de nya reglerna.

Josefin
tog priset

JOURNALISTPRIX
DER
BASTA
KOMMENTARREHEDE
TEXT
2017
VON
ASTRID EIDOLF
FACHVERLAGSBUCHVERLAG
FACHVERLAGSBUCHVERLAG
FACHVERLAGSBUCHVERLAG

LB



100



"Vi uppsökare som cyklar kan haka på vissa bud, har de en gammal cykel är det lättare, men en del cyklar väldigt fort och då är det svårt, säger Sofia Södergren. Här tillsammans med (fr v) Andreas Ramström, Martin Fröjd, Christofer Ebenholtz och Simon Bartosz.

Budens väg till facket

Uppstickarföretag säljer restaurangmat som levereras direkt till dörren. Skitvillkor varnar Transport, som nu försöker organisera buden.

Text och foto John Antonsson

Dennis Hull Andersson började jobba på matbuds företaget Foodora i september förra året. Företaget är störst i branschen. Han började precis som alla andra med kontrakt på en månad i taget, för att sedan gå upp till tre. Med två nya jobb har han valt att inte skriva på ett nytt kontrakt, men han tänker jobba lite då och då.

Han är en av dem som valt att engagera sig i Transport för att kämpa för bättre villkor för cykelbud.

– Jag vill hänga kvar på Foodora och hjälpa till att styra upp det här. Osäkra jobb är ett framväxande problem som kan bli större. Jag är lite besviken att det har skrivits om oss som att vi är utsatta människor det är synd om. Det som händer är mycket större. Nu handlar det inte längre om att upprätthålla det facket har vunnit, utan om att

kämpa från botten igen, säger han och fortsätter:

– Många säger att budjobbet är en väg in på arbetsmarknaden, men det är inte en rimlig ursäkt för att se förbi alla brister.

TRANSPORTS AVDELNING 5 i Stockholm har en uppsökerigrupp som leds av Simon Bartosz. Han möter upp uppsökarna Sofia Södergren, Andreas Ramström, Martin Fröjd och Christofer Ebenholtz på Medborgarplatsen i Stockholm. I några veckor har extra fokus lagts på att ta kontakt med cykelbud.

– Vi försöker hela tiden hitta nya sätt att hitta nya medlemmar och fackliga ledare på arbetsplatser, säger Simon Bartosz.

Dagen började tidig förmiddag i en annan del av staden, på Östermalm, där har Foodora sitt huvudkontor. Dit hade några i gruppen tagit sig för att träffa bud som hämtade sin utrustning i ett garage, som dessutom är verkstad och sophus för de människor som bor i samma hus.

– Vi hängde där utanför och pratade med lite anställda. När det blev mindre folk där, drog vi till de

restauranger som säljer mat med bud lite mer frekvent, säger Martin Fröjd.

Det finns flera matbuds företag. Näst störst är Uber Eats. Foodora försöker främst locka till sig cykelintresserade som ser jobbet och cykling som en livsstil. Där jobbar de anställda med kontrakt på en månad i taget. Lönen har baserats på provision, men ska enligt uppgifter vara på väg att gå över till ren timlön. På Uber Eats är lönen provisionsbaserad och betalas genom ett egenanställningsföretag. En reporter på Breakit cyklade för företaget i två veckor och snittade en lön på 39 kronor i timmen.

– Det är viktigt att inte bara säga hej en gång, vi är ute och syns hela tiden, säger Andreas Ramström.



Dennis Hull Andersson har engagerat sig i Transport för bättre villkor för cykelbud.

En vanlig fråga uppsökarna ställer är: Hur har du det på jobbet? För att sedan fråga om de har försäkringar och vad facket kan göra.

Förutom dåliga löner har många bud osäkra försäkringsvillkor, ingen tjänstepension och en farlig arbetsmiljö. Flera bud har blivit påkörda och det finns fall då de blivit utan sjuklön. Arbetsmiljöverket har lämnat in en lång lista med åtgärder som behöver göras hos Foodora.

Kaffet är slut och det är dags för uppsökarna att dra vidare.

– Vi har redan haft en bra dag, vi har pratat med 15 personer på två timmar, säger Christofer Ebenholtz.

TILLBAKA TILL Dennis Hull Andersson. Han tror att matbud kan bli ett bra jobb och att det finns möjlighet att fler vågar sig på fackligt engagemang, trots att alla anställda har otrygga jobb.

– Vi har redan pressat på företaget och fått dem att ta tag i sjuklön och försäkringar. Antingen vågar folk engagera sig för att vi är starka som grupp, och att vi är tillräckligt många som är taggade, eller så blir det svårt, säger Dennis Hull Andersson.

Elektroniska staket testas mot terrordåd

Terrordådet. Geofencing ska provas som ett sätt att minska risken för terrordåd där lastbilar används som vapen. Tekniken ska testas redan nästa år.

Med geofencing kan ett område spärras av elektroniskt så att bara tillåtna fordon kan köras in. Trafikverket ska leda en arbetsgrupp med de stora lastbilstillverkarna och representanter för Sveriges största städer. Målet är att geofencing ska kunna demonstreras i Sverige under nästa år.

Däremot har infrastrukturminister Anna Johansson avskrivit alla tankar på att förarens fingeravtryck eller liknande skulle fungera som bilnyckel för de lastbilarna.

– Vi har fått väldigt tydliga signaler från branschen om att det vore en dålig åtgärd, eftersom det skulle innebära att en lastbilschaufför skulle kunna bli kidnappad. Eller ännu värre, säger hon till TT.

LB



Sopgubbar. Den självkörande sopbilen är färdig att testas i början av juni i Hisings backa, Göteborg. Bilen förflyttar sig mellan sopkärnen efter en förprogrammerad rutt, berättar miljöföretaget Renova. Men det behövs fortfarande en förare – som utanför hytten trycker på en knapp för att bilen ska köra i väg på nästa sträcka.

LB

Ökat ansvar för beställare föreslås

Chaufförer. Transportstyrelsen föreslår ett ökat ansvar för beställare. De som köper transporter ska vara säkra på att de utförs på ett lagligt sätt, enligt utredningen som regeringen har beställt.

Redan i dag finns ett ansvar för transportbeställare att se till att transportörer, som de anlitar, har rätt att göra transporter och att cabotagetransporter följer lagen. Men det har varit svårt att följa upp. I dag måste beställarna ha skäl att misstänka att något är fel.

Med det nya förslaget blir beställaren huvudansvarig och tvingas kontrollera den närmaste underleverantören. Huvudbeställaren får även ett visst ansvar för ytterligare underleverantörer. JA

Fasa och förväntan inför EU:s vägpaket

EU. Oroliga och arga transportarbetare och fack har under våren demonstrerat och bedrivit kampanj i Bryssel. Farhågorna gäller det vägpaket med förändrade regler inom transportsektorn, som EU-kommissionen ska lägga fram den 31 maj.

Text och foto Justina Öster

Vägpaketet debatterades vid EU-parlamentets möte i mitten av maj. Men den som hoppats att den slovenska transportkommissionären Violeta Bulc (från den liberala partigruppen Alde) skulle lätta på förlåten kring den länge diskuterade översynen av transportnäringen blev besviken.

Hon var upptagen på annat håll och ersättaren var förtegen med innehållet.

EUROPEISKA Transportarbetare-federationen (ETF) där svenska Transport ingår, kampanjar för att förbättra de sociala villkoren för unionens transportarbetare.

Kommissionen har makt att föreslå nya lagar och facken oroar sig bland annat för att politikerna ska luckra upp kör- och vilotidsreglerna, så att chaufförerna får köra betydligt längre pass, före vila.

– Det skulle kunna få mycket allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten, säger Transports in-

ternationella politiska sekreterare Magnus Falk.

Ingen vet säkert vad vägpaketet kommer att innehålla, men Falk tror att utredningen blir omfattande.

– Det har inte gjorts några förändringar inom vägområdet på många år så sannolikt kommer det att bli stora ändringar, säger han.

ENLIGT UPPGIFTER SOM läckt ut kommer översynen att omfatta cabotage, det vill säga inrikes körningar av utländska åkerier, och vad som ska gälla för utländska arbetare som jobbar i andra EU-länder, så kallad utstationering.

Kör- och vilotider väntas också tas upp, liksom smarta färdskrivare, en europeisk vägmyndighet, utsläppsregler och trafiksäkerhet.

Med stöd av LO hoppas Transport att kombidirektivet ska skrotas. Det innehåller så snåriga regler för kombinerade väg- och järnvägs-transporter att det närmast upp-

Cabotage

→ En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport som utförs i ett EU-land, av en utländsk transportör.

→ Transportören får högst utföra tre inrikestransporter, under en period av sju dagar, efter en redan utförd internationell godstransport.

Källa: Transportstyrelsen.

muntrar till lagbrott, anser facket.

Jens Nilsson (S) stödde kravet i ett anförande i EU-parlamentet, men har inte stort hopp om att direktivet ska skrotas.

– Det blir nog en översyn av det i alla fall. Då måste luckorna täppas till.

DET ÄR DAGS för förändringar, anser Jens Nilsson. Inte minst när det gäller cabotage och "oseriös, kriminell verksamhet", där åkerier bryter mot lagar och regler, skapar osund konkurrens och slår ut seriösa åkare.

Ifall utredningen mynnar ut i förbättringar eller försämringar törs Nilsson inte sia om. Det finns liberala grupper i EU som vill släppa transporter helt fria, utan restriktioner, över gränserna. Men transportkommissionär Violeta Bulc har ändå tidigare flaggat för bättre övervakning, smarta färdskrivare och elektroniska system för att övervaka transporter i Europa, berättar han.

Hur ser Transport på översynen?

– Med både fasa och förväntan, svarar Transports Magnus Falk. Jag vill gärna hoppas att något kan bli bättre. Vi måste styra upp cabotaget och de utländska transporterna, men risken är förstås att reglerna förändras till det sämre.

Läs mer på transportarbetaren.se.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Löfven diskuterade taxi

Taxi. Strax innan den nya upphandlingslagen röstades igenom i riksdagen mötte statsminister Stefan Löfven taxiförare med åsikter om villkoren i branschen.

– Att jobba för vissa taxibolag är som att äta gurka, sa chauffören Janne Rundqvist. Man kan sätta i sig tonvis utan att bli mätt.

Den nya lagen bygger på en tidigare utredning om hur stat, kommuner och landsting ska kräva schysta villkor för de anställda om ett företag ska få lämna anbud vid upphandlingar. Men för att regeringen skulle få en majoritet som stödjer lagförslaget i riksdagen har det ändrats några gånger.

– Det kändes bra att diskutera med Stefan Löfven som var insatt, sa taxiföraren Maqbool Nanng efter träffen. Och själv fick han med sig statsministerns autograf hem till dottern.

LB

Brott på återvinning anmäls inte till polis

Miljöarbetare. De flesta brotten på landets återvinningscentraler anmäls inte till polisen. De noteras inte heller internt, visar branschorganisationen Avfall Sveriges undersökning om inbrott, stölder, hot och våld.

Text Lena Blomquist

Avfall Sverige har frågat kommunerna om läget på återvinningscentralerna. Här är några siffror från enkäten:

→ Varje dag utsätts anställda runt om i landet för hot och stölder.
→ Hos ungefär 68 procent av de kommuner som har svarat anmäls inte ens hälften av brotten till polis. De antecknas inte heller internt.
→ 40 procent uppger att hot och våld inte förekommer på anläggningen. Från övriga anläggningar rapporteras incidenter när kunder inte följer anvisningarna, sorterar fel eller inte betalar avgifter. Och vid stölder.

→ Vid 43 procent av anläggningarna förekommer ensamarbete.

– Enkäten bekräftar den bild som vi hade tidigare, berättar Britta Moutakis, Avfall Sveriges rådgivare för återvinningscentraler. Det mest anmärkningsvärda är att hot, våld och stölder i så hög utsträckning inte anmäls.

Hur kommer det sig?

– Våra medlemmar berättar att en polisanmälan ofta inte leder någon vart, trots att de har signalement och andra uppgifter. Så en av slutsatserna i rapporten är att polisen måste ta de här problemen på större allvar.

Organisationen rekommenderar sina medlemmar att inte ha anställda som jobbar ensamma på en återvinningsanläggning. Andra åtgärder är utbildning och rutiner, som bygger på att personalen ska backa undan och kontakta polis när något händer. Liksom en kombination av stängsel, vaktare och kameraövervakning.

Swedbank och
Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

Med vårt medlemslån kan du som facklig medlem förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan* är förmånlig och inga avgifter tillkommer. I lånet ingår dessutom försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer.

* Effektiv ränta 4,96% april 2017

▶ [Läs mer på swedbank.se/medlemslan](https://www.swedbank.se/medlemslan)

PROJOB
SWEDISH WORKWEAR

WHAT WORKS IN SWEDEN

WORKWEAR COLLECTION 2017

Tufft klimat, kvalitetsmedvetna arbetare och stränga regler kring arbetskläder. De svenska förutsättningarna skapar arbetskläder utöver det vanliga.

Testa ProJob. Vi tål det.
www.projob.se

Skrotad lex Laval öppning för facken

Villkor. Fackens möjligheter att kräva schysta villkor för arbetare från andra länder ökar. För några veckor sedan rev riksdagen upp lex Laval.

– Jättebra att facket får möjligheten att kämpa för bättre villkor för dem som är utstationerade från andra länder och jobbar här i Sverige, säger Transports utredare Antti Vainio. Den här ändringen har vi efterfrågat länge.

Den nuvarande lagen, lex Laval, begränsar fackets rätt att ta till stridsåtgärder för att få utländska företag som skickar anställda på tillfälliga jobb i Sverige att skriva på svenska kollektivavtal.

I sommar blir det möjligt att kräva avtal oberoende av vilka villkor de utstationerade har haft tidigare.

Svenska fackförbund får också rätt att ta till stridsåtgärder mot arbetsplatser med utstationerade arbetstagare som inte tecknat ett svenskt kollektivavtal.

LB



Den här dekalen pryder taxi som körs med schysta villkor i Vellinge.

Lätt att hitta rätt taxibil i Vellinge

Taxi. I skånska Vellinge märker Transport upp taxibilarna eftersom bolaget kräver kollektivavtal hos samtliga anslutna åkare.

– Häromdagen grillade vi korv och klistrade dekaler på 25 taxibilar, berättar Lone Olsson, ombudsman på Transport i Malmö med ansvar för taxi-branschen. Och dagen efter var bolagets vd här och hämtade märken till resten av de 48 bilarna.

Alltsammans startade förra året när hon blev uppringd av en taxiåkare.

Det visade sig att hon som ombudsman, han som åkare och även vd:n för Vellinge taxi hade gått och grunnat på samma sak: Ett märke som visar kunderna att en taxibil körs med schysta villkor.

LB



Gabriel Collin och Anders Forss, som går sista året på fordonsprogrammet, turas om att köra lastbilen på halkbanan i Linköping.

Elever på hal is

Chaufförer. Manövrera lastbil på halt underlag, ställa frågor till polisen och lära sig mer om facket. Det är några av de saker fordons elever fick göra på Trafiksäkerhetsdagarna i Linköping.

Text och foto John Antonsson

Gabriel Collin sitter bakom ratten och Anders Forss i passagerarsätet. Genom radiobruset kommer direktiv: Nästa lastbil till kurvan.

Gabriel Collin kommer upp i 40 kilometer i timmen och kursen hålls, nästan, det är svårt att hålla riktningen.

– Det där var läskigt, säger han.

Anders Forss och Gabriel Collin går sista året på fordonsprogrammet. Tillsammans med elever från

flera skolor i Östergötland är de på Trafiksäkerhetsdagarna som Länsförsäkringar i Östergötland anordnar tillsammans med bland andra Transport. Målet är att lära framtidens yrkesförare mer om trafiksäkerhet.

I DAG FINNS INGA krav på att blivande lastbilschaufförer kör halkbana, som det är för den som tar vanligt bilkörkort. Gabriel Collin och Anders Forss tar halkbanan på stort allvar. Vid några tillfällen släpper greppet om vägen.

– Det jag är rädd för är om det blir så med släp, då blir det fällkniv, säger Gabriel Collin.

– Blir det så här med släp går det illa, säger Anders Forss.

Både Gabriel Collin och Anders

Forss har fått jobb efter utbildningen. Ander Forss tar studenten på en fredag och börjar jobba måndagen efter.

– Jag har redan skrivit på papper, säger han.

FÖRUTOM HALKBANA FÅR eleverna träffa polisens tunga grupp och ställa frågor ner till detaljnivå, lyssna på föreläsning från en trafikhälte och göra besök i Transports tält. Där står avdelnings 4:s ordförande Marika Lindberg och ombudsmanen Marcus Ljungberg.

– Kommer ni ihåg att det finns tre saker ni alltid ska komma ihåg? Det är anställningsbevis, kollektivavtal och lönespecifikation så ni vet att ni har fått lön, säger Marcus Ljungberg.

Tufft för åkerier som kör livsmedel

Chaufförer. Åkerier som specialiserat sig på livsmedel har svårt att överleva. Fyra har gått i konkurs i Västeråstrakten den senaste månaden.

Text Lena Blomquist

– Priserna pressas och åkerierna som levererar till matkedjorna har det tufft, konstaterar Anna Ryding, ombudsman på Transports avdelning i Norra Mälardalen. Om det fortsätter så här kommer snart bara

chaufförer med usla villkor från lågprisländerna att köra ut vår mat.

Den 12 april gick Excelsior transport med runt 25 chaufförer i konkurs. Ågaren Christoffer Lindblad berättar att företaget bland annat hade mattransporter till butiker inom Ica och Coop samt körde halvfabrikat skolor och andra institutioner.

– Marginalerna blev för små, säger han. Vi ingick i en lastbilscentral och som sist i transportledet kunde

vi inte påverka så mycket. Avtalen ändrades med åren, och i dag ska godset levereras på minuten om det inte ska kosta oss extra pengar.

Därefter har HVF transport, Västerås fjärrtransporter och Svanbom i Västerås konkursat.

Anna Ryding är inte orolig för de chaufförer som blir av med jobbet när de fyra åkerierna går omkull.

– Än så länge är det brist på chaufförer, säger hon. Så de kommer att få nya jobb.

Du kan ha pengar att hämta

Försäkringar. AGB. AGS. TFA. FTP. Försäkringarna på jobbet kan låta som en svårlöst rebus. Men inte för Peter Rattfält och Mats Ericsson.

Text **Lena Blomquist**

De har gett sig ut till Transportarbetsplatser i Värmland för att hjälpa medlemmar att hitta missade försäkringspengar.

– Vi föreslog på ett repskap att vi skulle åka runt och informera om försäkringar, och repet tyckte det var bra, berättar Peter Rattfält och Mats Ericsson i ett gruppsamtal.

Själva är de väktare respektive ordningsvakt på var sitt bevakningsföretag. Båda är fackligt aktiva på företagsnivå, och Mats Ericsson även i sektionen.

UNDER NÅGRA VECKOR har däckverkstäder, taxibolag, renhållningsbolag och åkerier fått besök. Satsningen fortsätter hela maj ut.

Peter Rattfält och Mats Ericsson berättar vilka försäkringar som finns genom kollektivavtalet och för den som är medlem i facket. Och hur de fungerar.

– Så gott som varje dag är det någon som kommer på att det kanske finns pengar att hämta. Det vanligaste är att ha missat AGS:en.

– Och en del kommer på att de

”Så gott som varje dag är det någon som kommer på att det kanske finns pengar att hämta.”

Peter Rattfält och Mats Ericsson informerar om försäkringarna på jobbet.



Peter Rattfält och Mats Ericsson hjälper värlänningarna att hitta pengar. De informerar om avtalsförsäkringar och Transports medlemsförsäkringar.

kan ha något att hämta ur AGB:n också.

NÄR EN FACKMEDLEM upptäcker att det kan finnas försäkringspengar får hen börja med att agera själva. Afa försäkringars hemsida är en bra start för att anmäla sitt nyupptäckta försäkringsärende. Om det blir problem tipsar Peter Rattfält och Mats Ericsson om att ta kontakt med Transports avdelning i Karlstad.

– För några år sedan var jag på ett taxiföretag i Torsby och informerade ... och det slutade med att några chaufförer fick sammanlagt 150 000 kronor från försäkringar som de hade missat, säger Peter Rattfält.

På köpet har han och Mats Ericsson värvat tioalet fackmedlemmar på sina arbetsplatsbesök. De märker att intresset för Transport ökar när de har berättat om försäkringarna och fått i gång en diskussion.

– Vi har föreslagit avdelningen att följa upp de besöken och stötta dem som vill bilda en klubb där. Hoppas att det också kommer i gång.

Så tyder du försäkringsrebusen

Alla fyra försäkringarna gäller på Transportarbetsplatser med kollektivavtal:

→ **AGB** är en extra ersättning som kan sökas av arbetare som fyllt 40 år och sagts upp på grund av arbetsbrist.

→ **AGS** ska utläsas avtalsgruppsjukförsäkringen och är ett komplement för den som är sjukskriven.

→ **TFA** är en trygghetsförsäkring som kan ge extra pengar till den som skadar sig på jobbet eller på vägen dit, eller som drabbas av en arbetsjukdom.

→ **FTP** är ett tillägg till föräldrapenningen för föräldralediga.

→ Ett grundtips är att gå in på Afa försäkringars hemsida, afa.se, för mer information.

David Ericsson

Att välja sina strider

Transports kongress närmar sig med stormsteg och som chaufför, Transportmedlem och fri skribent har jag höjt på ögonbrynen ett antal gånger över det som hänt den senaste tiden.

Som att någon har dragit fram något om en diffus åsiktsregistrering som ska ha skett ute på arbetsplatser av förbundets organiserare. Riksmedier tog villigt tog upp fallet. Facket står ju sällan högt i kurs i den borgerligt dominerade pressen. Men en gäspning blev svaret från Datainspektionen när man undersökt "skandalen" och en uppmaning: "Gör inte om det!"

Någon annan (antagligen) har rotat rätt på representationskvitton i förbundskontoret, skuggat och lurpassat utanför dåvarande ordföranden Lasse Lindgrens tjänstebostad, kollat upp militälen i tjänstebilen och så vidare. Och lämnat ut allt till medier.

"AFTONBLADET BEHÖVS OM sanningen ska fram!" Visst, absolut! De gjorde vad de skulle när de fick uppgifterna och granskade Transport. Fast just det här grävet med Lasse Lindgrens representation på 154 kronor om dagen, sedan en större middag med 23 personer räknats bort, kommer kanske inte ge stora journalistpriset.

Det gör nog inte heller uppgifterna om "Semesterresan" ut i Europa som han gjorde varje år då han även haft en journalist med sig en gång. Att åka ut, åter möta verkligheten på Europavägarna och träffa fackliga representanter kan väl inte vara straffbart?

– Gud så barnsligt! sa min 84-åriga mor då jag berättade om hur de här "skandalerna" uppdagats.

Vad som pågår och vad allt det här egentligen handlar om, blir jag inte riktigt klok på. Om det är en generationsklyfta eller om det är olika yrkesgrupper som står mot varandra inom förbundet?

TIDIGARE HAR JAG varit med om hur blickar förblindats av osämja i en organisation. Ideologiskt kan jag dock inte se några större skillnader mellan de här grupperna. De jag träffar verkar stå eniga i de flesta fackliga frågor. Min erfarenhet är också att sådana här situationer brukar lösa sig med tiden och att alla blir mer eller mindre vänner till slut.

Att det kostade oss vår ordförande som avgick i ilska och besvikelse känns dock tungt. Särskilt då det förmodligen kommer visa sig att han inte brutit mot några stadgar.

Jag träffade honom kvällen före hans avgång på ett möte i Stockholms representantskap. I sitt tal sa han:

– Ingen vet vad som händer i morgon, men en sak ska ni tänka på. Att alltid hålla ihop!

De orden kommer jag att minnas och bära med mig.

Toppen & botten

↑ **Facket enar människor (på lite sikt).**

↓ **Främlingsfientlighet, den är så onödigt.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



”Vi blev brickor i en maktkamp”

Sommaren 2015 anställdes chauffören Danny Palm som facklig organiserare i Transport. Nu två år senare beskriver han hur organiserargruppen kom att utnyttjas i ett maktspel riktat mot förbundets dåvarande ordförande Lars Lindgren.

Text och foto JAN LINDKVIST

– **VID EN TRÄFF MED** organiserarna på Bommersvik satt vi på ett kurspass och gick igenom avdelning för avdelning för att se om det fanns en majoritet ombud som kunde rösta bort Lars Lindgren på kongressen. Det kändes absurt, säger Danny.

Hans erfarenheter väckte starka reaktioner på hemmaavdelningen i Malmö och i mars stoppade styrelsen hans fortsatta medverkan som central organiserare. I dag jobbar han lokalt, för avdelningen.

Det är måndag eftermiddag. Några veckor har gått sedan Danny Palm först fick frågan om att ställa upp på en intervju i Transportarbetaren. Han tvekade och svaret blev nej.

– Jag ville inte skada avdelningen, säger Danny.

Men efter en hel del funderande ändrade han sig och nu sitter vi i ett mötesrum på Malmöavdelningen. Med finns också ombudsmännen Jonas Ankarberg och Linda Svensson. Det är Danny som bett dem närvara. Som stöd när han kliver fram.

DANNY PALM ÄR lastbilschaufför och det tog flera år innan han gick med i facket. Men ett besök på åkeriet blev en vändpunkt. Det var Transports särskilda organiseringsgrupp som valt ut just Schenker för att försöka få fart på den fackliga verksamheten.

Danny och ett par andra chaufförer nappade. En fackklubb bildades och Danny fick blodad tand. Han tog på sig fackliga uppdrag i avdelningen och för två år sedan fick han frågan om han själv ville bli projektanställd som organiserare i förbundet.

På höstkanten 2015 steg han in i sin nya roll. Hans tjänst betalades till 50 procent av förbundet och till 50 procent av Malmöavdelningen. Arbetsledningen sköttes

”Ledningen sa rent ut att det var Lars Lindgren som skulle lägga ner vår verksamhet, om han blev kvar som ordförande.”

från förbundskontoret – från den stab som hela tiden styr organiserarna.

Till skillnad från många andra i gruppen jobbar Danny ensam på fältet. Han beskriver hur avdelningen blev ett viktigt stöd i arbetet:

– Jobbet var jätteroligt. På de första arbetsplatserna behövde jag inte underblåsa missnöje bland de anställda. Det fanns nog med problem på arbetsplatsen att ta tag i ändå.

MÅNADERNA GICK OCH Danny Palm började känna av pressen som staben sätter på organiserarna:

– Jobbet är väldigt strukturerat. Ledningen bestämmer hur många samtal med anställda man ska hinna med varje vecka. Jag fick ofta höra att ”Vi är under attack, vi måste prestera!”

– Budskapet som trummades in var att alla organiserare skulle förlora jobben om resultatet inte var tillräckligt bra. Ledningen sa rent ut att det var Lars Lindgren som skulle lägga ner vår verksamhet, om han blev kvar som ordförande.

Många gånger kände Danny att han inte var bekväm med ”sifferhetsen”. Efter hand kände han sig också mer och mer pressad av att framkalla konflikter på arbetsplatserna. Även där det inte fanns problem.

– Det är så organiserarna blir instruerade att göra. Tanken är att hitta kampfrågor som de anställda kan enas kring.

– Men arbetet blev mer kvantitet än kvalitet. Ja, det var faktiskt en orealistisk press och det blev allt jobbigare på söndagskvällarna, när man insåg att en ny arbetsvecka väntade

I januari 2016 kallades alla organiserare samman till en träff på konferensgården Bommersvik. Där förväntades Danny Palm och de andra rapportera hur jobbet fortskred på avdelningarna:

– Flera berättade om konflikter med av-

delningen. När det var min tur förklarade jag att jag inte kände igen mig. Tvärtom hade jag en väldigt bra och öppen relation till min avdelning.

– På mötet förstod jag att det inte var så man skulle jobba, utan hålla distans. Det var väldigt mycket gnäll. De flesta organiserarna vittnade om att ombudsmän och regionala skyddsombud la sig i arbetet.

Under 2016 skärptes tongångarna från staben, berättar Danny:

– Tidigt deklarerade man att 2017 skulle bli ett ödesår för organiseringsverksamheten. Vi måste lägga i en högre växel, annars skulle verksamheten läggas ner. Det blev mer och mer snack om att vi skulle bli av med våra jobb, om samma ordförande valdes om på kongressen.

Organiseringsgruppen leds av Nicklas Mattsson på förbundskontoret. Förra sommaren blev Danny Palm kontaktad av honom:

– Han uppmanade mig att kartlägga hur stort stödet var för Lars Lindgren i min avdelning. När jag var klar skulle jag rapportera mina slutsatser till Mattsson. Det var jävligt obehagligt, faktiskt. Jag blev ju direkt beordrad att gå bakom ryggen på mina arbetskamrater.

ENLIGT DANNY ESKALERADE kampanjen mot Lars Lindgren under hösten 2016:

– Bland annat snackades det om att Lindgren ville göra om Transport, så att det liknade fackförbundet Unionen, med storregioner.

– Redan hösten 2016 påstod vår ledning att Lars Lindgren hade en son boende hos sig i förbundets lägenhet och att han använt tjänstebilen för privatresor med en vän. Vid ett senare tillfälle blev jag skjutsad till Arlanda av en av våra arbetsledare. Han berättade att Lindgren var ”frikostig med sprit”.

I början av mars 2017 var det dags för



Danny Palm jobbade i Transports centrala organiseringsprojekt i drygt ett och ett halvt år.

en ny sammandragning av organiserarna på Bommersvik.

Det är nu tre månader kvar till kongressen. Danny Palm berättar att gruppen får besök. Av Markus Pettersson, som vid den här tiden är förbundssekreterare, och Matts Haglund, organisationssekreterare.

– De höll i två konferenspass som handlade mycket om kongressen och hur framtiden skulle se ut, beroende på hur det gick i personvalen. Budskapet var inlindat, men det som sades var bland annat att vissa personer förmodligen skulle sluta och andra tvingas sluta, om samma ledning blev vald igen. Underförstått gällde det om Lars Lindgren vann.

– Markus Pettersson fick också frågan om han kunde tänka sig att kandidera till förbundsordförande. Han svarade ”att i så fall krävs en avtalssekreterare, eftersom jag saknar förhandlingserfarenhet”.

DANNY BERÄTTAR ATT han blev irriterad över att så mycket tid på konferensen lades på saker som över huvud taget inte hade med organiseringsarbetet att göra. Han satt mest tyst och noterade att någon fällde kommentaren: ”Tänk om någon spelar in det som sägs här!”

Markus Pettersson och Matts Haglund lämnade Bommersvik och samma eftermiddag var det dags för ett kurspass som blev droppen för Danny Palm och Malmöavdelningen.

Danny berättar:

– Nicklas Mattsson höll i det. Tillsammans skulle vi gå igenom avdelning för avdelning, till och med kongressombud för kongressombud, för att se hur stort stöd Lars Lindgren hade. En organiserare förde anteckningar och fick ihop 110 av 219 kongressombud som var mot Lindgren.

– Det var organiserarna som visste hur avdelningarna tänkte rösta. Där det inte fanns organiserare hade Nicklas Mattsson själv väldigt bra koll på ombuden. Hela tillställningen var jäkligt obehaglig. Jag kände allt mer att jag var det svarta fåret i gruppen.

DET BLIR TYST i vårt mötesrum på Malmöavdelningen. Ute är det svinkall vår. Vi är tre personer som har svårt att ta in det som Danny Palm detaljerat berättar om.

Ombudsman Jonas Ankarberg skjuter in en fråga: Ankarberg är själv kongressombud, nämndes även han under namnuppräknningen på Bommersvik?

– Ja, säger Danny. Fast jag behövde inte yttra mig. De visste redan att du var för Lars Lindgren.

Danny Palm minns tydligt torsdagen då Aftonbladet publicerade artiklarna om Transports ordförande:

– Jag blev inte överraskad, jag hade ju hört anklagelserna innan. Ändå kändes det lite konstigt när en av mina arbets-

”Samma dag som jag blev bortlyft från den centrala delen föll en stor sten från mitt hjärta.”

ledare ringde upp mig redan klockan halvsju-sju på morgonen och sa att Aftonbladet hade lagt ut artiklar om Lindgren. Han avslutade med: ”Kom ihåg; vi ligger inte bakom detta.”

EFTER TRÄFFEN PÅ Bommersvik valde Malmöavdelningen att lyfta bort Danny Palm från förbundets centrala organiseringsgrupp. Ombudsman Jonas Ankarberg var med och tog beslutet – först i verkställande utskottet och sedan i avdelningsstyrelsen. Han säger:

– Avdelningen hade ett arbetsmiljöansvar för Danny och vi såg att han mådde dåligt av den situation han hamnat i. Jag träffade organiseringsledningen på förbundskontoret och var väldigt tydlig med vad vi tyckte om verksamheten de sysslat med, och varför vi tagit beslutet kring Danny.

– Jag hade ett möte med Markus Petersson också. Det blev ett 45 minuter långt samtal där jag förklarade avdelningens kritik. Förbundsstyrelsen har också fått information om att vi drar tillbaka vår organiserare. Det känns konstigt att styrelsen tycks ta det med en axelryckning.

Danny Palm är osäker på vilka konsekvenser hans vittnesmål kommer att få i förbundet. Och för hans egen del:

– Hur som helst. Samma dag som jag blev bortlyft från den centrala delen föll en stor sten från mitt hjärta.



Här på Bombersviks konferensgård i Järna har Transportens organiseringsgrupp haft gemensamma träffar.

”Nej, vi

Ombudsman Nicklas Mattsson leder organiserarnas arbete. Han känner inte igen sig i Danny Palms beskrivning av verksamheten.

Text och foto Jan Lindkvist

Transportarbetaren har bett Mattsson om en intervju. Han bad då att få frågorna skriftligt och svaren kom via mejl. Här är frågorna och svaren. Svar som hela organiserargruppen står bakom, enligt Nicklas Mattsson.

Danny Palm beskriver en stark press som organiserarna utsattes för, med det återkommande argumentet ”att om ni inte presterar tillräckligt bra kommer Lars Lindgren att lägga ner verksamheten och ni förlorar jobben”.

Är det korrekt att den argumentationen förekommit i organiseringsverksamheten? Varför i så fall?

– Nej, den argumentationen känner vi inte igen. Vi pressar oss nog mest själva, men det gör vi för att vi tror på det vi gör och därför att det är viktigt, och roligt.

Nye Transportbasen tillbakavisar kritiken

Transports tillförordnande ordförande Markus Pettersson och organisationssekreterare Matts Haglund får ta del av artikeln om Danny Palm. Hur ser de på uppgifterna?

Text Jan Lindkvist

– Det är nog min uppfattning att det inte är sant. Hade det varit det, är det så klart allvarligt, säger Markus Pettersson.

Transportarbetaren träffar Markus Pettersson och Matts Haglund med en bandspelare på bordet. Haglund tar spontant upp Danny Palms beskrivning av pressen Danny känt under organiseringsarbetet.

– Det är nog många som känner press, att man ska leverera. Att det finns ett mål, säger Matts Haglund.

I övrigt blir det bara Markus Pettersson som går i svaromål.

Om Dannys beskrivning är korrekt: Det vill säga att organiserarna via ledningen upprepade gånger fått höra att Lars Lindgren lägger ner verksamheten, om organiserarna inte presterar tillräckligt bra...

– Det får Danny Palm stå för. Det finns ett antal kongressmotioner om organiseringsarbetet. En del av dem bygger på att verksamheten ska läggas ner. Det är inget konstigt om det blir oro.

Danny uppger att organiserarna suttit på Bombersvik och gått igenom avdelning för

”Alla i det här förbundet diskuterar en massa olika frågor på en massa olika konferenser. Exakt hur man gör det har jag ingen aning om.”

avdelning, kongressombud för kongressombud, för att kartlägga motståndet mot Lars Lindgren. Hur ser du på det?

– Det är en hypotetisk fråga. Har du pratat med dem som var på konferensen? De får väl redogöra för sin bild.

Om det ändå är sant? Är det okej kartlägga enskilda personer inför en kongress på det sättet?

– Alla i det här förbundet diskuterar en massa olika frågor på en massa olika konferenser. Exakt hur man gör det har jag ingen aning om. Man får väl fråga människor om vad de tycker och tänker.

– Jag får jättemycket frågor om än det ena, än det andra, tredje eller fjärde. Alla har åsikter i det här förbundet. Och det är det som samlar ihop och blir ett förbund.

Om vi ändå, hypotetiskt, utgår från att Danny Palms beskrivning från Bombersvik är korrekt, hur ser du...

– Vi kan inte ha en hypotetisk diskussion. Antingen har det hänt något, då kan vi kommentera det. Vi kan ju inte hypotetiskt diskutera att det fanns en annan konferens samtidigt som gjorde exakt samma sak, på något annat håll. Hypotetiskt.

Du och Matts Haglund höll i två pass på Bombersvik. Enligt Danny Palm handlade de också om maktkampen i förbundet. Kommentar?

– Jag kom till Bombersvik efter en förfrågan från organisatörsgänget. De

hade frågor om hur ledningen såg på en massa olika saker. Den primära frågan var utmaningar framåt, hur vi ska bygga ett starkt förbund.

– Den andra frågan var precis den samma som diskuterats i förbundet i två år nu. Alltså, finns det stadgehinder? Vad händer om man väljer någon som har en förmånsbaserad pension? Vad blir konsekvenserna av det? Då svarade jag samma sak som jag gjort tidigare. Att jag anser att det är en väldigt olämplig åtgärd. Den linjen har jag hållit internt hela tiden.

– Den tredje frågan som diskuterades var alla läckor i förbundet. Framför allt detta att någon gjort dataintrång på förbundskontoret. Plockat bilder ur en dator som sedan publicerades i Transportarbetaren. Hur fan det kan gå till så? Att bilder hämtas som sedan publiceras i vår egen tidning.

– Det blev också en diskussion om ett öppet brev som skrevs av ett antal avdelningar. Brev som spreds externt för att påverka förbundsstyrelsen.

Är det något annat du vill kommentera i Danny Palms berättelse?

– Jag tänker att bilden som Danny ger sammanfaller med bilden som hans avdelning verkar ha. I någon slags reaktion på det som hänt i förbundet den sista tiden. Det är bara väldigt tråkigt att man känner så här. Om man nu känner så. Det är väldigt synd.

känner inte igen oss”

Sedan är vi självfallet intresserade av vad kongressen kommer att fatta för beslut i de frågor som rör vår verksamhet. Eftersom det finns några motioner som yrkar på att organiseringsarbetet ska läggas ner, så är det självklart så att vi är oroad över att bli arbetslösa.

Danny Palm beskriver också att organiserarna förväntades hålla distans till avdelningen man jobbade på. Varför skulle de göra det?

– Det påståendet känner vi inte heller igen. Tvärtom har vi de senaste åren arbetat ännu mer med att jobba tillsammans med avdelningar och ombudsmän och studieorganisatörer.

Sommaren 2016 blev Danny Palm beordrad av Nicklas Mattsson att kartlägga hur starkt stödet var för Lars Lindgren i avdelningen, och sen rapportera till Mattsson. Palm tyckte att det var väldigt obehagligt att gå bakom ryggen på arbetskamraterna på avdelningen.

Varför ska en person som är anställd för att syssla med facklig organisering göra detta?

– Det som påstås har i alla fall inte vi blivit beordrade att göra.

Danny Palm beskriver detaljerat en träff på Bommersvik där mycket kom att handla om behovet av en ny ledning, det vill säga en där Lars Lindgren inte är ordförande. Vid ett konferenspass gick organiserarna systematisk igenom avdelning för avdelning, till och med enskilda kongressombud, för att se hur stödet för Lindgren såg ut. Varför gjordes detta? Vad var syftet?

– Denna beskrivning känner vi inte heller igen oss i. Många frågor diskuterades, men någon systematisk genomgång av avdelningarnas kongressombud gjorde vi inte.

Palm berättade om sina erfarenheter hemma på avdelningen och det slutade med att avdelningen lyfte bort organiseraren från den centrala verksamheten och anställde honom till 100 procent på avdelningen. Vad tänker du om det?

– Det är naturligtvis tråkigt att en person som varit ”en i gänget” känner så. Det är inget han berättat om i gruppen. Vi har

”Det som påstås har i alla fall inte vi blivit beordrade att göra.”

snarare upplevt det som att både organiseraren och avdelningen varit mycket positiva till organiseringsverksamheten.

Av organiserarens berättelse att döma har hela organiserar-gruppen använts i en kamp om makten i förbundet. Är det rimligt att en grupp anställda utnyttjas på det sättet?

– Om du menar makten över vem som väljs till förbundsledningen, så har vi inte deltagit i det mer än att vi, precis som alla andra som är engagerade i förbundet, så klart är intresserade och tycker saker om förbundets verksamhet. Det är tråkigt om Danny Palm känner så, det är hur som helst inte vår uppfattning.

Mejlsvarerna kommer från Nicklas Mattsson och enligt Mattsson står även följande personer bakom svaren: Niklas Strand, Charn Ispa, Ahmed Mansour, Victor Hage, Isabelle Woodbridge, Tommy Wrede, Carl-Richard Lindström, Pablo Vergara, Simon Bartosz, Martin Jansson och Rasmus Graham.



Dantra söker **förare** i Skåne

Du har CE-körkort och YKB-behörighet. Du har gått transportgymnasium eller annan relevant grundskola. Du har ADR grundkurs. Har du ADR tank, är det mycket meriterande. Du talar och skriver svenska obehindrat.

Dantra erbjuder ett spännande och varierande arbete som anställd under kollektivavtal i ett tillväxtbolag. Vi anser att grunden till nöjda kunder är motiverade och nöjda medarbetare som alltid presterar sitt bästa.

Kontakta transportledare Kjeld Lundgreen på telefon (0) 40-64 44 900 för frågor om tjänsten. Du söker tjänsten via mail till kjl@dantra.dk.

Dantra grundades 1920 och är en av Europas ledande leverantörer av tanklogistik. Koncernen är familjeägd och består av företag i Sverige, Danmark och Litauen.



Dantra

Grundad 1920

Dantra AB
Hanögatan 11
S-211 24 Malmö

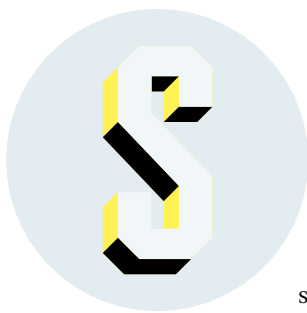
+46 (0) 40-64 44 900
www.dantra.se

ISO 9001 · ISO 14001 · SQAS · HACCP · GMP+ · EFTCO

”Jag vill se förändring”

Han har erfarenhet från Iran före revolutionen, kårhusockupationen i Stockholm och från att sent i yrkeslivet sadla om från akademiker till taxiförare. I juni är Saied Tagavi ombud på Transports kongress.

Text och foto JOHN ANTONSSON



SAIED TAGAVI

Ålder: 71.

Familj: Fru. Två utflyttade döttrar och ett barnbarn.

Bor: I lägenhet i Vällingby i västra Stockholm.

Gör: Kör taxi. Ordförande för förarklubben hos Taxi Stockholm. Sekreterare för taxi- och bussektionen i avdelning 5, Stockholm.

Saied Tagavi har hängt av sig jackan och den reglementsenliga slippen på en stol i hallen. Han har fortfarande på sig Taxi Stockholms skjorta. Kolpennor, stora pappersark med teckningar av människokroppar ligger på köksbordet. Han stökar undan, bär ut allt i en stor famn och lägger det på skrivbordet i sitt arbetsrum. En minst lika stor famn bär han tillbaka. Nu fylld med pärmar och mappar kopplade till hans fackliga engagemang i Transport och kampen för ett fritt och demokratiskt Iran.

TECKNINGARNA ÄR EN ny passion han delar med sin fru, de har gått på ABF-kurs på tisdagskvällarna. Den här tisdagen väntar det sista tillfället. Hans fackliga engagemang är något äldre. Det växte fram när han vid 60 års ålder sadlade om från akademiker och projektledare till taxiförare.

När Saied Tagavi flyttade till Sverige 1965 styrdes hans hemland fortfarande av shahen Mohammad Reza Pahlavi, en monark som höll landet med järnhand.

Saied Tagavi hade läst engelska vid det amerikanska universitetet i Beirut, Libanon. Tanken var att han skulle flytta till USA och Baltimore. Men hans bror hade hamnat i Sverige och kom med uppmaningen: ”Kom och titta!” Snart hade Saied Tagavi skrivit in sig på Stockholms universitet och fått uppehålls- och arbetstillstånd.

– Vi tillhörde tiden med Kubas revolution, Vietnam, Kambodja, hela Latinamerika. Vi var engagerade där. Vi hade kampen mot fascismen i Spanien och Portugal. Vi är en produkt av den tiden. Om man läste på universitetet och är intresserad av vad som händer gick det inte att undvika politiken. Antingen blev du höger, vi kallade dem för kadetter, eller så var du vänster. Vi var vänster.

Han var fortfarande student vid kårhusockupationen 1968, och såg med egna

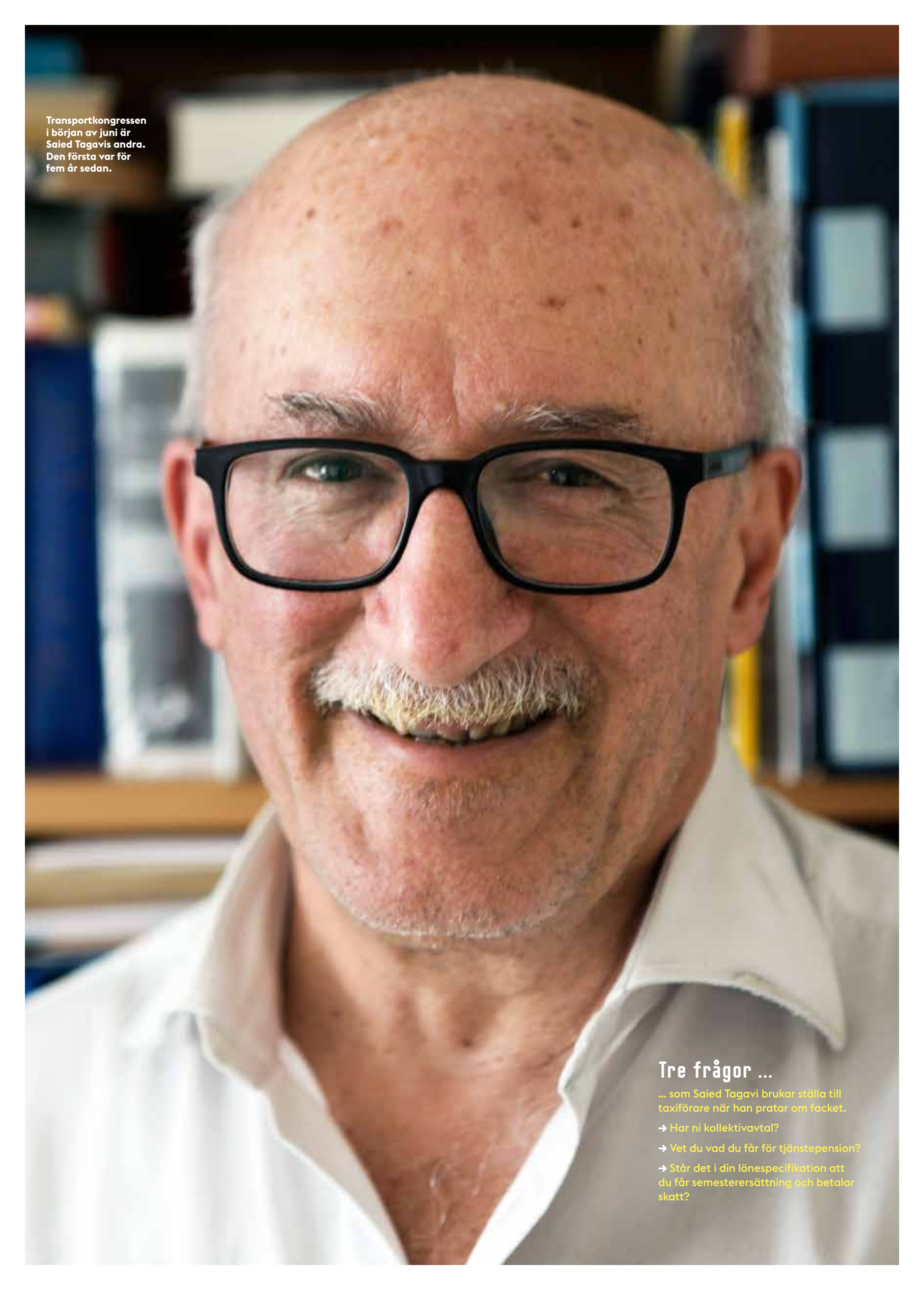
ögon när Olof Palme kom dit och ställde sig längst fram, med cigarett i hand, och försökte diskutera med de radikala studenterna.

EFTER STUDIerna, som gjorde Saied Tagavi till samhällsvetare, inleddes en lång karriär. Han jobbade som flyktingsamordnare, sedan med samhällsredaktionen på P1 under iranska revolutionen och som projektledare under en längre tid.

När Saied Tagavi för sista gången sökte ett projekt, som han inte fick, tvingades han tänka över vad han skulle göra i stället.

– Det tog två år innan jag började se på arbete som något annat än status. Jag ville göra något som jag aldrig gjort. Jag bestämde mig för att köra taxi och har jobbat på samma åkeri sedan dess. Jag valde att jobba hos Taxi Stockholm som kräver kollektivavtal hos sina åkare, i motsats till Taxi Kurir och Sverigetaxi.

Saied Tagavi har också ett långt politiskt engagemang bakom sig, sedan mer än 20

A close-up portrait of Saied Tagavi, an older man with a mustache and glasses, smiling. He is wearing a light-colored collared shirt. The background is a blurred bookshelf.

Transportkongressen
i början av juni är
Saied Tagavis andra.
Den första var för
fem år sedan.

Tre frågor ...

... som Saied Tagavi brukar ställa till
taxiförare när han pratar om facket.

- Har ni kollektivavtal?
- Vet du vad du får för tjänstepension?
- Står det i din lönespecifikation att
du får semesterersättning och betalar
skatt?



Saied Tagavi står framför hallspeglarna. På väggen bakom honom skvallrar bilder om en stor familj.

är han aktiv i Socialdemokraterna.

– Den grundläggande politiska ideologin ligger kvar hos mig, som socialist och vänster. Men det händer inte så mycket konkret när man bara jobbar allmänpolitiskt. Jag vill se förändring och då valde jag att engagera mig i facket.

Den åkare Saied Tagavi är anställd hos är välvilligt inställd till att förarna är fackligt aktiva. När nya chaufförer går utbildning hos beställningscentralen Taxi Stockholm brukar Saied Tagavi vara med på ett hörn för att säga några ord om facket. Där berättar han varför han tycker att kollektivavtal och fackligt engagemang är viktigt.

– Många av våra kamrater saknar en förebild, säger Saied Tagavi och fortsätter:

– Den fackliga organisationen har inte haft ett tydligt engagemang för att få med invandrare.

ÅRETS TRANSPORTKONGRESS ÄR Saied Tagavis andra. Till den förra, för fem år sedan, skrev han en motion om att förbundet

skulle arbeta för mer mångfald i alla led.

– Men det blev ingenting.

Saied Tagavi får frågan om han tycker att mångfalden blivit bättre i Transport sedan sist. Han är tyst en stund, sedan ler han och säger:

– No comments.

Till den här kongressen har han, precis som många andra, föreslagit att Transport ska driva frågan att det ska gå att dra av fackavgiften på skatten. Förbundsstyrelsen har yrkat bifall.

– För mig är det en strategisk fråga. I taxibranschen är vi svaga. Medlemskapet kostar mycket pengar, många vill inte betala trots att vi ger mycket tillbaka genom försäkringar och så där.

SHAHEN I IRAN avsattes vid revolutionen 1979. Först fanns hopp om frihet, men det var till slut islamisterna som tog makten i landet. Iran har regelbundna val, men det går inte att kalla landet för en demokrati. Saied Tagavi har sedan studietiden aktivt kämpat för ett fritt Iran. Han var

med om att starta Sveriges första iranska studentförening på 1960-talet.

– Jag har direktkontakt med fackliga aktivister som kämpar för att få bilda fria obundna fackliga organisationer. Men regimen stoppar dem. Om någon ska driva vardagliga frågor för människor är det fria fackliga organisationer. Det vet regimen, det är därför den slår mot den fackliga rörelsen.

Saied Tagavi har varit med om att ta fram en facklig plattform som kämpar för fackföreningarna i Iran. Det är ett samarbete mellan Transport, Kommunal, IF Metall, LO och i viss mån TCO. I sommar tas nästa steg.

– Vi ska åka till en internationell konferens i Geneve. Där ska vi träffa fackliga organisationer från flera länder. Är vi fackförbund från olika länder som sätter press på Iran så blir vi starkare.

NÄR LARS LINDGREN avgick från ordförandeposten efter avslöjanden i Aftonbladet kom en spricka i Transport upp till ytan.

”Har man haft ett aktivt liv under 60 år. Då ska man inte bara gå och mata fåglarna eller sitta och försöka tänka på vad man har gjort tidigare. Det kan bli ganska tomt.”

71-årige Saied Tagavi har inga planer på att slå sig till ro.

Mycket talar för att kongressen kan bli uppslitande. Det finns grupperingar som ligger en bra bit ifrån varandra. Saied Tagavi tror ändå att det kan gå att hitta vägar framåt.

– Vi har inget annat val. Med den rådande situationen måste vi hitta kompromisser. Det ska vara tydliga kompromisser.

Saied Tagavi bläddrar i en av pärmarna han hämtade i sitt arbetsrum. Han läser högt från några av de motioner han fastnat för. Transport ska inte vara ett försäkringsbolag. Alkohol ska inte bekostas av förbund eller avdelningar. Sänkta medlemsavgifter de första två åren för medlemmar inom taxi och färdtjänst.

DEN HÄR DAGEN vaknade Saied Tagavi klockan fyra på morgonen, arbetspasset drog i gång fem, och som alltid började han med att köra ut till Arlanda. Arbetsdagen slutade vid tre. Så ser det ut tre till fyra dagar i veckan. 71 år gammal – och Saied Tagavi har inga planer på att sluta.

– Jag har tänkt mycket. Har man haft ett aktivt liv under 60 år. Då ska man inte

bara gå och mata fåglarna eller sitta och försöka tänka på vad man har gjort tidigare. Det kan bli ganska tomt. Vi som har jobbat och fått erfarenhet, måste lämna över den erfarenheten till nästa generation. Därför känner jag att jag har lite mer att ge. Det fackliga arbetet ger mig en känsla. Det är en så konkret känsla.

Det är de små sakerna som ger den. På taxidepån finns ett datasystem, där har Transports förarklubb fått en fil där den kan ge facklig information, berättar Saied Tagavi.

– Det har vi aldrig haft tidigare. Det kanske är litet, men det är konkret.

Ser du fram mot kongressen?

– Ja, om man har ett problem ska man inte tänka på problemet. Om man tänker på problemet har man två problem och ingen lösning. Har man problem ska man hitta lösningar. Kanske är lösningen inte idealisk men varje lösning är bättre än ingen lösning alls. Därför ser jag fram mot kongressen, säger han och är tyst en stund innan han säger:

– Vi får se, vi får se vad som händer.



Magnus och Mikael toppar namnlistan bland ombuden, tätt följda av Mats. Chauffören Dick Mattsson är en av tre med samma namn.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

”Vi borde vara fler yrkesverksamma på kongressen”

Nära hälften av de 219 ombuden på kongressen är anställda och arbetar hel- eller deltid inom Transport. Medelåldern ligger kring 45 år och kvinnorna är med drygt 40 ombud något mer representerade än i medlemskåren i stort.

De regionala skyddsombuden ansvarar för arbetsmiljöfrågor på lokalavdelningarna. Räknar man ihop dem med förbundets lokala ombudsmän och avdelningsordföranden hamnar man kring 47 procent av kongressombuden.

Då är högsta ledningen, förbundsstyrelsens 13 ledamöter, inte inräknade.

– Vi borde vara fler på kongressen som är yrkesverksamma och vet hur det är att jobba på golvet. Om det ändå gick att styra dithän, säger Dick Mattsson som kör för Olssons åkeri i Skövde.

– Men som det är nu är det väldigt svårt att få folk att ställa upp, ta fackliga uppdrag och skaffa sig den erfarenhet som krävs. Det är ett stort problem.

MAJORITETEN AV OMBUDEN är som Dick Mattsson, födda på 1960-talet. Slår man ihop alla hamnar medelåldern kring 45 år, att jämföra med omkring 43 bland förbundets cirka 60 000 medlemmar.

1970- och 80-talisterna blir ungefär lika många på kongressen och 90-talisterna har tagit ett stort kliv framåt – med åtta ombud. Yngst är en 25-årig bemanningsanställd från Helsingborg. En av knappt 20 ombud med utländskt klingande namn, som också blivit fler än tidigare.

Lastbilschauffören Dick Mattsson laddar för sin tredje kongress. Han hade tänkt lämna över till yngre krafter, men valet av ny ordförande fick honom att tänka om.

Erfarenhet från Transports branscher borde vara ett krav för att kandidera till Transports ledning, anser han. Och gör sitt inspel i maktkampen inför kongressen:

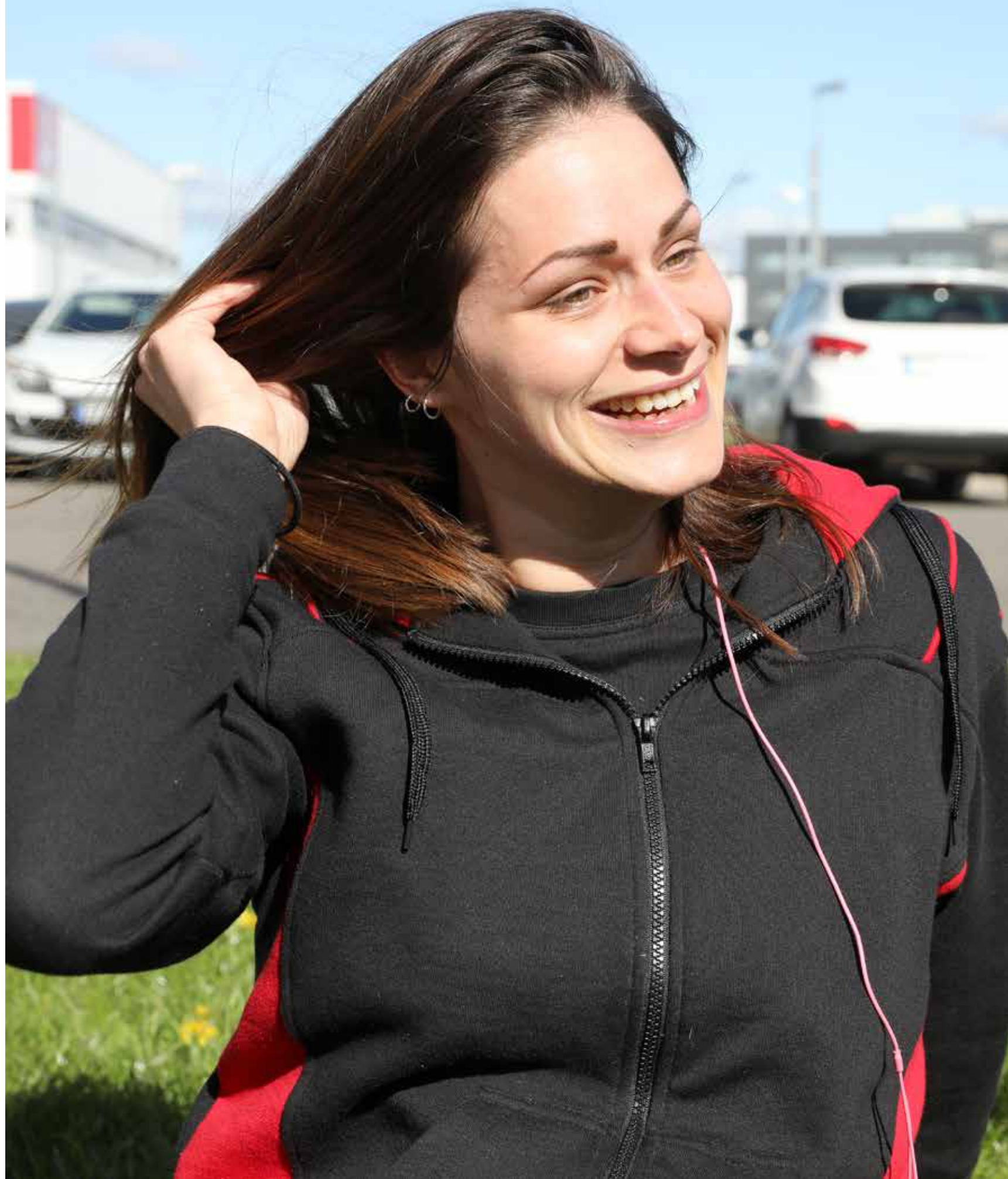
– Ingen borde sitta längre än två kongressperioder. Sen ska man ut i verkligheten igen!

Tilläggs kan att Transports anställda har sina rötter i olika transportbranscher.

Flest kongressombud kommer från åkeri och terminal, som följs av bevakningsanställda. Taxibranschen, med få medlemmar, är trots det väl representerad med ett tiotal ombud, följt av miljö-, hamn- och flygplatsarbetare.

Justina Öster

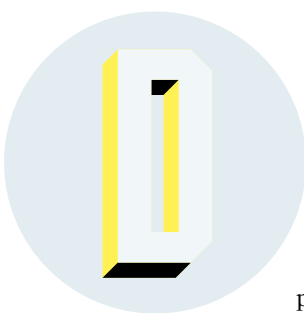
Det är okej att vara spänd och nervös inför kongressen. Det är en stor grej, tycker ombudet Malin Sundberg. "Jag är vetgirig och tror det blir en mäktig känsla", säger hon.



”Tillsammans är vi starka”

Malin Sundberg är besatt av historia. Av berättelser om förgången tid och hur vi tagit oss dit där vi är i dag. I juni kliver hon upp i Transports talarstol, på sin första kongress.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



MALIN SUNDBERG

Ålder: 27 år.

Bor: Hyresrätt i Västra Frölunda.

Jobbar: Bemanningsbolaget Tranpenad.

Facket: Alla vi tillsammans. Utan oss medlemmar finns inget förbund.

Gå upp i kongressens talarstol: Minst en gång.

Uppdrag: Arbetsplatsombud, vice ordförande i sektionsstyrelsen för terminal/bemanningsbolaget och plats i representantskapet på avdelning 3.

et känns stort och ansvarsfullt. På kongressen kan man ju verkligen påverka, säger Malin Sundberg när vi ses utanför jobbet på DHL i Västra Frölunda. Där jobbar Malin som

inhyrd för bemanningsbolaget Tranpenad. Stolt är hon också. Att bli vald till kongressombud av kompisarna i Göteborgsavdelningen betyder att de uppskattar hennes fackliga arbete.

– Det är många personer jag representerar, så jag hoppas kunna göra ett bra jobb för deras skull.

SOLEN STRÅLAR OCH vinden grabbar mörka testar i Malins långa hår. Den senaste tiden har varit intensiv. Först var hon med och arrangerade årets ungdomsforum för yngre transportare. Helgen därpå körde Malin till regionens kongressutbildning på Viskadalens folkhögskola för hårdguggning i mötesteknik, motionsläsning. Och test av talarstolen.

– Jag har hört att folk svimmat där, men det gick rätt bra. Fast det var förstås inte över 200 ombud, som på kongressen.

Malin ler och lugnar sig med att hon kommer att vara bland kamrater. ”De som är organisationen.” 16 ombud är från

Göteborg. Och ett kongressombud från Skåne är hennes pojkvän. Kärlek uppstod på en facklig kurs.

– Nu vet jag hur kongressen går till. Det gäller att ha sina anteckningar redo och hänga med hela tiden. Dagarna blir långa.

Malin har en del frågor hon ska försvara, men vill inte avslöja vilka. Inte heller vem hon tänker rösta på som ny förbundsordförande. Klart är att hon stödjer alla förslag, motioner, från avdelning 3.

MALINS VÄG IN i facket gick via Transports organiserare Pablo Vergara. Han sökte upp henne och kollegorna på det bemanningsbolag som hon jobbade på. Den fackliga grundkursen, Startpunkten, gav en inblick i favoritämnet: historia. Fackets ledord etsade sig fast:

– Tillsammans är vi starka. Det är en så häftig idé! Tänk att vi gått från något som var så dåligt till något som är så bra genom den.

– Det gick upp för mig att facket inte är en myndighet, som man kan ringa till. Facket är medlemmarna. Alla vi. Vi kan göra så mycket, om vi går ihop. Kämpar tillsammans.

Malin kände att hon inte hängde med i det fackliga språket, och gick fler kurser. Självförtroendet växte och i dag öppnar hon mun.

Med organiserarens hjälp startade Malin och fyra kollegor en klubb på uthyrningsföretaget. Det fanns mycket att ta tag i, arbetskläder och skor, att inte sitta hela dagen och vänta på att bli inringd för jobb. Eller att tvingas ringa varje dag och sjukskriva sig, i stället för första och sista dagen.

Ledningen bjöd motstånd och svarade med repressalier, men Malin gav sig inte. När företaget la ner verksamheten blev hon headhuntad till uthyrningsbolaget Tranpenad.

– De ville ha en facklig representant, någon som redan gått utbildningar. Här funkar allt väldigt bra. Jag får ta facklig tid varannan fredag och har en bra dialog med ledningen. De tar upp frågor innan de hinner bli problem och frågor innan de gör förändringar.

INOM KORT RÄKNAR Malin Sundberg och skyddsombudet med att kunna starta en ny klubbstyrelse på Tranpenad. Hon planerar också att väcka nytt liv i Göteborgsavdelningens ungdomskommitté. Att träffa andra unga på Transports ungdomsforum var en euforisk känsla.

– Jag är inte ensam! Vi behöver fler unga aktiva i förbundet som har nya idéer, men också ta hjälp av de äldre med lång erfarenhet.

Kampen om ett lastrum

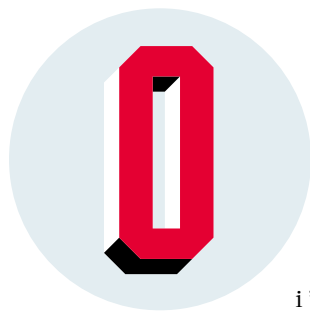
ETT DRAMA I MÅNGA AKTER

I dag ler skyddsombudet Hasse Ahlberg på Arlanda. Men han och kollegan, Mattias Svensson, har fått kämpa i flera år för att få till arbetsmiljön i ett lastrum – byggt för neanderthalare ...

Text och foto JUSTINA ÖSTER







oktober 2010. Med pompa och ståt tar flygbolaget SAS emot det första flygplanet av modellen ATR 72-600. Bränslesnålt och tystgående med stolar i "bekvämt mörkgrått läder". Vad man glömmer är lastarna.

Den 5 juni 2014 drar huvudskyddsombudet Mattias Svensson och skyddsombudet Hasse Ahlberg i nödbromsen. Men de ska få kämpa ända till början av 2017 innan läget börjar ljusna.

VI BACKAR TILLBAKA till sommaren 2014. Flera flygplanslastare har redan skadat sig och risken för att fler ska drabbas av belastningsskador är överhängande på både Arlanda och Landvetter.

Ändå fortsätter flottan av AT7:or, som flygplatsarbetarna kallar planen, att växa. I dag har SAS totalt tio i trafik, enligt marktjänstföretaget SAS ground handling (SGH). Det är SAS dotterbolag, som sköter lastning och lossning av planen, och där är Mattias och Hasse anställda som flygplatsarbetare.

För att krångla till det ytterligare flygs AT7:orna av SAS underleverantörer Flybe och Jet Time.

De små tvåmotoriga turboplanen sägs, av flygbolagen, ha en "bra miljöprofil" och vara billiga i drift. De används främst inom Sverige, på destinationer med färre passagerare, som företagen annars skulle ha svårt att flyga till.

Men. Under sommarmånaderna, jul, nyår och andra storhelger strömmar passagerarna till, och flygplanslastarna tvingas oftare in i de trånga bakre lastrummen 3 och 4 med tungt bagage.

DET ÄR LASTRUM 4 som ska komma att spela huvudrollen i det här dramat, som utvecklar sig till flera års kamp mellan två skyddsombud, ett företag, en statlig myndighet och två rättsliga instanser.

För att ta sig in i lastrummet passerar arbetarna en 34 centimeter hög tröskel. Där har de som mest 142 centimeter till taket, men sedan smalnar in utrymmet av mot flygplansstjärten.

Det är som gjort för neanderthalare, men knappast för homo sapiens.

"För att nå de innersta väskorna arbetar lastaren knästående på golvet", konstaterar Arbetsmiljöverket vid sin första inspektion på Arlanda den 1 juli 2014. Dessutom får lastarna sitta på golvet eller skyffla bagage, post och flygfrakt med krökta nackar och ryggar.

Vid sommar-ruschen för snart tre år sen fick Mattias och Hasse nog. Med stöd av arbetsmiljölagen la de ett skyddsstopp, och avbröt på så sätt allt arbete i lastrum 4 på AT7:orna.

Att lasta och lossa där äventyrade arbetarnas hälsa. För att minska risken för belastnings- och förslitningsskador krävdes hjälpmedel, någon form av teknisk lösning med lastband som matar in kollin i planet. I stället för att bara använda handkraft, bedömde Mattias och Hasse.

ORON ÖVER DEN dåliga arbetsmiljön i småplanen hade gnagt i dem länge.

- Vi tog upp problemen med företagsledningen redan hösten 2013, men fick ingen som helst respons. För att runda dem som sa nej, plockade ledningen ut anställda som de visste lastade och lossade i lastrum 4. En del lastare sa ifrån, medan andra jobbade på.

Mattias och Hasse kände sig stämplade som besvärliga, men när Arbetsmiljö-



Trånga men billiga turboplan

→ **SAS har tio ATR72-plan med 70 platser.** Normalt är hälften av planen stationerade på Arlanda.

→ **Flyglinjerna går från Arlanda till bland annat Kalmar, Visby, Vasa och Tallinn, liksom mellan Landvetter och Köpenhamn.**

→ **Marktjänstföretaget SAS ground handling (SGH) har cirka 1500 anställda på Arlanda, varav omkring 800 är arbetare.**

→ **Flygplanen har totalt fyra lastrum, varav 1 och 2 i fören samt 3 och 4 i aktern.** Skyddsstoppet för lastrum 4 gäller fortfarande för SGH:s flygplatsarbetare på Arlanda och Landvetter, i Göteborg.

verkets inspektör och ergonom kom för inspektion gav de killarna sitt fulla stöd.

- Våra första krav var rätt modesta. I jämförelse med verkets, säger skyddsombuden.

I AT7:orna fanns cateringskåp fastmonterade i lastrum 3. Lastarna skadade sig lätt på de vassa skåpkanterna när de måste tränga sig förbi till det inre, lastrum 4. Skåpen behöver tas bort, ansåg Arbetsmiljöverket.

Myndigheten efterlyste också föreskrifter för en metallstång mellan lastrummen. Stången behövde plockas bort inför varje lastning och lossning, men säkras för att inte ramla och skada lastarna. En olycka, när en anställd fått stången i huvudet och tvingats uppsöka läkare, hade redan skett.

INSPEKTÖR OCH ERGONOM antecknade: böjda och vridna arbetsställningar, dåligt svängutrymme och väskor som hanteras i sträckta arbetsställningar, med "tyngdpunkten långt ut från kroppen".

Alltihop skadligt för både muskler och benstomme.

Redan enstaka lyft är riskmoment och Arbetsmiljöverket bedömde att man "efter 20 minuter i dessa lastrum" är uppe i en "daglig dos av belastning."

Myndigheten stödde kravet på hjälpmedel och begärde att lastarna ska få noggranna instruktioner, skriftliga rutiner och muntlig information om



Skyddsombudet Hasse Ahlberg och huvudskyddsombudet Mattias Svensson slog larm.

Arbetsmiljöverket, efter en inspektion på Arlanda.



Under de korta turnaround-tiderna, då planet ska tömmas och fyllas på igen för ny färd, trängs lastarna med kabin-, städ- och cateringpersonal på samma minimala yta.

hjälpmedel och arbetsställningar för att skydda sina kroppar.

Tiden rann på till januari 2015, då Arbetsmiljöverket kom till Arlanda för en andra inspektion. Då hade arbetarna slitit hårt i lastrum 4 under både jul- och nyårshelgerna. De skulle ha varit tre anställda per plan, med den styrkan gick sällan att få till på grund av personalbrist.

SGH försvarade sig med att de hade finkammat marknaden och att det inte fanns något bra hjälpmedel för så små lastrum. Från ett bildelsvaruhus köpte företaget i stället in en form av ställning, som man testade ihop med myndighet och skyddsombud.

Den visade sig dock vara både otymplig och tidsödande.

NU TAPPADE ARBETSMILJÖVERKET tålamodet. Myndigheten utfärdade förbud mot allt arbete i lastrum 4 och hotade med vite på en miljon kronor om SGH inte satte fart och tog itu med sin farliga arbetsmiljö.

Men marktjänstbolaget slog bakut:

Helt oproportionerligt! Bara att ta bort de fastmonterade cateringsskåpen skulle kosta flera miljoner. Till det antogs ny certifiering tillkomma och planen måste tas

ur drift. Dessutom är det orättvist ur konkurrenssynpunkt när andra företag slinker undan utan krav. Skyddsstoppet gällde bara SGH, på Arlanda och Landvetter.

SGH hänvisade också till en rad regelverk som bolaget tvingas ta hänsyn till i fråga om bland annat flygsäkerhet. Och bagage, som inte skulle kunna följa med samma plan som passagerarna.

Att helt "skrota" lastrum 4 skulle inte fungera, eftersom planets vikt påverkas både av antal passagerare och bagagemängd. Ibland behövs det fjärde lastrummet, för att balansera planet.

SGH FÖRKLARADE ATT man vidtagit olika åtgärder för att enskilda lastare inte skulle behöva jobba i lastrum 4 så ofta. För rättvisans skull ansåg bolaget också att frågan om arbetsmiljön borde drivas gentemot flygplanstillverkarna – som utformar planen och tar fram godkända lasthjälpmedel.

Med det sagt överklagade SGH Arbetsmiljöverkets krav på åtgärder till förvaltningsrätten, som ansåg att företaget visst ansträngt sig för att hitta lösningar. Rätten sänkte också vitet till "skäliga 100 000 kronor".

Men Arbetsmiljöverket gav sig inte, sis-

ta ordet var långt ifrån sagt. Myndigheten överklagade beslutet till kammarrätten, som i maj 2016 slog fast att det inte bara är den "kortsiktiga kostnaden för arbetsgivaren" som räknas. Man måste också ta hänsyn till de långsiktiga samhällskostnaderna om anställda skadas eller blir sjukskrivna under lång tid.

UTRYMMET ATT JOBBA i lastrum 4 "understiger de ergonomiska minimått som gäller i andra sammanhang", konstaterade kammarrätten. Någon anledning att göra undantag för just de här planen, såg man inte.

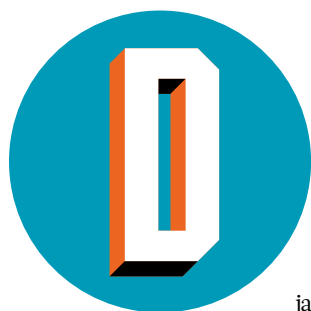
Att ta bort cateringsskåpen, som lastarna riskerar att skada sig på, innebär heller ingen marginell utan en "nödvändig och avgörande förbättring". SGH ska åtgärda bristerna i arbetsmiljön, fastslog rätten. Och hotade återigen med ett miljon-vite.

Arbetsmiljöverket beskylls ibland för långhalning och stundtals flatthet, men i vårt fall har de stött oss till 100 procent, intygar Mattias Svensson och Hasse Ahlberg. På dem väntade en överraskning:

– Ingen sa något, men plötsligt var cateringsskåpen borta. Det som först var helt omöjligt hade blivit möjligt!

Fel väg, men rakt in i livet

Novellförfattare **ANDERS HAGANDER** Illustration **MAJA LINDBERG**



avy's on the road again" ... Manfred Mann's earth band,

skön musik sprider sig ut i förarhytten. Men det är något som inte stämmer, varför kör

jag så sakta?

Jag har kört alla möjliga fordon. Mercedes, Scania, MAN, men just den här lastbilen var en Volvo. Har aldrig förstått dessa yrkesmän och kvinnor som fastnat för just ett märke, huvudsaken är att den är hel och fräsch. Fast de brukar ju säga att huvudsaken är mössan.

JAG SNEGLAR NER på hastighetsmätaren, 50 kilometer i timmen, men vad är det för fel?

Varför är vägen så smal, och varför känns det som om det går så fort? Katrineholmsbacken närmar sig. Den här resan går mot Värmland, men vänder man på rutten så får man ibland börja med Kolmårdsbackarna, fast det spelar egentligen ingen roll. 22 stopp skulle det bli på denna sväng, men vad fan är det för fel, varför kör jag så sakta?

TITTAR ÅTERIGEN PÅ hastighetsmätaren, 20 kilometer i timmen ... känns som om det går i 100 inne i huvudet. Det är något

konstigt, tittar i backspegeln. Inte en bil så långt ögat når, inte ett ljussken, bara svart blöt asfalt som reflekterar bilens lyse.

NU BÖRJAR DET krypa i huvudet, jag mår inte bra. Så lustig jag känner mig, håller nog på att bli knäpp.

Jag tar tag i telefonen, ringer åkeriet, det är mitt i natten men jag får svar. Det är ägaren till åkeriet. Jag talar om att jag vänder tillbaka till Norrköping och åker hem, jag känner mig sjuk.

Lägger på telefonen och vänder, men nu blir det tomt i skallen. Just från detta moment minns jag ingenting.

Plötsligt ringer mobilen till, det är ägaren igen. Han säger: Du måste ringa ambulans! Du har fått en stroke!

JAG LÄGGER PÅ luren, fattar ingenting. Han sa efteråt, när vi träffades, någonting om att när jag ringde så svamlade jag bara. Inte ett ord hade han förstått, han trodde att jag skämtade. Men när han la på kom han ihåg när en av hans grannar hade ringt på dörren. Utanför stod grannen och svamlade om ifall han kunde hjälpa honom att ringa 112, han hade fått en stroke.

RINGA! HUR SKULLE jag kunna ringa? Om ingen fattade vad jag sa, och var är jag?

Det jag såg nu var bara ett vajerräcke,





”Jag möter inte en bil, var är alla? Det känns som en dröm, en dröm i verkligheten eller en riktigt knäpp mardröm.”

följde det så bra som möjligt, det måste ha sett väldigt konstigt ut.

Jag möter inte en bil, var är alla? Det känns som en dröm, en dröm i verkligheten eller en riktigt knäpp mardröm.

VAKNAR TILL HELT plötsligt, sitter nu i min personbil. Fattar ingenting, rakt framför mig står en skylt: AKUTINTAG. Var är jag?

Inte någonting går in i mitt huvud, inget, vad gör jag här? Någonting säger till mig att stanna, bara stanna. Stanna ekar det i huvudet och en röst säger, ta dig ur bilen, du behöver hjälp. Stannar bilen och kliver ur, men jag kan inte gå. Jo, ur kommer jag, men jag kan inte gå rakt mot dörren.

Nu börjar jag inse att jag är riktigt illa ute, vad är det som händer? Tårarna sprutar, jag försöker ropa på hjälp, men inte ett ljud kommer från mina läppar, bara tårar som rinner över läpparna och vidare mot marken.

Men överlevnadsinstinkten tar över och nu börjar jag felberäkna. Hur mycket behöver jag fokusera på en annan punkt för att i stället hamna rakt på ingångsdörren? Gör ett par stapplande försök.

När jag håller på minns jag vår hund,

Boss hette han, och hur han under sina sista dagar fick en hjärnblödning och gick på tvären. Nu går jag själv på tvären, fram och tillbaka mot den här dörren, gång på gång, det är nära.

Man kan undra om det är pärleporten eller djävulens dörr, ja vem vet?

Det kan ju hända vad som helst, jag trycker mig mot väggen och försöker skjuta mig framåt på tvären, det är en meter kvar till dörren. Jag sträcker min hand mot ringklockan på dörrens högra sida.

ATT EN VIT knapp kan vara så vacker och så skör, men med en styrka som kan ge en signal som kan rädda mitt liv. Jag minns nu när handen sakta rör sig mot den här dörren, att här har jag gått förut, men då för att ta farväl av min döda bror, som hastigt dog i en bilolycka.

TÄNK OM DET kommer att hända mig, att det kommer att komma anhöriga för att säga hejdå till mig, och genom samma dörr!

Jag ser mig själv i dörrens glasruta, fan så jag ser ut, jag hör hur signalen ljuder ... Är det livets slutsignal? Vrinnevisjukhuset, hjälp mig ...



Hallå där!

ANDERS HAGANDER

... vars berättelse om stroke gav honom förstapriset i Transports novelltävling. Han drabbades för fem år sedan, när han satt bakom ratten.

Grattis till priset!

– Tack, jag har aldrig skrivit någon novell förut. Och ingen hade läst texten innan jag skickade in den till juryn.

Vad fick dig att skriva den?

– Jag såg uppmaningen, och kände att jag ville berätta något verkligt från mitt liv. Den är skriven utifrån mitt huvud, det var otäckt när det hände.

Skriver du något annars?

– Ja, det blir mycket lätttext. Jag spelar pop, rock och visor, och har en spelkamrat som jag gör låtarna med. En låttext är lite som en novell, man ska berätta mycket på kort tid.

– Men jag har dyslexi och det har bromsat mycket i livet.

Hur hanterar du dyslexin?

– Det kan vara svårt att formulera en text så att du förstår, men dyslexin gör samtidigt att jag skriver utanför boxen. Min fru brukar läsa och göra de ändringar som behövs.

Och hur mår du efter stroke?

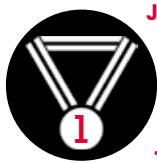
– Allt har gått bra. Jag var på banan igen efter ett år, var tvungen att komma ut och göra något då. Före stroke hade jag fått diabetes, men tagit tag i det och börjat gå ner i vikt. Nu är jag på väg ner under 90 kilo.

Du är transportare, men vad jobbar du med?

– Ja, jag har varit yrkeschaufför i 30 år, men sedan ett år är jag på företag som säljer husbilar och husvagnar. Körkortet behövs här också, för folk köper så stora husvagnar att de inte får flytta dem med sina personbilar och B-körkort.

LENA BLOMQUIST

Därför fick Anders Hagander priset



Juryns motivering lyder: "I novellen *Fel väg, men rakt in i livet*, har Anders Hagander skrivit en starkt gripande berättelse om hur en vanlig arbetsnatt för en lastbilschaufför förvandlas till en kamp på liv och död."

Transports novelltävling riktade sig till förbundets medlemmar. I nästa nummer publicerar vi andrapristagaren och tidningsbudet Kristoffer Nilssons novell och efter sommaren kommer trean, författad av väktaren Sonja Chyle Kauko.



Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

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

Läs mer på www.transport.se/varva





Superkändisar, fackpampar, gratisåkare, strippor, panka tonårskillar och åldringar ... många skiftande livsöden avhandlas i baksätet på en taxi.

Berättelser från baksätet

Vad är det med taxi? Det slutna rummet, tiden i kupén, mötet med en människa som man troligen aldrig ser igen. Tillsammans öppnar detta för förtroenden och berättelser. Vilket i sin tur ger romaner, noveller och filmer.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

VISST VAR DET för att försörja sig och sina tre yngsta barn som Göran Lager tog kortet och satte sig bakom taxiratten. Men journalisten och författaren hade också en annan idé med sitt nya, tillfälliga yrke. Han skulle avslöja en rutten bransch med usla arbetsförhållanden.

Så skrev han en helt annan bok. Efter många mörka nätter, tidiga morgnar, långa körningar, möten och människors berättelser blev resultatet: *Taxi 1251* – överhörda baksätesberättelser

– Min gamla mentor, han är död nu, sa att 99 procent av alla människor har något intressant att berätta. Och när jag satt där i taxin kände jag att det är fler som ska lyssna på de här människorna, deras livshistorier och erfarenheter.

Ibland kastade Göran Lager ner några anteckningar så fort en passagerare hade

Vinn boken!

Vi lottar ut tre ex av Göran Lagers bok, *Taxi 1251*.

Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se, senast den 7 juni, så är du med i utlottningen. Skriv "Taxi 1251" i ämnesraden.





Göran Lager kan inte bara titulera sig författare, journalist, matskribent, konstnär och taxichaufför – efter ett par år bakom taxiratten kan han lägga till samtalsterapeut och barnmorska.

klivit ur bilen. Andra berättelser formade sig efteråt vid datorn. Adresser, områden, detaljer ändrades förstås för sekretessens skull.

– De enda som har en möjlighet att känna igen vem en berättelse handlar om – det är just den det handlar om.

OCH VEM HANDLAR det om? Det kan vara åldringen som fortsätter att köpa kassvis med julmat trots att "alla andra är döda". Eller kvinnan på väg att ta sitt liv, men som till slut kliver ur med ett leende. Eller den panka tonårskillen som får åka hem till en full och vresig mamma.

– Det skapas ett slags förtroende, säger Göran Lager. Kupén är en skyddad miljö och resan blir som en ventil för människor som bär på något. Ofta lämnar de bilen med en slutreplik som ... "men vem är väl du som jag har berättat mitt liv för?"

Själv får han sällan veta slutet. Dog tvillingen som blev kvar på specialistkliniken när syskonet hade fått åka hem med pappa? Avslöjade den blivande hus-trun mannens snedsprång i Nacka? Var det en pojke eller flicka som nästan hann födas i bilen när chauffören själv höll i profylaxandningen?

– Ibland är stämningen så laddad att det går att skära luften med kniv. Så bryts alltsammans när passageraren har betalat, säger hej då och går.

– Men med en del fortsätter samtalet där det slutade, om de kliver in i bilen en annan gång.

PER LINELL ÄR samtalsforskare och professor emeritus i Göteborg. Han har inte studerat just samtal i slutna rum som en taxi, men blir mycket intresserad av ämnet.

– Det är en väldigt speciell situation där passageraren inte kan hoppa ur bilen, utan är utlämnad till en tillfällig och kortvarig kontakt med föraren, resonerar han. I den behöver man inte ta hänsyn till en framtida relation, som när man samtalalar med familjen, vänner, arbetskamrater eller andra jobbkontakter.

Professorns snabbanalys är att vissa passagerare tycker att situationen tillåter dem att bara sitta tysta, eller kanske nämna något helt opersonligt om vädret eller trafiken. Medan andra reagerar med att börja prata om det mest privata.

GÖRAN LAGERS BOK har nyss kommit ut, men han är knappast först med att använda stämningen i en taxibil i sitt skapande.

Skribenten och radiorösten Alexandra Pascalidou valde det motsatta perspektivet i boken *Taxi* som hunnit bli närmare tio år. Där är temat taxiförarnas livsöden och egna berättelser.

Andra – som regissören Martin Scorsese – använder fordonet som fond för historien de vill berätta.

Minns du den våldsamma kultfilmen *Taxidriver* från 1976? Där blir den sömnlösa Vietnamveteranen (Robert De Niro) taxichaufför och bestämmer sig för att själv ta itu med våldet, hororna och hemlösheten i New York ...

MER LÄSNING

"Harry hade inte kört mer än två kvarter när han förstod att passageraren var döden. Dels kunde Harry känna det på kylan i bilen: trots den fuktiga och varma New York-natten reste sig gåshuden på Harrys rygg mot det nyss svettkladdiga, nu iskalla galonryggstödet. Och dels kunde han höra det på passagerarens andetag: de tycktes genomlufta lungorna så att passageraren skulle kunna tala, men de verkade inte konsumera något syre. Andetagen tycktes stjäla nattluftens värme och ge ifrån sig kyla, det var allt."

Så inleder Niklas Rådström berättelsen *Taxi* i novellsamlingen *Berättat om natten*, utgiven 1988. Vill du veta hur det gick? Boken finns på bibliotek och sajter där begagnade böcker säljs.

Guidningar om skotten i Ådalen



Vad hände egentligen i Ådalen? Pensionerade lastbilschauffören Håkan Sjöberg bjuder under juni till

september in till guidade turer i trakten av Kramfors.

Dels om skotten i Ådalen 1931, då militärer sköt ihjäl fem arbetare i ett demonstrationståg. Dels om häxprocesserna under 1670-talet när hundratals kvinnor avrättades, över 70 i ångermanländska Torsåker.

Kika på Facebook och *Håkans historiska guidningar*. JÖ



Inga unika rytmer

Spotifyns lista över de artister som spelades mest under förra året, sett över hela världen:

- 1 Drake.
- 2 Justin Bieber.
- 3 Rihanna.

... och ännu mera arbetarhistoria

Anton Nilson – Amaltheamanen – föddes 1887 och blev 101 år. Som ungsocialist var han med och sprängde strejkbryarfartyget Amalthea i Malmö hamn.

Han dömdes till giljotiner, men fick straffet omvandlat till livstids straffarbete och släpptes efter fritagningsförsök och demonstrationer. Anton Nilson var också något av en svensk flygpionjär ... och var med i ryska inbördeskriget som stridsflygare.

Lagom till årets förstamajfirande kom hans självbiografi ut i moderniserad form, med den nya titeln *Hundraåringen som gjorde revolution* (Vaktel förlag).

LB



A scenic landscape photograph showing a calm lake under a cloudy sky. In the foreground, a rustic wooden fence with several posts runs across the bottom. To the right, a large, leafy tree frames the scene. The middle ground features a green field with scattered bushes and small trees. The far shore is densely forested, and distant mountains are visible on the horizon.

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

Postadress: _____

Vad gäller om taxilegitimationen dras in? Vad kan pälsdjursallergikern göra om chefen alltid har med hunden på jobbet? Kan den som får livränta flytta utomlands? Fråga facket om du undrar vad som gäller på jobbet. Ombudsmän och andra experter har svaren.

Jag är allergisk mot chefens hund

? Jag är allergisk mot pälsdjur och min chef har med sig hunden till jobbet varje dag. Vi sitter rätt nära varandra i en taxiväxel. Kan jag göra något?

Rödögd telefonist

Svar: Det här är både ett arbetsmiljöproblem och ett organisatoriskt problem.

Jag tycker att du ska börja med att diskutera saken med din chef. Berätta om dina problem. Chefen måste då hitta någon annanstans att ha hunden.

Om samtalet inte går bra kan du kontakta en ombudsman eller det regionala skyddsombudet på din Transportavdelning för att få hjälp. Först med ytterligare ett samtal med chefen eller med en högre chef om det finns, och till slut kan det bli frågan om en förhandling.

Rent generellt bör en arbetsplats

ha en policy för djur på jobbet. Om den tillåter djur bör där också framgå vad som gäller när någon är allergisk. Enligt arbetsmiljölagen är en arbetsgivare skyldig att vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga och förhindra ohälsa hos de anställda.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport

Får jag behålla livräntan utomlands?

? Efter en ganska allvarlig olycka på jobbet kommer jag aldrig att kunna arbeta mer. Försäkringskassan har godkänt mina problem som en arbetsskada och jag får livränta. Kan jag flytta utomlands och fortsätta att få livräntan?

Lotta

Svar: Ja, livräntan kan du ta med dig utomlands. Detsamma gäller

pension. Mitt råd är att kolla med Försäkringskassan för mer utförlig information. Det kan också vara bra att veta vad som gäller med sjukvård, tandvård och skatter i det land du tänker dig att flytta till.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig i Transport

Vad gäller när taxileget dras in?

? Jag är taxichaufför och har dömts för medhjälp till koppleri. Jag har betalat böter, men nu drar Transportstyrelsen in mitt taxileg också? Vad är det som gäller egentligen?

Dubbelt straffad

Svar: Taxiförarlegitimationen kan återkallas på grund av flera olika brott. Det kan handla om våldsbrott, sexualbrott, rattfylleri, drog-rattfylleri, trafikbrott, ekonomisk brottslighet ...

Vi på myndigheten gör en helhetsbedömning i varje enskilt fall när vi har fått information om att en taxiförare har dömts för brott som kan innebära hinder för att få fortsätta köra taxi. Vi tar särskild hänsyn till passagerarnas säkerhet och till trafiksäkerheten när vi avgör om hens legitimation ska återkallas.

Vårt beslut fattas nästan alltid efter att domen har vunnit laga kraft. På så vis garanteras taxiföraren en rättssäker behandling, men det betyder också att beslut om återkallelse kan fattas ganska lång tid efter att själva brottet har begåtts. Föraren kan överklaga till förvaltningsrätten om hen inte tycker att vi fattat rätt beslut.

När vi tar beslut om återkallelse av legitimationen på grund av brottslighet sätts alltid en olämplighetstid. Det är en tid mellan tre till fem år då personen inte får köra taxi. Efter denna tid kan personen ansöka om taxiförarlegitimation på nytt.

Emma Norlander, sektionschef på Transportstyrelsen

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Förra månadens lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

Joakim Danielsson, Stålldalen
Mikael Sörensen, Helsingborg
Arne Persson, Billesholm.

Vinnarna av en trisslott:

Karl-Anders Rohdin, Hestra
Majvi Torstensson, Hörby
Eva Godin, Gävle.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Det är i vardagen vi hämtar vår kraft

Några dagar innan förbundet samlas för kongress i början av juni presenterar EU-kommissionen förslaget om nya gemensamma regler för åkerinäringen i Europa. En av våra ödesfrågor och vår största politiska kamp i förbundet de senaste 20 åren – EU:s avreglering av åkerinäringen – kommer att vara högaktuell under kongressen.

Mycket står på spel nu. Inte bara för våra lastbilschaufförer, utan även grunden för den svenska arbetsmarknaden är i gungning. Det handlar om globaliserings effekter men kanske framför allt om den snabba tekniska utvecklingen. Plattformsföretag, självkörande fordon, automatiserade hamnar och teknisk övervakning är frågor vi kommer att behöva brottas med de närmsta åren. Med rätt strategier och mod att möta den utvecklingen är jag övertygad om att vi tillsammans kan forma det nya samhället till vår fördel. Vi måste dock orka göra jobbet, ingen annan kommer göra det åt oss.

PLATTFORMSFÖRETAGEN ÅTERSKAPAR EN idé om arbetslivet som rädde när vi bildade vårt förbund för 120 år sedan. Då tvingades hamnarbetarna att stå på kö för dagjobb utanför hamnkontoren. I kampen mot denna oanständiga vardag finns rötterna till vårt fina förbund. I dag ser vi det hända igen. Skillnaden mellan då och nu är att allt fler yrkesgrupper nu tvingas stå med mobilen i hand i stället för mössan, i väntan på att någon ska vilja köpa deras timarbete. Det är samma daglöneri nu som då men i en digital ålder.

Samtidigt som allt detta stora händer måste vi hela tiden vara medvetna om att det är i vardagen vi hämtar vår kraft. Att lösa problem och skapa en schyst arbetsmarknad görs bäst lokalt ute på avdelningarna och på arbetsplatserna. Lyckas vi inte med det uppdraget så lyckas vi inte heller lösa de stora frågorna. Det är därifrån vi hämtar vår kraft att teckna bra kollektivavtal som skyddar våra villkor och det är i det arbetet som Transport är som bäst.

Det har varit en tuff vår för vårt förbund. Men jag är övertygad om att vi tillsammans, med högt i tak och sakliga argument, kommer att ta oss igenom

”

Skillnaden mellan då och nu är att allt fler yrkesgrupper nu tvingas stå med mobilen i hand i stället för mössan, i väntan på att någon ska vilja köpa deras timarbete.

detta och fokusera på det vi är till för. Att företräda våra medlemmar och kämpa för anständiga arbetsvillkor och ett schyst samhälle. För att göra det måste vi lyckas stå enade i en tid då det är starka krafter som vill splittra oss.

VI ÄR ETT stolt förbund där allas arbete är viktigt och hänger ihop med varandra. Att teckna kollektivavtal utan att ha aktiva medlemmar eller att organisera sig utan att säkerställa villkoren i kollektivavtal leder ingenstans. Det finns ingen konflikt mellan dessa två storheter. Starka kollektivavtal förutsätter engagerade medlemmar och tvärtom. Det är så vi måste möta framtiden. Tillsammans. Och som kandiderande tillika tillförordnad förbundsordförande ser jag fram emot att bryta dessa tankar om framtiden tillsammans med ombuden på kongressen.

Tack till alla er därute i organisationen som orkat stå upp för vårt förbund trots de hårda vindarna som blåst!

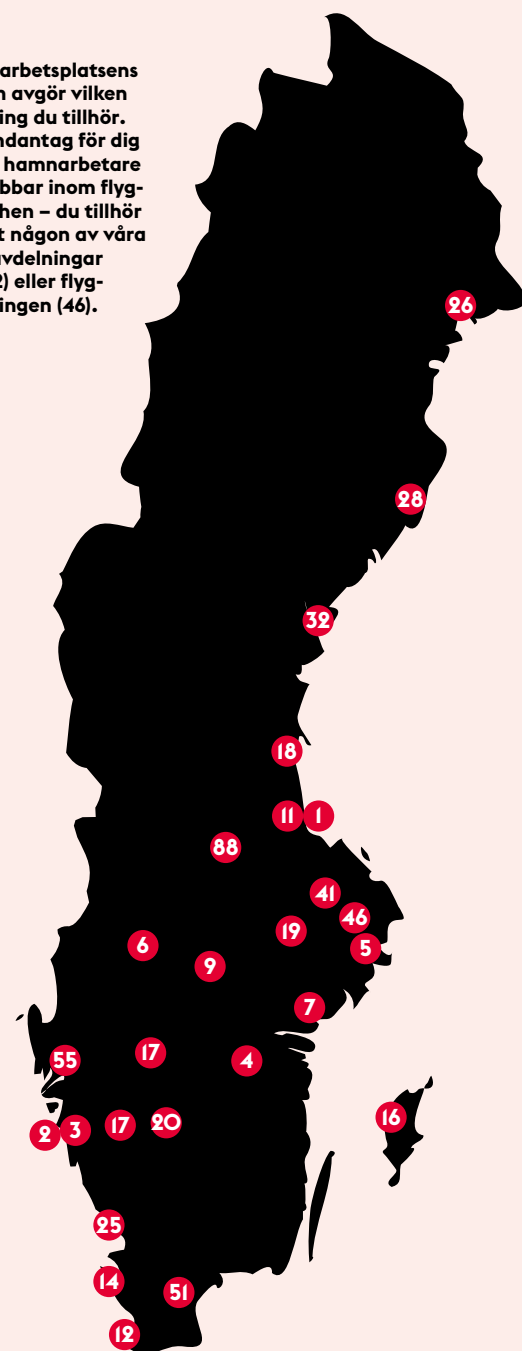


Markus Pettersson
är tillförordnad
förbundsordförande
i Transport



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 7 juni till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 13 juni kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier
► Startpunkten hålls fredagen den 2 juni.

► Avtalspunkten (Transportavtalet) hålls tisdagen den 29 augusti.

Anmälan görs till OIO-4803006 eller transport.6@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Under perioden 3–8 juni är avdelningen stängd på grund av kongress. Samtal hänvisas till TPD, eller mejla till berörd handläggare på avdelningen.



Tommy Wallin (vår förra avdelningsordförande) är ny ombudsman på avdelningen från och med den 1 maj.

Om du tänkt besöka avdelningen under semesterperioden kan det vara bra att ringa och kolla att det finns personal inne först.

Ta hand om varandra och kör försiktigt i sommartrafiken. Glad sommar önskar avdelningen!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Uppsökeriveckan Vi på avdelningen vill passa på att tacka alla förtroendevalda som var med på uppsökeri under vecka 17. Ni gjorde ett fantastiskt jobb och ni gör skillnad! Det var kallt och snöigt, men vi spred glädje och uppmärksammade människor på att vi finns.

Försäkringsinformatör Vi har en försäkringsinformatör som heter Daniel Karlsson. Han kan komma till din arbetsplats och informera om olika försäkringar. Eller så kan du boka en försäkringskvart, där ni går igenom vad du har för försäkringar.

Har du varit sjukskriven mer än

14 dagar någon gång? Eller ska du vara föräldraledig? Har du försäkring för framtiden? Daniel kan hjälpa dig med det mesta. Han nås på tel OIO-4802226 eller mejl daniel.karlsson@transport.se.

Ungdomsansvarig Sigrid Wahlin heter jag och är ny ungdomsansvarig i avdelning 9. Jag är anställd som väktare på Avarn Security sedan fyra år



tillbaka och kommer att vara på avdelningen, och det ser jag fram emot.

Just nu har jag påbörjat mitt arbete med "ungdomsdagen" då jag planerar en hel dag för alla ungdomar upp till 30 år i avdelningen.

Om ni har några frågor som rör mig, eller vill veta mera om det jag skrev tidigare, så är det bara att höra av sig på OIO-4803221 eller mejla mig på sigrid.wahlin@transport.se.

*Kamratliga hälsningar,
Sigrid Wahlin*

VILL DU JOBBA MED OSS PÅ 9:AN I HÖST?

Vi har fått möjligheten till att dra i gång ett projekt, och nu söker vi en organisation till hösten

Är du sugen på att hjälpa folk att bli aktiva och bli mer engagerade? Jobbet innebär rörliga arbetstider och kräver bra social kompetens.

Det är bra om du har lite facklig utbildning från början så du vet vad du ger dig in på.



Arbetet kommer dra i gång i september. Sista dag för att anmäla ditt intresse är den 31 maj.

Kontakta avdelningen för att få veta mer, anmäla intresse eller boka tid för möte.

► Ordförande Emma Brodin, tel OIO-4803222 eller mejl emma.brodin@transport.se.

► Kassör/lokalfunktionär Lars Eriksson, tel OIO-4803218 eller mejl lars.eriksson@transport.se.

Nytt jobb, eller har du flyttat?

Glöm inte att adressändra hos oss om du flyttar, byter telefonnummer eller byter arbetsgivare.

Det är viktigt att vi har rätt



Danne Stråhed uppträder på familjedagen i Höör.

FOTO: PER JAHNKE

AVDELNING 12 MALMÖ

Familjedag – LO Skåne 100 år

Välkommen till en familjedag på Backagården lördagen den 3 juni kl 10.30–15.00. Både vi på avdelning 12 och övriga LO-fack deltar, så kom och träffa oss!

På scen: Danne Stråhed, kl 13.00.

Det blir seminarier, försäkringsrådgivning, fackliga utställningar, hoppborg, grilla pinnbröd, knyt kompisarmband, musik med mera. LO Skåne och ABF bjuder på kaffe och tårter. (Hela programmet finns på www.skane.lo.se.)

Packa picknick-korg och filt och passa på att njuta av försommaren i den vackra Stenskogen på Backagården vid Höör.

Alla är hjärtligt välkomna!

uppgifter om vi behöver kontakta dig, eller skicka ut information om vad som händer på arbetsplatserna.

Resa med pensionärssektionen

Eftersom vi inte fått några svar angående vår planerade resa i augusti, till Holmgrens Volks-wagenmuseum i Pålshoda och sedan vidare till Askersund för räkfrossa med MS Wettervik, påminner vi igen.

Låter det intressant? Hör av er snarast till OIO-4803009!

Sektionsstyrelsen



Vi kommer försöka hålla kontoret bemannat och öppet som vanligt men om vi inte skulle vara här så testa att slå en signal till OIO-4803011 eller OIO-4803000.

Gå en utbildning! Kontakta Magnus Dawest, tel OIO-4803246 eller e-post magnus.dawest@transport.se, för mer information om vilken utbildning som kan passa dig.

Medlemsinfo Kom ihåg "Medlem värvar medlem"! Du som värvar får ett superpresentkort värt 200 kronor för varje ny medlem du värvar.

Läs mer på transport.se!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Facklig grundkurs Nu är det snart sommaruppehåll för Startpunkten. Det börjar bli trångt i lokalen, så snabba dig på att anmäla dig till kursen.

Få inspiration och lär dig mer om fackföreningen. Till exempel hur försäkringskyddet ändrar sig om du har kollektivavtal på din arbetsplats. Vad är ett kollektivavtal?

Sista Startpunkten innan sommaruppehållet hålls den 17 juni. Informationsträffen är gratis och vi bjuder på frukost och lunch.

Anmäl dig, senast den 15 juni, till Jessica Dahlgren på tel OIO-4803314 eller mejl jessica.dahlgren@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Startpunkten

► Måndagen den 12 juni kl 16.00–20.00. Plats: Transports lokaler i Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

Avtalspunkten

► Fredagen den 16 juni kl 8.30–11.30. Plats: på Transport i Söderhamn (Kungsgatan 75).

► Fredagen den 16 juni kl 14.00–17.00. Plats: i Transports lokaler i Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

Om du vill ha besök på din arbetsplats, hör av dej till oss på OIO-4803018.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Första maj Flera av avdelningens anställda och fackligt förtroendevalda deltog i årets förstamajtåg i Västerås, som brukligt är.

Nu stundar Mors dag på söndag, och efter det en knapp vecka kvar till kongressen! Det stundar också skolavslutningar och sommarlov – ja, det är mycket som händer nästan samtidigt ...

Vi är nog många som känner att det hade varit praktiskt om man kunde klona sig och vara på flera ställen på samma gång!

Kalendarium

► 28 maj: Startpunkten, start 16.00, i avdelningens lokaler.

► 31 maj: Vu sammanträder, förmiddag, avdelningen.

► 3–8 juni: Kongress i Örebro.

► 15 juni: Vu sammanträder, förmiddag, avdelningen.

► 15 juni: Avdelningsstyrelsen sammanträder, med start 18.00, i avdelningens lokaler.

► 23 juni: Glad midsommar!

Praktikant på avdelningen

Under ett par veckor i maj har vi haft en praktikant på avdelningen, nämligen Fredrik Lahti, fackligt förtroendevald. Vi hoppas Fredrik känner att han fått mycket "kött på benen"!

Ring före besök! Då avdelningen inte kommer att vara fullt bemannad under sommaren, bland annat med anledning av semestrar, så föreslår vi att du

ringer oss och förbokar eventuellt besök. Vårt telefonnummer är OIO-480 3019.

Tidig sommarhälsning! Vi önskar er alla en riktigt glad och fin midsommar, samt sköna, vil-samma semestrar! Ta det lugnt ute i trafiken – det är bättre att komma fram sent än att inte komma fram alls ...

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte Fredagen den 15 juni, kl 9.00 på avdelningen i Halmstad.

Kongressen 2017 Den 3–8 juni genomförs Transports kongress i Örebro.

Det betyder att det är mycket svårt att nå någon på vår avdelning under den veckan, och att vår expedition är stängd för besök.

Brådskanie ärenden hänvisas till växeln på OIO-480 3000.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Sammanträden och möten
► Verkställande utskottet: Den 29 augusti har avdelningens vu-möte vilket innebär att du som medlem har möjlighet att skicka in dina frågor, synpunkter eller annat som du anser att Vu ska ta upp.

Vu är avdelningens verkställande utskott och förbereder frågor som kommer till avdelningen och som ska behandlas på styrelsemötet.

► Avdelningsstyrelsen: Den 14 juni har styrelsen sitt möte inför sommaren. Har du en frågeställning som du vill ta upp kan du skicka den direkt till styrelsen för behandling.

► Representantskapet: Den 7 september har representantskapet, avdelningens högsta beslutande organ, sitt nästa möte.

Mötena är öppna och medlemmar kan delta i mån av plats – och i såna fall måste man anmäla sitt intresse senast fyra veckor i förväg.

All kontakt med avdelningen kan skötas via tel OIO-480 3026 eller via mejl transport.26@transport.se. Vill man så kan man besöka avdelningskontoret på Kyrkogatan 2 i Luleå.

Aktivitetsvecka

Vecka 37 (september) är nästa medlemsmötewecka. Då har vi öppna möten där alla medlemmar kan delta och få information om vad avdelningen och förbundet gör. Där kan du framföra dina frågor, tankar och idéer på hur du som medlem anser att förbundet eller avdelningen ska arbeta.

Utbildningar Vi i Transport, vecka 43, är en fem dagar lång utbildning där du får en fördjup-

ning i vad Transport gör, vad du som medlem har för rättigheter och skyldigheter, och vad som ingår i ditt medlemskap.

Har du frågor kring ditt medlemskap, din lön eller dina arbetsvillkor är du välkommen att kontakta avdelningen på telefon eller mejl, eller göra ett besök på avdelningskontoret.

AVDELNING 28 I NORR

Nyvalda Vi vill hälsa våra nyvalda ledamöter välkomna!

Sektionen
► Ordförande: Camilla Frostehag.

Styrelsen
► Områdeskoordinator Vindeln/Lycksele: Simon Johansson.

Representantskapet
► Anders Holm

► Anna Backlund
► Elias Kurronen

► Ellen Sundling

► Gunnar Olsson

► Marikk Henriksson

► Marcus Larsson

► Peter Ask

► Pontus Holmgård

► Tony Robertsson

► Urban Isaksson

► Urban Frostehag.



FRUKOSTTRÄFF I UMEÅ

Fredagen den 16 juni har vi frukostträff på avdelningsexpeditionen i Umeå.

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

Öppettider Under sommaren kan kontoret tidvis vara obemannat. Därför är det bra om du bokar tid innan ditt besök. Vänligen ring oss på OIO-480 3028.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Värva en medlem! Du vet väl om att du som är medlem får ett superpresentkort värt 200 kronor för varje ny medlem du värvar?

Passa på att fråga sommarjobbare och nyanställda på ditt företag om de vill gå med i facket.

Medlemsansökan görs enkelt via hemsidan, transport.se.

Under vecka 23 (den 5–9 juni) har avdelningen stängt på

grund av kongressen. Vi nås via mejl, kontaktpuppgifter finns på hemsidan (transport.se) under avdelning 32. Vid akuta frågor kan man ringa Transport på direkten, OIO-480 3000.

Om du vill ha besök på din arbetsplats, hör av dig till oss på OIO-480 3032.

Vi önskar alla våra medlemmar en trevlig midsommar!

AVDELNING 32 SÖKER ARBETSPLATSOMBUD

Är du intresserad och vill veta mer om vad det innebär att vara arbetsplatsombud? Hör av dig till avdelningen på tel OIO-480 3032 så berättar vi mer.



AVDELNING 41 UPPLAND

Tack ni som var med på första maj! Jättekul att det var så många Transportare på plats i tåget och på mötet!

När den här tidningen ges ut är det en vecka kvar till förbundets kongress i Örebro. Avdelningen har länge och målmedvetet arbetat hårt inför detta.

Delegationen kommer bland annat att fokusera på frågor som har med facklig organisering, fackliga studier och lokala arbetslivsfrågor att göra. Följ gärna kongressen på förbundets sociala medier.

Nästa introduktionsutbildning Startpunkten är den 17 juni kl 10.00–15.00 i avdelningens lokaler på Stallängsgatan 17 A i Uppsala. Transport bjuder på lunch. Anmälan till Ludvig Eriksson på OIO-480 3494 eller ludwig.eriksson@transport.se.

*Kamratliga hälsningar,
Ludde Eriksson
avdelningsordförande*

AVDELNING 46 MÄRSTA (FLYG)

Kamrater! Våren rusar i väg. Vår flygavdelning har precis avslutat kongressförberedelser i region 3.

Det blir spännande att vara med och forma Transportarbetareförbundets framtid.

Parallellt med allt runt kongressen fortgår arbetet med att bygga starka och hållbara fackliga strukturer på våra arbetsplatser.

Det är ju det som är grunden i en fackförening.

Tveka inte att höra av er om ni vill att vi bidrar till ert fackliga arbete lokalt! För kontakt: <http://www.transport.se/avdelningar/flyg/>.

*Johan Eriksson, ordförande
Transport 46:an*

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Sektion I har valt ny styrelse. Den består av ordförande Helena Blomstrand, Anna Olsson, Pär Persson, Johan Holgersson och Andreas Cramer.

På kongressen, den 3–8 juni i Örebro, kommer styrelsen i sektion I att representeras av Helena Blomstrand och Anna Olsson.

Hemsidan uppdateras regelbundet och vi rekommenderar alla som har tillgång till internet att gå in där och se vad som händer i sektionerna och avdelningen.

Alla möten utlyses på hemsidan och där kommer även information om platser vi har besökt och vad vi har gjort där. Som till exempel Kristianstad Truckmeet, första maj och så vidare.

Glöm inte att uppdatera dina uppgifter på "Mina Sidor". Eller ring in till avdelningen, så kontrollerar vi att du har rätt arbetsgivare, inkomst med mera registrerade. Det är ditt ansvar som medlem att se till att dina uppgifter är uppdaterade.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningsexpeditionen Avdelningen är obemannad den 3–8 juni, då samtliga är på Transports kongress i Örebro.

Behöver ni kontakt med ombudsmän eller RSO? Lämna meddelande på telefonsvararen eller skicka mejl, så hör vi av oss vid tillfälle.

Allmänna frågor besvaras av TPD på tel OIO-480 3000.



30-ÅRIGT MEDLEMSKAP

Onsdagen den 31 maj firar vi inbjudna medlemmar med en middag på Meatings Carlia.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du är intresserad av att gå en facklig kurs. Han nås på OIO-480 36022 eller alexander.hutter@transport.se.

► **Startpunkten:** Grundutbildning hålls den 23 maj kl 17.00–21.00 (även för icke medlemmar).

► **Avtalspunkten:** En 4–8 timmar lång grundutbildning i ditt kollektivavtal. Hör av dig om du är intresserad (endast för medlemmar).

Fackligt-politiskt Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete, eller av politik generellt? Hör av dig till fackligt-politiska gruppen på transport.55@transport.se.

Försäkringar/arbetsmiljö Har du frågor angående arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel OIO-480 3628.

Kollektivavtal/arbetsrätt Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt? Kontakta Jan Lendin, OIO-480 3147, eller Lennart Sköld, OIO-480 3757.

FOTO: © CLAS OHLSSON AB



AVDELNING 88 DALARNA

Följ med seniorsektionen på utflykt till Insjön

Tisdagen den 30 maj gör seniorsektionen en utflykt till "höglagret" hos Clas Olsson i Insjön, där vi får en guidning av en kunnig person.

Vi träffas vid parkeringen kl 9.45.

Anmälan till Sven-Inge Persson på e-post sven.inge@live.se eller tel 076-2247913.

Välkommen, hälsar styrelsen!



Bakre raden:
Ulf Jarnefjord, Berndt
Olausson, Tony Blom-
berg, Hans Olofsson
och Henrik Lagberg.
Framre raden:
Rasmus Grahm, Pablo
Vergara, Mats Gahrn,
Marina Kirin och
Patrik Ljunggren.

Månadens avdelning

De organiserar – på Sveriges framsida...

Framtidsfråga? Att flytta förbundskontoret till Göteborg! Skämten far genom luften på avdelning 3, som satsar hårt på organisering och att få i gång facklig verksamhet ute på arbetsplatserna. Plus förhandlingar, förstås.

Ombudsmännen Hans Olofsson och Tony Blomberg håller i transport- och bemanningsavtalen. De suckar. Det är högkonjunktur och få uppsägningar. Ändå ligger arbetsgivarerna på hårt för att ta över mer makt från anställda, tycker de.

OMBUDSMÄNNEN TRÄFFAR motparten i tvister om felaktiga löner, men också om rätten att ta ut facklig tid. Vissa arbetsgivare vill till och med gå in och påverka vilka som ska vara fackliga ombud, berättar de. Fast baksidan har en framsida. – Förra året drog vi in 800 000 kronor i skadestånd för olika felaktigheter. De pengarna går till verksam-

heten, säger Tony och Hans.

Ombudsman Mats Andersson ansvarar för taxi och bevakning – med en rad uppsägningar av värde-transportörer. Han har den lokala Nokas-klubbens ord-

förande Christian Berntsson inne som praktikant. För att han ska få en inblick i avdelningens arbete.

DE DRAR I väg för att kolla hur företaget, som skulle hjälpa uppsagda komma i nya jobb, klarat uppdraget. På eftermiddagen väntar avtalsteckning med taxiåkare.

Den pensionerade väktaren Christer Abrahamsson kliver in med en bullpase

till regionala skyddsombudet Ulf Jarnefjord. Ulf har hjälpt honom genom åren med alla krångliga försäkringspapper. Christer blev nedslagen på jobbet och var nära att bli blind.

– Ulf är min sekreterare, säger Christer Abrahamsson och ler.

AVDELNINGEN ÄR LITE brandskattad inför stundande kongress. Miljö- och taxitelefonistansvariga ombudsmannen Karin Peterson är mest i Stockholm och ombudsman Peter Åkesson, med ansvar för väktare, bensin, bärning och tidningsbud, är också på uppdrag.

Ordförande Patrik Ljunggren och organiserarna Pablo Vergara och Rasmus Grahm berättar om en värningsinsats på ett par stora åkerier.

Efter att ha pratat med hundratals chaufförer har Rasmus och organiseraren

Isabell Woodbridge fått ihop ett gäng förare som vill engagera sig fackligt.

STUDIEORGANISATÖREN Mats Gahrn är nöjd. Han samlar de nya krafterna till utbildning. Arbetet med nyrekrytering har blivit mer strukturerat, säger han. Tillströmningen har varit stor. Nu gäller det för avdelningen att ta hand om och stötta alla nya förtroendemän, påpekar göteborgarna.

Justina Öster



Göteborg åkeriarbetsförenings fana.

FAKTA OM AVDELNING 3

Antal medlemmar: 5347.

Antal klubbar: 35.

Antal sektioner: 7.

Antal skyddsombud: över 200.

Område: Göteborg med Västra Götaland (Kungälv, Kungälv och Alingsås).

Vitsen: Hur många bor det i Stockholm? En dryg miljon.



FOTO: LENA BLUMQUIST

Månadens medlem

Yrkesföraren som tog fram jobbskorna hon själv saknade

Veronica Olsson öppnar dörren till det före detta stallet. I rummet bakom kontoret står skokartonger i rader, organiserade i ett system av hyllor. Möt chauffören som tröttnade på skor som inte fungerar i distributionsbilen.

– De som arbetsgivaren betalade fanns bara i herrstorlek. Så jag köpte egna, som jag slet ut snabbt. Och förresten behövde jag två par när det var varmt i hytten och kallt utanför.

– Sedan blev jag förvånad när jag såg en del kollegor köra i foppatofflor, sandaler eller gymnasio utan stålhätta.

Veronica Olsson funderade en del på saken under åren hon distribuerade paket och mjölk till butiker. Det var i en tid med mycket prat om att starta eget, och hon hade själv gått en kurs på det temat. Dessutom hade hästarna flyttat och stallet stod tomt.

EN SÖMNLÖS NATT följde hon rådet i en tidning: Skriv ner allt du tycker om på ett papper.

Hon skrev lastbilar ... och träskor. Och plötsligt fanns affärsidén där.

– Jag skulle göra skor som funkade både i bilen och utanför, och som var lite fräcka. De skor som jag själv hade saknat.

En hel del efterforskningar och affärs-

uppgörelser följde innan hon hösten 2015 kunde sälja sitt första par yrkesförarskor.

VERONICA OLSSON HAMNADE hos ett svensk skotillverkningsföretag i Örebro, en designer i Hofors, en färgtillverkare i Avesta och på en fabrik i Slovenien. Träskoidén förvandlades till en sko med sviktande gummisula. Det blev några kurser till i företagande, provgående i olika modeller och sökande av bidrag till kvinnor med mikroföretag. Budgeten höll väl inte riktigt, och tålmodet tröt ibland.

– De som är i skobranschen vet ju att både design och CE-märkning tar tid och att marknadsföring kostar. Men för mig kändes som om det bara gick ut pengar utan att jag fick in ett öre.

Och, ärligt talat, har skoförsäljningen inte fått någon riktig snurr ännu. Lagret krymper långsamt med hjälp av nät-försäljning, Facebook och några lokala stamkunder. Ett par mässor är också på gång, både inom mode och för lastbilsbranschen.

Vad har du för framtidsdröm, Veronica?

– Oj, så långt har jag inte riktigt tänkt. Det handlar nog om att kunna styra min tid, att lägga schemat själv. Och för att klara det måste jag få rull på mina två företag och ekonomi i dem.

Lena Blomquist

VERONICA OLSSON

Ålder: 45.

Familj: Sambon Uffe och två vuxna bonusdöttrar. Två dvärgschnauzrar.

Bor: På en gård i Fornby, 2,5 mil utanför Avesta i södra Dalarna.

Jobb: Lastbilschaufför som (åtminstone tillfälligt) lämnat ratten. Extraknäckande trädgårdsarbetare.

Företag: Ett i skobranschen och ett där hon organiserar andras hem.



Horsepower heter skomodellen med en dalainspirerad häst.

FOTO: LENA BLUMQUIST



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 60 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena 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. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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



Låt staten bygga trygga rastplatser för tung trafik

47. TRANSPORTARBETAREN 6.2017

Från baksätet

Markus, Tommy eller Matts?

Transports tillförordnade ordförande Markus Pettersson går nu ut öppet med att han kandiderar till ordförandeposten på förbundets kongress i juni.

Han meddelade beslutet till personal och förtroendevalda klockan 07.22 i dag på måndagsmorgonen, mindre än tre timmar innan Transportarbetaren går i tryck.

Markus Pettersson beskriver sina visioner för förbundet i Ordförande har ordet i den här tidningen. Jag hade gärna sett att de andra kandidaterna fått samma möjlighet att utveckla sina idéer.

I SKRIVANDE STUND, måndag klockan 08.35, står det klart att även förbundskassör Tommy Wreeth kandiderar till ordförandeposten. Förutom ekonomin tog Wreeth också över ansvaret för kollektivavtalen när Lars Lindgren hastigt lämnade sin post som förbundsordförande i mars.

Organisationssekreterare Matts Haglund är nominerad till alla fyra posterna i verkställande utskottet, inklusive förbundsordförande och en eventuell ny post som avtalssekreterare. Haglund ville i dag på morgonen inte svara på om han står kvar som ordförandekandidat.

NÄR DET BLIR kamp om toppositionerna i en demokratisk organisation gäller det som tidning att hålla tungan rätt i mun. I den här tidningen, den sista pappersutgåvan innan kongressen, presenterar vi namnen på alla som nominerats till ledningen och till förbundsstyrelsen. Vi gör det i avvaktan på valberedningen förslag, som ännu inte är lagt.

Botten & toppen

↓ Att så många ideella organisationer tycks ha problem med interna maktspel och intriger.

↑ Att det hela tiden, ofta i det tysta, pågår ett omfattande och betydelsefullt lokalt arbete ute på fältet i samma organisationer.

Vi har under våren försökt göra intervjuer med i första hand ordförandekandidaterna, för att medlemmarna ska få en chans att lära känna dem. Det gick inte att få alla kandidater med på vagnen.

Transportarbetaren valde då att försöka initiera en debatt om förbundet och förbundets framtid på vår hemsida.

VI HAR I skrivande stund bara fått ett bidrag – från Lars Lindgren. Förhoppningsvis tar debatten fart när fältet nu är öppnat för valkamp.

Klockan är snart 10. Det är dags att trycka på knappen så att sidorna rullar över till tryckeriet i Sundsvall.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



FOTO: JONAS ENGSTRÖM



Hallå där!

MIKAEL PERSSON

...en av flera sektionsordförande i Transport i Värmland som bjöd in transportare med barn till ett lekland i Karlstad.

Hur kom ni på detta?

– Vi som är ordförande i sektionerna tyckte när vi träffades att det var så mycket negativt om vårt förbund. Det skrevs och pratades mest om alkohol och utskänkning. Då tänkte vi att vi skulle göra något för barnen, något positivt. Vi bjöd medlemmarnas barn på inträde och en barnmeny på leklandet under en lördag i maj.

Var medlemmarna intresserade?

– O ja, vi hade kunnat få dit 120 barn ... men budgeten räckte bara till 52. Min telefon började ringa så fort vi hade skickat ut ett sms om lekdagen. Och på en halvtimme hade vi fyllt platserna.

Såg det ut som om dagen var lyckad för barnen?

– Verkligen. Det finns klätterställningar, gungor, rutschkanor, labrynter och allt möjligt som barn gillar på det här leklandet. Många barn kom fram efteråt och tackade.

Och vad fick föräldrarna med sig därifrån?

– Trötta barn, förhoppningsvis. Och de som ville fick veta en del om de försäkringar som följer med kollektivavtalet och fackmedlemskapet, eftersom våra försäkringsrådgivare fanns på plats i en hörna av leklandet.

– Jag tror att de träffade någon som hade pengar att hämta från en försäkring.

LENA BLOMQUIST