

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 6 2025

Avtal 2025
Taxiförarnas
avtal – en
utmaning

Elin kör sop-limo

Stillasittande kontorsjobb inget för Elin Malmström

VÄRVA DIN KOMPIS

Du som värvar en kompis får ett Superpresentkort värt 200 kronor. Transports styrka som fackförbund att kunna förändra och påverka börjar alltid hos dig. Scanna QR-koden eller besök transport.se för att göra oss ännu starkare.



Scanna & läs mer

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets medlemstidning

POSTADRESS

Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS

Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA

www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET

Elin Malmström
Foto: Justina Öster

ANNONSER

AdSales Group AB,
Urban Sandström
Tel: 070-615 85 15
E-post: urban@adsales.se

TRYCK

Stibo Complete,
Katrineholm 2025.
TS-kontrollerad upplaga: 53 700
Nästa nummer utkommer
den 25-26 september.

PRENUMERATION

250 kronor per år (10 utgåvor).
Adressändring:
Medlemmar kontaktar sin
lokalavdelning.
Icke medlemmar kan mejla
info@transportarbetaren.se.

REDAKTION

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör/
ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare/
stf utgivare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/
redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

Korrektur: Michelle Bergman



SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Ledare Kristina Sjöberg

Det handlar faktiskt om liv och död

”I Transports nya skyddsombudsundersökning säger en av fem att det finns risk för allvarliga olyckor eller dödsolyckor inom deras skyddsområden.”

Sommarens sista dagar. I dikten *Hundra sommardagar* skriven av Caj Kajenn Lundgren tar sommaren sin start den första juni. Nu är det bara några enstaka dagar kvar. På min köksvägg hemma hänger en kalender där månaden augusti beskrivs som den där efterhängsna gästen som aldrig vill gå hem från festen. Upphovsman för den kalendern går under namnet Smaklös och bakom det namnet finns Ella Jax. Jag tycker att det ligger något i det.

Flera av oss har redan jobbat i flera veckor efter sommarestern. Förhoppningsvis kom du tillbaka till en arbetsplats där alla är friska och krya och som inte har haft några olyckliga tragiska arbetsplatstillbud. Det är inte alla förunnat. Runt om i Sverige har ett trettiotal dödsfall rapporterats från olika arbetsplatser. Unga sommarjobbare, nyanställda och andra som jobbat länge och som hade stor arbetslivserfarenhet har mist sina liv. Det är ett minusbetyg för hela arbetsmarknaden.

HADE EN DEL av arbetsplatsolyckorna och dödsfallen kunnat avhjälpas med fler skyddsombud? Skyddsombud som har ordentligt mandat och som inte hindras i sitt arbete. I Transports nya skyddsombudsundersökning säger en av fem att det finns risk för allvarliga olyckor eller dödsolyckor inom deras skyddsområden. Lika många säger att de motarbetas av sin arbetsgivare, att de inte får tillräckligt med tid för sitt arbete. Det är alarmerande. För det handlar faktiskt om liv och död.

Hur blir det då i verksamheter där de som vinner upphandlingen gör det till ett lägsta pris och där det inte finns kollektivavtal att följa? Ingen undertecknad överenskommelse mellan arbetstagare och arbetsgivare om vilka spelregler som ska gälla. AI-logaritmer i stället för manuell delegering. Jaga varje sekund. Tidspress och stress. Allt ifrån serviceresor, skolskjutsar och färdtjänst, till lager och terminal och många fler.

Det går inte att hindra den tekniska utvecklingen. Men det måste gå att reglera så att den kommer oss människor till del. Vi ska inte bli slavar under den. Då är det något som har gått alldeles fel. ●



Flipflops



Skoskav.



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Nummer 6

- 3 **LEDARE** KRISTINA SJÖBERG
- 6 **EXPLOATERING AV LASTBILSCHAUFFÖRER**
Det fifflas med skattebetalningar och i slutändan är det förarna som får betala. I karusellen används bemanningsföretag.
- 12 **KRÖNIKA** ALEXANDRA EINERSTAM
- 13 **AVTAL 2025**
Förhandlingar om nytt taxi-avtal för förare har startat. Två lönesystem och olika slags yrken komplicerar en överenskommelse.
- 15 **RAZZIA**
Efter en stor kontroll av Microsofts hall i Gävle avvisades åtta personer.
- 16 **ENSAMARBETE PÅ BENSINATION**
Efter flera tillbud på olika stationer har anställda och facket begärt dubbelbemannning. Men Circle K nekar.
- 19 **KRÖNIKA** DAVID ERICSSON
- 20 **SERVICETRAFIK**
Nya bokningssystem för färdtjänst fortsätter att skapa problem. I Värmland infördes det samtidigt som ett nytt trafikföretag tog över.
- 22 **MÖTET** JOHAN MOBERG
Småbarnspappa och lastbilschaufför – och rullstolsburen.
- 26 **SOPHÄMTNING OCH SÄKERHET**
Det är livsfarligt att stå utanpå en sopbil i rullning. Flera dödsfall har skett.
- 34 **KULTUR** MORALPANIK
Det vi förfasas över ändras genom åren. Men det dyker alltid upp något nytt.
- 36 **FRÅGA FACKET**
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Elin Malmström har svårt att sitta still. Så jobbet som sopgubbe passar henne fint.
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET** TOMMY WREETH



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Sopgubben Elin Malmström.



FOTO: LILLY HALBERG

Transports Lars Mikaelsson pratar arbetsvillkor med färdtjänstföraren Daniel Bäckman.



FOTO: PIERRE HENNIGOR CAVALLI

Lastbilschauffören Johan Moberg.

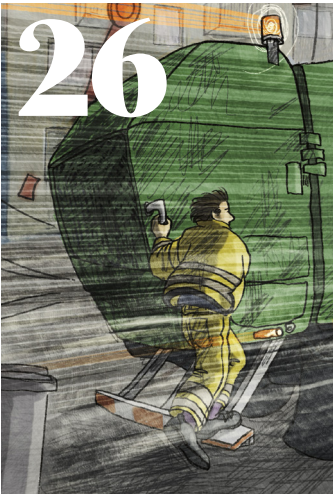


ILLUSTRATION: INGRID FRÖHLICH



FOTO: SHUTTERSTOCK

INSÄNDARE

Vem tänker göra något åt döden på jobbet?

Olyckor på landets arbetsplatser fortsätter att skörda dödsoffer. Statistiken är förfärande. Sedan den 1 januari 2022 har 189 människor dött på arbetet. 32 av dessa dog 2025. Den urartade situationen blir inte bättre. Tragedierna fortsätter. Detta måste resultera i någon slags katastrofplan. För riksdag, regering, rättsväsende och ansvariga myndigheter behöver handla omedelbart. Att låta den dödliga utvecklingen på arbetsplatserna fortsätta är att acceptera det som sker. Att det är efter år fortsätter inträffa så många dödsfall gör att frågan måste ställas om ambitionen att efterleva arbetsmiljölagstiftningen verkligen finns. Frågan måste också ställas om det finns ett inofficiellt tänkande att "lite svinn får vi räkna med" när det gäller skador, sjukdomar och död som orsakats av dålig arbetsmiljö. Det är dags för ansvarig minister att berätta hur döden på arbetet ska stoppas. ●

Johan Kanmert, skyddsombud i Göteborg utsedd av Transport

Debatt

Dags att sätta stopp för gigbolagen i välfärden



Gigbolaget Bolt har nyligen vunnit upphandlingar om samhällsbetalda resor i både Region Uppsala och Sigtuna kommun. Det handlar om färdtjänst, skolskjuts och sjukresor, transporter som utförs för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Dessa grupper har rätt till trygghet och säkerhet, inte prisdumpning och otrygga gigjobb.

BOLT HAR GÅNG på gång kritiserats för slavliknande arbetsvillkor, avsaknad av kollektivavtal och en affärsmodell där förarna själva får stå för skatter, försäkringar och fordon. Svenska Taxiförbundet, Transportarbetareförbundet och oberoende granskningar har larmat om brister i arbetsvillkor, transparens och socialt ansvar. Prispressen leder till orimligt långa arbetspass och sänkt kvalitet. Att ett bolag med denna bakgrund får ansvar för samhällsbetalda transporter visar tydligt på brister i lagen om offentlig upphandling.

JAG HAR DÄRFÖR lyft frågan till regeringen i en skriftlig fråga. Civilminister Erik Slottner (KD) svarade att upphandlingsreglerna inte hindrar kvalitetskrav och att det "sällan" bara är priset som avgör. Men regeringens egen översyn visar motsatsen: kvalitetskriterier används i begränsad omfattning och både leverantörer och myndigheter efterlyser större möjlighet att konkurrera med kvalitet i stället för lägsta pris. Ministern påpekar att det går att

Delta i debatten

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



KADIR KASIRGA
Socialdemokratisk riksdagsledamot i trafikutskottet.

ställa krav på arbetsrättsliga villkor, men i praktiken görs det sällan och när det görs brister uppföljningen. Att ha verktyg som inte används förändrar ingenting.

VI SOCIALDEMOKRATER VILL inte bara säkerställa att regler om schysta arbetsvillkor, rimliga löner och anständiga arbetstider efterlevs. Vi vill också se över hela taxipolitiken, som stått orörd sedan avregleringen på 1990-talet. Vi kan inte acceptera att offentligt finansierade välfärdstjänster utförs av företag som bygger på exploatering. Upphandlingar måste ställa krav på kollektivavtal, goda arbetsvillkor och långsiktig kvalitet – och dessa krav måste följas upp i praktiken.

VI BEHÖVER EN lagstiftning som tvingar fram trygghet, kvalitet och schysta villkor vid upphandling av samhällsbetalda transporter. Våra skattemedel ska aldrig gå till företag som bygger sin affär på osäkra gigjobb. Våra mest sårbara grupper tjänar trygghet och kvalitet, inte prisdumpning och osäkra gigjobb. ●

”Vi kan inte acceptera att offentligt finansierade välfärdstjänster utförs av företag som bygger på exploatering.”

FOTO: PRESSBILD SLT



”Tyvärr är det vanligt att ingen betalar skatt och sociala avgifter för rumänska förare”, säger fackförbundet SLT:s ordförande Elena ”Nina” Frandes.

”Utvecklingen för rumänska förare har inte varit ljus”

Bemanningsföretag används för att ducka skatten och förarna får betala. Ett företag som hade tioårskontrakt med sin enda svenska kund påstod sig sakna fast driftställe och betalade 570 procent av ersättningen som skattefritt traktamente.

– Det är rumäner som exploaterar andra rumäner, säger fackkämpen Elena Frandes.

Text HANNA STRÖMBOM

Ett småländskt företag med 26 fordon, varav 15 tunga lastbilar, är registrerat på alla tänkbara sätt hos Skatteverket.

Verksamheten har gått bra, men trots att de 2022 omsatte över 37 miljoner kronor så hade de bara fem anställda. Hur det är möjligt? Du har nog redan gissat rätt, det finns ett bemanningsföretag. Det har sin officiella adress i Rumänien, men hälften av de 33 förarnas anställningsavtal har tecknats i Sverige.

SEDAN STARTEN 2017 har de en imponerande utvecklingskurva på rumänska motsvarigheter till sajter som Bolagsfakta, men 2022 hände något. Sedan dess har de hunnit granskas av svenska Skatteverket som försiktigt räknat om ogiltiga traktamenten till lön och krävt dem på en miljon kronor i arbetsgivaravgifter.

– Tyvärr är det vanligt att ingen betalar skatt och sociala

avgifter för rumänska förare, säger Elena Frandes som går under smeknamnet Nina.

Hon är ordförande i det rumänska fackförbundet SLT, Sindicatul Lucratorilor din Transporturi. I bakgrunden på hennes kontor hänger en rad flaggor, en av dem har Svenska Transportarbetareförbundets logo.

INGEN VET EXAKT hur många rumänska förare som befinner sig i Sverige. Anslutningsgraden är låg, SLT har knappt ett dusin medlemmar här, men man vet att rumäner näst polacker är den största förargruppen på den internationella europeiska marknaden. 150 000 rumäner kör runt i länder utanför det egna.

– Vad som är intressant med just Sverige är att vi ser ganska många rumänska företag. Det betyder att det är rumäner som exploaterar andra rumäner, säger Nina.

Hon känner inte till det aktuella bemanningsbolaget, men googlar nyfiket fram deras

Särskild insats mot fusk i åkerier

→ Skatteverket har i en särskild insats kontrollerat åkerier sedan 2021. Resultatet är 100 extra miljoner kronor in i skatt, upptäckten av felaktiga traktamenten, oriktiga fakturor, undangömmande av löner, samt brister i bokföringen.

→ 119 av 164 avslutade utredningar har lett till ändrade beskattningsbelopp. Störst är problemen hos företag som transporterar varor mellan olika länder och särskilt om de köper in utländska tjänster och avlönar utländsk personal.

omsättning och tycker att de fungerar bra som typexempel. Företagsledaren har hävdad att administration och annat skötts i Rumänien, men enligt Skatteverket har han själv stått för detta medan han huvudsakligen befunnit sig i Sverige. Bolaget har en kontorslokal i Småland, en dryg kilometer från sin enda kund, och före-



Elena "Nina" Frandes är ordförande i det rumänska fackförbundet SLT, Sindicatul Lucratorilor din Transporturi.

tagsledaren har också själv kört lastbil här.

NINA KONSTATERAR ATT mobilitetspaketet inte är heltäckande och att utstationeringsdirektivet inte följs.

En rumänsk förare tjänar enligt SLT en grundlön på 810 euro innan skatt, därefter läggs traktamenten på. Men vanligtvis står bara grundlönen i kontrakten och hur mycket som tillkommer utöver de 5 500 svenska kronor som blir kvar efter skatt är osäkert.

ARBETSDAGARNA VARIERAR mellan åtta och femton timmar, många är borta hemifrån elva månader om året. Och marknaden bara växer.

- Numera hör vi också om



Ingen vet exakt hur många rumänska förare som befinner sig i Sverige. Men rumäner näst polacker är den största förar-

gruppen på den internationella europeiska marknaden – 150 000 kör runt i länder utanför det egna.

fall i Storbritannien, Spanien, Österrike och Italien – detta med rumänska brevlådeföretag blir större för varje dag som går. Social dumpning är ett växande problem.

NÄSTAN INGEN HAR de intyg som krävs för att betala sociala avgifter i hemlandet. Förarna blir inte heller utstationerade, de bara lever år ut och år in i lastbilar runt om i Europa.

- Utvecklingen för rumänska förare har inte varit ljus, säger Nina.

Hon berättar om en man som körde åt en av de allra största fraktjättarna, men råkade ut

för en arbetsolycka på jobbet i Nederländerna.

Fraktbjässen marknadsför sig med att de erbjuder "hållbara" transportlösningar, men den skadade mannen är nu helt be-

roende av att familjen tar hand om honom hemma i Rumäni-en. Hans pension räcker inte ens till medicinerna.

OCH FÖR DEN som förväntas

leva elva månader i ett dyrt land som Sverige med en knapp lön får det stora konsekvenser för livskvaliteten.

- Effekten blir att de bara överlever. Ni kanske har sett

hur de lagar sin mat intill lastbilen? De till och med tvättar sig nära bilen. Och det kan man se vid parkeringar över hela Europa, säger Nina Frandes. ●



”Det är en jävla skillnad på vad som är olagligt och vad som är omoraliskt”, säger Tommy Jonsson på Ordning & reda. Han letar upp åkerier som utnyttjar kryphål i det svenska systemet.

Han vill täppa till kryphålen i det svenska regelverket

Åkeri. Om något skvallrar om att något är annorlunda med den sömniga parkeringen i Partille så är det askkoppen, en utländsk ölburk som satts fast i stängslet med ett buntband. Och så nummerplåtarna då.

Text och foto Hanna Strömbom
– De från Ukraina är tredje-landschaufförer och de kan ju inte åka hem, säger Tommy Jonsson från Transports Ord-

ning & reda-verksamhet. Polska, ukrainska, rumänska, lettiska och litauiska minibussar och personbilar står parkerade, samt en svensk minibuss från företaget som hyr ytan.
– Jag ser ju det här som ett driftställe, säger Tommy Jonsson och berättar att det också finns en lokal för inbussad personal i området.
Polacker är inte lika vanliga längre, de har blivit ”för dyra”. I listan över utstationerade

finns väldigt många från Litauen, fast det säger inte allt.
FÖR LÅNGT IFRÅN alla registreras, och nationaliteten visar var bolaget har sitt säte.
– Nu ser vi afrikanska chaufförer som är anställda i litauiska bolag. Och i Tyskland har de börjat prata om att ta hit indiska kvinnor och lära dem att köra lastbil.
Tommy Jonsson åker omkring på helgerna och fyller

”bibeln”, ett kollegieblock med nedplitade registreringsnummer. På två år har han anmält runt 250 företag till Polisens nationella operativa avdelning (Noa), Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket.
I hans dator ligger presentationer han ger till myndigheter, bland annat med schematiska bilder över hur nätverk av underleverantörer ser ut. När jag berättar om det rumänska bolaget med en enda kund, så visar



Helg i Spekeröd. Fordonen står parkerade hela helgen och trots närheten till E6 är det lummigt och fint. Rastplatsen har haft problem med stölder av olika slag, men den här natten är det lugnt.

det sig att han anmält kunden.
Omöjliggör den svenska modellen ett arbete för den här gruppen?
– Definitivt. Sverige implementerade inte mobilitetspaketet på rätt sätt, så det är skitlätt att undkomma regelverket. De bara flyttar bilarna, arbetskraften och verksamheten till Sverige. Och de tecknar inte kollektivavtal.
– Jag hörde att det startades 400–500 nya åkerier i Sverige bara förra våren. Förr gick nystartade trafiktillstånd per automatik till Transports lokalavdelningar, men nu har vi inte en aning om när nya bolag startas.

I SVERIGE FINNS inga minimilöner, vilket är vanligt i andra länder. Och trafiktillstånd kan man få genom en konsult.
– Mobilitetspaketet fungerar i övriga Europa, men inte i Sverige. Vi borde liksom finnarna och norrmännen allmängiltigförklara utstationeringsavtalet, alltså få det upphöjt till lag.
Tommy visar anställningskontrakt han kommit över som helt saknar utsatt lön och ett med ackord på 22 kronor per debiterad mil.
I toppen finns storkunder som Ikea och Volvo, men om ansvaret ligger på företaget som köper tjänsten eller speditören är oklart.

– När vi pratar med polisen om beställaransvaret så vet de inte vad de ska göra. Det finns inte *en enda* dom på det.
TOMMY JONSSON SER också att det förekommer trafficking. Det går till så att företag med hjälp av rekryterare hittar personal via Facebooksidor. Förarna får sedan ”hjälp” med en fiktiv bostadsadress, personnummer och bank-id.
– När de väl får bank-id kan de ta ett banklån, så då får de betala mellan 100 000 och 150 000 till rekryterarna. Klarar du inte av det så blir du skickad till Tyskland. ●

Mobilitetspaketet
→ 2022 infördes flera nya bestämmelser gemensamt inom EU.
→ Bestämmelserna ingår i ett större paket, mobilitetspaketet, och ska ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn.
→ I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetsid.
Källa: Transportstyrelsen

Ryktet går om hur det borde vara

Åkeri. Vi ringer upp en rumänsk förare som kör i Sverige. Numera har han ett bra jobb på ett svenskt företag, men han träffar många landsmän som inte har det.

Text Hanna Strömbom
Jag vet att du vill vara anonym, vad ska vi kalla dig?
– Kanske Andrew Tate? Haha!
Detta att betala traktamenten ”i stället” för lön, är det kutym i Rumänien?



– I helsicke heller! Det är bara ett kryphål för att minimera utgifterna till Skatteverket, att betala den rumänska minimilönen och resten som traktamenten. Men jag tror att den här typen av företag är mindre vanliga nu än för fem–sex år sedan, det är svårt om du har 30 löner som måste betalas.
Varför tror du att det är mindre vanligt nu?
– För att Skatteverket började göra sitt jobb så att pengar inte läcker bort från dit de ska. Färre förare kommer till Sverige och på parkeringsplatserna hör man historier om åkerier med kanske bara fem bilar som åkt fast. Det är bra, jag betalar 35 procent i skatt och sociala avgifter och det är jag glad för.
Hur är livet för dina landsmän som har tveksamma arbetsgivare?
– Det är komplicerat för det är en psykologisk fråga. För en del är känslan dålig och för en del är den väldigt dålig. Bara det att om förarna skadar sig i arbetet och måste till sjukhus så får de en större sjukhusräkning. Och deras körtid är pressad till MAX.
Har du hört om folk som tvingas arbeta av tid eller får lån tagna i sitt namn?
– Lyckligtvis inte. Vi lever inte innan år 1856, slaveriet är avskaffat. Men en sak som arbetsgivare utnyttjar är det faktum att om du kommer hit i början av en månad så får du betalt först i slutet av nästa. Det är också en psykologisk fråga, en del är close-minded och lyder.
Hur funkar det att klara sig på en liten lön i ett dyrt land?
– De flesta tjänar inte så lite. Men man måste vara uppmärksam på kryphålet. De kan tjäna 21 000 kronor i lön och skatta på dem – sedan kan arbetsgivaren variera hur mycket som läggs som traktamenten, det är så de spelar boll. Och förarna bor ju i bilarna. ●

Robot rymde från sophämtning

Miljöarbete. En varm sommarkväll försvann en självkörande sophämningsrobot från den programmerade rutten i Helsingborg. Bolaget Robot minds vd Dimitrij Aleshko efterlyste roboten på Facebook. –Den kör lite hejvilt. Men nu har vi hittat den, säger han till Helsingborgs Dagblad. Robot minds arbetar med utveckling av olika slags robotar. ”Rymlingen” är avsedd att hitta och rulla ut sopkärl på platser där sopbilar inte kan köra in. ●



10 000 i kabinstrejk

Internationellt. Ungefär 10 000 flygvärdinnor och flygvärdar gick ut i strejk hos Air Canada i mitten av augusti, den 19 augusti kunde parterna nå en preliminär uppgörelse, som behöver godkännas av facket Canadian union of public employees medlemmar. Inför strejken krävde det kanadensiska facket mer kompensation för stående flyg och betalning för vissa arbetsuppgifter. Konflikten handlade främst om lön. Enligt det kanadensiska facket har de genomsnittliga lönerna i Kanada ökat med 209 procent sedan millennieskiftet, samtidigt som ingångslönen för kabinpersonalen bara ökat med 10 procent. ●

5,1%

uppgick inflationen till på livsmedel och alkoholfria drycker, enligt statistik från juli 2025. Priserna för kött och mejeri har framför allt ökat medan kaffepiset sjunkit. Källa: SCB

Krönika Alexandra Einerstam

Insektsdöden – ett hot mot vår existens

Det är mitten av 1980-talet. Min mamma och jag är på väg hem. Det är skymning och insekterna slår mot bilrutan tills den nästan är svart. Mamma sprutar spolärvtiska och försöker få bort dem med vindrutetorkarna.

Min barndoms sommarkvällar var fyllda av surr och svirr – en levande väv av småkryp som visade på ekosystemets mångfasetterade dynamik. Nu är året 2025 och den här sommaren har jag åkt mycket bil. Nu lyser dock insekterna med sin frånvaro. Bilrutan förblir ren, nästan skrämmande tom. Det som förut var ett irritationsmoment har i stället blivit ett illavarslande tecken på något allvarligare – insektsdöden.

FLERA STUDIER VISAR att omkring 75–80 procent av alla flygande insekter har försvunnit från centrala Europa de senaste 30 åren. Denna nedgång har främst observerats i Tyskland, där man genom långvariga fältstudier ställt ut fällor i naturreservat och dokumenterat mängden insekter sedan slutet av 1980-talet. Resultatet är dramatiskt: insekterna har minskat med över 80 procent under

”Utan pollinatörer står vi inför en ekologisk kollaps.”

sommarmånaderna då insekterna ju är som flest. Vårt jordbruk har länge förlitat sig på binas arbete. Deras pollinering möjliggör skörd av frukt, grönsaker, säd och många andra grödor som utgör vårt dagliga bröd. Biet är inte bara nyttigt för maten vi äter, biet är en länk i en komplex kedja där varje art spelar roll (ja, kanske inte fästingen men alla andra).

ORSAKERNA TILL INSEKTSDÖDEN är flera: kemisk bekämpning, förlust av blomrika ängar, enformiga odlingar, övergödning, ljusföroreningar, avskaffande av traditionella småskaliga jordbruksmetoder och klimatförändringar.

Vi står nu inför ett vägskäl. Att välja att bevara och återställa de livsmiljöer insekterna behöver är inte bara en ekologisk handling utan handlar de facto om vår existens. Utan pollinatörer står vi inför en ekologisk kollaps:

”Om biet försvann från jordens yta skulle människan bara ha fyra år kvar att leva. Inga bin, ingen pollinering, inga växter, inga djur, inga människor.” (Felaktigt tillskrivet Albert Einstein.) ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Transports förhandlingsdelegation för taxiföraravtalet samlad utanför Näringslivets hus på Östermalm i Stockholm.

De förhandlar för ett nytt taxiavtal

Taxiföraravtalet. Förhandlingarna om nytt kollektivavtal för närmare 9 000 anställda taxiförare är i gång. Det är ett komplicerat avtalsområde där Transport varslat om konflikt i flera tidigare avtalsrörelser.

Text Lilly Hallberg

Första förhandlingsdagen, den 13 augusti, gick det trögt. Parterna, Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund, hade problem att ens kunna komma fram till en gemensam syn på hur löneläget ligger i taxibranschen. –Det gör det svårt att komma i gång med de faktiska förhandlingarna, säger Transports förbundsordförande Tommy Wreeth. Men den andra dagen lättade det något. Ytterligare två förhandlingsdagar är inplanerade, den 27 och den 28 augusti. Den sista augusti löper det nuvarande taxiförareavtal ut. Förhandlingarna för taxiförare

är komplicerade på flera vis, menar Tommy Wreeth och får medhåll av Anna Erixon, central ombudsman med ansvar för taxiföraravtalet: Det är i praktiken anställda i två branscher som organiseras. Dels de som kör samhällsbetald trafik, som färdtjänst, dels de som kör ”vanlig” taxi.

AVTALET HAR DESSUTOM två lönesystem; månadslön respektive procentlön på inkört belopp med ett garantibelopp i botten. Både i avtalsförhandlingarna 2021 och 2023 varslade Transport om konfliktåtgärder i två steg, blockad och strejk. Då lyckades dock parterna enas och de varslade stridsåtgärderna blåstes av. Inför årets avtalsrörelse har facket tagit fram några särskilt viktiga områden att driva i förhandlingarna. När det handlar om lön vill Transport se en höjning med 4,5 procent. Det handlar vidare om förkortad arbetstid, fler steg i lönetrap-

pan och schema minst två veckor i förväg. För facket handlar det också om att mota arbetsgivarens önskningar, bland annat att förlänga provanställningstiden från sex till tolv månader. Och önskan om så små löneökningar som möjligt. **Kommer ni bli klara innan nuvarande avtal löper ut?** –Det är svårt att säga något om, vi är ju precis i uppstartsfasen av förhandlingarna, sa Transports ombudsman Anna Erixon efter den första förhandlingsdagen. ●

Taxiföraravtalet

- Nuvarande avtal löper 1 juli 2023–31 augusti 2025.
- Transport varslade om konflikt på avtalsområdet både i avtalsrörelsen 2021 och 2023, men parterna lyckades då enas om nya avtal innan de varslade stridsåtgärderna bröt ut.

Avtal i tid för biluthyrare

Biluthyrning/Almega. Transport har tecknat ett nytt, tvåårigt avtal för anställda vid biluthyrningsföretag. Den 27 juni blev det klart med nytt kollektivavtal för ännu en yrkesgrupp som arbetar inom bilvård; anställda vid biluthyrningsföretag anslutna till arbetsgivarorganisationen Almega Tjänsteförretagen. Avtalet gäller från och med den 1 juli 2025 till och med den 30 juni 2027. Parterna tecknade det innan det gamla avtalet – som också var tvåårigt – löpte ut den sista juni. Beroende på antal år i yrket höjs lönerna i år mellan 885 kronor och 1063 kronor. Från och med den 1 juli 2026 höjs månadslönen med mellan 807 och 970 kronor. ●



FOTO: PERNILLA AHLSEN

Mycket nytt i gummiavtal

Gummiverkstadsavtalet. Veckan före midsommar tecknade Transport och Motorbranschens Arbetsgivareförbund ett nytt, tvåårigt kollektivavtal för anställda vid däckverkstäder. Och det innehåller stora förändringar jämfört med tidigare avtal: schemalagda lördagar, obtilllägg vardagskvällar och ett nytt, högre lönesteg för dem med åtta år i yrket. Som mest ger avtalet en löneökning på upp till 2 400 kronor under avtalsperioden; 1 april 2025–31 mars 2027. ●

3,5%

har lönerna ökat med i maj 2025, jämfört med maj förra året. Källa: Medlingsinstitutet.

4 tycker till

Hur var det att komma tillbaka till jobbet efter sommaren?

David Kristoff-ersson, flyg-platsarbete-re, Fjugesta:
–Det var bra att komma tillbaka efter en varm och skön semester. Har mest gjort dagsutflykter och träffat vänner. Jag hade ingen ångest, men det finns kollegor som berättar om jobbångest.

Rickard Emanuelsson, hamnarbete-re, Stöde:
–Haha, ja det var inte roligt. Hade gärna haft fyra veckor till ... eller åtminstone några dagar. Jag hade fyra och en halv vecka, nästan fem. Vi håller på och spöna om huset (panela om), så det gjorde jag och så tog vi en weekendtrip till Visby. Nu jobbar jag skift igen.

Pea Olsson, färdtjänstföra-re, Mora:
–Det känns bra, det är skönt att komma in i rutinerna igen. Fast jag har en tendens att vända på dygnet när jag är ledig ... Det är min femte vecka på jobbet efter semestern, som jag tycker vi nyttjade bra.

Tommy Sundvall, mackbiträde, Kramfors:
–Jag har jobbat rätt mycket i sommar, men det är skönt att semestern är slut för alla andra. Då blir det lugnare på jobbet för mig.

Transport förlorade om bemanningslön

Arbetsrätt. Transport anser att bemanningsföretag räknar ut timlönen fel och försökte ändra det i Arbetsdomstolen. Det gick inte vägen. –Nu får vi titta på andra sätt i stället, säger facket

ansvariga ombudsman Mats H Andersson.

Text John Antonsson

Målet handlade om hur man ska räkna ut timlönen för inhyrd arbetskraft. Enligt kollektivavtalet för bemanningsföretag ska lönen betalas utifrån det genomsnittliga förtjänstläget på arbetsplatsen. Det som gör det knepigt är att bemanningsanställda får timlön medan anställda på exempelvis terminaler har månadslön. För att räkna ut timlönen används en divisor, baserad på det antal

timmar som en arbetsmånad innehåller. Stora arbetsgivare som Tranpenad och Adecco räknar på månadslönen delat i 174 för att få fram timlönen. Det anser Transport är fel, eftersom beräkningen inte tar hänsyn till helglönedagar.

UTIFRÅN DET VÄNDE sig Transport till Arbetsdomstolen (AD) med ett så kallat fastställelseyrkande. AD fann inget stöd för att besluta om en särskild beräkningsgrund och därför avslogs Transports talan. Arbetsdomstolen avslog också arbetsgivar-sidans avvisningsyrkande.

– För oss handlade det om att vi anser att lönerna ska vara kostnadsneutrala – och det är de inte med det här sättet att räkna, säger Mats H Andersson, central ombudsman med

Bemanningsavtalet

→ Har funnits sedan 2000 och tecknas mellan LO och nuvarande Kompetensföretagen.

→ Bemanningsanställda får timlön när de är hos kund och garantilön när de är mellan uppdrag.

→ Det nuvarande avtalet löper mellan maj 2025 och sista april 2027.

ansvar för bemanningsavtalet, och fortsätter:

– Vi måste reglera upp det här i avtalet. För konsekvensen är annars att bemanningsanställda som jobbar kontinuerligt på samma arbetsplats får lägre betalt än kollegorna som är anställda av kundföretaget. Det kan inte ha varit syftet när avtalet skrev, säger Mats H Andersson.

Transport blir skyldigt att betala rättgångskostnaderna på sammanlagt 1 426 250 kronor. ●

Miljöarbetaren Cecilia räddade liv

Arbetsliv. När en man föll ihop var miljöarbetaren Cecilia Eliasson snabbt ute och gjorde hjärt- och lungräddning. Det räddade mannens liv.

Text John Antonsson

Det var i maj som miljöarbetaren Cecilia Eliasson var ute på sin vanliga runda. Hon satt och åt sin lunch i bilen när hon noterade en man som var ute på promenad med sin hund, mannen talade med en granne.

– När jag käkat färdigt står han och pratar med en annan granne och jag kommer på deras högra sida och börjar tömma. Då ramlar han ihop med ansiktet ner i marken. Den andra grannen ringer ambulans. Jag hoppar ut och frågar vad som händer, berättar hon.

FOTO: PRIVAT



Cecilia Eliasson, miljöarbetare.

Mannen hade bara sjunkit ihop och samtidigt som Cecilia hör hur grannen pratar med larmoperatören ser hon att mannen inte andas.

Hon lägger ett öra mot ryggen och lyssnar, ser att mannen börjar bli blå. Så hon vänder på honom och påbörjar hjärt- och lungräddning.

– Sedan kommer det andra grabbar som ansluter och hjälper till, vi byter av varandra fram tills ambulansen kommer och de kan ta över.

Var det en jobbig situation?

– Det händer ju inte så ofta.

Men jag kände mig ganska cool i det hela. Jag bara gjorde det jag gjorde utan att reflektera över vad som kan gå fel. Och det gick bra och jag är glad för att han har klarat sig.

CECILIA ÄR FÖRÄLDER och har gått en kurs för hjärt- och lungräddning för barnens skull. Men också arbetsgivaren Halmstad energi och miljö erbjuder regelbundet de anställda att gå HLR-kurs på betald arbetstid.

– Procentuellt är det inte så många som är med om hjärtstopp. Men när det händer är det vi som jobbar i transportbranschen som är där. Vi är ute bland folk hela dagarna och då är det bra att vi har utbildad personal som vet vad man ska göra, säger Cecilia Eliasson. ●

Arbetare avvisade efter razzia hos Microsoft

Arbetsmiljö. Vid en stor kontroll av Microsofts byggen av datahallar utanför Gävle fann gränspolisen åtta personer som arbetade olagligt i landet. Kontrollens syfte var att säkerställa att svenska lagar och regler följs av den amerikanska techjätten, tidigare kritiserad för att ignorera svensk arbetsrätt.

Text Lilly Hallberg

Microsoft uppför flera jättelika datahallar i Sverige, bland annat i Ersbo och Stackbo i Gävle och Tuna i Sandvikens kommun. Det handlar om några av de största pågående byggena i landet med omkring tusen personer är sysselsatta i dagsläget.

BEVAKNINGSUPPDRAGET ligger hos Securitas, vilket innebär närmare 300 väktartjänster. Både Transport och Byggnads har tidigare agerat för att få det amerikanska bolaget att följa svensk lagstiftning. Microsofts hårda sekretessavtal hindrade bland annat skyddsombud från att utföra sitt uppdrag under en period.

Svårigheter med att över huvud taget komma in på området gjorde det också svårt att organisera, något Transportarbetaren tidigare skrivit om. Efter flera turer både lokalt och centralt lyckades facket förmå Microsoft att öppna portarna för skyddsombud.

I början av sommaren genomfördes en kontrollinsats gemensamt av Arbetsmiljöverket, Skatteverket och gränspolisen.

Arbetsmiljöverket svarade för kontroll av utstationeringsregistret för att se att samtliga berörda var rätt anmälda, ett lagkrav för att skydda utstationerade arbetares rättigheter. På Microsofts byggen i Gävle-regionen handlar det om runt 800 utstationerade arbetstagare från utländska företag. Gränspolisen kontrollerade att de utländska arbetarna hade giltiga arbetstillstånd. Under en inspektion upptäckte polisen att åtta personer saknar rätt att arbeta och vistas i Sverige och de avvisades ur landet.

EN FÖRKLARING ÄR att en tidigare underentreprenör inte följt

reglerna som gäller för utländsk arbetskraft. Huvudentreprenören är ett irländskt bolag som även har ett registrerat bolag i Sverige.

Skatteverket granskade dokumentation över vilka som arbetar på platsen, bland annat för att förhindra svartarbete. Den granskningen, liksom Arbetsmiljöverkets kontroll av hur svensk arbetstidslagstiftning följs, väntas först bli klar i höst. ●

Microsofts satsning

→ Amerikanska techbolaget Microsoft bygger flera datahallar utanför Gävle och Sandviken.

→ Omkring tusen personer arbetar i dagsläget på byggena. Av dem arbetar och vistas majoriteten av de anställda, omkring 800 personer, tillfälligt i Sverige ("utstationerad arbetskraft").

→ Microsofts satsning på datacenter innebär uppförande av flera datahallar på cirka 24 000 kvadratmeter var.

blivna övertidsersättning samt skadestånd. Nu har fler förare fått rätt. Förutom sin övertidsersättning har de också fått skadestånd.

– Utöver att våra medlemmar nu får den ersättning de har rätt till så är det mest betydelsefulla att både våra medlemmar och bolaget har bekräftat att detta upplägg upphörde i början av 2024. ●

Fler taxiförare får rätt övertidsersättning

Arbetsrätt. Svenska Transportarbetareförbundet vann en seger i AD i målen mot Telepass tidigare i maj. Fler ärenden pausades i vintan på domen. Nu har fler taxiförare fått sin uteblivna övertidsersättning betald.

Text Kristina Sjöberg

– Vi har arbetat länge både lokalt och centralt med detta. Det

handlar om ett taxiföretag som också kör serviceresor och som systematiskt inte har betalat ut övertidsersättning, säger Anna Erixon, central ombudsman med ansvar för taxiavtalet.

ÄRENDET TOGS UPP av Arbetsdomstolen (AD) och i mitten av maj avgjordes ärendet. AD dömde till Transports fördel och två taxiförare fick sin ute-



FOTO: CAROLINA NOLASCO GIL ROTH

Hallå där! Bror Hellman

...som är väktare och tillbringade tre månader i Transportavdelning 5:s dammiga källare.

Text Justina Öster

Vad gjorde du där?

–Gick igenom och arkiverade brev, protokoll, rättgångshandlingar, stämningar, sänghäften, kassaböcker, kvitton, tiggarbrev, tavlor, tidningsklipp, kursmaterial, foton och tusentals kollektivavtal. Allt som samlats i över hundra år. Till slut körde vi tolv flyttkartonger med arkivmaterial och sju gamla fanor till Arbetarrörelsens arkiv.

Det låter jobbigt?

–Nej, jättekul! Jag har alltid varit historieintresserad och ögnade igenom vartenda papper. Man lär sig massor. Om vissa gamla ombudsmän tänkte jag: Fan vad kul han var! Mycket kom från Stockholms Automobilförares Fackförening, en av fyra gamla avdelningar som senare slogs ihop till Stockholmsavdelning 5. Äldst var ett handskrivet protokoll av en lokal Shellklubb från första mötet 1926. Allt en guldgruva för framtida forskare.

Något speciellt du fann?

–Sociala skyddsnet saknades, vilket facket jobbade för, och en klubb åskade pengar till en änka med barn. Hon hade förlorat sin make som stred mot fascismen i spanska inbördeskriget på 1930-talet. ●

Stabil organisationsgrad i svensk modell

Facket. LO-facken har fortsatt något färre medlemmar än före pandemin. Men organisationsgraden är stabil. Sverige har näst Island världens högsta fackliga organisationsgrad. I dag är 69 procent av de anställda med i ett fackförbund. I dag är 74 procent av tjänstemännen med i facket, för arbetare är motsvarande siffra 58 procent. Den framgår av professor Anders Kjellbergs rapport *Den svenska modellen 2025* (Arena idé). ●



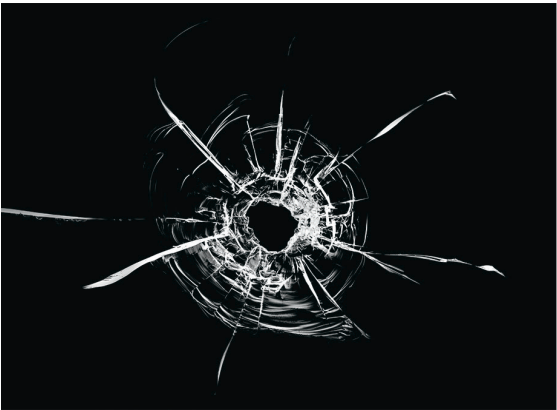
Rättegången i Södertörns tingsrätt inleddes i september förra året.

Flera överklaganden av Think Pink-dom

Miljöbrott. Åklagaren har överklagat tingsrättens domar i Think Pink-härvan och vill se längre fängelsestraff för de huvudåtalade, renhållningsbolagets två tidigare vd:ar Fariba Vancor – tidigare Bella Nilsson – och Thomas Nilsson. Dessutom yrkar åklagaren på fängelsestraff för den enda av de elva åtalade som helt friades, näringslivsprofilen Leif-Ivan Karlsson. Tio personer dömdes den 17 juni i Södertörns tingsrätt för miljöbrott av olika grad med kopplingar till NMT Think Pinks kriminella avfallshantering. För Fariba Vancor blev straffet sex års fängelse. Flera av de dömda har också överklagat domarna. ●

60 000

kronor vardera fick två lastbilsförare vid samma utlandsåkeri betala när de stoppades i en fordonskontroll vid gränsen i Svinesund. De saknade licens för transporter i Norge. Källa: Strömstads Tidning



På en bensinstation avlossades en pistol på toaletten. Transports regionala skyddsombud vill stoppa ensamarbete där. Den vänstra bilden är en genrebild.

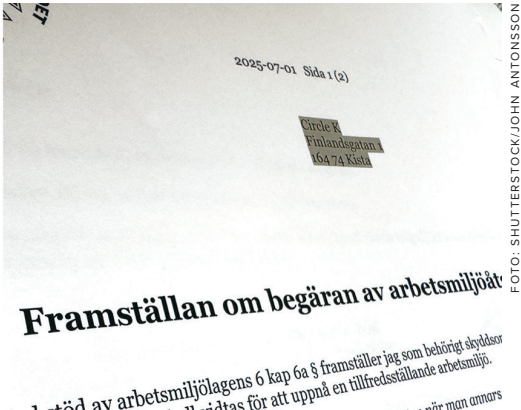


FOTO: SHUTTERSTOCK/JOHN ANTONSSON

Skyddsombud vill stoppa ensamjobb efter pistolskott

Arbetsmiljö. Ett pistolskott, ett väpnat rånförsök och en slopad nattlucka. Transports regionala skyddsombud har gått till Arbetsmiljöverket och krävt att ensamarbete stoppas på tre bensinstationer.

Text John Antonsson

Under sommaren har Kim Råneby, Transports regionala skyddsombud i Stockholm, skickat in tre olika begäran om att förbjuda ensamarbete på tre olika stationer till Arbetsmiljöverket. Samtliga bensinstationerna ligger i närheten av Järvaområdet i norra Stockholm och flera områden som av myndigheterna klassats som särskilt utsatta.

VID EN AV dem gjordes ett väpnat rånförsök. Vid en annan av dem provsköt en pojke en pistol på kundtoaletten, kulan gick genom väggen och in i lagret. Vid den tredje av stationerna har man valt att sluta använda nattlucka för att i stället släppa in kunder i butiken. Dock med manuell öppning från stationens personal. – Alla tre mackarna är högriskmackar. Jag tycker att det är

viktigt att ha en kollega på plats. På bensinstationerna där det var vapen inblandade reagerade arbetsledningen snabbt, och var tidigt på plats med stöd och ökad bemanning. Men bara ett par dygn senare gick man ner till ensamarbete igen. – De kör SOS och 112 några dagar men sedan släpper de det och går tillbaka och jobbar på som innan. De gör det utan att göra en ny riskbedömning eller stämma av med mig. **Varför anser du som skyddsombud att det är viktigt att inte jobba ensam?** – Mina ärenden har lite olika karaktär. I de fall där det varit pistoler inblandade tycker jag att man ska sluta med ensamarbete tills vidare. I fallet där man slutade använda nattluckan tycker jag inte att man borde jobba ensam under testperioden. – Med en kollega på plats får man snabbare hjälp om det händer någonting och så tror jag att risken att något händer minskar om det är två personer på plats. Men jag gillar inte alls att man är ensam på sin arbetsplats. Det spelar ingen roll vilken, om det händer något ska man inte behöva vara ensam, det är särskilt viktigt på

arbetsplatser med högre risk. Transportarbetaren sökte en intervju med representanter från Circle K. Vi ombads skicka frågorna på e-post. Kort därpå fick vi ett långt svar på våra sex frågor. I det skriver säkerhetschef Martin Stenberg bland annat: ”Att våra medarbetare är säkra och trygga på arbetsplatsen är högsta prioritet. Vi har gedigna rutiner såväl för att förebygga incidenter som att hantera och stötta i de fall något händer. Hur vi bemannar styrs av många parametrar men säkerhet och trygghet är såklart alltid en väldigt viktig faktor. Vi har inte alltid möjlighet att ha dubbelbemanning men bedömer varje fall utifrån säkerheten för vår personal. Vi har många andra verktyg för ökad säkerhet, exempelvis dörrautomatik som innebär att medarbetarna aktivt släpper in kunder i butiken, flera typer av larm såsom ett bärbart larm med ’man down’-funktion som ska användas vid ensamarbete, kameraövervakning på samtliga stationer samt slutet kontanthanteringssystem.” Alla frågor och hela svaret går att läsa på transportarbetaren.se. ●

Fler taxiförare behöver okej från facket

Migration. Lönekravet har höjts igen för arbetskraftsvandrare. Och yttrande från relevant fackförbund krävs för att få arbetstillstånd. För Transport handlar det i dag i hög grad om taxichaufförer.

Text Lilly Hallberg

Svenska Transportarbetareförbundet har hittills i år fått lämna betydligt fler yttranden för arbetstillstånd än tidigare år. Det rör sig om runt 500 ärenden det första halvåret. – I maj och juni var det ovanligt många. Det hänger säkert samman med att försörjningskravet gick upp den 1 juli i år, säger Maria Lefoy, registrator på Transport. I dag ligger kravet på 29 680 kronor i månaden, baserat på 80 procent av medianlönen i Sverige.

”I år har vi fått otroligt många som rör taxiförare.”

som Transport äger kollektivavtalen för. Det gäller till exempel lastbilsförare. Taxibranschen har tvärtom sedan avregleringen på 1990-talet i långa perioder haft problem med överetablering, framför allt i storstäderna. För förarna har det inneburit minskade intäkter och svårigheter att klara sig ekonomiskt. Men Maria Lefoy uppskattar att så mycket som 90 procent av Transports arbetstillståndsärenden rör just taxichaufförer. Och att det varit så under hela 2025 hittills.

Många av dem som nu behöver arbetstillstånd har kommit hit som studenter, på studentvisum, och då skaffat extrajobb och tagit taxileg. ●

Fackligt yttrande – så fungerar det

→ Yttrandet från relevant fackförbund gäller för ansökan om arbetstillstånd, som Migrationsverket sedan beslutar om.

→ Fackförbundet granskar information från arbetsgivaren om anställningsvillkor, som lön och arbetstid, för att se hur det stämmer med aktuellt kollektivavtal eller praxis inom yrket

→ Efter kontroll lämnar fackförbundet ett yttrande till Migrationsverket. Där har facket angett om de anställningsvillkor som arbetsgivaren uppgett är skäliga.

Kunskap är makt

Gå vår fackliga utbildning Avtalspunkten. Ha koll på ditt avtal – stå upp för dina rättigheter!

Avtalspunkten syftar till att ge dig kunskap om ditt kollektivavtal så att du kan bevaka dina rättigheter kring lön, arbetstid, anställningsform och ledigheter.

- Efter kursen kommer du bland annat att kunna:
- bedöma om din lön är korrekt
 - tillvarata dina rättigheter vid ledighet
 - bevaka att arbetsgivaren följer reglerna för arbetstid



ANMÄL DIG HÄR!



Din leverantör av industriell radiostyrning inom skog och skogstransporter

Vi vet att radiostyrning inom skog och skogstransporter väcker stort intresse – och det bekräftades på Mittia Skogstransport. Där fick vi chansen att presentera våra unika lösningar som inte bara förenklar arbetsflödet utan även effektiviserar arbetsmiljön. Kontakta oss idag för mer information.

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



Brister i arbetsmiljö på bilverkstad

Arbetsmiljö. En bilverkstad i Skövde har fått kritik från Arbetsmiljöverket. Kritiken handlar bland annat om att man inte utrett en arbetsplatsolycka där en person skadade sig när hen bytte fjäder på ett fordon skriver Skövde Nyheter. Åtgärdas inte bristerna innan den 30 oktober kan företaget få böter eller förbjudas att utföra vissa arbetsmoment. ●

AD: HF-topp kvar tills dom faller

Arbetsrätt. Roro-hamnen i Göteborg har stängt av Hamnarbetarförbundets (HF) vice ordförande Erik Helgesson från arbetsplatsen och sagt upp honom. Frågan kommer att avgöras i Arbetsdomstolen (AD). I en tillfällig, interimistisk, dom har domstolen beslutat att han skyddas av förtroendemannalagen och därmed fortgår hans anställning till dess att ärendet får ett slutgiltigt avgörande i AD. ●

Kabinstrejk inställd med stort löneyft

Internationellt. Den planerade strejken på spanska Easyjet ställdes in efter att facken och arbetsgivaren nått en ny överenskommlse. Kabinpersonalen får en löneförhöjning på 22 procent som gäller retroaktivt från mars 2025, enligt Travel News. De kommande två åren kommer ytterligare lönehöjningar. Till Majorca Daily Bulletin säger facket USO:s ordförande på Easyjet att personalen nu börjat närma sig lönerna hos de europeiska konkurrenterna. ●

27 000 kvadratmeter stort är logistikcentret i Straubing-Sand i södra Tyskland som uppges vara byggt av totalt 4400 kubikmeter miljöcertifierat trä.
Källa: transportnet.se



Hannes Kondrup bredvid sin epa.

Hannes körde egen epa – i hemtjänsten

Sommarjobb. Hemtjänsten lockar men lastbilsyrket ännu mer. I sommar har Hannes Kondrup från Älmhult i Småland kört sin egen epatraktor ut till kommunens äldre.

Text Justina Öster

Han är en av fyra ungdomar i Älmhult som sommarjobbat hos kommunen och med sina epatraktorer eller mopedbilar kört ut matlådor, städlat lite men framför allt erbjudit social tid för prat och promenader. – Det var superroligt och jag trivdes väldigt bra med att hjälpa till. Många tyckte det var roligt att jag kom, att de fick träffa någon yngre och inte bara dem som är äldre. Jag jobbade i åtta veckor, fem dagar i veckan och har sedan haft lite sommarlov, säger Hannes Kondrup.

HANNES GÅR ANDRA året på fordons- och transportprogrammet vid gymnasiet i Ljungby. Han ser särskilt fram mot att få sätta sig bakom lastbilsratten och ta C-körkort.

– Det känns bra att börja igen och komma tillbaka i normala rutiner. Min farsa körde lastbil när jag var mindre och jag har alltid haft det intresset. Så det var ingen tvekan om vad jag skulle välja för utbildning!

HANNES KÖR EN lysande röd Volvo 240, som han byggt om tillsammans med sin pappa. Bonuspappan hjälpte till med inredningen. Epan, eller A-traktorn är lite stajlad, berättar han. – Med ett kjolpaket som är lite ovanligt och inte går att få tag på längre. Min pappa bygger en egen bil och min bonuspappa är intresserad, så det är perfekt. Jag mekar mycket, det är kul att experimentera och lära sig nya saker hela tiden.

Första året i epan stötte Hannes på en hel del ilskena bilister som tutade. – Nu när jag kört några år märker jag ju att andra blir mycket gladare om jag lägger mig i kanten av vägbanan eller kör åt sidan där det finns

utrymme. Det uppskattas och folk brukar vinka. Hannes gillar framför allt de praktiska ämnena på gymnasiet, där lägger han mer energi än på de teoretiska. På sommarjobbet i hemtjänsten bar han en namnskylt som det stod ”EPA-ungdom” på. En signal om att han var ferieanställd och inte kunde dela ut medicin eller utföra de vanliga arbetsuppgifterna. – För det behöver man ju utbildning. **KAN DU TÄNKA** dig att fortsätta jobba inom hemtjänsten? – Absolut, det finns alltid ett intresse. Min mamma har jobbat inom vården och hemtjänsten lockar mig. Men... lastbilar är ändå lite extra. Där finns så mycket variation, man kan köra distribution, asfalt- eller grusbil och fjärrtrafik. Tröttnar man på något så kan man prova något annat. När det är dags för familj behöver man ju mer ett jobb mellan sju och fyra, säger Hannes Kondrup. ●

Krönika David Ericsson
Nu har det hänt

I många år har man talat om den, varningsklockorna har ringt men den har ändå aldrig riktigt inträffat – förrän nu. Den totala trafikinfarkten, signerad Tyskland. Egentligen är den ganska odramatisk. Allt står helt enkelt bara stilla. Autobahn är förvandlad till en parkering där bilarna endast rör sig ryckvis några meter i taget. Det är något av en monumentalt historisk upplevelse att hamna i köerna då man slagit på varningsblinkersen, bromsat ner och, ja, parkerat. För att timmar senare komma fram till hindret: att tre filer gått ihop till två. Den vana chauffören slipper dock ofta den värsta köträngseln och tar småvägarna runt exempelvis Bremen. En sådan rundkörning kan gå igenom ett halvdussin byar och man svänger i ett antal vägkorsningar. Om det ger så stor tidsvinst? Någon kanske men det är i alla fall trevligare än att sitta i kö.

I SVERIGE ÄR vägarna ännu så länge någorlunda körbara bortsett från storstäderna där Stockholms ringleder särskilt utmärker sig. Här är det i stället järnvägen som står för det riktiga infarktkaoset. Även här har det varnats i många år för att banorna inte orkar mer. Särskilt då underhållet är det absolut minimala.

PROBLEMET ÄR EGENTLIGEN rätt enkelt både i bil och järnvägstrafiken: Det finns inga

”Allt står helt enkelt bara stilla. Autobahn är förvandlad till en parkering där bilarna endast rör sig ryckvis några meter i taget.”

begränsningar för antalet fordon på vägarna/spåren. De förväntas ta emot alla som är hugade att använda dem. Därför leder minsta störning till tvärstopp. Är då trafiken reglerad någonstans så att den faktiskt flyter på? Jo, i Stockholms innerstad. Där har man försökt dressera befolkningen från tidigt 70-tal till att inte åka bil, utan att till exempel cykla. Med biltullar, svindyra parkeringar och omledningar så man får se hela stan innan man kommer fram. Man kan klaga på miljörelsen men här har den faktiskt lyckats. För miljöns skull, för att få ner olyckorna och sett till att yrkestrafiken kommer fram. Men kampanjer i decennier har det krävt. ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Lång väntetid för omställningsstöd

Omställning. Långa väntetider fortsätter att försvåra för dem som söker omställningsstudiestöd, skriver TT. Handläggnings-tiden hos Försäkringskassan var i juli 2025 i snitt 72 dagar, mer än dubbelt så lång som året innan. Eftersom CSN behöver inkomstuppgifter därifrån dröjer även deras beslut, i snitt 85 dagar. Antalet ansökningar har ökat kraftigt och Försäkringskassan är underbemannad och ska lära upp nya medarbetare, något som förvärrar situationen. Sedan den 1 april har drygt 20 000 personer sökt stödet, av dem hade 12 700 fått ett besked den 4 augusti. Knappt 7 500 av dem beviljades stödet. Målet är att fler ska få tidigare besked i ansökningsomgången som påbörjas den 1 oktober. ●



Helsingborgs hamn är en av de hamnar där Transportmedlemmar kallats strejkbrytare.

Transportare trakasserades

Konflikt. Under Hamnarbetarförbundets strejkdagar har Transports medlemmar jobbat på som vanligt, eftersom de har ett gällande kollektivavtal. Flera medlemmar har fått brev hem och kallats strejkbrytare och andra har fått klistermärken med svartfötter uppsatta på sina skåp. – Vi ser inte våra medlemmar som strejkbrytare, på grund av att vi har avtal. Att någon skickar hem brev till dem är inte acceptabelt och något vi inte kommer att tolerera, säger Transports ombudsman Mikael Gustafsson. ●



Rivstart med problem

Servicetrafik. I maj tog ett nytt trafikföretag över större delen av färdtjänsten i Värmland. Samtidigt införde regionen ett nytt bokningssystem. I juni kom larm om orealistiska körtider, pass utan rast, otillräcklig utbildning och kopplingar till tidigare utslängt taxibolag.

Text och foto Lilly Hallberg

– Det händer att förarna kör nio timmar i sträck, sa färdtjänstföraren och Transports skyddsombud Ronnie Persson

till Radio Värmland i midsommartid.

Den 12 augusti, för Transport kampdag-taxi. I Värmland är Ronnie Persson ute tillsammans med förbundets vice ordförande Lars Mikaelsson och avdelningsordförande Björn Molin.

Utanför Centralsjukhuset i Karlstad börjar de prata med chaufförer som kör upphandlad trafik; sjukresor, färdtjänst och skolskjutsar. Det handlar om löner och villkor, försäkringar och arbetsmiljö. Dagen

efter startar förhandlingarna för nytt taxiavtal.

DE FLESTA FÖRARE har sedan den 1 maj i år ny en arbetsgivare. Då tog den stora vinnaren i regionens upphandling, Servicetrafiken Sverige AB, över. Det betyder att färdtjänstförarna fortfarande är provanställda till den 1 november.

Ibrahim Naderi är en av dem. Kört taxi har han gjort i över 15 år. Och han tycker att det fungerar okej med nya arbetsgivaren, lönemässigt:

– Jag har månadslön, ja, bättre än tidigare.

Även Daniel Bäckman tycker att det fungerar i stort.

– Men det har varit en del inkörningsproblem med det nya bokningssystemet, som för korta framkörningstider. Jag reagerade också en gång när jag mötte en tom bil på väg från Sunne-Hagfors, systemet borde kunnat dirigera så att en tog båda körningarna, säger han.

FÄRDTJÄNSTFÖRARNAS UTANFÖR sjukhuset är dock väl med-



”Facket är helt emot att man ska behöva söka nytt jobb vart fjärde år.”

Ronnie Persson, färdtjänstförare och Transports skyddsombud

vetna om att andra haft större problem.

Lokalmedier, framför allt P4 Värmland, har kontinuerligt rapporterat om brister. Så sent som samma morgon har en anonym chaufför – med förvrängd röst – talat i radion om att ingen frågat om han kan spanna fast rullstolar på rätt sätt, eller kollat. Tidigare har brukare larmat om att det inte görs på säkert vis, liksom om problem med försenade körningar och avlämning på fel adress. Servicetrafiken Sveriges ansvariga svarar i mejl att samtliga förare har erbjudits utbildning men att ”vissa förare som kört färdtjänstbuss i många år redan bedömde att de redan behärskade dessa moment”.

P4 VÄRMLAND HAR OCKSÅ avslöjat att närmare hälften av fordonen som Servicetrafiken Sverige AB har i trafik har kopplingar till ökända Trendtaxiägare. Värmlandstrafik bröt i slutet av 2020 avtalet med trafikföretaget, som förlorat trafiktillståndet då bolaget bedömts olämpligt att bedriva taxiverksamhet. AB Trendtaxi har nyligen bytt namn till Navimo AB och sysslar med ”övriga stödtjänster till landtransport”. Värmlandstrafikens ansvariga vill inte kommentera med hänvisning till sekretess när det gäller underleverantörer.

Under våren anordnade Transports Värmlandsavdelning uppsökeri riktat mot taxi-servicetrafik. Då gjordes besök på ett tiotal arbetsplatser. Veckan före Servicetrafiken AB:s övertag var Transportarbetaren med ut i Filipstad och Kristinehamn. Då talade flera förare om att det kändes förvirrat och osäkert hur det skulle bli. Samtidigt fanns en försik-

tigt positiv inställning, sedan det nya trafikföretaget – efter fackets påtryckningar – tecknat kollektivavtal och initierat informationsmöten.

REGION VÄRMLANDS upphandling för 2025–2029 blev klar i oktober förra året. Servicetrafiken i Sverige AB, tidigare Cab in Hand AB, annonserade sedan hos Arbetsförmedlingen efter mer än 100 nya färdtjänstförare. De som kört för andra taxiåkier, som förlorat i upphandlingen, blev varslade och fick sedan söka sitt gamla jobb hos den nya arbetsgivaren.

– Facket är helt emot att man ska behöva söka nytt jobb vart fjärde år. Det vore bättre med upphandlingar vart tionde år, samt att chaufförerna fick följa med till ny arbetsgivare sa Ronnie Persson, färdtjänstförare från Storfors och skyddsombud på Rudskoga Taxi, i våras. Han är en av få som är kvar hos arbetsgivaren. De allra flesta av hans kollegor kör i dag för den stora vinnaren i Region Värmlands upphandling. ●

Upphandlingar – det vill Transport

- Ha kollektivavtal hos företag som kör upphandlad trafik, inte bara ”kollektivavtalsliknande” avtal.
- Uppföljning och kontroll av ingångna avtal.
- Begränsning av antalet underleverantörer.
- Bli kontaktade av upphandlande myndigheter, ha dialog och fungera som resurs.
- Stopp för upphandling av skattefinansierade transporter från plattformsföretag med afärsmödel byggd på att runda avtal och arbetsgivaransvar.



Taxiträff i Söderhamn i slutet av februari i år.

Först rejäl upphandling, sedan stopp i trafiken?

Servicetrafik. Hur lagar och regler för offentlig upphandling ska tolkas är inte helt klart. Men klart är att även ökända aktörer, som vunnit med låga anbud, ofta stoppas först då det gått fel.

Text och foto Lilly Hallberg

När plattformsföretaget Bolt i våras vann upphandling av samhällsbetald trafik både i Region Uppsala och Sigtuna väckte det skarp kritik. Och det från såväl fack som arbetsgivarorganisationer och politiker. Men beslutet försvarades också av de ansvariga politikerna i regionen, som understryker att ett krav var att samtliga aktörer följer arbetsrättsliga villkor enligt Upphandlingsmyndighetens rekommendationer för taxibranschen – med minimilöner, reglerad arbetstid och semester enligt kollektivavtal.

BOLT VAR ETT av 14 företag som uppfyllde kraven och därför fick möjlighet att teckna avtal för färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Följs inte kraven riskerar Bolt att mista avtalet, i likhet med alla andra.

Både Transport och andra LO-fack har uttryckt önskan att tidigare tillfrågas vid offentliga upphandlingar, också för att facket kan utnyttjas som en resurs i sammanhanget. Men

ofta är det helt tyst från regioner och kommuner. I stället kommer facket in senare, när det blivit problem.

I MITTEN AV juni i år avslutade Region Gävleborg avtalet med Mentrum, ett av trafikföretagen som kört servicetrafik i regionen. Företaget levde inte upp till de arbetsrättsliga villkoren.

– Det var ett av de företagen som lagt ett riktigt lågt bud. Men med det priset fungerar det inte, säger Niclas Sandström, ombudsman på Gävleavdelningen.

Han välkomnar regionens ökade kontroll om hur avtalen efterlevs. I augusti förra året bjöd två Transportavdelningar – avdelning 11 Norduppland/Gästrikland och avdelning 18 Hälsingland – gemensamt in till en branschträff för åkare och förare som utför samhällsbetalda resor i Region Gävleborg. Med var också politiker och tjänstemän från regionen.

I sammanhanget hörs ofta att det är svårt att i förväg komma åt oseriösa företag.

REGERINGEN HAR GETT Konkurrensverket i uppdrag att lämna förslag som gör det lättare att förkasta oseriösa anbud i offentliga upphandlingar. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september i år. ●

När vägen förändrar livet

För 26 år sedan blev lastbilschauffören Johan Moberg förlamad från bröstet och nedåt i en motorcykelolycka. Trots det kan han, mot alla odds, fortfarande arbeta kvar.

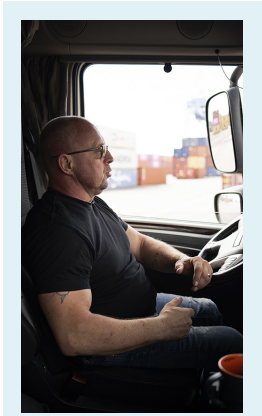
– Jag älskar det här yrket. Jag tror att det är det som har räddat mig, säger han.

Text MALIN NY foto PIERRE HENNIGOR CAVALLI

1999. Johan Moberg har fått ledigt en vecka och är på väg upp till flickvännen i Härnösand. Vägen upp känner han till väl, han har redan hunnit arbeta som lastbilschaufför i 13 år, men det är första gången han tar motorcykeln upp. Det är tidig höst, mitten på september, det blåser kallt och han kör in på macken ”Glada Hudik” utanför Hudiksvall. Där passar han på att dra på sig en varmare tröja. Det sista han minns är att han kör ut på motorvägs påfarten till E4:an. Tio dagar senare vaknar han upp på sjukhus, förlamad från bröstet och nedåt.

– Mitt minne slutar 20 minuter innan olyckan. Jag kommer ihåg att jag körde in på macken och tänkte att jag var redo att fortsätta. Sedan är allt helt svart, berättar han på bred skånska.

OLYCKAN HAN SKA komma att vara med om är så allvarlig att Johan tappar minnet från kollisionen och även en bit tillbaka i tiden. Men i efterhand har han



JOHAN MOBERG

Jobb: Har arbetat som lastbilschaufför sedan 1988.

Ålder: 57 år.

Bor: Örkelljunga, i nordvästra Skåne.

Familj: Fru, dotter.

Intressen: Motorcyklar och lastbilar.

fått reda på exakt vad som hände. Han har fått det förklarat att han kör om en långtradare. Efter att han passerat den tittar han till höger. Till vänster springer en älg upp framför honom. Kollisionen är oundviklig.

En lastbilschaufför, som låg bakom honom, såg olyckan och ringde ambulansen. Av en ren tillfällighet körde en tom ambulans precis bakom, på väg tillbaka till sin bas. Det gör att Johan kan vara i sjukvårdens händer inom två minuter. Johan fördes först till Hudiksvalls sjukhus, sedan med helikopter till Uppsala och därefter till Ängelholm. Skadorna är omfattande: brutna revben, lårben, knäskålar – och en krossad ryggrad.

– Jag hade 26 frakturer. Jag blev komplett förlamad från bröstet och nedåt. Men chocken är en märklig sak. Den skyddar en. Jag tror att det tog mig 17–18 år innan jag verkligen förstod vad som hänt. Jag kan fortfarande drömma om att jag springer, säger han.

VI TRÄFFAS HEMMA hos Johan Moberg i ett småregnigt men sommarvarmt Örkelljunga. Det har snart gått 26 år sedan olyckan hände men över en rykande kopp kaffe berättar Johan detaljerat och ingående, med vissa inslag av mörk humor, om olyckan den 13 september 1999 som förändrade livet över en natt.

– Att jag fick komma till sjukhus så snabbt var förmodligen det som räddade livet på mig. Älgen som fick sätta livet till var en stor rackare. Trofén hängde faktiskt hemma på min vägg ett tag, säger han och ler.

Efter olyckan var han på sjukhus i ett halvår, och känslorna gick ständigt fram och tillbaka och upp och ner.

– Jag nöp mig i armen flera gånger för att vakna ur mardrömmen, tänkte att ”det här kan inte vara sant”. Det gick upp och ner, men det första lilla tecknet på förbättring kom när en sjuksköterska såg



Johan Moberg framför sin DAF som han har kört sedan november 2024.



Johan Moberg har kört för Skaraslättns transport AB i drygt tolv år. Företaget ser ofta till att anpassa körningarna efter honom så att de är något kortare och enklare.

att jag kunde röra en tå. Då hade man lite att arbeta på och då kom en första gnista av hopp.

REHABILITERINGEN VAR EN lång och mödosam process. Han fick återigen lära sig att använda sin kropp, denna gång på ett nytt sätt. Trots att vänsterbenet var hans räddning, med viss ledkänsla, blev varje rörelse en utmaning.

– Jag har en ryggmärgsskada och en ryggmärgsskada är ju i stort sett en hjärnskada. Inte på det sättet att man blir ”dummare” eller så, men det har med signalerna från hjärnan att göra och allting sitter i ryggen. Från bröstet och neråt har jag ingen normal känsel förutom att jag kan känna var foten och benet sitter på vänster sida. Det är avancerade skador och man har i princip inte kommit någonstans i utvecklingen av det, säger han.

Det som räddade honom var framför allt stödet från omgivningen. På sjukhuset fick han besök



Med hjälp av kryckor kan Johan ta sig till sin rullstol som är placerad i en låda under bilen.

varje dag vilket gjorde skillnad, men som han själv uttrycker det, var det först när det initiala kaoset lagt sig som man såg vilka vänner som verkligen finns kvar.

– De som fortsätter att komma, de är de riktiga vännerna. Men jag har också fått nya vänner genom allt detta, särskilt genom RG, en förening för personer med ryggmärgsskador. Där har jag träffat andra som gått igenom liknande saker, och det har betytt otroligt mycket.

RG aktiv rehabilitering, eller RG, har inte bara gett honom vänskap utan också en gemenskap där han kunde känna sig mindre ensam. Genom att hålla kontakten genom åren har han byggt relationer som har hållit i sig i decennier.

– Vi är några stycken som skadade oss samma år, och vi har fortfarande kontakt. Det är ovärderligt att kunna dela erfarenheter med andra som förstår. Man lär sig av varandra och kan se hur andra gör.

”Att ta sig upp och ner i hytten handlar ju om ren armstyrka. Men jag kör på ändå eftersom jag älskar det här livet.”

Det är ju fruktansvärt viktigt eftersom man då slipper känna sig så ensam, säger han.

REDAN SOM LITEN drömde Johan om att bli lastbilschaufför. Hans fosterfar körde lastbil, och fascinationen för friheten och äventyret bakom ratten fanns där tidigt. Att arbeta på fabrik innan han fick sitt körkort var en mardröm.

– Det var så fruktansvärt tråkigt. Det var inte min grej. Jag ville ut på vägarna, berättar han.

Efter olyckan kunde han inte längre köra som förut, men kärleken till yrket fanns kvar. Han hade kvar sin anställning men blev omplacerad till kontoret vilket var en stor sorg. Med hjälp av stor envishet och en förmåga att alltid hitta nya vägar var han fast besluten att börja köra igen. Problemet var till en början att han bara kunde köra en lastbil med automatisk växellåda, vilket få lastbilar hade på den tiden.

Under tiden hann han gifta sig och få en dotter, och medan hon var liten arbetade han i stället som busschaufför.

– Det var inte särskilt lätt. Eftersom jag bara får köra med vänster ben kan jag bara använda vänsterpedaler, så det fanns inga bussar att övningsköra med. Så jag fick först fixa jobbet genom att stylta in där på kryckor, jag kunde knappt gå, och fråga en gubbe som satt där: ”Hej, ska ni ha en jävla bra chaufför?” Den högg han på som tur var, och jag har honom att tacka för mycket, säger han.

Där jobbade han i sex år innan längtan efter lastbilarna blev för stor. Vid den tiden hade det blivit vanligare att lastbilar hade automat, vilket gjorde att han kunde börja arbeta på samma åkeri igen. Efter det började han att köra container, vilket han gör än i dag. För att kunna köra har han hjälp av en specialanpassad platta som han enkelt kan ta med och installera i varje lastbil.

– Jag älskar det här yrket. Det är hela mitt liv. Jag har sovit fler nätter i lastbilen än hemma. Jag tror att det handlar om överlevnad. Det har gett mig mening.

Kärleken till lastbilar har han även fört vidare till sin dotter, som i dag är 17 år och drömmer om att ha samma yrke som sin pappa.

– Hon går transportprogrammet på gymnasiet och vill börja köra lastbil sedan. När hon har varit med och hjälpt mig har jag märkt att hon har det i gener-



Johan Moberg lossar och lastar ofta containrar i hamnen i Helsingborg.

Fakta ryggmärgsskada

→ En ryggmärgsskada ger symtom som känselbortfall och förlamning. Hur stor del av kroppen som påverkas beror på var i ryggmärgen skadan sitter. Att få en skada på ryggmärgen är ett ovanligt tillstånd som drabbar cirka 330 svenskar per år. I det akuta skedet kan en ryggmärgsskada vara livshotande och kräva intensivvård. Hur man påverkas beror helt på var i ryggmärgen skadan sitter. Ju högre upp desto större del av kroppen påverkas. De mest framträdande symtomen är förlamning och känselbortfall, vilka kan innebära stor påverkan på vardagslivet.

Källa: Hjärnfonden

na. Hon är väldigt lättlärd och duktig. Det känns kul att föra vidare traditionen, säger han.

JOHAN BERÄTTAR ATT varje arbetsdag ser olika ut. Han får sina arbetspass via en app och vid lunchtid vet han sällan var han kommer att sova på kvällen. Han börjar oftast på en söndag och kommer hem på fredagen, med få fasta rutiner under veckan. Han kör import och export från främst Australien, Kina, Thailand och USA.

Friheten, det oväntade och variationen i jobbet är det som håller passionen vid liv.

– Jag har aldrig varit mycket för att vara hemma. Efter olyckan känner jag mig nästan mer hemma i lastbilen än någon annanstans. Om någon skulle säga ”åk till Marocko” till mig skulle jag åka nu på en gång, säger han.

Resorna tar honom både nära och långt bort, och det är just variationen som han älskar. Att köra är fortfarande inte enkelt – varje rörelse tar fem gånger så mycket kraft som för en vanlig chaufför.

– Ska jag vara helt ärlig är det inte alls särskilt smidigt. Att ta sig upp och ner i hytten handlar ju om ren armstyrka. Men jag kör på ändå eftersom jag älskar det här livet.

Efter olyckan var han fast besluten att fortsätta med sina största intressen, motorcykel och lastbilar.

– Jag är envis som få och älskar utmaningar. Det är nog det som har tagit mig dit jag är i dag. Jag vill inte ha det på något annat sätt. ●

Från storsäck till psyko-social stress

Under senare år har flera svåra fallolyckor skett då miljöarbetare stått utanpå sopbilen i rullning. Yrket har blivit mindre tungt men ökad tidspress kan också innebära ökade risker.

Text och foto LILLY HALLBERG Illustration INGRID FRÖHLICH

Renhållningsarbetare kan sägas jobba i en riskbransch. Liksom yrkesförare generellt är de mer än andra grupper drabbade av skador på jobbet, visar Arbetsmiljöverkets statistik. För bara ett par årtionden sedan, i slutet av 1900-talet, var det få miljöarbetare som körde sopor fram till den vanliga ålderspensionen. Arbetet präglades av tunga lyft och jobbet krävde mycket god fysik och styrka.

– Riskerna har förändrats jämfört med för 20, 30 år sedan. Då handlade det om hantering av sopsäckar och bara något enstaka kärl. I dag har bilarna flera fraktioner för insamling, som fyrfacksbilar för olika slags källsorterat material, säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

HAN SER EN förskjutning av arbetsmiljöproblemen mot att i högre grad handla om ökad psykosocial stress.

– När färre ska göra mer har belastningen på den enskilda arbetaren ökat. Man har helt enkelt för mycket att göra och det skapar risker när man försöker lösa det som egentligen är ett arbetsgivarproblem.

Att avsätta rimlig tid för att det ska vara möjligt att ta raster och följa trafikregler är arbetsgivarens ansvar, framhåller Miljeteig. Och hinns det inte med – och arbetsgivaren inte lyssnar när det påtalas – är

Olyckor med sopbilar

13 personer omkom i vägtrafikolyckor med sopbilar inblandade åren 2000 till oktober 2020. Under perioden skadades 23 personer allvarligt och 66 personer skadades "måttligt".

Källa: Transportstyrelsen



Martin Miljeteig

FOTO: MARTIN HORNER KLOO



När färre ska göra mer ökar stressen. Det riskerar att leda till olyckor när sophämtare försöker tjäna tid och utföra jobbet snabbare, som att åka med utanpå bilen. Men det är alltid arbetsgivarens ansvar att se till att tidsramen för att utföra arbetet är rimlig.

”Vid upphandlingar är det viktigt att arbetsgivaren har rätt förutsättningar för att kunna följa lagar och kollektivavtal. Och ta höjd för att jobbet ska kunna utföras trafiksäkert.”

Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport och ansvarig för förbundets arbetsmiljöenhet.

det rätta att i första hand vända sig till sitt skyddsombud och sedan till en av Transports ombudsmän på lokalavdelningen.

Både politiker och fackliga företrädare som Transportarbetaren talat med har lyft riskerna för att säkerheten dumpas när det handlar om att kunna lägga låga, vinnande bud i offentliga upphandlingar. Något Martin Miljeteig har förståelse för:

– Vid upphandlingar är det viktigt att arbetsgivaren har rätt förutsättningar för att kunna följa lagar och kollektivavtal. Och ta höjd för att jobbet ska kunna utföras trafiksäkert.

ATT TVINGAS BACKA med sopbilen är för många sophämtare det enskilt mest påfrestande arbetsmomentet. Det är också det mest olycksdrabbade. Att riskera att backa på någon som plötsligt dyker upp på trånga vägar, med dålig sikt, innebär stress för den som kör. Arbetsmiljöverket klassar backande sopbilar som en säkerhetsrisk men också en brist i arbetsmiljö just på grund av den psykiska anspänning det innebär för föraren. Backning ska därför bara användas för att vända fordonet.

Det är fastighetsägarens ansvar att hämtställen och transportvägen uppfyller kraven på en god arbetsmiljö.

NÄR DET GÄLLER att stå utanpå sopbilen i rullning var det betydligt vanligare förr, inte bara i Sverige utan i många andra länder.

Både Transportarbetareförbundet och Arbetsmiljöverket drev i början av 2010-talet på för att få bort åkning på ”ståplatta”. Frågan har lyfts på EU-nivå och de gemensamma reglerna innebär maxfart på 30 kilometer i timmen och förbud mot backning.

– De signaler vi får och min uppfattning, efter att ha ringt runt, är att fotsteg i stort sett är helt borta i dag. De stora renhållningsföretagen har som mål att få bort att någon står bak på bilen, säger Martin Miljeteig.

– Det är stor skillnad mot tidigare. Ändå har flera svåra olyckor skett då renhållningsarbetare fallit när de stått utanpå fordonet. Transports arbetsmiljöombudsman vill dock inte uttala sig om specifika olyckor utan att ha närmare kunskap om dessa.



En kvinnlig miljöarbetare på Tierps energi och miljö i Västland avled efter att ha fallit från en sopbil och slagit i huvudet.

Regler och förbud

→ Farorna med åkning bakpå sopbilen har lyfts på EU-nivå efter flera dödsolyckor. En gemensam standard har tagits fram för så kallade åkplattor/ fotsteg.

→ EU-standarderna innebär att när ”fotsteget” används får sopbilen ha en maxhastighet på 30 kilometer i timmen och enbart köras framåt. Backning är förbjuden.

→ Flera svenska renhållningsbolag införde redan i början av 2000-talet förbud mot åkning bak på sopbilarna, i vissa fall förenat med sanktioner för regelbrott – i värsta fall avsked.



DEN 6 MAJ i år omkom en kvinna i samband med arbete vid en sopbil i Västland, Tierps kommun, i norra Uppland.

Kvinnan fördes med svåra skullskador till Akademiska sjukhuset i Uppsala men hennes liv gick inte att rädda. Föraren av sopbilen chockades svårt och fick sjukhusvård efter olyckan.

Det var kvinnans andra dag på arbetet på kommunala bolaget Tierps energi och miljö. Hon var mycket erfaren, med många år i yrket, och var den aktuella dagen med för att lära sig rutten.

– Det är tungt, jättetungt. Det är en tragisk händelse som är jobbig för alla, framför allt för de anhöriga, sa Temabs vd Lars Ingeberg dagen efter olyckan.

Han ringde runt till samtliga kollegor som kör sopbilar på kvällen, efter att dödsbeskedet kommit. Fokus för företaget låg på att ta hand om medarbetarna.

TRE MÅNADER EFTER dödsolyckan vill Lars Ingeberg inte uttala sig i media, av respekt för de anhöriga och

personalen. Temabs vd vill även avvakta samtliga utredningar som görs.

Polisen uppgav initialt att olyckan skett då kvinnan ”transporterats bak på en sopbil mellan två sopstationer”. Ärendet har utretts som en arbetsplatsolycka och sopbilen har varit tagen i beslag. I början av augusti las förundersökningen ned och brottsmisstankarna avskrevs. Beslutet är fattat av åklagare vid Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål. Hos Arbetsmiljöverket var olycksutredningen då fortfarande ett öppet ärende. ●

Här i Västland, mellan Tierp och Karlholm i norra Uppland, omkom en nyanställd miljöarbetare under arbete med sophämtning i maj i år. Enligt polisens uppgifter direkt efter olyckan handlade det om att hon fallit av bilen då hon stod baktill mellan två hämningsstationer.



”Olyckan fungerade som en väckarklocka”

För snart tre år sedan skadades en nyanställd miljöarbetare svårt efter att ha fallit och släpats efter sopbilen. Kommunala Karlstads energi har efter olyckan tagit till en rad åtgärder för att minska riskerna och stärka säkerheten inom hela bolaget.

Text och foto Lilly Hallberg

Introduktionsdagar för nyanställda. Gå bredvid erfaren kollega som handleder. Digital säkerhetsutbildning och fysisk utbildning med fokus på rutiner och instruktioner. Och app som säkerställer att fordonen är hela och rena. Det är några av de åtgärder som arbetsgivaren Karlstads energi vidtagit.

– Det är bra att frågan om renhållningsarbetarnas arbetsmiljö och olycksrisker som finns inom yrket lyfts, säger Stina Allbrink, chef för insamlingsenheten (”sophämtningen”) vid Karlstads energi.

Hon betonar betydelsen av iakttagelser av dem som är ute på jobb; sophämtarnas viktiga roll för att göra riskobservationer:

– De är bra på att rapportera in. Det kan vara sådant som ”här är ett ställe där det inte är säkert att köra eller tvingas backa”.

STINA ALLBRINK TAR också upp hur introduktion och kontinuerlig säkerhetsutbildning stärkts under senare år. Även om det funnits tidigare är det i dag systematiskt på ett annat vis, med checklistor, där

den nyanställda tydligt ser vad som ska gås igenom.

På Karlstads energis återvinningsavdelning arbetar omkring 70 anställda. En av bolagets sophämtare fick svåra skador vid en olycka som skedde i oktober 2022.

Mannen hade då nyligen börjat på jobbet och vid sophämtning i Molkom föll han från sopbilens bakparti, fastnade i kärlyften och släpades 50 meter efter fordonet. Han bröt båda benen och fotlederna efter fallet och drabbades även av underhudsblödningar.

BOLAGET DÖMDES ATT betala 300 000 kronor i företagsbot, för att brustit i att informera om säkerhetsregler och risker för den typ av sopbil som användes i Molkom. Målet har hela tiden varit att mannen ska återgå till arbetet och han har under hela sjukskrivningstiden haft kontinuerlig kontakt med sin arbetsledare. I dag arbetar han åter heltid.

– Det var en fruktansvärd olycka, som kunde ha slutat ännu värre. Om något gott ändå kommit ut ur det är det att olyckan fungerade som en väckarklocka för alla medarbetare, säger Karlstads energis vd Erik Kornfeld.

– Det viktigaste vi gjort är att vi lyft vikten av en säkerhetskultur där vi tänker på varandra, och påminner arbetskamrater om rutiner. Det gäller inte bara återvinningsavdelningen utan hela bolaget. Och det är inte bara arbetsledare som kan säga till när det brister utan alla medarbetare. ●



Stina Allbrink, chef för insamlingsenheten, och Erik Kornfeld, vd Karlstads energi, utanför återvinningsstationen Heden i Karlstad.



AV utreder efter dödsolyckor

Den kvinna i 35-årsåldern som omkom under arbete med sophämtning i maj i år är en av 30 personer som dött på jobbet under de första sju månaderna 2025.

Efter en allvarlig olycka startar Arbetsmiljöverket (AV) en utredning för att klarlägga vad som skett – och hur det kunde hända.

I arbetet ingår att AV:s inspektörer kontrollerar arbetsplatsen och hör med arbetsgivare, anställda och skyddsombud om deras uppfattning och bedömning av vad som kan ha orsakat olyckan.

Arbetsmiljöverket gör också en kontroll av arbetsgivarens förebyggande arbetsmiljöarbete och undersöker om de egna rutinerna eller policyn hos arbetsgivaren följts, liksom arbetsmiljölagen och föreskrifterna från det statliga verket.

De anställda får redogöra för om säkerhetsrutinerna på arbetsplatsen varit kända för dem och i hur hög grad.

Arbetsgivarens egen olycksutredning gås igenom och AV tar del av vilka åtgärder som planeras för att liknande olyckor inte ska kunna ske igen.

Om det i utredningen konstateras att arbetsgivaren brustit i arbetsmiljöarbetet – och att brister finns kvar – ställs krav på att bristerna åtgärdas.

Arbetsmiljöverket kan utfärda vitesföreläggande och har även rätt att stoppa arbetet på arbetsplatsen till dess att bristerna i arbetsmiljön är åtgärdade.

Finns det misstankar om brott mot arbetsmiljölagen gör AV också en anmälan till Åklagarmyndigheten. Utifrån polisutredningen fattar sedan en åklagare beslut om eventuellt åtal.

Många av de dödliga arbetsplatsolyckorna skulle kunna ha undvikits om rätt information, säkerhetsåtgärder och kunskap funnits på arbetsplatsen, konstaterar Arbetsmiljöverket på sin hemsida: *”För att minska antalet olyckor är ett systematiskt förebyggande arbetsmiljöarbete helt avgörande.”*

Utredningen om dödsolyckan i Tierps kommun var den 6 augusti fortfarande ett öppet ärende. ●



Höjd hastighet med bärgningsboggi

Trafik. Regeringen planerar att höja högsta tillåtna hastighet för bärgning med boggi till 80 kilometer i timmen som mest. Förslaget är nu ute på remiss.

Text och foto John Antonsson

Vid många bärgningar lyfter bärgaren upp fordonet på ena fordonsändan, till exempel med en lyftbom, och låter två hjul rulla i färd. Så länge det bärgade fordonet väger mindre än bärgningsbilen är den högsta tillåtna hastigheten 80 kilometer i timmen, annars 40 kilometer i timmen.

Men på elbilar, fyrhjulsdrivna bi-

lar och vissa automatväxlade fordon är hjulen låsta. Då måste bärgaren använda en boggi. En anordning med två hjul som andra änden av den bärgade bilen lyfts upp på. När det görs tillåter dagens lagstiftning bara att bärgaren får köra högst 30 kilometer i timmen.

Men det lär bli ändring på det. I ett förslag som regeringen skickat ut på remiss i somras föreslås att bärgning med boggi ska få köras i 80 respektive 40 kilometer i timmen. Målet är att det ska gå fortare att avsluta bärgningen. I och med det ska trafiken kunna komma i gång fortare efter olyckor. ●

Stängda kontrollplatser väcker kritik

Vägtransport. Trafiksäkerheten blir sämre för alla på vägarna när polisens kontrollplatser stängs. Det menar såväl yrkesförare som företrädare för Transport, Sveriges Åkeriföretag och konsumentorganisationen M – och trafikpoliser.

Avstängningen har kommit till för att trafikpolisen ska kunna arbeta ostört med fordonskontroll. Men kontrollplatserna fyller också en funktion som säker rastplats, med tillgång till toalett, för bland andra lastbilschaufförer. Totalt finns i dag

drygt 150 sådana platser längs statliga vägar men de har blivit färre under senare år.

I Värmland spärrades tre kontrollplatser av med bommar i våras. Värmländska trafikpolisen Petter Magnusson varnade i Sveriges Radio i maj för att olycksrisken ökar när lastbilar nu riskerar att tvingas parkera på mindre parkeringsplatser.

Trafikverket, som beslutat om stängning av de tre kontrollplatserna, menar dock att ansvaret för säkerheten ligger hos arbetsgivarna. ●

Nytt om forskning

1 Kvinnor tar ofta i mer än män för samma jobb, men märker det inte. Det gör att deras risk för skador blir större, särskilt vid handintensivt arbete, visar en avhandling vid Umeå universitet.

– Det gick att se att kvinnor använder mer muskelkraft än män för identiska arbetsuppgifter. Men deras egna skattningar visade ingen skillnad mellan kvinnor och män. Det visar att självskattningsmetoden inte upptäcker kvinnors högre belastning, säger fysioterapeuten Gunilla Dahlgren som skrivit avhandlingen, i ett pressmeddelande.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Trasiga kläder ska kunna slängas i soporna

Miljö. Idén var god men insamlingen illa förberedd. Den första januari i år började den nya lagen om separat insamling av textilavfall gälla. Alla gamla strumpor, byxor med hål i och kläder man vuxit ur eller tröttnat på skulle sorteras och lämnas in på återvinningscentral eller skänkas till second hand-butiker.

I praktiken ledde det till stora problem, ideella organisationer överöstes av osäljbara kläder och berg av textilier som inte går att återvinna växte på anläggningarna, dit kommunerna skickar sitt avfall.

Under sommaren uppmanade därför flera kommuner sina invånare att kasta fläckiga och trasiga kläder direkt i hushållssoporna.

Regeringen ska nu utreda om felsorterade textilier ska kunna skickas tillbaka till producenterna, utan kostnad. En ändring av lagen ska också göra det fritt fram att från och med den 1 oktober i år slänga trasiga och fläckiga kläder och textilier direkt i hushållssoporna. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad

GODMORGNON KAMRAT! HUR HAR DU HAFT DET PÅ SEMESTERN?

NJA... SÅDÄR.

HUSVAGNEN GICK INTE IGENOM BESIKTNINGEN.

SÅ TRIST.

SÅ JAG HAR MEST MEKAT MED DEN.

SEN KOM MIN SVINJOBBIGA SVAGERS SLÄKT OCH VÄLDGÄSTADE I TVÅ VECKOR.

OJ DÅ.

OCH HUNDEN FICK DIARRÉ. FY VAD JAG HAR TORKAT SKIT.

OCH DÅ TOG SÅKLART VATTNET SLUT. STADSBOR MÅSTE TYDLIGEN DUSCHA VARJE DAG.

VI FICK GRÄVA NY BRUNN. DYRT SOM TUSAN.

FY.

JA DEN HÄR SOMMAREN HAR VARIT RIKTIGT JOBBIG.

SÅ ATT BÖRJA KNEGA IGEN KÄNNES SOM ATT ÄNTLIGEN FÅ SEMESTER.

SKRONK

Moral och panik – så olika saker har orsakat utbrott

Videovåld, häxkonster, dansbaneelände, raggarplåga och sociala medier. Moralpanikens mönster är sig likt, oavsett kultur och tid.

Text **Lilly Hallberg**

LÅNGT INNAN MORALPANIK blev ett begrepp finns exempel på företeelsen. Ett skolexempel är häxprocesserna i Salem i slutet av 1600-talet, i kolonialtidens Nordamerika. I många fall utpekade av barn avrättades minst 25 människor. De flesta kvinnor, men även män och misstänkta djur.

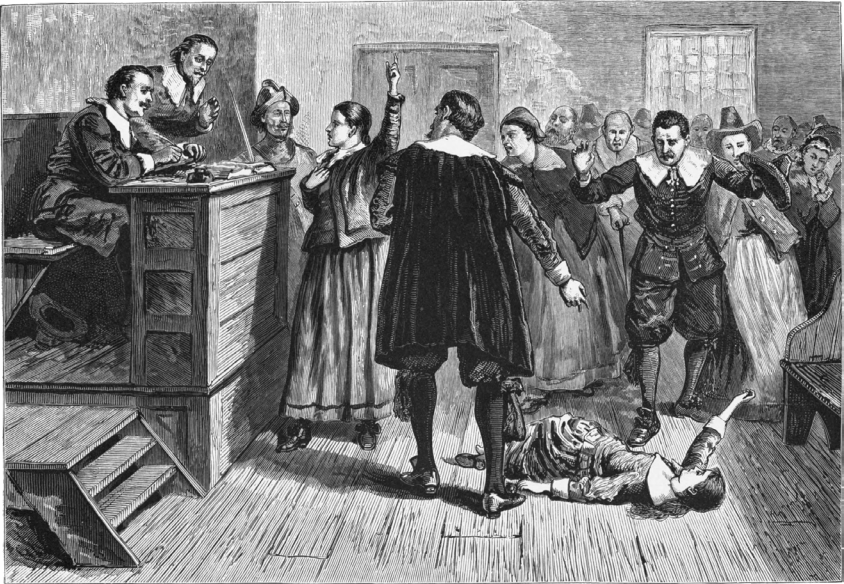
En svensk parallell är den period som kallas det stora oväsendet (1668–1676) då hundratals personer avrättades efter häxprocesser. Periodens första år dömdes 17 personer till döden i en stor rättegång i Mora. Även här var det ofta barn som först kom med anklagelserna om att ha blivit utsatta; blivit kidnappade och förda till Blåkulla. Först drygt hundra år senare, 1779, avskaffades dödsstraffet för trolldom.

Moralpanik

→ Betecknar kraftiga och fördömande reaktioner hos ett stort antal människor på vissa kulturfenomen, verkliga eller inbillade.

→ Kännetecknas av moralisk indignation och ofta överreaktioner med krav på förbud eller påföljder för utövare.

→ Myntat som begrepp 1972 av den brittiske sociologen Stanley Cohen i beskrivningen av ungdomsgrupper som "mods" och "rockers".



Häxprocesserna i Salem i engelska kolonin Massachusetts, USA, 1692–1693 (gravyr tillskriven William A Crafts).

Århundraden senare ter sig häxprocesserna fortfarande skrämmande, den bakomliggande moralen svår att fatta. När det gäller andra fenomen är det kanske mer komiskt att vissa saker ens väckt kraftiga reaktioner.

ETT MÖJLIGT UNDANTAG i moralpanikens historia: Pornografi har återkommande väckt indignation under årtusenden. Men vad som fått folk att gå i gång med upprördhet är ingen entydig historia. Moralpaniken har gällt allt från skildringar av sex över "rasgränserna" till samlag mellan personer av samma kön. Under nästan hela 1970-talet var sexuella övergrepp på barn, "barnporr", däremot närmast självklart tillåtet att tillverka och sprida i Sverige som annan porr. I dag råder snarast konsensus om motsatsen, med så långtgående förslag på förbud att debattörer varnat för inskränkningar i yttrandefriheten och – moralpanik.

Annars har moralpanikens vanliga följder, förbud och reglering, nästan undantagslöst värst drabbat personer med låg social status. De som tillhör underklassen, liksom etniska och sexuella minoriteter i samhället. De "där nere" med andra ord, de som behöver uppföstras.

HÄR ÄR NÅGRA exempel på moralpanik de senaste hundra åren i vårt land.

Dansbaneeländet, tidigt 1940-tal: Dels pekades dansen i sig ut som problem, kopplad till lust och berusning (sex och fylla), dels också kopplad till befolkningsfrågan. Dansbanorna påstods skapa ett minskat intresse för familjeliv. Fast mest akut var ändå problemet med sex, enligt dansebanemotståndarna. En åsikt som bland annat kommer till uttryck i socialsekreterare Allan Svantessons bok *Ungdomens fiende n:o 1 – Den offentliga moderna dansen*.



Raggarplågan, 1950-tal: Ungdomar i stora amerikanska bilar som syntes och hördes störde inte bara "vanligt hederligt folk" i Sverige utan även i andra länder i Västeuropa. Här hemma var det rapporter om ungdom på glid, fylla, sex i baksätet, slagsmål och poliskontakter, orkestrerat av filmer som *Farlig kurva* (1952) och *Raggare* (1959).



Jitterbugg på Lisebergs stora dansbana Jazzen en augustikväll 1944. Dansbanemotståndare som Allan Svantesson från Svenska kyrkans diakoncentral upprördes: "Vad är den moderna dansen? En fin och hygglig sällskapslek? Nej! En vilddjurslek."

Videovåld, 1980-tal: Med videoapparaten blev det möjligt att se underhållningsvåld i det egna hemmet. Tidigare hade staten haft kontroll och genom censurmyndigheten kunnat klippa bort olämpligheter. Filmen *Motorsågsmassakern* (*The Texas chain saw massacre*, 1974) blev något av en symbol för videovåldet. Riksdagen antog efter snabbutredning en lag mot videovåld år 1982, med förbud mot filmer med "närgångna och långvariga skildringar av rätt och sadistiskt våld", men lagen blev snabbt föråldrad. En videouthyrare i Åhus hann dock dömas för att inte ha kontrollerat åldern på en 14-åring som hyrt en våldsfilm.



Vår reporter Lilly Hallbergs farfar Hjalmar jobbade extra som utkastare vid Stockholms Folkets park i Ingentingskogen, nuvarande Västra skogen i Solna.

Sociala medier, nu: I den egna samtiden är det svårt att avgöra vad människor i morgon kan avfärda som uttryck för moralpanik.

Sociala medier och våldsamma datorspel brukar nämnas som fenomen.

Internet har öppnat nya världar, utan styrning av vare sig myndigheter eller traditionella medier skapas nya dimensioner för den enskilda att välja fritt. På gott och ont, självklart. Och, lika självklart, har det väckt indignation när det gäller spridning av en rad olika saker. Gangsterrap är bara ett exempel.

Utan några säkra svar, både raggarna och videobandspelarna ter sig rätt harmlösa i backspegeln. ●



Lastbilschauffören Johanna undrar över lönen för en CE-chaufför. Och terminalarbetaren Peter frågar vad som hände med arbetstidsförkortningen vid nattarbete. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP

Hur mycket tjänar en CE-chaufför?

Jag undrar vad lönen för en CE-chaufför ligger på i månaden med det nya avtalet för 2025?

Jag har kört lastbil i fyra år innan också.
Johanna

Månadslönen efter fyra år i yrket (riket i övrigt) är 31754 kronor.

Och eftersom du har jobbat fyra år i yrket ska du även ha en premiekompensation på minst fem kronor i timmen.

Magnus Larsson,
central ombudsman



Transportavtalet blev klart i början av april. Lastbilschauffören Johanna vill veta hur mycket hon ska tjäna enligt det nya avtalet.

Extra semesterdagar efter 40?

Jag undrar om vi som så många andra fack har i vårt avtal att man får extra semesterdagar när man fyllt 40?

Konstantinos

För Transports olika avtal finns extra semesterdagar i dagsläget enbart i det avtal som heter Flygplatser.

- Där gäller:
→ 40 år: 31 semesterdagar.
→ 50 år: 32 semesterdagar.

Anders Gustafsson,
central ombudsman

Har miljöarbetare rätt till arbetstidsförkortning?

Jag undrar om man har arbetstidsförkortning när man är medlem i Transport?

Jag jobbar på en avloppsjour och vi får ingen arbetstidsförkortning.

Tidigare jobbade jag inom bygg och då hade jag en arbetstidsförkortning på 40 timmar om året.

Pontus

Det korta svaret är att det inte finns någon arbetstidsförkortning i miljöarbetareavtalet som vi har med Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Magnus Larsson,
central ombudsman

TRANSPORTS LOKALAVDELNINGAR

Skanna qr-koden så hittar du kontaktuppgifter till förbundets alla lokalavdelningar runt om i landet.



Hur mycket övertid får jag jobba inom bevakning?

Jag jobbar som väktare och kör rondbil. Vi har varken arbetsledning dygnet runt eller överfallslarm.

Dessutom åker vi ensamma till A-klassade inbrottslarm.

Min arbetsgivare bryter rätt ofta mot reglerna och vi brukar jobba över 200 timmar i månaden. Med det sagt så överstiger vi den årliga övertiden rätt ofta.

Vad är det som gäller? Och hur ska jag och mina arbetskamrater få ordning på detta?

Det handlar om vår säkerhet och arbetsmiljö.

Wajdi

För att du och dina arbetskamrater ska få goda möjligheter att komma till rätta med problemen, behöver både du och arbetskamraterna först och främst bli medlemmar i Transport. Om ni inte redan är det.

Övertid får tas ut med högst 200 timmar per kalenderår, så kallad allmän övertid.

Man får inte heller ta ut mer än



Får terminalarbetare någon arbetstidsförkortning vid nattarbete?

48 timmar per fyra veckor, eller 50 timmar per kalendermånad.

Annan frånvaro än semester och sjukfrånvaro under tid då du annars skulle ha arbetat minskar den totala övertiden.

Minskning av övertiden på grund av frånvaro får endast ske under en och samma schema-period (kalendermånad eller kalenderkvartal).

Vad gäller arbetsmiljöfrågorna behöver ni ta hjälp av ett skyddsombud, om ni inte själva kan få chefen att förbättra arbetsmiljön.

Saknar ni skyddsombud på arbetsplatsen? Vänd er till det regionala skyddsombudet på den lokalavdelning ni tillhör. Skanna qr-koden i rutan på föregående sida för kontaktuppgifter.

Magnus Thelander,
central ombudsman

Vilket fack ska jag tillhöra?

Jag arbetar på en däckfirma, mestadels med gruvdäck och lastbilsdäck. Men det händer att jag skruvar på bilar ibland. Ska jag tillhöra IF Metall eller Transport?

Rami

Om du arbetar på en däckfirma som huvudsakligen håller på med däck är det Transport du ska tillhöra.

Är du osäker så hör av dig till din lokalavdelning.

Skanna qr-koden i rutan på föregående sida så hittar du kontaktuppgifter till Transports alla avdelningar.

Andreas Kindsjö,
central ombudsman

Får vi som jobbar natt någon arbetstidsförkortning?

Vad hände med arbetstidsförkortningen vid nattarbete på terminal?

Det finns inga andra som jobbar 40 timmar per vecka vid nattarbete.

Peter

Den arbetstidsförkortning som finns för terminalarbetare i transportavtalet är en minut per fullgjord ordinarie arbetstid mellan klockan 22.00 och 06.00.

Arbetstidsförkortningen sparas i en tidbank och kan senare tas ut som kompensationsledighet.

Magnus Larsson,
central ombudsman



Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra? Ställ dina frågor till Transport på direkten som du når genom att ringa 010-480 30 00. Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.

Sitta still är inget för Elin

Elin Malmström är sopgubben som gillar allt som brummar, högt. Sopgubbe? Ja, man säger ju inte taxichaufförska, tycker hon som kör sop-limo.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

SÅ KALLAR I alla fall Elin själv sin tvååriga lastbilsskåpbil med en hytt, ren in på minsta dammkorn när Transportarbetarens reporter kliver in. Själv stiger hon ur och frågar: – Sitter du bra eller ska jag justera sätet? Servicetakterna från tiden som taxi-chaufför sitter i. En dag ringde kompisen och sa: Nu ska du flytta till Stockholm, jag har hittat ett jobb åt dig. Elin var 24 när hon lämnade den trygga föräldragården med hästar och alla husdjur hon önskade sig för att leta sig fram bland gatunamnen i den myllrande huvudstan. – Ganska tufft, jag hade ju bara varit där några gånger, säger hon och ler på väg för att hämta fulla och lämna tomma sopkärl för wellpapp i Huddinge (söder om Stockholm, redaktionens anmärkning).

NÅGRA BALAR MED sammanpressad kartong finns också med i lasten. Elin hann med mycket i taxibranschen, jobbade som anställd, körde egen bil som åkare med två



ELIN MALMSTRÖM

Jobb: Sopgubbe.

Ålder: 52 år.

Kör: "Limo" för sopor.

Mc: Kawasaki GPz 400 (1989).

Bor: Gustavsberg utanför Stockholm.

Familj: Man och två döttrar.

Fackligt uppdrag: Skyddsombud.

Intressen: Fordon, påta i täppan.

Tv-serier: Vägens hjältar, Svenska truckers och Norske truckers, Frusna vägar.

Dold talang: "En jävel på att sy lapptäcken."

bilar och några anställda och basade i en kollegas åkeri med fem bilar. Men att sitta still på kontor är inte hennes grej. Det ska hända saker, Elin längtade ut på vägen igen. Så vad skulle hon ta sig för? Det blev yrkesutbildning, C-kort med släp och efter

några inlägg på olika åkerier hittade hon rätt till slut, som sopgubbe. – Med wellpapp slipper man lukten. Just den här tiden på året blommar det så härligt och jag får vara ute och titta på allt! Jag bor i lägenhet en trappa upp men vi har en trädgård i området där jag har en liten plätt att odla på. Tomater och sockerärter brukar jag ha på balkongen.

ELIN ÄR INTE rädd för att hoppa på nya jobb, men märker också ganska snart om det inte passar och söker nytt. Blir arbetsuppgifterna för enahanda går hon till chefen och säger: nu måste jag få göra något annat. – Jag brukar få gehör för det. Den här tur-en tog jag över efter en tjej som slutade och jag skulle lätt orka med den resten av mitt arbetsliv. Åtta timmar passar mig jättebra. Elin är skyddsombud och dörrstopp är en käpphäst. På hennes förra runda med trefacks-kärl fanns nästan inga, men nu börjar de komma på plats. – Ingen ska ha en tur där de bagnar under jobbet. Jag brukar fråga kollegorna, men upplever inte att det är så här. Det ska finnas utrymme att tvätta, sköta om bilen och göra säkerhetskontroller. Och man ska våga göra sin röst hörd.

ELIN MALMSTRÖM GILLAR allt som brummar, brukar gå på bilutställningar och allehanda fordonsevenemang. Den största motordrivna farkost hon upplevt var en Jås 39 Gripen. – Den flög rakt över mig så att marken skakade. Det var lycka! ●



"Vi har bra stämning på jobbet. Min chef är en förebild, han är alltid glad, hejar och frågar hur det går. Håller inte bara på och predikar", säger sopgubben Elin Malmström.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 53 750 medlemmar och är ett av 13 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är måndag–fredag 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa har sina lokaler på samma adress som förbundskontoret i Stockholm.

A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01, måndag–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

Mer information om förbundet och a-kassan hittar du på transport.se och transportsakassa.se.

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 8 september till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med. Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpbgavd2seniorer@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Medlemsmöten Sektionerna håller medlemsmöten under september och oktober. Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48. En halvtimme innan mötena startar serveras det fika.

► Miljösektionen: Den 10 september, 17.00.
► Åkerisektionen: Den 13 september, 11.00.

► Buss- och taxisektionen: Den 15 september, 18.30.

► Tidningsbudssektionen: Den 15 september, 18.00.

► Bevakningssektionen: Den 11 september, 18.00. En av Folksam inbjuden gäst kommer och pratar om försäkringar och pension.

► Petroleumsektionen: Den 24 september, 18.00.

► Terminalsektionen: Den 7 oktober, 18.00.

Pensionärssektionen Vi träffas första tisdagen i varje månad kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8, för att fika och tjöta tillsammans. Höstens träffar är den 2 september, 7 oktober, 4 november och 2 december. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Möten i sektionerna I början av september kommer sektionerna att ha medlemsmöten. Kom och gör din röst hörd och få reda på den senaste informationen. Tid och plats hittar du på hemsidan (skanna qr-koden).



Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet är att ge dig en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Du lär dig mer om dina rättigheter och skyldigheter, vilka försäkringar som ingår i medlemskapet samt skyddsombudets roll och skyddsfrågans väg vid en arbetsmiljöfråga. Startpunkten hålls på avdelningsexpeditionen i Linköping, kl 9.00–16.00, följande datum:

► 28 augusti.
► 1 oktober.
► 28 oktober.
► 18 november.
► 11 december.

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

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

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Hej kamrater! Kallelser och andra viktiga saker kan du läsa om i vår egen tidning *Transportfemman*. som kommer i brevlådan fyra gånger om året. Vi är också aktiva på Facebook och vår hemsida (skanna qr-koderna).

► Hemsida ► Facebook



Vi söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna.

Är du eller någon på din arbetsplats intresserad så hör av er. Vår vision är att det ska finnas förtroendevalda på alla arbetsplatser. Och vi skulle vilja att DU blir mer aktiv som Transportombud, skyddsombud eller något annat fackligt uppdrag på DIN arbetsplats. Vi behöver dig!

Tänk på att ett kollektivavtal ger dig bättre villkor. Läs mer om DITT kollektivavtal på *Mina sidor* på transport.se.

Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för facket roll på arbetsplatsen och i samhället. Du får lära dig mer om dina rättigheter och skyldigheter, vilka försäkringar som ingår i medlemskapet, skyddsombudets roll och en skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Vi vill påminna alla om att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina medlemsuppgifter. Uppdatera informationen om något förändrats, för detta är vår kontaktväg till er medlemmar.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Höstens representantskap äger rum lördagen den 13 september. Under mötet ska det göras fyllnadsval till uppdrag som studieorganisatör, ungdomsansvarig, suppleant till avdelningsstyrelsen samt revisorssuppleant. Kallelse kommer att skickas ut till alla representantskapsledamöter.

Startpunkten Vill du lära dig mer om dina rättigheter som anställd och medlem så passa på att anmäla dig till Startpunkten. Det är Transports grundutbildning och inkörsporten till alla utbildningar i förbundet. Under åtta timmar får du lära dig varför det är viktigt att värna om det fackliga löftet, hur Transport är uppbyggt och hur fackföreningen

arbetar. Vi vill ge dig en ökad förståelse för den svenska modellen på arbetsmarknaden och kollektivavtalets betydelse. Nästa tillfälle är den 24 september.

Avtalspunkten Vill du lära dig lite om vad just DITT avtal säger? Boka in dig på en Avtalspunkt där vi går igenom avtalet tillsammans och du får möjlighet att få svar på dina funderingar om det. Nästa tillfälle är den 29 september och då gäller det transportavtalet. Om du vill anmäla dig kan du kontakta oss på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se.



VINTERSEMESTER I FJÄLLEN

Snart är tilldelningen av vilka som får hyra vinterstugorna färdig.

Så fort detta är klart kan du gå in på vår avdelningssida (skanna qr-koden) och se om det finns några lediga veckor du är intresserad av. När tilldelningen väl är gjord är det först till kvarn som gäller, så dröj inte för länge.



AVDELNING 9 ÖREBRO

Pensionärssektionen inbjuder till Åkerimuseet (med åkerinäringens historia i fokus) den 9 september. Adress: Gällerstavägen 101, Örebro (samlokaliserat med Laxo Mekan). Åkerimuseet visar branschens utveckling under 1900-talet. Det

invigdes den 10 september 2021. Här finns teknisk utrustning, skyltar, föremål och berättelser från åkerier och lastbilscentraler.

Vi startar på museet kl 10.00 och kl 11.30 bjuder vi på kaffe och räkmacka på Café skogen. Där har vi samtidigt ett kortare sektionsmöte.

Maxantal är 25 personer och anmälan görs senast torsdagen den 4 september till avdelning 9 på tel 010-480 30 09.

Snart pensionär? Tänk på att inte avsluta medlemskapet när ni går i pension. För mindre än 150 kronor i månaden har ni kvar fullvärde på hemförsäkringen. Om två i familjen är medlemmar i ett LO-förbund får ni även allrisk på köpet. Folksam kan informera mer om försäkringar och vårt pensionsbolag Folksam-LO Pension.

Många förmåner försvinner om ni avslutar medlemskapet. Ni är alltid välkomna till vår pensionärsverksamhet i avdelning 9. Mer information på vår Facebooksida (skanna qr-koden).



Transports S-förening inbjuder till medlemsmöte den 13 september kl 10.00 på avdelning 9. Vi bjuder på kaffe och fikabröd. Alla är välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 11 NORD-UPPLAND/GÄSTRICKLAND

Dags att utbilda sig! Vill du veta mer om facket och ditt kollektivavtal? Varför är man medlem och vad innebär det? Då ska du gå en Start- och Avtalspunkt för att få mer inblick i vad facket gör och en överblick över ditt kollektivavtal på arbetsplatsen. Du får även ett skattefritt stipendium på 804 kronor.

Nu finns det utbildningstillfällen inbokade hela året ut! Skanna qr-koden för mer info och anmälan.



Vi efterlyser dig som saknar Transportombud eller skyddsombud på jobbet. Har du frågor eller funderingar över vad det innebär? Tveka inte att höra av dig till oss på transport.11@transport.se så berättar vi mer.

Arbetsplatsbesök Vill du att vi kommer på besök? Hör av dig till vår ordförande på sanna.eklund@transport.se.

Är det något du funderar på i övrigt? Tveka inte att höra av dig till oss på avdelningen! Mejla transport.11@transport.se eller ring 010-480 30 11. Skanna qr-koden för övriga kontaktuppgifter.



AVDELNING 12 MALMÖ

Sektion 40 (terminalsektionen) kallar till medlemsmöte den 6 september kl 10.00–12.00. På dagordningen:

► Avtalsrörelsen.
► Aktuellt i branschen.
► Uppsökeri.

Vi bjuder på något gott att äta. Mötet hålls i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

Sektion 70/80 (olja, bensin, gummi samt tidnings- och reklamdistributörssektionen) kallar till medlemsmöte den 15 september kl 17.30–21.00. På dagordningen:

► Avtalsrörelsen.
► Aktuellt i branschen.

Vi bjuder på något gott att äta. Mötet hålls i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

Sektion 90 (bevakning) kallar till medlemsmöte den 23 september kl 18.00–19.30. På dagordningen:

► Avtalsrörelsen.
► Aktuellt i branschen.
► Uppsökeri/medlemsaktiviteter.

Vi bjuder på något gott att äta. Mötet hålls i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

Avtalspunkten är vår utbildning där du lär dig om rättigheter och skyldigheter i kollektivavtalet för just din bransch. Det är en heldagsutbildning, kl 9.00–16.00, och vi bjuder på frukost och lunch.

Jobbar du denna dag? Inga problem, vi betalar ett utbildningsarvode på 1 584 kronor. Vill du ha hjälp med att ta ledigt så kan vi stötta dig med detta.

► 1 september: Bevakning.
► 2 september: Taxi.
► 23 september: Transportavtalet.
► 29 september: Transportavtalet.

Mejla din anmälan till studier.12@transport.se. Skriv *Anmälan Avtalspunkt* i ämnesraden. Glöm inte ange vilket tillfälle du vill gå och om du behöver hjälp att ta ledigt från jobbet.

Startpunkten Vill du lära dig mer om Transport och det fackliga medlemskapet? Gå Startpunkten den 9 september! Vi bjuder på pizza så du inte sitter hungrig. Skanna qr-koden och anmäl dig!



AVDELNING 14 HELSINGBORG

Nu börjar sommaren lida mot sitt slut och vi hoppas att ni har haft en riktigt skön semester!

Sektionsmöten Under hösten har våra sektioner medlemsmöten enligt följande:

► Sektion 4: Söndagen den 21 september kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 5: Måndagen den 15 september kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördagen den 13 september kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

Startpunkten Anmäl dig

gärna till vår grundutbildning på tel 010-480 30 14 eller mejl studier.14@transport.se. Den kommer att hållas på vår avdelningsexpedition, Florettgatan 12 i Helsingborg, följande datum:

► Lördagen den 13 september kl 10.00.
► Torsdagen den 9 oktober kl 17.30.
► Lördagen den 8 november kl 10.00.
► Måndagen den 17 november kl 17.30.

AVDELNING 16 GOTLAND

Påminnelse om höstmöte och extra årsmöte Avdelningen kommer hålla ett extra årsmöte tisdagen den 9 september kl 18.00. Anledningen är byte av kassörsuppdrag till ny ombudsman då Thomas Gahnström går i pension den 30 september.

Det finns även andra uppdrag som behöver väljas om inom styrelsen och eventuellt till andra förtroendevalda medlemmar.

Kallelse kommer via e-post i slutet av sommaren cirka tre veckor innan mötet. Så gå in på *Mina sidor* på transport.se och kolla upp att du har rätt mejladress registrerad.

Efter sommarjobbet Var noga med att få ut ert arbetsgivarintyg så fort som möjligt från arbetsgivaren, helst redan när ni slutar på jobbet. Det är ert bevis på hur mycket ni har jobbat som anställd. Utan ett sådant blir det svårt att driva ersättningsfrågor i efterhand.

Hösten 2025 Avdelningen kommer att genomföra upp-sökeri på arbetsplatser och det nya sportgymnasiet under hösten. I övrigt lämnas besked på hemsidan (skanna qr-koden).



Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör för att boka in en Startpunkt:

► Mikael Humlin: 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se.

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

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

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

Undrar du över arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

► Johnny Wiklund: 010-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Är du ung (under 30) och har funderingar på det här med "facket"? Mejla vår ungdomsansvariga:

► Jonna Grip: ung.18@transport.se.

Vi finns på plats på Hudikmarknaden i Hudiksvall tillsammans med LO-facken den 5–7 september.

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

► Hemsida ► Facebook



Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret? Ring 010-480 30 18 och kolla att det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater. Sommaren är slut och livet börjar gå som vanligt igen.

Representantskapets höstmöte hålls den 9 september kl 18.00.

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

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

AVDELNING 20
NORRA SMÅLAND

Hej! Hoppas att ni har haft en bra semester och fått tid för en välbehövlig återhämtning. Nu börjar allt rulla i gång så här kommer lite av det som händer under hösten.

Startpunkten är en facklig introduktion för dig som är nyfiken på vad facket är och vill lära dig mer. Utbildningen är både för medlemmar och icke medlemmar. Vill du öka dina kunskaper i fackliga frågor? Hur tillvaratar du dina rättigheter gentemot din arbetsgivare? Kan du själv vara med och påverka och förändra? Låter det spännande finns nu nya datum som kanske passar. Anmäl dig till studier.20@transport.se. Ange vilket datum du vill gå, namn, telefonnummer och om du har några allergier.

Datumen är:
➤ 22 september kl 17–21.
➤ 25 oktober kl 09–13.
➤ 24 november kl 17–21.

Vi kommer även att kunna erbjuda Startpunkten på engelska. De datumen är inte bestämda ännu, men gör en allmän intresseanmälan om du vill gå.

Brädspel Under hösten kommer vi också att bjuda in till en brädspelsdag/-kväll med mat för att bara träffas och ha trevligt. Blir detta en succé kommer vi att göra det vid fler tillfällen. Ha koll på hemsidan för mer information (skanna qr-koden)!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Vi i avdelningen hoppas att ni har haft en välförtjänt och skön semester! Nu drar höstens fackliga aktiviteter i gång och vi vill att DU är med och påverkar!

Sektionsmöten – kom och gör din röst hörd! Vill du vara med och utveckla vår verksamhet? Då är sektionensmötet din chans. Här kan du ställa frågor, lyfta förslag och träffa andra medlemmar. Datum för höstens sektionsmöten:

- Gislaved: 3 september.
- Halmstad: 4 september.
- Varberg: 10 september.
- Ljungby: 16 september.
- Falkenberg: 17 september.

Tid och plats hittar du på vår hemsida (skanna qr-koden) och i mejlen!

Representantskapsmöte den 25 september. Tid och plats meddelas i kallelsen.

Vi behöver fler fackligt aktiva – är det din tur nu? Vill du göra skillnad på din arbetsplats? Vi söker dig som vill bli:

- Transportombud.
- Skyddsombud.

...eller något annat fackligt uppdrag. Ditt engagemang gör skillnad – och du är inte ensam. Vi utbildar och stöttar dig hela vägen.

Fackliga utbildningar Vi erbjuder studier på alla nivåer. Nya datum är nu bokade för våra två populära utbildningar:

➤ Startpunkten – för dig som är ny medlem eller nyfiken på facket. Skanna qr-koden och anmäl dig!

➤ Avtalspunkten – för dig som vill lära dig mer om ditt kollektivavtal och dina rättigheter. Skanna qr-koden och anmäl dig redan i dag!

Glöm inte: Ditt kollektivavtal ger dig bättre villkor! Läs mer om ditt avtal på *Mina sidor* på transport.se.

Vi ses på mötena och kurserna!

Solidariska hälsningar, avdelningsstyrelsen

AVDELNING 26
NORRBOTTEN

Sektionsmöten vecka 37

Måndagen den 8 september
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.
➤ Gällivare: ABF-LO, Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 9 september
➤ Boden: ABF, Fabriks gatan 6.
➤ Kiruna: ABF, Campingvägen 1D.

Onsdagen den 10 september
➤ Piteå: Framnäs folkhögskola i Öjebyn.
➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 11 september
➤ Kalix: ABF, Vegagatan 7.
➤ Haparanda: ABF, Gallerian, Storgatan 82.

Utdrag ur dagordningen:
➤ Sektionernas verksamhet.
➤ Nominering av uppdrag i sektionerna (fyllnadsval).

Alla möten börjar kl 18.00, utom det i Piteå som börjar kl 19.00. Vi bjuder på fika.

AVDELNING 32
MELLERSTA NORRLAND

Hej Kamrater! Nu är semestertiderna över för de allra flesta och vi hoppas att ni haft en riktigt skön sommar!

Arbetsplatsbesök Har du eller dina kollegor frågor om kollektivavtalet, arbetsmiljö eller vad facket kan hjälpa er med? Kanske vill ni att vi kommer och besöker er arbetsplats. Kontakta oss så kan vi tillsammans planera in ett besök.

Avdelningen kommer vara på plats vid lastbilsträffen i Ramsele den 12–13 september. Vi kommer också vara med vid öppet hus på Sundsvalls gymnasiums transportutbildning i Birsta den 9 september. Kom gärna förbi och träffa oss!

Vi vill påminna alla om att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina uppgifter samt att uppdatera vid behov då detta är vår snabbaste kontaktväg till våra medlemmar.

Vill du lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär? Startpunkten är förbundets introduk-

tionskurs. Där går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är och hur ett kollektivavtal funkar. Kontakta vår studieorganisatör Lars Eriksson, 010-480 34 72 eller lars.eriksson@transport.se, för att boka in dig på Startpunkten eller någon annan av våra utbildningar.

Har du frågor eller vill komma i kontakt med någon på avdelningen är du välkommen att ringa 010-480 30 32 eller mejla transport.32@transport.se. Vill du hellre sitta ner och prata en stund, eller bara ta en kopp kaffe, är du välkommen in på något av våra kontor i Östersund, Örnsköldsvik eller Sundsvall.

AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelsen 2025 – många nya avtal Anmäl dig till kommande medlemsmöte där du får information om vad som är aktuellt på ditt avtal. Som medlem kan du komma med idéer på aktiviteter, samtidigt som du får veta mer om vilka möjligheter du har genom medlemskapet. Inbjudan kommer till din registrerade mejladress.

Planerade medlemsmöten
➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne: Den 9 september kl 17.30, lokalkontoret i Kristianstad.
➤ Sektion 2 Blekinge: Den 7 september kl 10.00, ABF:s lokal i Sölvesborg.
➤ Sektion 3 Kronoberg: Den 14 september kl 14.00, ABF:s lokal på Arabygatan 80 i Växjö.
➤ Sektion 4 Kalmar: Den 14 september kl 14.00, lokalkontoret i Kalmar.

Anmälan till mötena görs till transport.51@transport.se eller 010-480 30 51. Mer info finns på vår hemsida.

Representantskapet har sammanträdde den 27 september i Emmaboda. Kallelse skickas via mejl till ledamöterna, styrelsen och revisorerna.

Kontakta gärna avdelningen om du har frågor som berör din arbetsplats, medlemskapet eller några andra funderingar.

Startpunkten: En facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du har som medlem. Skanna qr-koden för mer info och för att anmäla dig.

Avtalspunkten: En utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet. Tillsammans med ombudsman går vi igenom avtalet. Planering sker löpande, så vill du veta mer kontakta avdelningen. Skanna qr-koden för att anmäla dig.

Uppdatera Det är viktigt att du som medlem har korrekta anställningsuppgifter och kontaktuppgifter registrerade på din medlemsida ifall vi skulle behöva få kontakt med dig om det händer något på din arbetsplats.

Vi behöver mobilnummer och mejladress till alla våra medlemmar för vi kommunicerar i första hand via mejl. Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att dina uppgifter stämmer. På hemsidan hittar du också uppdaterad information om ditt avtal.

Är du pensionär och har ett intresse av att träffa gamla transportare? Då är du välkommen att kontakta någon av oss:

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

Du når avdelningen på tel 010-480 30 51 eller e-post: transport.51@transport.se.

- Hemsida
- Facebook

AVDELNING 88 DALARNA

Nu börjar sommaren lida mot sitt slut. Vår verksamhet kör i gång på en gång. Vi kommer att befinna oss på flera familjedagar tillsammans med våra lokala LO-fack runtomkring avdelningen.

Skanna qr-koden och besök vår hemsida för att se datum och plats.

Vi söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna. Både skyddsombud och Transportombud. Vi ser gärna minst en av varje på varenda arbetsplats! Kontakta avdelningsordförande Linus på linus.gustavsson@transport.se för mer information.

Studier Vi kör Startpunkter på avdelningen den 28 september samt 16 november. Startpunkten är en utbildning som tar upp förbundets historia och vad en fackförening är för något, men även arbetsmiljö och organisering. Vi kan varmt rekommendera den för alla medlemmar. Mer information på hemsidan.

Vi kommer även köra några utbildningar i kollektivavtalet, så kallade Avtalspunkter. Är du intresserad? Kontakta studieorganisatören så får du reda på vilka datum kursen hålls.

Representantskapet har sammanträdde den 20 september. Kallelse kommer via mejl under augusti.



HYR VÅR LÄGENHET
Bokningen för säsong 2025/2026 är fortfarande öppen. Ring avdelningen på 010-480 30 88 och boka.

Lägenheten i Lindvallen, Sälén, har sex bäddar och är fullt utrustad. Transporttunnel 200 m från lägenheten som tar dig till liften vid Söderåstorget. Mer information om vår lägenhet finns på hemsidan (skanna qr-koden). Där kan du se bilder och en beskrivning av lägenheten.

Tommy Wreeth

Vi är beredda på en tuff match

Sommaren och semestrarna går mot sitt slut för denna gång. Jag hoppas att ni alla haft en skön och avkopplande ledighet med möjlighet till vila och återhämtning. Personligen har jag lyckats med just detta och det känns riktigt bra att vara i gång igen med arbetet. I skrivande stund är vi i full gång med förhandlingarna för våra medlemmar inom taxiområdet.

I PRINCIP VARJE avtalsrörelse har vi tvingats varsla om stridsåtgärder på just taxiavtalet. Vår arbetsgivar motpart Transportföretagen verkar inte vilja utveckla branschen eller yrket. De tar bara upp hur dåligt det går för taxiföretagen, hur hård konkurrensen är från mindre seriösa aktörer och att appföretag konkurrerar på andra villkor än de etablerade bolagen i branschen. Men när vi i nästa steg försöker få till partsgemensamma arbeten och initiativ för att stävja det oseriösa i branschen så tystnar vår motpart snabbt.

JAG ÄR DJUPT bekymrad över denna attityd. Ibland tror jag att vi skulle kunna uträtta mer för just taxi-branschen i ett mer direkt samarbete med de seriösa företagen och politiken, än med Transportföretagen som motpart.

Oavsett vad kommer vi att kämpa oss till ett vettigt avtal även här. Som vanligt avgör arbetsgivar sidan hur tuff matchen blir. Vi är alltid beredda på en rejäl match och vi är förberedda på att behöva ta till stridsåtgärder om så behövs. ●

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

Mina Sidor på **transport.se**

Logga in för att ladda ner ditt kollektivavtal,
kontrollera vilka utbildningar du har gått och
säkerställ att dina uppgifter stämmer, såsom
arbetsgivare och inkomst.



Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA

