TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 7/8 juli 2021

Trevlig sommar!

OK-mack håller öppet utan personal

Vilhelmina
Flygplatsen med landets kortaste startbana

LAS-konflikterna fortsätter

KULTUR
Vi som jobbar med våra kroppar

Åkeri Höjda böter vid cabotagefusk
Gummi Malåverkstad reser sig ur askan
Hamn Bistert i Sundsvall efter vårens rekordvarsel

DETTA ÄR EN ANNONS.



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Mikael Carlsson, Vilhelmina
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 2–3 september.

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

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



LILLY HALLBERG
Tf chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 03



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



JAN LINDKVIST
Reporter
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 7/8











4 VÄLKOMMEN
Justina Öster om en reportageresa i Norrland i början av sommaren.

6 NYA LAS
Så blir nya arbetsrätten.

10 FARLIG TRÖTTHET
En av tre lastbilschaufförer har någon gång somnat bakom ratten.

12 ELEVER SÖKER LÄRARE
Blivande yrkeschaufförer fick passa på varandra vid praktiska övningar på fordonsgymnasiet.

13 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

14 VILDMARKSVÄGEN
Sveriges kanske vackraste väg öppnar för sommaren.

18 SUNDSVALLS HAMN
26 hamnarbetare fick gå när SCA la ner pappersbruket.

24 ARBETSPLATS FLYG
På South Lapland Airport i Vilhelmina arbetar ett samspelt lag.

32 SNABBKOLL
SEMESTERLÖNER
Transportarbetaren guidar i lag och avtal som styr din semesterlön.

33 KULTUR
På utställningen *Vi som arbetar med våra kroppar* porträtteras 33 arbetare.

36 JULIKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Ställer frågan om vad en röst på Socialdemokraterna är värd.

42 MÅNADENS MEDLEM
Väktaren och hundföraren Mattias Hansson har bästa kollegan, schäfern Holger.

44 TILL SIST
LILLY HALLBERG
Transportarbetarens nya chefredaktör skriver sin första ledare.

FOTO: LILLY HALLBERG



Välkommen till Norrland!

På hemlighuset i barndomens stuga står ett gäng tummade ryska klassiker, räddade från mammas boksamling. Här skildras slit, fattigdom och mänsklig dumhet på ett sätt som får sommarvärmen att isa.

Prämdragarna slutar med ond bråd död och *En berättelse om sju hängda* talar ju sitt tydliga språk. Däremellan kämpar huvudpersonerna mot vädrets onda makter och rättvisans långa arm. Tjänar de en slant får de en glad stund, och lika eländigt efteråt.

JAG SUGS IN i berättelserna på ett oförklarligt vis. Kanske har det att göra med vad flygplatsarbetarna Håkan Ångqvist och Mikael Carlsson säger när vi träffar dem på North Lapland Airport i början av juni. Båda har tjänstgjort i olika krigshärdar och tog samma lärdom med sig hem:

Vad bra vi har det i Sverige.

Att se renar beta på fältet på väg till flygplatsen, där en samspelt ramptrio gör sig redo att ta emot Stockholmsplanet, är ett minne som dröjer sig kvar. Under pandemin har vi tvingats dra ner på resorna till Norrland. Men i början av juni gav vi oss äntligen av på en reportageresa för att träffa medlemmar och besöka arbetsplatser i norr.

På Transportarbetarens Facebooksida hittar du bilder och filmklipp! I detta nummer får du rampkillarnas goda historier på pränt. Vi har också gett plats för bilder från gummiverkstaden i Malå och Sundsvalls hamn. Vad har hänt efter branden och uppsägningarna?

FÖR DIG SOM ger dig ut med husbil och husvagn har vi ett tips, Västerbottens vackra vildmarksväg. Vi hakade på öppningen när kön växte sig lång vid snöklädda fjäll i Stekenjokk. Stämningen påminde om Antikrundans köande med småprat, fika och uppfällda stolar.

NJUT, VAR RÄDD om natur och vilda djur och rota i något loppisstånd efter lagom kalla bokkårar! Trevlig sommar, önskar redaktionen.

Justina Öster **är reporter på Transportarbetaren.**

> Men i början av juni gav vi oss äntligen av på en reportageresa för att träffa medlemmar och besöka arbetsplatser i norr.

Justina tipsar

Radio P2:s *Vintersaga – vemodets nationalsång* av Po Tidholm. Dokumentären lyfter Ted Ströms älskade låt om vårt framrullande vemod!

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vi skrev om Jennifer som visselblåste om sexism på skolan och blev utfryst:

"Imponerande styrka att så ung ha modet att röra om i den grytan.

Som man, yrkesförare, bonusmorfar skäms jag över vissa ur det manliga släktets beteende!

Det är så tragiskt och patetiskt att man saknar ord för det egentligen."
Göran C

"Bra gjort av dig! Svinigt och förjävligt gjort av dem."
Malin G

"Jag hoppade av min linje efter 1,5 år. Både för att jag som tjej blev allmänt utfryst men också för att linjen inte gav mig något. Av 18 elever va det bara 11 som gick färdigt om jag inte minns galet."
Christine H

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter

2. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare

3. Nilsbuss lurar förarna och länstrafiken

Debatt

Rusta upp E14 i stället för att sänka hastigheten

Som boende och verksam i mellersta kan man inte bli annat än besviken på Trafikverkets förslag om att sänka hastigheten på delar av E14. Förslaget är oförankrat i verkligheten och oproportionerlig i relation till de negativa effekterna det för med sig på näringslivet och privatpersoner. Varför inte i stället föreslå åtgärder som bidrar till ökad säkerhet och minskat underhållsunderskott?

För sanningen är att Trafikverkets förslag är en quick-fix utan förankring eller stöd från allmänheten, politiken eller näringslivet.

E14 mellan Sundsvall och Östersund är en viktig sträcka för verksamheter och privatpersoner - för yrkestrafiken handlar det om vår dagliga arbetsplats. Lastbilsförare är det mest utsatta yrket i Sverige redan idag vad gäller olyckor och dödsfall. På E14 sker allvarliga olyckor och det är mycket oroande. Därför har vi länge argumenterat för att vi behöver investeringar som minskar underhållsunderskottet och gör vägarna säkrare. Förslaget från Trafikverket är således fel väg för att nå en långsiktigt hållbar och säker väg.

Det handlar om ett underhållsunderskott. Sänkta hastigheter bidrar till ojämlikhet genom att landsbygdskommunernas behov av investeringar för ökad kvalitet och säkerhet ignoreras.

Nu när vi vill få fart på ekonomin och produktivitet efter pandemin är det ett gyllene tillfälle att satsa på att rusta upp vägnätet. Det gynnar industrin. Inte minst gynnar det den enskilde individen att transportsystemet fungerar så bra som möjligt.

Johan Molin,
avdelningsordförande Transportarbetareförbundet avdelning 32

Mikael Kyttänen,
regionalt skyddsombud Transportarbetareförbundet avdelning 32

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

STAIRWAY TO HEAVEN? Testa trapporna i Vilhelmina, tycker Justina Öster.

Bilden



FOTO: ADAM UUSITALO

ADAM UUSITALO: "Som vi säger här uppe i Tornedalen: " Stockholm har Globen. Men vi har midnattssolen".
Jag är på väg hem mot Övertorneå. Mitt i natten efter att ha varit och lastat flis på Sveriges nordligaste sågverk. Krekula & Lauri Såg i Tärendö.
När jag kommer till byn Pirttiniemi strax utanför Korpilombolo, med vackert skådespel i backspegeln, så är jag bara tvungen att stanna och ta lite bilder på midnattssolen och lastbilen. Och man kan säga att bilden får tala för sig själv. Det är lätt att bli hemmablind på omgivningen, men ibland händer det att man öppnar ögonen lite extra och förevigar vissa stunder i livet."

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

Debatt

”Det måste gå att kombinera lönsamhet och schysta villkor”

Marknaden för bud och hemleveranser har vuxit explosionsartat de senaste åren. Dels tack vare digitaliseringen men den har också accelererat kraftigt på grund av coronapandemin. Utvecklingen är positiv eftersom det skapas jobb genom branschen, det förenklar för konsumenter att få ihop vardagen och i slutändan kan handeln bli än mer hållbar eftersom en stor del av branschen ställt om till gröna transporter. Samtidigt har medier det senaste året, med rätta, riktat fokus på branschproblem i allmänhet och chaufförernas villkor i synnerhet. Eller snarare brist på schysta villkor hos vissa företag.

NÄR EN LUKRATIV bransch får fart är det många som vill gena i svängarna till extra lönsamhet. Prisdumpning sker allt som oftast på bekostnad av något (eller någon) längre ner i kedjan. Men det är - och har aldrig varit - acceptabelt att göra lönsamhetsresan på individens bekostnad. Precis som i flera andra branscher, såsom byggbranschen och branscher med säsongsarbetare är därför en diskussion om ersättning och arbetsförhållanden i transportbranschen viktig.

Det måste gå att kombinera lönsamhet med schysta villkor även i vår bransch.

Best Transport har sedan länge kollektivavtal för våra egna chaufförer och vi har krävt att våra anslutna åkerier ska ha kollektivavtalsmässiga ersättningar för sina chaufförer. Vi såg därför verkligen allvarligt på uppgifterna i media i vintras om att det fanns chaufförer hos en del av våra anslutna åkerier som fått för låga löner och att enskilda chaufförer drabbats personligen av viten. Det var inte acceptabelt och behövde rättas till.

VI PAUSADE ALLA viten direkt och har gjort en extern utredning för att gå till botten med fakta och Best Transport ställer nu krav på kollektivavtal för alla nya underleverantörer. Flertalet åkerier som vi redan samarbetar med har under våren dessutom tecknat kollektivavtal. Målet är att alla de åkerier vi samarbetar med ska teckna kollektivavtal och som ett första steg ska alla åkerier med fler än fem fordon ha tecknat kollektivavtal inom ett år. Parallellt kommer Best Transport också vara en drivande kraft och aktivt verka för en konstruktiv dialog med facket och arbetsgivarorganisationen för att tillsammans utveckla kollektivavtalet där såväl last-mile bolagens behov av flexibilitet som chaufförers behov av trygga arbetsvillkor förhoppningsvis kan mötas.

VI TROR PÅ den dialogen och hoppas att fler företag ska följa vårt beslut att ansluta sig till kollektivavtal, så att även övriga aktörer inom Last Mile verkar för social hållbarhet och schyssta villkor. Med fler anslutna företag i branschen skapas en gemensam spelplan med konkurrensneutrala villkor då det gäller löner och arbetsvillkor, vilket i sin tur minskar risken för prisdumpning. Transportsektorn skapar stort värde för både kunder och slutkonsumenter men prispress under rimlighetens gräns skadar hela sektorn. Det är inte minst viktigt att kunna ta betalt för våra tjänster så att vi och resten av branschen ska kunna fortsätta göra investeringar i teknologi, elfordon och infrastruktur. Därför måste en hemleverans åtminstone få kosta som en kaffe på stan.

Vad tycker du?

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



NIKLAS KNIGHT,
vd Best Transport

Fakta

Best Transport har under våren kritiserats för låga förarlöner hos underleverantörer. Samt för att utdela viten godtyckligt. Företaget säger att de vill bli bäst i klassen i anställningsvillkor, för dem som jobbar med hemleveranser.

Nya LAS: ”Sveriges arbetar e blir lurade”

Arbetsrätt. Bättre omställningsstöd. Till priset av förlorad trygghet på jobbet. Kritiken från flera LO-förbund var stark efter att regeringen lagt fram vad man kallar ”den största reformen på svensk arbetsmarknad i modern tid.”

Text **Lilly Hallberg**

I början av juni regeringen, tillsammans med samarbetspartierna Centern och Liberalerna, nästa steg mot förändringar på arbetsmarknaden. Den reformering av arbetsrätten som januariöverenskommelsen byggde på. Att regeringen Löfven föll, vid misstroendeomröstningen den 21 juni, betydde också att januariöverenskommelsen föll. Men arbetet med att införa förändringar i arbetsrätten fortsätter.

DE UTREDNINGAR som presenteras i början av månaden rör ändringar som fler undantag från principen sist in – först ut i lagen om anställningsskydd (LAS).

DET HANDLAR OM förändringar i lagen om anställningsskydd (LAS), med fler undantag från principen sist in – först ut. Men även om utökat omställnings- och kompetensstöd, samt om en ny typ av studiestöd för vuxna yrkesarbetande.

– Min uppfattning är att man totalt missat tryggheten i anställningen, i det man har. Det är centralt hur det är på jobbet, inte hur det blir efter att man slutat, säger Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

– Majoriteten av våra medlemmar är anställda på små och medelstora företag, för dem har inte omställningsstödet samma betydelse som för den som jobbar på en stor industri. Men med sämre anställningstrygghet ökar risken för godtyckliga uppsägningar och otrygghet.



Uppsägningar, turordningsregler och avtalsshopping – turerna kring cateringjätten Gate gourmet, som facket dragit till Arbetsdomstolen, har blivit något av en dyster LAS-följetong i tidningen.

TOMMY WREETH VAR inte den enda förbundsordförande som var kritisk efter presentationen av de tre så kallade LAS-utredningarna. Byggnads ordförande Johan Lindholm kallar utredningarna för ett ”beställningsjobb från Svenskt Näringsliv”.

– I en tid då vanligt folk ropar efter mer trygghet så är det här sällsynt tondövt. Förslagen innebär en urholkning av anställningstryggheten och är ett historiskt misstag, säger Johan Lindholm i ett pressmeddelande från Byggnads.

Även Linda Palmetzhofer, ordförande för LO:s tredje största förbund Handels, uttryckte skepsis:

– Visstid, hyvling och ofrivillig deltid är en farsot på arbetsmarknaden, särskilt för Handels medlemmar. En otrygg anställning blir inte mindre otrygg bara för att man byter namn från allmän visstid till särskild visstid, säger hon till Arbetet.

Av LO:s 14 förbund är det bara de två största, IF Metall och Kommunal, som ställer sig bakom förslaget om en mer flexibel arbetsmarknad. Övriga förbund, inte minst Transport, har varit starkt kritiska. Även mot att IF Metall och Kommunal valde att hoppa på partsöverenskommelsen mellan PTK och Svenskt Näringsliv. En överenskommelse som ett enigt LO tidigare förkastat hösten 2020.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Transports förbundsordförande Tommy Wreeth dömer ut LAS-ändringarna.

NÄR LO HADE representantskapsmöte den 27 maj blev det en livlig debatt. På dagordningen stod en enda punkt: Om LO skulle begära förhandlingar med arbetsgivarorganisationen Svenskt Näringsliv om omställningsförsäkringarna, AGB och TSL. Dessa trygghetsförsäkringar är kopplade till det nya huvudavtalet.

Transports hållning i frågan var att LO skulle begära förhandlingar – men med ett låst mandat, som enbart rörde trygghetsförsäkringarna. Inte LAS-frågan eller att LO skulle kunna bli part i själva huvudavtalet.

FLER FÖRBUND VAR negativa till att riskera att åter hamna vid förhandlingsbordet och diskutera LAS. Men majoriteten på LO:s representantskapsmöte gick emot Transports linje och röstade för ett öppet mandat.

Transport reserverade sig mot beslutet.

Att LO skulle svängt, och nu är på väg att skriva på huvudavtalet, tillbakavisas av ordförande Susanna Gideonsson. De nya förhandlingarna ska vara avslutade i augusti, för att sedan på nytt tas upp i LO:s representantskap. När förslagen i LAS-utredningarna lades fram den 7 juni betonade arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S) att förslagen ska ses som en del i en helhet.

– Det är den största reformen på svensk arbetsmarknad i modern tid, sa Nordmark.

I ett pressmeddelande från arbetsmarknadsdepartementet heter det att regeringen har lämnat besked om nästa steg. Ett steg mot att uppfylla januariöverenskommelsen om ”reformerad arbetsrätt” med mer ”flexibilitet”. Det betyder att arbetsgivaren får göra fler undantag från turordningslistan, men att de anställda kommer att få ökade chanser till omställning och utbildning.

TRANSPORTS TOMMY WREETH ser det som att anställda tvingas offra sin anställningstrygghet för fördelarna:

– Det är ett enormt högt pris för bättre omställningsstöd. Jag tycker att Sveriges arbetare blir lurade av förslagen som presenterades.

Fakta: LAS-förslaget

→ Den nya arbetsrättslagstiftningen är tänkt att vara införd före halvårsskiftet nästa år, den 1 juli 2022. Nu ska förslaget ut på remiss.

→ Arbetsgivaren får lättare att säga upp anställda som misskött sig (”ökad flexibilitet”), liksom att omplacera anställda.

→ Turordningsreglerna ändras så att alla arbetsgivare, oavsett företagets storlek, har rätt att göra tre undantag från turordningsprincipen sist in–först ut. Nu gäller högst två undantag för företag med högst tio anställda.

→ Vid tvister om en uppsägning gått rätt till ska anställningen upphöra, även om det gått till domstol. Det betyder att den anställde inte får lön till dess att fallet är rättsligt avgjort som i dag. Först om den anställda vinner blir det tal om ersättning, och då som ett skadestånd.

→ Allmän visstid byter namn till särskild visstid. Avsikten är att fler ska få tillsvidareanställning. Vikarier blir ”inlasade” redan efter ett år.

→ Vid hyvling, minskning av anställningsgrad, ska den anställda få rätt till omställning och få lön enligt gällande avtal under tre månader.

→ Ett så kallat omställningsstudiestöd införs. Det är ett riktat studiestöd till vuxna, som varit anställda under minst åtta år. Stödet betalas ut under högst ett år, och villkoret är att studierna ska öka chansen att få jobb. Vid heltidsstudier innebär stödet 80 procent av lönen, som mest cirka 20 500 kronor i månaden före skatt.

Utbildning med lön ingen rättighet i nytt förslag

Facket. Rätt till betald utbildning var den stora gåvan till arbetarna när parterna presenterade sitt förslag om förändrat anställningsskydd. Men i regeringens förslag har det bantats ned till en post i statens budget.

Text **John Antonsson**

När satsningen rullas ut ska den kosta fem miljarder om året, för att sedan bli något dyrare i några år.

Utredningens förslag är att det ska vara först till kvarn som gäller för att få det mycket generösa studiestödet. För den person som uppfyllt vissa krav föreslås ett bidrag på 80 procent av lönen. För den som studerar heltid betyder det 20 458 kronor som mest, före skatt. För den som har hög inkomst ska det också gå att ta ”vanliga” studielån, utöver stödet.

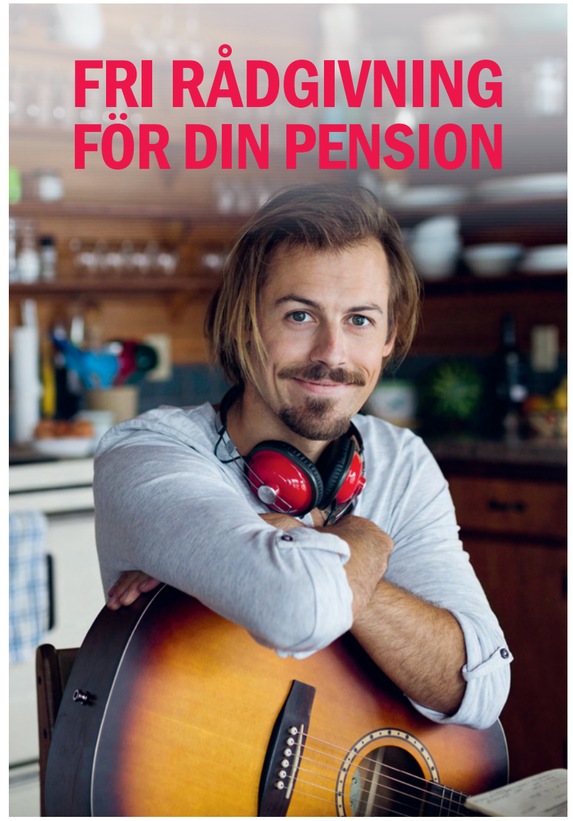
TRANSPORT HAR VARIT länge varit kritiskt till LAS-uppgörelsen. Utredningens förslag gör att kritiken blir än kraftigare. Då budgettaket innebär att betalda studier inte blir en rättighet, och därmed försvagas en av arbetstagarnas stora vinster i uppgörelsen, anser Peter Winstén, Transports avtalssekreterare.

– Som jag förstod PTK och Svenskt Näringslivs uppgörelse, så var betalda studier en rättighet. Men nu skriver utredarna att det ”bör” utgå ett stöd. Då är det inte en rättighet. Om det sedan kommer någon och skär ner. Då blir det ännu färre som får chansen. Men det ska bli lättare att säga upp oss ...

WINSTÉN ANSER ATT det förslaget är riggat för att passa akademiker och tjänstemän.

– Titta på mig. Jag är gammal hamnarbetare som har gått tvåårigt gymnasium. Om jag ska skola om mig måste jag först läsa upp trean på komvux. Tröskeln är mycket lägre för den som redan har en högskoleutbildning.

ÄVEN REGERINGEN HAR uttryckt farhågor om att stödet kommer att innebära ”dödviktskostnader”, skriver tidningen Arbetet. Det nya stödet kommer att gå till studiemotiverade personer som ändå skulle ha pluggat – utan att få det finansierat av staten.



En schysst pension och rätt försäkringsskydd är viktigare än någonsin, och därför är det extra bra att du är med i Svenska Transportarbetareförbundet. Vi på Folksam LO Pension ger dig en timmes rådgivning, utan några måsten, och oavsett om du har din tjänstepension hos oss eller någon annanstans.

Välj en tid som passar dig så hörs vi i lugn och ro över videosamtal eller telefon. Boka på folksamlopension.se

Läs av QR-koden så kommer du direkt till bokningssidan.

FOLKSAM • LO PENSION

5 tycker till

Vad är det första du gör när du kommer hem från jobbet?



Johnny Lans, truckförare, Malmbäck:
– Jag hjälper till att klä på mina äldsta barn ytterkläder och sedan kör jag dem till förskolan.



Carl-Bertil Essebro, flygplatsarbetare och klubbordförande Lycksele flygplats, Lycksele:
– Ja, det är lite känsligt kanske, men det är att pussa frun! Det är viktigt att socialisera sig när man kommer hem från jobbet, men är det sent blir det kanske inte så mycket. Vi jobbar ju skift på flygplatsen.



Mathias Roos, lastbilschaufför, Örebro:
– Leker med katten, som jag har hemma. Det är en bengalkatt, och han gillar att träna. Jag har lärt honom att apportera, sitt och ligg. Det är stimulerande för mig med.



Alexandra Einerstam, väktare, Stockholm:
– Tvättar händerna med tvål och vatten i 30 sekunder. Jag har alltid tyckt att det var viktigt med hygienen, på jobbet tar vi ju på så många ytor, som dörrar. Det har blivit än viktigare nu under pandemin, för att undvika smittspridning.



Karin Blomberg, regionalt skyddsombud avdelning 51 Sydöstra Sverige, Oskarshamn:
– Det är olika. Just nu är det att rensa ogräs, det behövs så här års. Vi har precis köpt hus, utanför Oskarshamn.



FOTO: SKÄRMDUMP

Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson i samtal om tunga transporter.

Full fart på digitalt Elmia

Åkeri. Klimatomställning, schyssta villkor och nya chaufförer. Det var frågor som var i fokus när branschen möttes digitalt på Elmia.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**

Elmia lastbil arrangerades digitalt i år, under två dagar i början av juni. Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) öppnade mötet och talade om vad han ser som viktigast under dagarna:

– Det är framtiden, det jag även tidigare talat om på Elmia. Hur ser vi till att fler vill jobba inom transportsektorn? Hur ska vi hålla Sverige rullande?

INFRASTRUKTURMINISTERN lyfte forskaren Henrik Sternbergs cabotagestudie. Första punkt på programmet var just Sternbergs redogörelse för effekterna av EU:s reglering av godstransporterna, det så kallade mobilitetspaketet. I panelen medverkade bland andra EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S) och riskdagsledamöterna Anders Åkesson (C) och Thomas Morell (SD), som betonade vikten av effektiv kontroll.

– Inget regelverk är bättre än vad dess kontrollsystem gör, sa Tommy Wreeth, förbundsordförande för Transport, som satt i panelen.

BEHOVET AV YRKESFÖRARE är skriande. Det var veckor kvar till studenten när de blivande yrkesförarna Victoria Johansson och Filippa Pihl, samt yrkesläraren Sandra Petersson – alla från Vreta utbildningscentrum – talade om en bransch och utbildning som ger många möjligheter.

– Praktiken, framför allt, ger möjlighet att se olika typer av åkerier och körningar, och vad du vill göra. När du gått tre år har du världens chans. Du går ut med så många behörigheter, som i princip ger dig möjlighet att välja och vraka, sa Filippa Pihl.

– Vill du bara tillräckligt mycket kan du göra vad du vill. På en transportutbildning kan du välja. Du har alla möjligheterna, sa Victoria Johansson

OMSTÄLLNINGEN FRÅN FOSSILA till förnyelsebara bränslen gick som en röd tråd genom den livesända mässan. Näst sist att stå på den digitala scenen var Sven Hunhammar, statens särskilda utredare för utfasning av fossila drivmedel. Han gav oss årtalet när de fossila drivmedlen ska vara utfasade ur Sverige: 2040. Men redan om nio år föreslår han att den sista nyproducerade fossildrivna bilen är såld i Sverige.

– Det är många ord om förbud, men det handlar också om att fasa in. Jag tror att det kommer att gå ganska snabbt för personbilar. Men vi ska också elektrifiera lätta och tunga lastbilar i den mån det går, sa Hunhammar.

Många i branschen jobbar hårt för att öka sin produktion av fossilfria drivmedel. Företaget Energifabriken, ägt av tre lantbrukarfamiljer, tillverkar biodieseln RME från raps. De berättade om hur företaget utvinner olja ur rapsen i en byggnad, för att sedan via en pipeline pumpas över till ett intilliggande hus. Där förädlas den till drivmedel.

MED MER LAST i varje fordon kan kostnaden för transporterna sänkas, samtidigt som koldioxidutsläppen kan minskas med upp till 20 procent. Hur ska det gå till, och hur tunga och långa lastbilar är egentligen möjliga? Det diskuterades i ett seminarium.

Transports förbundssekreterare, Lars Mikaelsson, var en av paneldeltagarna och han tog upp den utveckling som redan skett på området:

– Jag har ju varit med om effektivisering redan när jag själv körde, och senare sett utvecklingen med allt tyngre last.

För högeffektiva transporter (high capacity transport, HCT) är det tal om last på 74 ton i varje fordon.

– Jag är nog mer bekymrad över längden på ekipagen, 34,5 meter, sa Mikaelsson.

Logistikforskaren Henrik Sternberg lyfte miljöaspekten: Dåligt betalda chaufförer är en usel affär för miljön.

Terminalare död i klämolycka

Arbetsmiljö. En kvinna in 60-årsåldern omkom efter en klämolycka vid Aditro Logistics terminal utanför Borås.

– Det är djupt tragiskt. Alla våra tankar går till vår medlems familj, säger Björn Lindgren, regionalt skyddsombud på Transport.

Text **Lilly Hallberg**

Mycket är fortfarande oklart kring dödsolyckan vid terminalen i Viared. Räddningstjänsten fick larmet strax före lunch, måndagen den 14 juni – en kollega fann kvinnan medvetslös, svårt skadad, på golvet i höglagret. Det tycks som att kvinnan klämts mellan en balk och den ståtruck hon stod på, enligt polisen.

– Det är oklart hur länge hon legat skadad, det var en förbipasserande som upptäckte henne, säger Thomas Fuxbom, polisens presstalesperson i Region Väst.

TROTS ATT AMBULANS snabbt var på plats, och ambulanspersonalen utförde hjärt-lung-räddning, gick kvinnans liv inte att rädda. Hon dödförklarades kort senare på sjukhus. Anhöriga underrättades under dagen.

– Det som hänt är oerhört sorgligt, säger Transports Björn Lindgren.

Har är regionalt skyddsombud (RSO) på Transports avdelning 17, Borås-Skövde, som den avlidna kvinnan tillhörde.

– Egentligen ska en sådan här olycka inte kunna hända. Samtidigt är det svårt att skydda sig mot allt, förutse alla risker, säger Björn Lindgren.

– Men ingen kan säkert säga vad som hänt, ingen har ju varken sett eller hört olyckan.

TRANSPORTS RSO VILL inte spekulera i hur olyckan gått till. Att ingen hört något skulle dock kunna förklaras av att de som plockar varor på lagrets ”övervåning” burit hörlurar.

Björn Lindgren har varit i kontakt med ansvariga på företagets Borås-filial. En översyn av samtliga truckar har nyligen gjorts. Men generellt sett är den dagliga tillsynen, som också ska göras, ofta något som inte hinns med när det är dags att börja jobbet. Hur det förhåller sig i det aktuella fallet går det dock inte att säga något om.

– Men truckar är ett farligt verktyg. Även om det inte går så fort ligger just olyckor med truckar i topp i den dystra statistiken över arbetsplatsolyckor, säger Björn Lindgren.

Polisen har utfört en teknisk undersökning på platsen. En förundersökning är nu inledd om arbetsplatsolycka.

Fakta: Döden på jobbet

Hittills i år har 20 dödsolyckor inträffat på jobbet, visar Arbetsmiljöverkets preliminära statistik. Händelse:

- → 1 januari. En besättningsman faller ner i torrdocka.
- → 14 januari. En man som jobbar med avkalkningsarbete, faller i tom silo.
- → 26 januari. En skogsarbetare får träd över sig.
- → 3 februari. En lastbilschaufför blir påkörd av en truck.
- → 4 februari. En lastbilschaufför kör av vägen.
- → 4 februari. Träffas av ramp från släp.
- → 12 februari. En sågverksarbetare kläms under en truck som fallit av en domkraft.
- → 17 februari. Ett mudderverk kantrar och en arbetare dör.
- → 22 februari. En IT-tekniker dör i en fordonskollission.
- → 1 mars. En inspektionsdykare kläms mellan kaj och båt.
- → 1 mars. En man kläms under träd.
- → 16 mars. En man blir dödad av en tjur.
- → 22 mars. En orderadministratör kläms vid lossning av lastbil.
- → 12 april. En snickare blir påkörd av en lastmaskin.
- → 27 maj. En person blir klämd mellan traktorvagn och vägg.
- → 31 maj. En man dör på jobbet. Arbetsmiljöverket skriver ingenting om omständigheterna.
- → 1 juni. En person kläms under släpkärra.
- → 2 juni. En människa dör vid elledningsarbete.
- → 3 juni. En person omkommer vid arbete med tjurar.
- → 14 juni. En terminalarbetare kläms ihjäl.

Källa: Arbetsmiljöverket, 22 juni. Statistiken är preliminär. En del av olyckorna som utreds som arbetsplatsolyckor kan senare visa sig vara sjukdomsfall, eller ha skett utanför jobbet.

Sverige får EU:s högsta böter för tranportfusk

Cabotage. DHL friades i hovrätten i en tvist om beställaransvar. Knäckfrågan handlade om hur cabotagetransporter ska definieras. Samma vecka presenterade regeringen flera förslag på lagskärpningar. Bland annat högre böter och skärpta krav på transportköpare.

Text **John Antonsson**

När ett transportföretag utför en olaglig inrikestransport, i strid med cabotagereglerna, kan polisen tillsammans med Transportstyrelsen dela ut en sanktionsavgift. Avgiften har tidigare varit 40 000 kronor, men enligt regeringens förslag höjs den nu till 60 000 kronor. Därmed kommer Sverige att bli dyrast i EU för den som åker dit för cabotagefusk.

NÄR DHL FRIADES i en rättsprocess om beställaransvar ansåg domstolen att lagen är otydlig om vad som är att betrakta som en cabotagetransport. Som reglerna ser ut i dag har en lastbil som gjort en internationell transport till Sverige rätt att göra tre stycken inrikestransporter inom sju dagar.

I DEN AKTUELLA tvisten hade ett polskt åkeri lastat ett flertal kollin som skulle köras till sex olika mottagare i fem kommuner. Domstolen valde att se det som en samlad cabotagetransport, eftersom det inte finns någon närmare definition av vad som räknas som cabotage.

Nu förtydligas reglerna. En cabotagetransport kan vara en enda transport. Men det kan också vara när en lastning på en terminal leder till flera lossningar. Alternativt ett flertal lastningar som leder till en lossning. Men för att lastning/lossning på flera ställen ska vara lagligt måste det vara samma ”ursprungliga avsändare”, enligt hovrätten.

Tommy Jonsson jobbar med Transports Ordning och reda-verksamhet. Han har varit ute med polisen många gånger, och sett dem stoppa ekipage som bryter mot reglerna.

Enligt Jonsson har trafikpolisen i regel tolkat det som att en lastning som leder till en lossning är att betrakta som en enskild cabotagetransport. Med den nya skrivelsen ser han en risk att det faktiskt blir mer osund konkurrens från utländska låglöneåkerier.

– Kruxet är att nu vet vi inte vem som kommer att räknas som avsändare. Kan ett lagerhotell räknas? Jag menar att om du levererar till sex olika mottagare så är det sex cabotagetransporter. Vi kommer nog att få se en rättslig tvist om hur det ska tolkas.

Magnus Falk är Transports samhällspolitiska chef. Han är positiv till att sanktionsavgifterna höjs:

– Jag tycker att vi ska vara i framkant i Europa med att bekämpa fusket.

HAN HAR OCKSÅ reagerat på formuleringen ”ursprunglig avsändare” och frågar sig vem som räknas. Regeringen föreslår också att transportköparnas, eller speditörernas, beställaransvar blir tydligare.

– Vi har hela tiden sagt att vi behöver ett starkt och kraftigt beställaransvar. Den lag vi har i dag är tandlös. Om det här hjälper är svårt att svara på. Men jag är glad för alla förstärkningar, om vi fått välja hade vi så klart sett ännu mer.

Falk väntar nu på regeringens stora utredning om införandet av EU:s mobilitetspaket, som innebär helt nya regler för hur den internationella lastbilstrafiken ska se ut. Men han konstaterar luttrat:

– Det rör sig om komplicerad lagstiftning och det är svårt att förutspå vad fuskarna ska göra. Vi hade gärna sett de annonserade skärpningarna tidigare, men bättre sent än aldrig.

REGERINGEN PLANERAR ATT införa de nya cabotagereglerna till den 15 oktober.

Löneklyftan mellan könen minskar

Jämställdhet. Trenden håller i sig. Löneskillnader mellan kvinnor och män fortsätter att minska. En utveckling som pågått sedan 2007. Förra året tjänade män i genomsnitt 9,8 procent mer än kvinnor. Det betyder att gapet minskat med 6,5 procentenheter under perioden, visar statliga Medlingsinstitutets årliga rapport.

Att kvinnor och män fortfarande arbetar inom olika yrkesområden är en förklaring till att skillnaden trots allt är betydande. Mansdominerade yrken betalar sig helt enkelt bättre. Men rapporten visar också att det skett en strukturell omvandling: Könsuppdelningen i olika yrken har minskat, en tydlig utveckling inom flera av de grupper Transport organiserar.

– Fortsätter den utvecklingen talar det för att löneskillnaden kommer att fortsätta minska även om andra faktorer också spelar in, säger Irene Wennemo, Medlingsinstitutets generaldirektör, i ett pressmeddelande.

Hon framhåller också att 2020 var ett märkligt avtalsår: Löneavtalen förlängdes och många fick ingen lönerevision förrän sent på året.

– Den långsiktiga trenden mot minskade löneskillnader bröts emellertid inte, säger Irene Wennemo. *LH*

Transport stämmer Euromaster

Lön. Flera gummiarbetare har inte fått den övertidsersättning de har rätt till, anser facket. Som nu stämmer däckkedjan Euromaster i Arbetsdomstolen.

Transports gummiverkstadsavtal ger däckarbetarna rätt till övertidsersättning om de jobbar mer än 40 timmar i veckan.

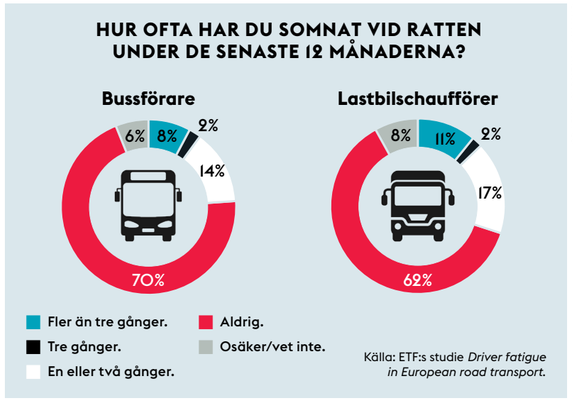
I Göteborg jobbade Euromasters däckarbetare exempelvis 35 timmar den ena veckan och 45 nästa, utan att få betald övertid. Facket anser att det bryter mot kollektivavtalet. Därför kräver Transport drygt 10 000 kronor var till fem medlemmar som kompensation för utebliven övertidsersättning.

Dessutom kräver facket 200 000 kronor i allmänt skadestånd, enligt stämningsansökan som nyligen lämnades in till Arbetsdomstolen. *JA*

Trötta förare utbrett problem

Åkeri. Europas yrkesförare kör ofta trötta. En tredjedel av lastbilsförarna har någon gång under det senaste året somnat vid ratten. Det visar en stor studie av det Europeiska Transportfacket, som kopplar ihop trötthet med dåliga arbetsvillkor.

Text **Carl von Scheele**



GRAFIK: CHRISTINA AHLUND

– Det här är jätteallvarligt. I förlängningen kan det leda till olyckor och då talar vi om stora tunga fordon, säger Magnus Falk, samhällspolitisk chef på Transport.

Under de senaste 15 åren har forskningen om trötthet bland yrkesförare varit mycket liten. Men nu har Europeiska Transportarbetarfederationen, ETF, publicerat en stor studie där nära 3 000 lastbils- och bussförare från Europa ingår.

Omkring 60 procent av lastbilsförarna känner regelbundet av trötthet när de är ute i trafiken. Siffran för bussförarna är 66 procent.

Särskilt allvarligt är att många av dem somnat vid ratten. Under det senaste året har det hänt var tredje lastbilschaufför någon gång och var fjärde bussförare.

Omkring var tionde yrkesförare har till och med somnat fler än tre gånger bakom ratten det senaste året.

BLAND SVENSKA FÖRARE och förare från Danmark, Norge och Finland är problemen mildare. Av dem har en tredjedel känt av trötthet vid körning, visar ETF:s studie.

– När man säger att det fungerar bättre här är det enbart svenska förare vi talar om. Som väl känt är det inte alltid svenska förare i svenska bilar. Problemen med trötthet är alltså inte obefintliga i Sverige, säger Magnus Falk.

En stor mängd utländska bilar trafikerar de svenska vägarna. Enligt Trafikanalys genomförs omkring 800 000 transporter med start och stopp i Sverige av utländska lastbilar, med förare som har helt andra villkor än de som går på svenskt avtal.

I ETF:s studie kopplas trötttheten ihop med arbetsvillkoren. Nästan nio av tio lastbilsförare arbetar mer än 40 timmar i veckan, bland bussförarna är siffran sex av tio. En stor del av dessa arbetar mer än 50 timmar i varje vecka.

Det finns en koppling mellan trötttheten, låga löner och långa arbetsveckor, enligt ETF. Med högre löner blir det inte längre nödvändigt för privatekonomin att arbeta mer än en vanlig arbetsvecka.

MEN INTE BARA långa arbetsveckor skapar trötttheten. Svårigheter att ta rast är en annan orsak. Undersökningen visar att många lastbilschaufförer tvingas att till exempel övervaka lastning och lossning när de ska ha rast.

Även oregelbundna arbetsscheman med pass som läggs in på olika tider på dygnet är en svårighet och kan leda till sömnproblem. Under längre transporter är bekväm och ostörd nattsömn en lyx för många förare, visar ETF-studien.

Avregleringen av transportsektorn och en allt hårdare konkurrens med ökad efterfrågan på billiga och snabba transporter som kommer just på rätt tid är ytterligare en orsak som spelar roll för trötttheten.

I studien beskrivs ett mycket invecklat samband av orsaker till den utbredda trötttheten bland yrkesförarna.

Lösningarna är inte heller enkla. Men Europeiska Transportarbetarfederationen efterlyser inte fler regleringar, utan bättre och effektivare införande av de regler som EU har beslutat om. Dessutom vill man se en bättre kontroll av att reglerna följs.

Magnus Falk på svenska Transport håller med och ser brister på detta område.

– Ja, absolut. Vi har exakt samma problem i Sverige.

Han knyter ihop ETF:s studie med den svenska utredningen om kontroll av yrkestrafik.

– Vi anser att lösningen är en ny myndighet för vägtrafikinspektion. Det är helt och hållet avgörande för att få kontroll över dessa problem. Ett regelverk är aldrig bättre än sina kontroller, säger han.

Fakta

Andelen chaufförer som kört trötta, ofta eller ibland:

lastbil: 60 procent, buss: 66 procent.

Gjort oplanerade stopp av fordon på grund av trötthet:

lastbil: 66 procent, buss: 36 procent.

Andelen chaufförer som känt trötthet med högst 40 timmars arbetsvecka:

lastbil: 48 procent, buss: 60 procent.

Andelen chaufförer som känt trötthet med 41–50 timmars arbetsvecka:

lastbil: 58 proc, buss: 75 procent.

Andelen chaufförer som känt trötthet med mer än 50 timmars arbetsvecka:

lastbil: 69 procent, buss: 77 procent.

HF driver tvist till Europadomstolen

Arbetsrätt. I våras förlorade Transports konkurrentfack Hamnarbetarförbundet en tvist i Arbetsdomstolen. I domen bekräftas att Transports avtal, som är det först tecknade, är det som alltid har företräde. Nu tar HF frågan vidare till Europadomstolen. Det oroar Transport.

Text **John Antonsson**

– Jag är rädd att de ska förstöra den svenska modellen, säger Per-Olof Norgren.

Han är Transports centrala hamnombudsman. Och han satt längst bak i Arbetsdomstolen och lyssnade när Hamnarbetarförbundet (HF) försökte få samma rätt som Transport att teckna lokala uppgörelser.

HF FÖRLORADE OCH domstolen slog fast att de har ett andrahandsavtal. I praktiken innebär det att förbundet inte har rätt att teckna lokala uppgörelser, eller snarare: det är bara Transports lokala uppgörelser som är juridiskt bindande. Det går inte att överklaga AD:s domslut.

HF HAR LAGT ut en lång film på Facebook där förbundsstyrelseledamoten Erik Helgeson berättar att HF tar frågan vidare till Europadomstolen. Den första delen i klagan handlar om att Sverige bryter mot föreningsfriheten. HF anser att de inte får företräda sina medlemmar. Den andra delen handlar om att HF anser att Arbetsdomstolen har en jävsituation. Detta eftersom Arbetsdomstolens majoritet består av företrädare för arbetsgivarorganisationerna på ena sidan och de tre stora fackliga centralorganisationerna, LO, TCO och Saco, på den andra.

PER-OLOF NORGREN ÄR bekymrad.

– Först maskade HF och hade punktstrejker i Göteborgs hamn. Då fick vi in bemanningsföretag där, sedan dess har bemanningen kommit till Södertälje och är på väg in i fler hamnbolag.

– Sedan strejkade HF så mycket att de fick till en begränsning i strejkrätten. Nu ser vi risker att gula fackförbund kommer in och tecknar dåliga avtal. HF har tecknat ett avtal med en trossfirma och jag har sett det. Firman betalar klart sämre än vårt riksavtal. Men nu har de första avtal där och vi kan inte strida oss till något bättre.

TRANSPORTS internationella chef Peter Lövkvist känner stor oro för den stundande rättsprocessen. Dels för att ordningen om att först tecknade avtal ska gälla, men också för att parternas inflytande i Arbetsdomstolen kan hotas.

– Vi vet inte vilka konsekvenser det kommer att bli. Men i min värld är det viktigare att ha en modell som levererar bra villkor för tre miljoner arbetare än att se till intresset för lilla Hamnarbetarförbundet och deras 1 000 medlemmar.

– De tänker inte på kollektivet utan bara på sin egen sak, säger Peter Lövkvist.

”I min värld är det viktigare att ha en modell som levererar bra villkor för tre miljoner arbetare än att se till intresset för lilla Hamnarbetarförbundet och deras 1 000 medlemmar”

Peter Lövkvist,
internationell chef på Transport

Svenska Spikmattan



Lindrar värk och stela ryggar – ger avslappning

✓ Enkel att rengöra
✓ Tillverkas i Sverige
✓ 20 års garanti



DISC, praktisk att ha med på resan



www.spikmattan.com - akupressur som tar på djupet

Transportelever besvikna – för få lärare

Utbildning. Helt uteblivna lektioner i centrala moment och väntan, väntan, väntan – elever och föräldrar har reagerat på hur det fungerar på transportutbildningen vid gymnasiet i Karlshamn. Lärartätheten är alarmerande låg jämfört med andra skolor.

Text och foto **Lilly Hallberg**



Rasmus Johansson och Anton Norén Ovesson efterlyser fler vuxna i den praktiska delen på transportutbildningen.

– Det har varit rätt dåligt med lärandet. Vi har inte haft kranutbildning till exempel. Först var det tal om att det skulle bli under vårterminen, men sedan blev det inte av alls i år, säger Rasmus Johansson, som just gått ut årskurs två på transport- och fordonsprogrammet.

Han är en av sex elever som i våras skrev till kommunala Väggagymnasiets ledning. De tog upp en rad problem vid den praktiska delen av fordonsprogrammets transportinriktning. En verksamhet som kommunen köper in från utbildningskoncernen VFG, och som genomförs i Asarum i Karlshamn.

”*Elever som får stå vakt och hålla koll på andra elever då det inte finns lärare som kan hålla koll när vi ska köra, eller göra något både på planen och uppe i garaget*” heter det bland annat i brevet.

– Först blev jag stolt när jag blev ombedd att vara vakt, när andra övade truckkörning. Men jag förstår ju riskerna och att det är fel av skolan att släppa det till oss, säger Anton Norén Ovesson, en annan av eleverna som gått ut tvåan på programmets transportinriktning.

BRISTEN PÅ TRANSPORTLÄRARE är inte unik för den enda gymnasieskolan i Blekinge län som har utbildningen. Men jämfört med andra gymnasier som har det nationella gymnasieprogrammets inriktning är den långt värre. I de närmast belägna gymnasierna – Kristianstad, Nybro och Kalmar – är lärartätheten dubbelt så hög. En lärare på åtta eller nio elever, max tio, är en riktlinje på andra skolor.

– Här är vi 19. Och 17 som står och väntar hela tiden… säger Anton.

Klasskamraten Rasmus funderar på att byta till Växjö, där VFG också driver verksamheten.

– Jag har hört att det ska vara bättre. Här behövs fler som kan vara med ute på planen, vuxna med erfarenhet, säger Rasmus.

Nu sommarjobbar han på campingen i närbelägna Bräkne-Hoby. Men han är helt inställd på att bli yrkeschaufför, har funderingar på att köra grusbil.

DE KÄNNER TILL att skolan annonserar efter en ny yrkeslärare.

– Det räcker inte med bara en ny, säger Anton, och tar upp att en kille – som fungerat som allt i allo – dessutom fått sluta.

Men både han och Rasmus har bra erfarenheter från praktik ute på åkerier, det arbetsplatsförlagda lärandet (APL). Där har de lärt sig mycket. Rasmus handledare på APL:en är själv gammal elev från Väggagymnasiet.

– Vi har talat om det en del, han tyckte att det var bra då.

En annan elev som gått ut är Johannes Conradsson. Han tog studenten nyligen och arbetar nu för ett åkeri som kör åt Schenker.

– Det var inga problem i årskurs 1, när vi var inne på Väggaskolan. Sedan var det två år på VFG, i Asarum. När jag började var det tre lärare på hela bygget – en för årskurs 2, en för årskurs 3, och den tredje för vuxeneleverna, säger Johannes.

– Det gick fort att inse att det var orimligt, med tanke på att det är minst 15 elever i varje årskurs. Lärarna var också medvetna om det. Det hjälper inte vilken kompetens eller kunnande de har under de förutsättningarna, det går inte att hjälpa alla eller hinna med övningarna.

De som påtalade problemen för VFG:s ledning fick inget gehör.

När Johannes Conradsson gick andra året sa två av lärarna upp sig.

EN AV DEM som slutade var yrkesläraren Patrik Söderdahl, efter sex år i Asarum. Nu arbetar han som chaufför.

– Redan före sommarlovet 2017 talade jag med ledningen om att det var för lite personal, att det behövdes mer resurser.

Men något gehör fick inte heller han. I stället uppfattar Patrik Söderdahl det som att ledningen vände kritiken mot honom:

– Jag fick höra att min ambitionsnivå var för hög, att det handlade om att anpassa sig till faktiska förhållanden.

Patrik Söderdahl valde att lämna då han såg det som att kvaliteten också sänkte hans eget varumärke.

– Den utbildning som gavs gick inte att försvara inför åkare.

Men framför allt handlade det om förutsättningar för att kunna ge rätt förutsättningar för eleverna:

– Det är inte hållbart att de ska passa på varandra under övningar, säger Patrik.

I samma veva som han slutade hoppade också åkaren Trygve Bengtson av transportutbildningens lokala programråd. Han fann det meningslöst, och menar att gymnasiet överlag inte klarar att utbilda anställningsbara chaufförer. Eller lyssna på synpunkter.

– Många som kom till oss hade ingen som helst kompetens. Och jag tror ju inte att det handlar om att ungdomar blivit värdelösa, säger Trygve Bengtson, som driver Sölvesborgsåkeriet som bär hans namn.

Han tog i programrådet upprepade gånger upp önskan om ökade teoretiska kunskaper hos eleverna som gick ut i praktik. Utan resultat.

MEN NU KANSKE en förändring är på gång? Transports ombudsman Jimmy Ovesson, som arbetar med verksamheten Ordning och reda i åkeribranschen, är en av de föräldrar som tagit kontakt med den kommunala gymnasieskolan under våren.

– Ja, det krävdes kanske att föräldrar hörde av sig. Tyvärr. Konstigt att ingen reagerat tidigare. Inne på Väggagymnasiet är ju lärartätheten en helt annan, säger Jimmy Ovesson, som tidigare ofta var ute på skolor och informerade om facket.

Och det välkomnar rektorn för fordons-och transportprogrammet vid Vägga. Den kommunala gymnasieskolan i Karlshamn annonserar också efter två nya yrkeslärare, som ska undervisa på kurser som är gemensamma för fordonsprogrammet.

VFG SÖKER SAMTIDIGT en transportlärare, med inriktning mot transportteknik, till utbildningen förlagd till Asarum.

Christina Jonsson är rektor på Vägga Gymnasieskola, med ansvar för fordons- och transportprogrammet. Som huvudman bär hon ansvaret om något skulle hända också ute vid Asarum. Och hon tar synpunkterna från eleverna på allvar.

– Vi tog tag i det när vi hörde om hur de upplevde situationen, bland annat att elever får hålla koll på varandra ute på övningsplanen. Jag har haft kontakt med ansvariga i Asarum, och det ska alltid vara en vuxen på plats ute vid övningarna, säger Christina Jonsson.

– Jag lyfte redan i april att det är lärarglest, men jag har naturligtvis inte alltid varit där och kollat varje minut.

Christina Jonsson är relativt ny som rektor på Vägga och började tjänsten vårterminen 2020. Hon tycker att det blivit bättre under det gångna året, pandemin till trots.

– Men jag vet ju att många, också lärare, tycker att det har varit svårt att få ihop undervisningen. Och elever har också känt sig ensamma, när man inte kan ha undervisning som vanligt och träffas på plats.

Den kommunala gymnasieskolan köper tjänsten med utbildning på fordonsprogrammets transportinriktning från VFG. Övriga inriktningar på programmet genomförs på Väggaskolan, liksom undervisning i de teoretiska ämnena. Det första året går alla på programmet tillsammans, innan eleverna väljer inriktning.

– VFG anställde i augusti 2020 en kvinnlig platsansvarig, som också undervisar på plats i Asarum. Jag tycker att det känns bra, säger Christina Jonsson.

Både den programansvariga i Karlshamn och rektorn för VFG, Uffe Tannerfalk, hänvisar till koncernens vd, Lisa Eriksson. Rektorn därför att han är ”helt stationerad i Växjö”. Det är även Lisa Eriksson, som meddelar att hon är på semester när Transportarbetaren ringer och först kan svara på frågor en vecka senare. Det vill säga efter att tidningen är tryckt.

HÄR ÄR DE frågor vi mejlat till VFG:s vd, Lisa Eriksson, utan att få svar:

Räcker det med att anställa en ny fordonslärare till Asarum? (Elevkullarna blir ju allt större.)

Går det att hålla kvaliteten uppe med så låg lärartäthet som det är i dag?

Hur har ni agerat när ni hörde att elever får kolla varandra, också vid körning av tunga fordon, ute i Asarum?

Fotnot: VFG Utbildning startade 1998. Huvudkontoret ligger i Växjö, men bolaget driver också vuxenutbildningar i Jönköping, Kristianstad och Karlshamn. På alla orter bedrivs också kompetensutbildning, bland annat för YKB.

Den praktiska delen av fordons- och transportprogrammets transportinriktning bedrivs sedan tio år i Asarum, genom upphandling av det kommunala gymnasiet i Karlshamn.

Transport- och fordonsprogrammet

→ Är i dag det populäraste yrkesprogrammet på gymnasieskolan, med omkring 6700 studerande totalt. Inför årskurs två väljer eleverna en av fyra inriktningar, varav transport är en.

→ Transportutbildning bedrivs i dag vid 91 gymnasier i landet.

→ Både antalet sökande och antalet elever på transport- och fordonsprogrammen har ökat kraftigt det senaste årtiondet. (Från omkring 4150 till över 11000 mellan år 2015 och 2019.)

→ 77 procent av avgångseleverna 2020 fick jobb direkt, visar skolledarrapporten från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya).

→ Andelen tjejer på utbildningen har stadigt ökat och ligger i dag på cirka 30 procent.

→ Enligt Tya:s beräkningar behövs 50000 nya chaufförer för att täcka behovet inom de närmaste åren. Också bristen på behöriga yrkeslärare och förarprövare är stor.

Källa: Skolverket, Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya)

David Ericsson

Älskade jävla väg

Det började med Bob Dylan. Hans nasalt gnälliga sång lockade mig ändå som tonåring till att längta ut på vägarna. Inte minst för alla hans besjungna erövringar. Som i ”Girl from the north country”.

Köpenhamn, ett slags port mot kontinenten, var ett mål och i nedre tonåren hade jag sällskap med en äldre tjej. Vi lämnade Stockholmsförorten och liftade söderut på E4:an. I Jönköping blev vi osams, eller om hon träffade en mer jämnårig kille och fortsatte söderut. Jag hamnade ensam ute på vägen och fick lifta hemåt igen.

Men sen var jag fast. Många gånger liftade jag själv eller med kompisar ner till hygget och de dygnet runt-öppna värdshusen i Köpenhamn.

> ”Då kan det hända att jag kommer att tänka på någon jag träffade en gång för länge sedan i ett mörkt värdshus.

Då var E4:an, före detta riksettan eller ”riskettan” som den också kallades, krokig och smal och ibland kullerstensbelagd, som genom Gränna. Och längs Vättern var vägräckena nerkörda av lastbilar på ett par ställen.

SENARE, DÅ JAG fick barn i tjugoårsåldern tänkte jag ”Va fan ska jag göra nu?” Jag hade rest och jobbat runt om i Europa i flera år. Nu ville jag ta hand om familjen – och ha något slags frihet. Det fanns bara en sak att göra: köra lastbil!

Så efter en tid blev det vägen igen, ofta till Malmö och Helsingborg med dragbil. Jag har skrivit om den tiden i novellsamlingen *Truck stop*. En bok som nästan börjar bli ett historiskt dokument. För där står just om hur vägen gick igenom de flesta byarna och samhällena. Som Ljungby, Traryd, Vaggeryd och Värnamo.

Fiken fanns också. Vid Åsljunga motell stannade jag ofta på väg söderut för en absolut nödvändig kopp kaffe med rostbiffmacka under de gröna lampskärmarna. Annars hade jag inte pallat sista biten till någon av Skånehamnarna. Norrut var det Tuna motell utanför Nyköping som gällde för att ta sig hem till Stockholm.

I DAG KÖR jag efter tidtabell Södertälje–Köpenhamn flera gånger i veckan och enbart på motorväg utanför samhällena. Trist? Jodå fast jag lyssnar mycket på böcker. Och då jag närmar mig Helsingborg och känner doften av hav och ser tegelkåkarna och hamnen får jag åter förnimmelsen av kontinenten och frihet.

Och ibland, under kvällssolens röda klot, när jag kommit iland i Helsingör och bilen tungt accelererar uppför backarna förbi de burgna villorna. Då kan det hända att jag kommer att tänka på någon jag träffade en gång för länge sedan i ett mörkt värdshus. Ett med bord impregnerade av öl och gammeldansk och svagt upplyst av stearinljus nerstuckna i flaskor.



Toppen & botten

↑ Ljudböcker är skådisarnas och författarnas gåva till mänskligheten. Ladda ner och njut. Allt finns!

↓ Den fortlöpande försumpningen av arbetsmarknaden. Särskilt ute på vägarna.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Vackraste vägen

Björkskogen blir glesare och snölegorna allt större. Framme vid bommen är det kalfjäll. En kilometerlång karavan av husbilar, husvagnar och motorcyklister köar. Om en timme öppnar Sveriges kanske vackraste väg.

Text och foto **JAN LINDKVIST / JUSTINA ÖSTER**

Vi är här varje år. Det är en magisk upplevelse. Förra året var det ovanligt mycket bilar på grund av coronan. Massor av folk hade köpt husbil eller husvagn. Jag förstår att man vill hit.

Fast det blev lite rörigt, säger Anita Nilsson.

Hon bor i byn Marsliden med maken Sven-Erik. Han var med när vägen asfalterades. Som ”pinnpojke”.

VAD ÄR EN PINNPOJKE?

På sajten Yrkeskollen förklaras ordet *pinnpojke* så här:

Röjer, river och hanterar material på byggarbetsplatser. Assisterar vid maskinellt schaktarbete på bygg- och anläggningsarbeten. Lastar, lossar och behandlar torv.



Sven-Erik och Anita Nilsson brukar hänga på låset när vägen öppnar.



Jänkare i Klimpfjäll.



Johnny Lindevall är fågelskådare och flitig Stekenjokkbesökare.

VÄGEN UPP GENOM Kultsjödalen har fått ett eget turistanpassat namn – Vildmarksvägen. Stora delar av året är det en återvändsgränd som tar slut i Klimpfjäll.

Men på sommaren öppnar det som blivit en stor attraktion. Vägbiten över Stekenjokk. Sveriges högst belägna asfalterade väg. Den går i en flera mil lång krok över kalfjället, tätt intill norska gränsen och knyter ihop Jämtland med Lappland.

Under 15 års tid gick det mesta av trafiken till koppargruvan som Boliden öppnade uppe på fjällplatån i början av 1970-talet. 1988 lades brytningen ner och besvikna röster talade i stället om Svekenjokk.

Numera är Stekenjokk känt för extremväder. Det kan vara rejält kallt och i januari 2017 slogs det svenska vindrekordet, 47,8 meter per sekund. I medelvind. I byarna har man uppmätt 56 meter. Gränsen för orkan går vid 33 meter per sekund.

”Största snödjupet jag kört igenom var 7,25 meter. Det var förra våren. Fem, sex meter brukar annars vara standard.”

Felix Fjellström, en av dem som plogar Stekenjokkvägen

SNÖMÄNGDERNA IMPONERAR OCKSÅ. Felix Fjellström står vid bommen som strax ska öppnas. Han en av dem som plogar Stekenjokkvägen.

– Det är dåligt med snö i år. Mycket mindre än i fjol. I maj brukar vi börja snöröjningen, för att kunna lyfta bommen i juni.

– Största snödjupet jag kört igenom var 7,25 meter. Det var förra våren. Fem, sex meter brukar annars vara standard. Fast då pratar vi om drivor. I fjol hade vi ett snödjup på i snitt 2,3 meter. Den här vintern var det inte mer än 70 centimeter.

Det är inte bara vädret som skapar turbulens. Stekenjokk är ett kalvningsområde för samernas renar. Under ”hemestern” coronasommaren 2020 körde nästan 47 000 fordon längs Stekenjokkvägen.

Många av besökarna kom på själva öppningsdagen, den 6 juni. Det blev tidningsrubriker om kaoset som uppstod när bilister stannade lite varstans och sprang ut för att fotografera fjällvyer och nyfödda kalvar.

I ÅR GICK myndigheterna ut med restriktioner. Under de första veckorna får bilisterna inte stanna under en sträcka av fem kilometer där kalvningen är som intensivast.



Stekenjokkvägen. 2020 var ett rekordår, med snödrivor på över sju meter i maj när snöröjningen inleddes.



Melanie Hiller, från Tyskland, är ute på en nio veckor lång mc-tur i norra Sverige.

Felix Fjellström är själv inte same, men han har bra koll på situationen:

– Det är mycket ren i farten nu. Kalvar också. Det är bra med stoppförbudet. Förra året blev vajorna (renkorna) stressade av alla besökare. Särskilt vajor som kalvat för första gången kan lämna kalvarna, om det blir pressade.

ÄVEN POLISEN ÄR på plats för att se till att reglerna följs. Mikael Abramsson och Regina Johansson vaktar bommen i väntan på öppningen prick klockan 12 på nationaldagen.

– Det är första året med stoppförbud. Och det är motiverat. Förra året var ganska kaosartat, säger Mikael Abramsson.

Tio minuter kvar. Vi går längs med kön som vuxit rejält. Långt fram står Melanie Hiller, från Tyskland. Hon kör motorcykel med en kolossal packning bakpå. Diskborste, muggar och ett litet grillgaller hänger utanpå.

– Jag har nio veckors semester och ska köra runt i Norra Sverige. Det är enastående vackert här, säger hon.

Längre bak sitter Åke Söderman och Hans Andersson på ett vägräcke och pustar i mc-kläderna. Det är i stort sett vindstilla och 22 grader, trots att vi är på 800 meters höjd.

– Det är nästan för varmt. Fast det törs man ju knappt säga. Idealiskt är 15 till 17 grader, säger Åke Söderman.

I mitten av kön har Johnny Lindevall plockat fram kikaren. Sidorutorna på hans mattlackerade röda Volvo är täckt av dekaler med fåglar.

– Jag har redan sett bland annat lappsparv, fjällpipare och fjällabb, förklarar han entusiastiskt.

KLOCKAN ÄR SLAGEN. Bommen öppnas och kön rullar i gång. I maklig takt kör vi över ett kalfjäll med istäckta småsjöar och lågfjäll där snön ligger meterdjup på nordsidorna.

Renarna då?

Vi spanar intensivt över barmarksfläckarna och efter små svarta prickar, russin, upp på de vita fjällsidorna.

Nix. Renarna har antagligen flytt uppståndelsen. Fast ren fick vi se ändå. På en sommargrön åker före Vilhelmina flygplats. Och på vägen söder om Saxnäs vägrade en flock envist flytta på sig när vi kom med redaktionsbilen.

Stekenjokkvägen

Väg 1067, Stekenjokkvägen, går från Klimpfjäll i Kultsjödalen över kalfjället till Stora Blåsjön i Jämtland. I år är den sommaröppen från den 6 juni till den 15 oktober.

Under perioden 6 juni till 15 juli är det förbjudet att stanna på en del av vägsträckan, på den sida som hör till Västerbottens län. Det är främst för att skydda renarna, men också fågellivet.



Regina Johansson och Mikael Abramsson jobbar vid Vilhelminapolisen.



Kör varvet motsols! tipsar turistguiderna Anna Grönlund och Lotta Charlesdotter.

”Nedläggningen blev en rejäl kalldusch”

SCA:s nedläggning av pappersbruket i Sundsvall blev ett dråpslag för hamnen. Hälften av godset försvann och 30 av 55 stuveriarbetare varslades om uppsägning.

Text **Jan Lindkvist** *Foto* **Justina Öster**

– Till slut blev det 26 som fick gå. Det har påverkat stämningen förstås. De sista lämnade hamnen nu i juni, säger Richard Emanuelsson, hamnarbetare och facklig förtroendeman i Transport.

Tio månader har gått sedan SCA gick ut med att all papperstillverkning ska läggas ner vid Ortvikens pappersbruk. Sedan runt 15 år äger skogsjätten också stuveribolaget, som påverkas kraftigt av det minskade godsflödet.

BESKED OM NEDDRAGNINGAR vid Ortviken var väntat, konstaterar Richard Emanuelsson:

– Efterfrågan på tidningspapper har minskat stadigt. Men en total nedläggning, det blev en rejäl kalldusch. Många i hamnen kraxade och sa att det aldrig kommer att gå att dra ner på personalen så mycket.

– Men vi tappade stora mängder gods. Kruxet är att det är de yngre som fått sluta. Medelåldern blir hög bland oss som är kvar. Det har gjort att en del av de uppsagda valt att bita sig kvar som timanställda. I hopp om återanställning.

> **”Att vi får in nytt gods är positivt. Tyvärr är det inte tillräckligt för att återanställa uppåt 26 personer.”**
>
> Richard Emanuelsson, hamnarbetare och facklig förtroendeman i Transport.

MED RICHARD EMANUELSSON som ledsagare går vi genom en hamn som ändå sjuder av liv. Han pekar och förklarar. Hamnen sprängер och gräver för nya järnvägsspår som ska gå till en ny kombiterminal. En ny containerterminal finns också på ritbordet.

I ett stort magasin står pappersrullar staplade i flera våningar. Det är SCA-produkter som fortfarande lagras efter att pappersmaskinerna stängdes ner i vintras. Här hittar vi bland annat det papper som Transportarbetaren trycks på. Graphosilk.

I magasinet intill finns tusentals balar med pappersmassa. Från Östrands massafabrik. Ett par truckförare jobbar intensivt med att lasta upp dem på kassetter, som i steg två lyfts ombord på ett fartyg som ligger vid kajen.

Massan blir kvar. Östrand sprutar ut balar dygnet runt och allt lagras i hamnen. Det gör att stuveriarbetarna jobbar skift, året om, med att lossa lastbilarna som går i skytteltrafik. Men skiftlagen har krympt, Emanuelsson är en av dem som regelbundet jobbar ensamma nätter och helger i trucken.

PARALLELLT MED DEN vanliga pappersmassan satsar SCA nu stort på så kallad CTMP-massa, som används till bland annat blöjor. Nästan 1,5 miljarder kronor ska investeras i Ortviken, som ställer om produktionen.

Richard Emanuelsson säger:

– Vi har fått in en ny kund också, ett bolag som ska ta in lump. Det mals ner och blir textilfibrer. Som ska gå i väg med båt. Att vi får in nytt gods är positivt. Tyvärr är det inte tillräckligt för att återanställa uppåt 26 personer.

Som lokal facklig förtroendeman tycker Emanuelsson att SCA skött neddragningarna i hamnen på ett bra sätt. Varslen kom efter att fabriken slagit igen.

– De som valt att flytta för att få andra

Hamnfakta

➔ Sundsvall Hamn är ett bolag med kommunen som huvudägare. SCA Logistics äger 15 procent av aktierna.

➔ 2008 delades företaget. Sundsvalls kommun äger och driver alltjämt oljehamnen. Samtidigt tog SCA Logistics över stuveriverksamheten i Tunadalshamnen, där SCA länge varit största aktör. I Tunadal hanteras årligen cirka 1,9 miljoner ton gods.



Richard Emanuelsson är facklig förtroendeman i Transport och ordförande i den lokala hamnsektionen. SCA:s nedläggning av Ortvikens pappersbruk blev en kalldusch för hamnarbetarna. Halva styrkan varslades om uppsägning.



Sundsvalls Hamn och stuverioperatören SCA Logistics har specialiserat sig på skogs- och träprodukter. Den här förmiddagen lastas både pappersmassa och sågat virke.



30 stuveriarbetare varslades initialt. 26 fick till slut gå när pappersbruket lades ner. ”Vi har nya produkter och nya kunder på gång”, säger Richard Emanuelsson.



Pappersmassa lastas på kassetter. Dygnet runt årets alla dagar kommer massan på lastbil till hamnen.



Klotter. Och en del graffiti.

jobb har fått bidrag. Alla över 61 år fick erbjudande om avtalspension, 73 procent av lönen.

I BÄSTA FALL är pandemin på väg att klinga av när Transportarbetaren besöker hamnen.

– Vi har varit relativt förskonade, det gäller hela SCA, fortsätter han. I hamnen delade man på personalgrupperna så att vi hade olika fikarum. Vi fick också våtservetter att desinficera truckarna med.

Vi passerar kajen där två fartyg ligger inne. Tiden vid kaj har kortats dramatiskt på några decennier. Från uppåt en vecka till runt ett och ett halvt dygn.

En annan förändring handlar om transportvägarna. För inte så länge sedan gick godset över kaj. I hamnens nya kombiterminal kommer en hel del av godset i stället att rulla in på bil eller järnväg – och gå ut samma väg.

ETT TÅGSET MED godsvagnar står inne. Alla är nedklottrade. Richard Emanuelsson kisar i solgasset, säger:

– En del av graffitin är trots allt imponerande. Jag ångrar att jag inte dokumenterat det med mobilkameran. Det hade blivit många bilder under årens lopp.

OK hakar på trend med obemannade butiker

Mackar. På en rad orter i landet kan invånarna handla mat dygnet runt, i obemannade butiker. En sådan affär öppnades nyligen i Malå. I Umeå planerar OK Västerbotten för en mack utan personal nattetid. Tanken är att kunderna ska låsa upp dörren själva, med mobilt bank-id.

Text **Jan Lindkvist**
Foto **Justina Öster**



I Teg i Umeå ligger stationen som kan bli den första OKQ8-mack som håller öppet, utan personal på plats, nattetid. Tanken är att kunderna ska logga in med mobilt bank-id och handla själva.

– Kunder som hört talas om idén säger spontant att det är tråkigt om personalen försvinner, säger en av de anställda på OK-stationen som ligger i området Teg i Umeå.

Under lång tid har servicen försämrats i glesbygderna. Affärer och bankkontor läggs ner. Tusentals mackar har försvunnit, och fler är hotade.

Det har lett till en ny växande trend – butiker utan personal.

I samhället Norsjö i Västerbottens inland startade en entreprenör en obemannad butik för två år sedan. Där säljs mat och fritidsartiklar. Kunderna loggar in sig med bank-id och betalar med Swish.

FEM MIL FRÅN Norsjö ligger Malå. Där har ägarna till den eldhärjade gummiverkstadskoncernen startat ytterligare ett bolag, med sikte på butik och livsmedel.

På en grå husfasad i centrum sitter skylten ”Dygnet runt i Malå”. Vid dörren finns en elektronisk tavla. Kunder som vill gå in skannar av en så kallad QR-kod och loggar sedan in med bank-id.

Det krävs ingen mobilapp eller annan registrering. Även två reportrar på genomresa kan enkelt komma in i butiken, som än så länge fokuserar på godis, chips, dricka, konserver, toapapper, mjölk och andra basvaror med skapligt lång hållbarhet.

Inne i den personallösa butiken sitter flera övervakningskameror. Fast Adam Linder, huvudman i bolaget, sticker inte under stol med att konceptet bygger på förtroende. Att invånarna ska tycka att samhällsservicen är tillräckligt viktig för att inte missbruka systemet.



I Sverige finns redan matbutiker utan personal. Den här ligger i Malå och är nyöppnad.

FUNGERAR FÖRTROENDE ÄVEN i större sammanhang?

Det kommer möjligen att visa sig i Umeå. Vid den södra infarten har OK Västerbotten en station. Här har OK infört självscanning. Kunderna kan plocka varor och betala med kort, precis som i många andra affärer och varuhus.

Fast planerna sträcker sig längre än så. Stationen kan bli den första som håller butiken öppen, även utan personal på plats.

I mitten av juni satt föreningen i MBL-förhandlingar med Transports Umeåavdelning. Facket ser ett antal problem som kan komma när stationer hålls öppna utan personal.

– Risken är att macken blir en värmestuga. En person loggar in med bank-id och ett helt gäng går in. Vem blir ansvarig om det fattas 20 torkarblad i hyllan? undrar ombudsman Mikael Danielsson.

PÅ OK VÄSTERBOTTEN poängterar de ansvariga att det inte finns planer på att dra ner på bemanningen i Teg. Personal ska finnas på dagarna även i fortsättningen. Genom att butiken blir tillgänglig hela dygnet, genom inloggning nattetid, utökas servicen, argumenterar OK.

David Persson är affärsutvecklare:

– Vi testar lösningen med så kallad semi-bemannad station för att se hur den fungerar. Faller testet väl ut kan vi applicera den på orter där vi i dag bara har automatstationer utan bemanning. Eller utöka öppettiderna på våra bemannade stationer.

– Det finns med andra ord inga planer på att dra ner på eller ta bort personal, vilket personalen och facket informerats om.

PÅ STATIONEN SÄGER en av de anställda:

– Vi har inte fått besked om hur det blir än. För egen del tänker jag att obemannade butiker antagligen är något som kommer mer och mer. Det är den väg samhället går.

– Jag har funderat över riskerna. Kanske borde man ha en sluss, så att det inte kan komma in många på en gång.

Redan nu kan kunderna scanna varorna själva. Hur många utnyttjar möjligheten?

– Väldigt få, kanske fem om dagen.

Fakta OK/OKQ8

Historiskt sett drevs alla OK-mackar i en ekonomisk förening. För omkring 20 år sedan gick kuwaitiska intressen in med kapital och tog över stationer i främst Syd- och Västsverige. Men ett antal stationer, bland annat i Norrland, drivs fortfarande av OK Ekonomisk förening. Här ingår OK Västerbotten.

Alla mackarna är skyltade med OKQ8, oavsett ägare.

Efter branden: Nya tag i lånade lokaler



Natten till den 15 april utbröt en brand vid gummiverkstaden i Malå. Värden för 30 miljoner kronor förstördes.



Dagen efter branden var delar av delar av verksamheten i gång igen, i provisoriska lokaler. Adam Linder ingår i ägarfamiljen.

Malå. I mitten av april eldhärjades gummiverkstaden i Malå, en koncern som servar allt från personbilar till enorma gruvtruckar på 150 ton. Värden för omkring 30 miljoner kronor gick upp i rök.

Text och foto **Jan Lindkvist / Justina Öster**

– Allt i maskinväg förstördes. Men vi är i gång till 50 procent, säger Adam Linder som ingår i ägarfamiljen.

Innanför grindarna syns spåren av lågorna. Marken är svart av sot och ett par brandskadade bilskelett ligger staplade på varandra. Här och var står resterna av maskinparken.

Verksamheten bedrevs i flera olika bolag. Förutom den mer traditionella gummiverkstaden jobbade de anställda också med regummering av industridäck. I företaget OTR Reconstruction lagade man skador på däck från gruvindustrin som finns runt Malå.

OTR står helt stilla, fortfarande. Regummeringen också. Fast bara någon dag efter branden kunde delar av verksamheten starta på nytt – i lånade lokaler, berättar Adam Linder:

– Vi kan byta däck på lastbilar och personbilar. Och vi får in nya maskiner löpande. Målet är att bygga upp hela verksamheten igen.

HAN TAR MED oss på en guidad snabbtur. Först till en provisorisk verkstadslokal, som tidigare varit flislager.

Och sedan till en stapel som trotsar all beskrivning. Med trucken lyfter han ett däck till en gruvtruck. Diametern är 4,8 meter och vikten sex ton. På ett enda däck.

Den tvåaxliga jättetrucken har dubbelmontage bak och två hjul på styraxeln. Alltså totalt sex hjul, som kan bära en last på 400 ton malm.

Branden utlöste oro på många håll. Hur skulle det gå för gruvindustrin när en viktig entreprenör slagits ut? Och med gummiarbetarnas jobb?

Adam Linder säger:

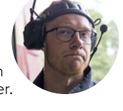
– Vi klarade jobben. Ingen anställd har permitterats. De som jobbade på regummeringen har kunnat integreras på gummiverkstaden. Det krävs mer folk nu. Många arbetsmoment tar längre tid, när det är provisoriska lösningar.

– För oss var det viktigt att inte behöva säga upp personal. Vår verksamhet är speciell och den är inte lätt att kompetensförsörja.



Chefen Adam Linder och gummiarbetaren Viktor Löfdahl. Malåkoncernen har specialiserat sig på tunga däck till gruvindustrin.

”Allt i maskinväg förstördes. Men vi är i gång till 50 procent.”



Delägaren Adam Linder.

Inne på gummiverkstaden jobbar Rashid Sheiksaid som gillar omväxlingen i jobbet. Sommaren och hösten är mest intensiva, berättar han.

– Jag saknar gamla gummiverkstan, det var bättre ordning där och nära till lagren. Allt vi behöver finns här också, så vi klarar oss. Men vi måste leta lite.

RASHID SHEIKSAID ÄR även deltidsbrandman. Han trodde inte sina öron när larmet gick och han kallades till brandstationen vid 15.30-tiden, torsdagen den 15 april. ”Det kommer aldrig hända, aldrig på min arbetsplats”. Väl på plats var verkstaden övertänd.

– Det fanns inte så mycket att göra. Vi bara stod där och pratade med varandra. Det kändes som i en dröm. Två dagar tog det innan jag vaknade upp och förstod att det var sant.

KOLLEGAN ROBIN HÖGLUND var hemma och såg svarta rökmoln från köksfönstret. Han trodde först de kom från sågverket, men fick höra av en kompis att gummiverkstaden stod i lågor.

– Jaha, vad ska jag göra nu då? Ska jag börja söka nytt jobb? Jag var lite orolig innan de fick till det med nya lokaler och maskiner.

Robin Höglund arbetade på regummeringen före branden och beskriver däckjobbet som skitigt och tungt.

– Men det funkar. Bäst är kollegorna, vi har bra stämning. Jag hoppas verkstaden byggs upp igen, säger han.



Däcket till gruvtrucken är 4,8 meter i diameter.

Samspelt lag i Vilhelmina

”Pang!” Knallskottet går och kanadagåsen lämnar till slut banan fri. Ramparbetarna André, Håkan och Mikael går som en man ut för att ta emot Fokkern från Stockholm. Nattkvarter är South Lapland Airport.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Foto* **JAN LINDKVIST**

André Edlund klättrar upp i planet. Håkan Ångqvist hoppar in i traktorn framför. Det går undan. Tillsammans bogserar de en Fokker 50 till hangaren där planet vilar över natten, inför återresan till Stockholm, tidigt nästa morgon.



André Edlund, Håkan Ångqvist och Mikael Carlsson är mångsysslare, och en sammansvetsad trio. Få ord krävs inför landning och start, alla vet vad de ska göra.

Flygplatsen med landets kortaste bana, säger ramparbetaren Mikael Carlsson, sveper ut med armen och ler i solen. 1 502 meter.

Han ser på klockan, 20.15. Stockholmsplanet närmar sig första anhalten, på sin rutt mot Vilhelmina.

– Om en kvart landar de i Lycksele. Jag far ut och gör bankoll, säger han och hoppar i bilen.

Få ord krävs mellan flygplatsens samkörda trio. Alla vet vad de ska göra när det drar ihop sig till start och landning. Mikael anropar flygtornet från plattan:

– Då kör 342 ut på banan.

HAN PEKAR UT ett par skogsavverkningar. De löper som flacka slalompister nerför de gröna bergssluttningarna. Träden måste hållas efter. För flygsäkerheten. Skräp och

”Hararna springer bara fram och tillbaka. Det gäller att jaga i väg dem så långt bort som möjligt.”

Mikael Carlsson ser till att landningsbanan är tom innan Stockholmsplanet anländer.

sten ska bort från landningsbanan, liksom alla djur. Mest fåglar. De kan skada planen även om de är små. Harar på hösten, rävar, älg och ren. Orrarna brukar vara så upptagna av sitt spel att flygplatsarbetarna måste lämna bilen och agera mänskliga skrämmor.

– Hararna springer bara fram och tillbaka. Det gäller att jaga i väg dem så långt bort som möjligt.

BROMSPROV KRÄVS INTE så här års. Det får anstå till hösten och vinterns halka. Mikael jagar själv, men här har han bara startpistol med sig. Det är flygplatsens viltvårdare som skjuter skarpt, men berättelserna är många om hur flygarbetarna motat trilskande djur av banan.

Som älgkon med sin kalv. Mamman hoppade över stängslet men ungen rände rakt in i det. Ut genom öppningen som killarna föste mot ville ungen inte och modern ”levde om” på andra sidan. Skulle hon hoppa tillbaka? Till slut klippte de upp ett hål i stängslet och lyfte ut ungen.

Mikael siktar en trana. Nej, en kanadagås och jagar efter den med bilen. Gåsen flyger en kort bit och landar. Mikael kör efter, lutar sig ut genom bilrutan med startpistolen. Pang! Det slår lock för öronen, men hörselkåporna sparar han till inflygningen.

Nytt anrop till tornet, där solen kastar glitterstänk på tak och fönster.

– Det var en kanadagås, som for norrut. Nu lämnar 342 banan.

VI BEFINNER OSS en dryg mil bortom tätorten Vilhelmina i Södra Lappland. Flygplatsen är civil och hette ursprungligen Vilhelmina Sagadal flygplats. Invigd på 1970-talet, kommunägd. På raksträckan dit ser vi i spirande juni en renhjord beta lugnt av gröngräset. Fast när termometern letar sig långt över 20-strecket, som nu, har de ont av värmen och borde ge sig upp



Mikael Carlsson är jägare, men på start- och landningsbanan är det startpistol som gäller för att jaga bort en oväkommen kanadagås före inflygningen.



Mikael Carlsson och Håkan Ångqvist står beredda att ta emot planet från Stockholm och Lycksele.

Lapplands flygplats

➜ South Lapland Airport ligger tolv kilometer utanför Vilhelmina i södra Lappland, Västerbottens län. Flygplatsen ägs av kommunen.

➜ Flygtrafiken inleddes på 1970-talet med sträckan Vilhelmina–Strömsund– Sundsvall.

➜ Efter beslut om allmän trafikplikt gick staten in och subventionerar flygtrafik på rimlig nivå, med möjlighet att resa tur och retur över dagen mellan Stockholm och Vilhelmina.

➜ Under olika perioder har flygningarna samordnats med Storuman, Hemavan och nu Lycksele, till och från huvudstaden.

➜ Terminalbyggnaden har totalrenoverats och byggts ut med en ny avgångs- och ankomsthall. Flygskolan har flyttat, men en ny tankanläggning är på plats. Förslag på att förlänga landningsbanan för att kunna ta emot jetplan och charterflyg har framförts.

➜ Efter att flygbolaget Nextjet gick i konkurs 2018 tog Amapola flyg över trafiken.

➜ I södra Lappland finns även Lycksele och Hemavans flygplatser.



Lossning. Bagagevagnen är snart fylld och Mikael Carlsson och Håkan Ångqvist kör mot ankomsthallen. Fler passagerare än tidigare på hela veckan har anlänt.

i fjällen, säger Håkan Ångqvist.

Han är en i trion som varit flygplatsen trogen i 18 år, har varit operativt och tekniskt ansvarig och börjar närma sig pensionen. Att ge sig upp i vargtimman vintertid är tufft, medger han och midnattssolen tär på sömnen.

Håkan var deltidbrandman, hoppade in för extraknäck vid start och landning och blev kvar. Mikael gav sig av när han kom.

– Jag fick inte tjänstledigt så jag sa upp mig, for till kriget i Irak. Såna chanser missar man inte. Men jag kom tillbaka igen.

SOLEN STEKER PÅ plattan och killarna jobbar barbenta. Somrarna är kortare här.

– Men desto intensivare med ljus dygnet om, säger Håkan.

Han har också sina rötter i brandförsvaret. Räddningsverket rekryterade händiga mångsysslare därifrån. Uppdragen handlade om att bygga upp läger och serva FN:s utsända på olika sätt, transportera



”Rätt trång” är trions beskrivning av hangaren. Killarna bär ut påsar med skräp och vattenkantiner, så kallade hot jacks, som används för att koka kaffe.

”I Kongo såg jag aldrig små barn gråta över att de ville ha saker, som här. De fick ändå inget. Det fanns ingenting.”

Ramparbetaren Håkan Ångqvist, som har en bakgrund som brandman i Kongo.

mat och förnödenheter till flyktingläger.

Mikael for till Israel också och Thailand, efter tsunamin.

För Håkan blev det Kongo. Trots allt mänskligt lidande de såg är de glada att de reste. För spänningens skull men ännu mer viljan att hjälpa till. Vad bär de med sig? Båda har samma svar:

Känslan av hur bra vi har det i Sverige.

– I Kongo såg jag aldrig små barn gråta över att de ville ha saker, som här. De fick ändå inget. Det fanns ingenting, säger Håkan.

ANDRÉ EDLUND HAR en annan bakgrund, var maskinförare i familjeföretaget och körde traktor. Användbart i hanteringen av flygplatsens maskinpark med en del inköp från Arlandas utbytta.

Mikael är utbildad snickare, noggrann enligt kollegorna. Under pandemins permittering har han byggt en åttakantig grillstuga vid sommarstugan, ett garage står på tur. Arbetet kräver sina mångsysslare, att ta emot Fokker 50-planen med plats för 50 personer är bara en del.

Så jobbet blir aldrig monotont, intygar trion. De klipper gräs, röjer sly, mekar maskiner, lagar staket, fixar banljus, spricklagar asfalten. Glömmer denna dag bister vinterplogning, när också vd:n ibland rycker ut och skottar.

Faller det en halvmeter snö på en timme behövs alla krafter, vittnar André.

– Och så är det pappersarbetet, det är alltid en massa grejer att fylla i, suckar Håkan.

NYA REGLER OCH mer administration är den stora förändringen i arbetet under hans snart två decennier på plats. Förr var det friare, nu är det ”fruktansvärt mycket repeterande”, tycker Håkan och sjunker ner i stolen i ramparbetarnas datorrum.

I lokalerna runt omkring syns ”kaoset” efter en vattenläcka som nu ska åtgärdas. Fukten kröp uppför väggarna.

Väntrummet gapar tomt. Inte ens säkerhetskontroll krävs för oss besökare eftersom planet stannar över natten. Tidigare passerade ungefär 16 000 passagerare per år till och från flygplatsen, enligt kommunens hemsida. Men så kom coronan och resandet störtdök, som på andra håll.

Jobben för de totalt nio kollektivarna



Åke Stenbom är pensionär, men hoppar fortfarande in och jobbar. Han bor nära, hojar förbi, snackar en stund. ”Hör man inte maskin på rätt tid så undrar man vad som hänt”, säger han och undrar om nya tankanläggningen är i gång. Inte än, blir svaret. Kepsen är från Lantmännen.

”Pandemin har tagit hårt. Vi har haft hälften så många avgångar.”

Ramparbetaren André Edlund

räddades genom statliga permitteringslöner. Nu arbetar de 60 procent och är permitterade på 40. Har jobbat dagtid nästan hela vintern.

– Pandemin har tagit hårt. Vi har haft hälften så många avgångar, säger André.

– Den här veckan har varit värdelös. Totalt fem har åkt härifrån, men förra sommaren var det hyfsat, tio, tjugo pers per plan, ibland fullt. Förhoppningsvis vänder det i sommar, fyller Mikael i.

Han och Håkan tog permitteringen med ro. Jobbade varannan vecka under sommaren. Fyllde tiden med fjällvandringar, cykling, byggen, jakt och fiske.



Fackliga Björn Grönlund är operativt och tekniskt ansvarig för ramp, fält och brandförsvar. ”Så fort flygbolaget Amapolas vd ser att passagerarna blir fler är han beredd att flyga mer igen. Vi är lite trångbodda. Om tio år hoppas jag vi har en längre bana och flyger jetplan. Vilhelmina är en familjär flygplats”, säger han.

André tyckte inte det var roligt.

Hans hopp stavas hemester, turister och hemvändare. Oron för en ny våg till hösten har inte riktigt släppt. Killarna snackar vaccin. Alla plan som står på backen och att företag och kommuner nog lärt sig att digitala möten sparar tid, framför flyg.

Andrés son utbildade sig till flygtekniker. Fem år och så kom covid-19. Han fick jobb inom vindkraften i stället, men hoppas som sin far på en vändning. Annars drar gruvorna i norr mycket folk.

– I Gällivare har de svårt att få tag i folk till flyget. Lönerna är bättre i gruvan.

Vintertid brukar ramparbetarna dela på två skift mellan 04 och 21.30. Om somrarna börjar de en timme senare. Två kvinnor har fått tjänst på plattan. Fackligt engagerade Björn Grönlund, som inte jobbar denna kväll, tryckte på och tjejerna får berom. Stämningen har blivit mindre grabbig och skuld för händelser läggs inte lika självklart på rampgänget, bara för att de sällan ger mothugg, tycker Björn.

SAMTLIGA KOLLEKTIVARE ÄR med i Transport, bytte från Kommunal när Vilhelmina förde över flygplatsen till kommunalt bolag för några år sedan. Varför de är med i facket? Det är något man ska vara, lyder svaret.

Bolagiseringen innebar ingen större förändring. Arbetarna fick behålla sin anställningstid och över tid har det blivit något bättre. Lite mer betalt med Transports avtal och mer engagemang från transportfacket, tycker André och Håkan.

De har fler historier. Som när Håkan körde Cykelvasan, plöjde rätt in i en tall och knäckte nio revben. Sjukskrivning: en och en halv månad.

– Det är vad vi här kallar trädkramare, skämtar Mikael.

Skiftjobbet blir en livsstil, man hinner snickra och göra annat när andra jobbar, tycker han.

KLOCKAN NÄRMAR SIG 20.50, dags för öronkåpor. Stämningen skiftar. André tar position med signalflaggorna för att vinka ner planet. Mikael kör fram bagagevagnen och nio passagerare, fler än väntat, kliver ur.

På ett ögonblick har de sina väskor och i nästa sitter André som styrande kapten i planet. Håkan hoppar in i traktorn framför för att bogsera Fokkern bort till nattvila i hangaren. Den är trång, att tråckla sig in kräver precision. I morgon lyfter planet 06, mot Lycksele och Stockholm. Mikael Carlsson gör ett sista inpass:

– South Lapland Airport är Sveriges bästa flygplats, nej världens!



André Edlund, Mikael Carlsson och Håkan Ångqvist flyr undan solen till sitt dator-kryp-in en stund. Flygtrafiken regleras allt hårdare, med mer rapportering och administration som följd.

Filmtips

Se planet bogseras på Transportarbetarens Facebooksida.

DETTA ÄR EN ANNONS.

GLAD SOMMAR!

Önskar vi alla våra medlemmar

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Missa inte vår sommartävling på www.transport.se/tavling



HÅLL KOLL PÅ SEMESTERLÖNEN

Alla arbetstagare har rätt till semester. Men hur mycket du får betalt avgörs av lagen eller ditt kollektivavtal.

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

Grunden är att alla har rätt till fem veckors semester per år. Men för att få full semesterlön krävs det att du jobbat hela semesterperioden från den 1 april föregående år, till och med den 31 mars i år. Vissa arbetsgivare betalar ut förskottssemester.

Exakt hur mycket du får betalt skiljer sig åt mellan olika arbetsplatser. Men alla får en slant extra under semestern, utöver den vanliga månadslönen. Så har det varit ända sedan semesterlagen jobbades om i slutet av 1970-talet.

Efter långa diskussioner om hur ett nytt semesterlönesystem skulle införas landade departementschefen på att grunda semestern på 12 procent av intjänad lön. Vilket gör att semesterlönen är något högre än den lön som betalas ut månadsvis. Det har alla rätt till. Oberoende av anställningsform, eller om arbetsplatsen har kollektivavtal eller inte.

I flera av Transports avtal har fack och arbetsgivare kommit överens om en högre semesteravsättning, på 13 procent. Andra avtal har i stället ett tillägg på 0,8 procent av månadslönen.

Oavsett anställningsform och avtal ska semesterlönen beräknas på din sammanlagda lön, så som övertids- och ob-ersättning. Nästan all giltig frånvaro är semesterlönegrundande. Arbetsgivaren ska då utgå från din fasta lön och räkna in ett snitt på tilläggen du fått när du jobbat. Men det finns vissa undantag, exempelvis om du varit föräldraledig mer än 180 dagar. Exakt vad som är semesterlönegrundande och hur det räknas ut regleras i semesterlönelagen paragraf 17.

Känner du dig osäker på om du får rätt ersättning?

Baseras semesterlönen på 13 procent av din lön räknar du så här: ***0,13 x din arbetsinkomst*** (från den 1 april förra året, till och med den 31 mars i år). Semesterlön räknas inte med. **Därefter delar du det med 25, då får du fram den sammanlagda ersättning du får för varje semesterdag**.

Ett fåtal av Transports avtal har i stället 0,8 procent av månadslönen i semestertillägg per dag.

När du räknar ***0,08 x din fasta månadslön*** så får du fram vilket tillägg du ska ha per uttagen semesterdag, utöver vanlig lön.

Har du den här typen av semestertillägg ska arbetsgivaren också räkna in övertid och liknande, när ersättningen fastställs. Då räknas 12 eller 13 procent av tilläggen in.

Bevakning

Som bevakningsanställd finns det ett par saker som är bra att ha koll på.

I bevakningsavtalet räknas semestern om till timmar. Om du var heltidsanställd den 1 april i år får du vanliga semestertimmar som baserade på 13 procent av det du tjänat under perioden 1 april 2020 till 31 mars 2021.

Men var du behovs- eller deltidsanställd den 1 april 2021 betalas 13 procent av alla pengar du tjänat in under perioden 1 april 2020 till den 31 mars 2021 i slutet av maj.

Du har fortfarande samma 25 dagars semesterledighet, men då kommer inga ytterligare pengar.

Semesterersättning

Semesterersättning är det du får när du avslutar din anställning och har kvar intjänad semester. Hur mycket det är räknas ut på samma sätt som vi skrev här ovan.

På vissa arbetsplatser betalas semesterersättningen ut månadsvis, inbakat i lönen. Enligt facket är det fel sätt att göra det. Om semesterersättning betalas ut vid varje lön ska arbetsgivaren tydligt ange vad som är lön, respektive semesterersättning.

Om du är tveksam till hur din arbetsgivare har lagt upp semesterlön och semesterersättning, läs din lönespecifikation noggrant eller kontakta din avdelning.

Experten



Jim Lassinantti, ombudsman som jobbar på Transport på direkten.

Hur många veckor har jag rätt att få ledigt i sommar?

– Alla har rätt till fyra veckors sammanhängande ledighet i juni, juli eller augusti. Det finns inget som hindrar att man tar mer semester än så. Har man sparad semester kan man ha rätt att ta ut den också.

Vad kan jag göra om jag inte får den semester jag har sökt?

– Arbetsgivaren bestämmer i slutändan, men ska göra det i samråd. Finns det en fackklubb på arbetsplatsen brukar någon därifrån få vara med. På små företag, som bensinmackar, brukar det fungera bäst att göra upp själva.

Jag är vikarie, har jag rätt till semester?

– Ja, enligt lagen har du det. Om du börjat anställningen före sista augusti, så har du rätt till 25 dagars semester, men de är förmodligen obetalda. Börjar du efter sista augusti har du rätt till fem dagars semester.

Hur vet jag hur många betalda semesterdagar jag har tjänat in?

– Man tjänar in i snitt 2,08 dagar per månad, ungefär. Räkna med två blankt för att känna dig säker. Ett seriöst företag ska skriva ut hur många semesterdagar du har.

Hur länge efter att jag avslutat min anställning ska jag behöva vänta på att få min semesterersättning?

– Senast en månad efter sista anställningsdag.



Kofi Gyan, lagerarbetare, Kungälv.

FOTO: ELISABETH OHLSON

FOTO: ELISABETH OHLSON



Bengt Linnarsson, lastbilschaufför, Gunnilse.

Utställning värd en omväg

”När arbetsdagen är över känner jag mig stolt och trött. När jag vet att jag har orkat göra det jag ska, för det är en bedrift. Sex timmars arbetsdag vore kanon.”

Text **JAN LINDKVIST**

KOFI GYAN JOBBAR på ett lager i Kungälv. Han är en av 33 arbetare som porträtteras i boken *Vi som arbetar med våra kroppar*.

Gyan berättar öppet om jobbet. Hur arbetstakten och kontrollen av de anställda ökat. Allt registreras. Allt övervakas. Han beskriver oron. För kroppen. För att inte orka fram till pensioneringen, som nu skjuts fram flera år.

De intervjuade arbetarna kommer från olika LO-yrken. Några av dem jobbar i Transports branscher.

Bilderna har blivit en bok på 230 sidor, men också en utställning som ska turnera genom Sverige. Från juni till den 17 oktober hänger den på länsmuseet i Gävle.

IDÉN ATT LYFTA fram arbetare och kroppsarbete kommer från journalisten och kulturarbetaren Annica Carlsson Bergdahl. Hon kontaktade fotografen Elisabeth



FOTO: ELISABETH OHLSON

Mona Dieng, busschaufför, Kungälv.



TURNÉPLAN

→ Länsmuseet Gävleborg: 5 juni – 17 oktober 2021.

→ Ljusdalsbygdens museum: 22 oktober – 28 november 2021.

→ Rydals museum: 5 december – 27 februari 2022.

→ Frölunda Kulturhus: 3 september – 16 oktober 2022.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Fotografen Elisabet Ohlson och författaren Annica Carlsson Bergdahl har rest genom Sverige och porträtterat arbetare. I juni invigdes utställningen på länsmueet i Gävle.

Ohlson. Tillsammans reste de genom Sverige och intervjuade anställda som i de flesta fall har tunga, slitsamma eller monotona jobb.

På utställningen i Gävle hänger stora färgbilder i helfigur. I början av juni var det pressvisning och Transportarbetaren träffade de båda upphovskvinnorna.

ANNICA CARLSSON BERGDAHL sa:

– Det som främst slagit mig under arbetets gång är hur osynliga arbetarna är. I medierna och i debatten över huvud taget.

– Men också vilket högt pris de betalar, med sina kroppar. Nästan alla utrycker oro för att inte orka. Oro för pensionen och ekonomin. Ändå träffade vi LO-arbetare. Fackliga medlemmar. Inte de som är allra längst ner, prekariatet.

I VITTNESMÅLEN BLIR det också uppenbart att många arbetare känner stolthet över jobbet de utför. Stolthet över yrkeskunnandet och nyckelrollen när samhällsmaskineriet ska hållas igång. En av dem är miljöarbetaren Andreas Forsberg i Sundsvall.

I Göteborgs hamn beskriver en stuveriarbetare hur arbetsgivaren, ledningen, försöker tysta de anställda. Bland annat genom varningar och omplaceringar till andra skift.

Citat

Vid bilderna på utställningen finns korta, tänkvärda citat. Bland annat dessa:

"Jag orkar mindre för varje år. 55 år är en absolut gräns för mig."
Skogsarbetare, Skälvum.

"De slimmar och räknar huvuden och alla får göra mer."
Transportör, Smedjebacken.

"Jag har många år kvar till pensionen och har redan väldigt ont, i handleder, axlar och knän. Värken försvinner efter två veckor på semestern och är tillbaka efter tre, fyra dagar när jag börjat jobba igen."
Butiksanställd, Gävle.

"Jag känner stor oro för att min kropp inte kommer att hålla till pensionen och inför att jag blir fattigpensionär."
Bartender, Göteborg.



FOTO: ELISABETH OHLSON

Andreas Forsberg, miljöarbetare, Sundsvall.



FOTO: ELISABETH OHLSON

Johan Nyberg, hamnarbetare på roro-terminalen, Göteborg.

lästips från redaktionen

Skräckfyllt om nystart

Konferensen
Mats Strandberg
(Norstedts)



Att slukas som läsare av Mats Strandbergs deckare *Konferensen* bygger i hög grad på igenkänning från olika arbetsplatser. Bokens skildrar skrämmande väl ett gäng från en kommuns exploateringsenhet, som ska få en nystart tillsammans borta på en fridfull, idyllisk plats.

Den dysfunktionella arbetsgruppens olika personligheter, liksom övningarna på konferensen, återges träffsäkert och är plågsamma i sig att läsa om. Men i boken blir det långt värre än några pinsamma teambyggar-övningar någonsin kan leda till. I idyllen gömmer sig en hämndlysten mördare, på jakt efter gruppens medlemmar. *LH*

Mord och terror på Nordirland

Säg inget : En sann historia om mord och terror på Nordirland
Patrick Radden Keefe
(Albert Bonniers Förlag)



Säg inget är en true crime-berättelse om en försvunnen mamma och människonära historieskrivning om konflikten på Nordirland, med fokus på toppen i provisoriska IRA och partiet Sinn Fein. En bladvändare om när motiverad radikalism gått över i kalkylerad kallblodighet. *JA*

Funderingar om livet

Allvarligt talat: Livet, hur fan gör man?
Tankar för dagen: Manual för ett snällare liv
Bob Hansson
(Ordfront Förlag)





Har du missat författaren Bob Hanssons härligt långsamskånskt vridande och vändande på lyssnarnas frågor om livet i P1-programmet *Allvarligt talat?* Läs då svaren i hans blå bok *Allvarligt talat*. Eller plocka med dig hans lilla röda i pocket till stranden, *Tankar för dagen*. Bli lite klokare och kanske lite snällare. Mot dig själv. *JÖ*

JULIKRYSSET



LÄRA I ASIEN	ÄR EN KUT	POPULÄR SOUVENIR	FART OCH FLYT	KÄNNER BITTER		FÄRD PÅ RYGG	NAMNADES									
FÖRSEDD MED SLÅ						REPUBLIKANSKA PARTIETS MASKOT										
VERKAR LYXIGT																
STAMSAFT				RÖTSIMPA / AVSLUTAD												
AVFÄRDANDE			DET KAN GÅ FEL / DING													
TUNN RIBBA					JÄRNLADY / TRÅKA											
	BRUKAR MAN VID BÖJNING	SÄLLAN BRUKAD HYLLA	GÖR MAN BÄRS IBLAND		BLIR SVAMPAR		DE HÄNGER MED FIKUSAR	SLÄPA PÅ	FÖRTJUSA	EN HARRIS	HAMNA I FÄLLA / ÄR INGA UPPÅT					SLITER I HAMNEN
FÖR DANG I PH-BIT					SFÄR / PLATS FÖR SKOTTEN							RÅKATS / F.D. LETTVALUTA				
FÖRSTA TONEN			DAMMFISKAR / FLÄTAD VÄSKA							SLADDA / SVABB						DE SAMLAS I SOLSYSTEM
ÄR FULL AV SPÄNNING								ÄR PÅHITTAD / VERKLIGT							OVAN / VÄRDESYSTEM	
NYTTJAR SKYN		TALAR / DET GILLAR VÅL BERÖM							GJORDE SLAGEN / KICKA				SKILJA ÅT / SER FRAMÅT			
				DÅ BLIR MAN MYNDIG		KAN BYTAS MOT SPARKEN								BITER / HAN ÄR MED I LEKEN		
SPORRAD OCH STIMULERAD						GAV LITEN LISA / GNO					RYMDSKEPP	PCSYMBOL / SLIPADE				TRALLAR LITE FÖR SIG SJÄLV
SKÖNANDEN	ÖPPNINGSORD		KUNGLIGA / PARTISK							PROFITEN / DYGDIG						
							LEDARE / ENGELSK ADEL								FÖR / TITEL	
INTE SÅ VACKER		HJÄLPSKALA / ÄR VASS						SVÅRT LÄGE / FÖR TVÅ					KAN EN TRÖST VARA			
					ÄR FULL AV INFO / LARS LERIN								HÖG BYGGNAD / FÅRLÅT			
VATTENORGANISM				TRAMS SOM MASK					FULLBLODEN							
ENHET						SPETÄLSKA						HAR EN KORV TVÅ				©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 17 augusti. Märk kuvertet **"Julikrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

FRÅGA FACKET



Lösningen på junikrysset.

Korsordsvinnare

Två trisslotter:
Ingemar Larsson, Alingsås
Adam Johansson, Jönköping
Marie Ekeberg, Skebobruk.

En trisslott:
Ann-Charlotte Olsson, Piteå
Per Lender, Sala
Sture Nyström, Umeå.

Bokvinnare

Äta insekter: Tony Frigård, Vårgårda, Fredrik Falk, Knivsta, Åsa Karnéus, Trollhättan.

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet.

Får man vara sverigedemokrat?

Hej, är det tillåtet att vara medlem hos er som sverigedemokrat eller ses man som en sämre individ då?

Mvh Anonym

Svar: Tyck vad du vill, rösta på vad du vill! Vi i Transport står för alla människors lika värde!

Du kan både rösta på och vara medlem i Sverigedemokraterna (men kom ihåg att du bidrar till att försämra för vår förening då), och ändå vara medlem i Transport.

Om du däremot blir aktiv SD-politiker, kan du bli föremål för prövning om att uteslutas från Transport. Det eftersom vi anser att SD aktivt motverkar vår fackförening. Vi anser att man som medlem ska jobba för vår förening, inte emot den.

Vi har i en rad frågor motsatt uppfattning. Sverigedemokraterna motsätter sig bland annat krav på kollektivavtal vid upphandlingar.

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare

Vad gäller för tunga lyft?

Jag har en fråga angående jobb för flyttfirma och tunga flyttar. Vissa hävdar att det inte finns något särskilt tungtillägg, det vill säga en ersättning som betalas ut till de som exempelvis bär ett piano i en trappa, medan andra hävdar att det finns ett särskilt avtal om det. Vad är det som faktiskt gäller för tunga lyft?

Sebastian

Svar: Det förekommer inga "tungtillägg" – extra betalningar för att utföra tunga lyft. Att ge ett sådant tillägg skulle göra att man premierade dåliga arbetssätt. I stället är arbetsgivaren tvungen att anpassa arbetet så det är så riskfritt som möjligt. Det krävs en riskbedömning för arbetsmomentet.

Allmänt kan man säga att lyfta tungt (över 25 kg) ofta och länge utan vila kräver riskbedömning om det finns risker för hälsa och skador. Det finns en speciell framtagen modell från Arbetsmiljöverket som man kan använda, "KIM I", en broschyr (nr 627) som också går att ladda ned från Arbetsmiljöverkets hemsida.

När det gäller just lyft av möbler och liknande skrymmande objekt så finns det i dag saker som skulle kunna underlätta arbetet.

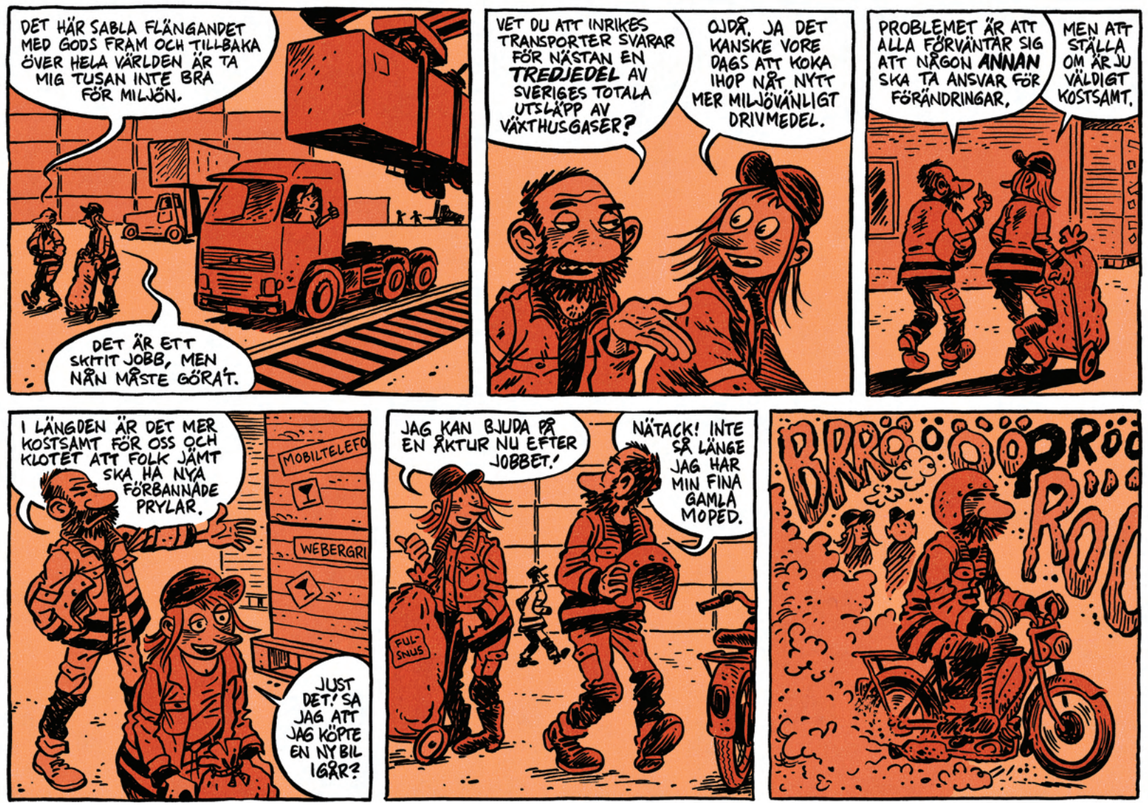
Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare
Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se** eller "Fråga facket", Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.


DET HÄR SABLA FLÄNGANDET MED GODS FRAM OCH TILLBAKA ÖVER HELA VÄRLDEN ÄR TA MIG TUSAN INTE BRA FÖR MILJÖN.
DET ÄR ETT SKITIT JOBB, MEN NÅN MÅSTE GÖRA'T.
VET DU ATT INRIKES TRANSPORTER SVARAR FÖR NÄSTAN EN TREDJEDEL AV SVERIGES TOTALA UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER?
OJDÅ. JA DET KANSKE VORE DAGS ATT KOKA IHOP NÅT NYTT MER MILJÖVÄNLIGT DRIVMEDEL.
PROBLEMET ÄR ATT ALLA FÖRVÄNTAR SIG ATT NÅGON ANNAN SKA TA ANSVAR FÖR FÖRÄNDRINGAR,
MEN ATT STÄLLA OM ÄR JU VÄLDIGT KOSTSAMT.
I LÄNGDEN ÄR DET MER KOSTSAMT FÖR OSS OCH KLOTET ATT FOLK JÄMT SKA HA NYA FÖRBANNADE PRYLAR.
MOBILTELEFO
WEBERGRI
JUST DET! SÅ JAG ATT JAG KÖPTE EN NY BIL IGÅR?
JAG KAN BJUDA PÅ EN ÅKTUR NU EFTER JOBBET.
NÄTACK! INTE SÅ LÄNGE JAG HAR MIN FINA GAMLA MOPED.
FULSNUS
BRÖÖÖ

Vad är en röst på S värd i nästa val?

Vart är Socialdemokraterna på väg egentligen? Frågan är ytterst aktuell och bottnar i att partiet nu tvingas leverera det elände man gick med på i den så kallade januariöverenskommelsen.

För att få behålla makten gjorde partiledningen en uppgörelse med parter som många arbetare mer eller mindre betraktar som djävulen själv, det vill säga Centern och Liberalerna. Det är en sak som jag hela tiden varit skeptisk mot – och kritiserat. Jag tycker att de som förhandlade för Socialdemokraterna gjorde en dålig uppgörelse för Sveriges arbetare. Eftergifterna var på tok för stora.

Men än värre är att man nu väljer att presentera både förändringarna i LAS och marknadshyror som äkta och egen socialdemokratisk politik. En politik som man säger sig vara stolt över och påstår ska gynna den vanliga arbetaren.

Detta gör partiet utan skam och med ett leende på läpparna. Jag fick själv bevittna detta när jag medverkade i SVT:s Aktuellt tillsammans med arbetsmarknadsminister Eva Nordmark. Hon stod inför hundratusentals tittare och förklarade hur bra förändringarna blir, trots kritiska frågor från programledaren. Nordmark vägrade sedan att diskutera sakfrågorna med mig i studion.

PARTIET DRIVER ALLTSÅ den nya ”sossepolitiken” med ett leende, men vägrar att debattera med kritiska fackförbund. Eva Nordmark hade alla möjligheter i världen och presentera de omdebatterade åtgärderna som något man egentligen inte vill göra. Något partiet i grund och botten tycker är dåligt. Men som man nu tvingas göra, eftersom det ingår i januariavtalet.

Men icke. I stället presenteras det med ett leende. Som något positivt och bra. Som facklig företrädare, en del av arbetarrörelsen, häpnar man faktiskt.

Man undrar ju hur Socialdemokraterna tänker sig att samverkan med facket ska gå till i kommande valrörelser. Jag hoppas verkligen att LO ser utmaningen i det kommande samarbetet och sätter hård press på partiet snarast möjligt. Annars kan nästa valrörelse var förlorad innan den ens startat.

Vi måste helt enkelt återta styrningen av partiet. Just nu känns det som att den politiska inriktningen inom socialdemokratin

> ”Man undrar ju hur Socialdemokraterna tänker sig att samverkan med facket ska gå till i kommande valrörelser.

saknar någon vid rodret som är konsekvent och trovärdig gentemot väljarna. Hur ska vi fackförbund få våra förtroendevalda att valarbeta för en politik man inte kan lita på, när ingen vet vad som gäller runt hörnet och vad som till slut levereras?

HUR SKA EN vanlig väljare veta vad en röst på Socialdemokraterna är värd i nästa val? Vad händer vid nästa regeringsbildning? Vilka uppgörelser är partiet berett att göra då för att få behålla makten?

Semesterperioden närmar sig. För en del har den redan startat och för andra är det lite tid kvar innan en välförtjänt ledighet. Personligen hoppas jag att alla våra medlemmar och anställda får en skön och avkopplande ledighet.

Sommaren lär bli lite speciell utifrån pandemin, men jag tror att de flesta hittar alternativ som gör att vi kan se till att pandemin trycks tillbaka för gott. Vaccineringen har tagit bra fart och restriktionerna lättas stegvis för att samhället ska kunna bli så normalt som möjligt.

Min egen semester kommer jag att tillbringa inom Sverige och i huvudsak på hemmaplan i Örebro. Det finns mycket att utforska i sin egen hemtrakt. Det glömmer man ofta bort i normala fall.

Med dessa ord vill jag passa på att önska er en trevlig sommar och semester.

Fotnot: Krönikan skrevs innan förtroendeomröstningen i riksdagen, som utlöste en regeringskris.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 17 augusti till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Sommaröppet Avdelning 6 kommer att vara öppen hela sommaren, men med reducerad personalstyrka.

Besök vår hemsida! Ändringar sker kontinuerligt.


Sälen.


Branäs.

HYR VÅRA STUGOR

Nu är det dags att anmäla intresse för våra stugor i Sälen och Branäs inför vintersäsongen 2021–22. Tilldelning sker under hösten 2021.

Värva och vinn! Den 1 augusti startar avdelningen en medlemsvärvarkampanj. Denna pågår fram till den 1 augusti 2022. Efter dragning vinner någon … och förstapriset blir … Gå in på vår hemsida så får du veta mer!

Vill du att vi besöker din arbetsplats? Informera oss så sätter vi upp ett besök. Digitalt eller fysiskt, allt enligt coronaföreskrifterna. Vi vill träffa våra medlemmar!

Vill du jobba i ett projekt under en tid? Kontakta avdelningen, 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se

Avtalsutbildning Under hösten så kommer vi att hålla avtalsutbildningar i alla kollektivavtal, så anmäl dig snarast.

Avdelningsstyrelsemöte Avdelningsstyrelsen håller styrelsemöte den 17 augusti kl 9.00 på avdelningskontoret. Som vanligt ska ordinarie ledamöter i så god tid som möjligt informera om de får förhinder, så att ersättare kan kallas.

Yrkesförarens dag Avdelningen ber förtroendevalda om hjälp med deltagande under Yrkesförarens dag, den 9 september. Ju fler som hjälper till, desto fler kan vi uppvakta på arbetsplatserna. Anmälan sker till ordförande på tel 010-480 31 80.

Sommarhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en trevlig sommar!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Medlemsmöte i sektion 1, Nyköping den 1 september kl 18.00 på avdelningen, Tingshusplatsen 2, Nyköping. Anmälan senast den 25 augusti. Du väljer, om du hellre vill vara med digitalt så går det utmärkt.

Under semesterperioden är bemanningen på avdelningen begränsad.

Trevlig sommar, önskar avdelningen! Kör försiktigt i sommartrafiken.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Sommarhälsning Nu är sommaren här, och vi önskar alla medlemmar en trevlig och varm sommar!

Tänk på att vi har begränsat med personal på avdelningen under sommarperioden.

Tyvärr har vi även begränsat med öppettider, på grund av smittspridning. Ring innan och boka tid (010-480 30 09), om du vill träffa oss eller prata med oss.

Kommande möten
➤ Nästa representantskapsmöte är den 18 september.

➤ Nästa styrelsemöte är den 2 september.

Utbildningar
Startpunkten:
➤ 5 oktober.

➤ 14 oktober.

Avtalspunkten åker i:
➤ Del 1: Den 7 september mellan kl 18.00 och 20.00

➤ Del 2: Den 9 september mellan kl 18.00 och 20.00

➤ Heldag: Den 25 september.

Kongress 2022 Vi börjar närma oss nästa kongress, och ni kanske vill skriva motioner för att påverka förbundet. Så vi kommer att ha motionsskrivarkvällar (mellan kl 18.00 och 20.00), då vi tittar på hur man skriver en motion.

Följande datum är inplanerade:

➤ Onsdagen den 6 oktober.

➤ Torsdagen den 4 november.

➤ Tisdagen den 7 december.



Värva en kompis – få 200 kronor!

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



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

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

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på 010-480 30 09 (mellan kl 18.00 och 20.00) för att boka den.

Tack till er som deltog på uppsökerier under vecka 24! Och tack till Magnus Eriksson, som ordnade ett annorlunda avdelningsstyrelsemöte i Timanshyttan. Glada sommarhälsningar från avdelning 9!

AVDELNING 12 MALMÖ

Öppet hus Avdelningen kommer att ha öppet hus mellan kl 11 och 14 sista fredagen i varje månad, med start i juli. Om du har någon fråga, eller bara har vägarna förbi, så är du välkommen att titta in på kaffe och smörgås.

Här är de aktuella fredagarna:

➤ 30 juli.

➤ 27 augusti.

➤ 24 september.

➤ 29 oktober

➤ 26 november.

Detta under förutsättning att det inte blir nya coronarestriktioner.

För er som inte har möjlighet att titta in hos oss, önskar vi en skön sommar med välbehövlig ledighet.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Medlemsmöten

Vi vill önska våra medlemmar en riktigt härlig sommar!

Vi vill även passa på att påminna om nästa medlemsmöte i din sektion:

➤ Sektion 1: Lördagen den 21 augusti kl 10.00.

➤ Sektion 3: Lördagen den 28 augusti kl 10.00.

➤ Sektion 4: Lördagen den 28 augusti kl 10.00.

➤ Sektion 5: Torsdagen den 9 september kl 18.00.

➤ Sektion 7: Lördagen den 11 september kl 10.00.

Kallelse kommer att sändas via mejl, senast en vecka innan mötet, med mer information.

AVDELNING 16 GOTLAND

Sommarjobbare Nu är det ett antal nya anställda ute och jobbar på våra företag. Och tur är väl det, för det gör att vi andra kan få en välbehövlig semester. Du vet väl att du som medlem får ett presentkort på 200 kronor om du rekryterar en ny medlem? Så hjälp nu till och se till att alla som jobbar på din arbetsplats blir medlemmar i Transport. Eller åtminstone får frågan, och får berättat för sig varför de ska vara med i facket.

Ny som medlem Tveka inte att höra av dig till avdelningen om du är intresserad av att gå en utbildning i den fackliga verksamheten, efter sommaren.

Semestertider Avdelningsexpeditionen kommer att ha begränsade öppettider under sommaren, men det går alltid att nå *Transport på direkten* på 010-480 30 00. Där du kan få hjälp och svar på frågor.

Vi på avdelningen vill även passa på att önska alla medlemmar en fortsatt trevlig sommar och välbehövlig semester. Och ta det nu lugnt både i trafiken och på stranden.

Kontakt med avdelningen under semestertider Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se Någon av oss på avdelningen är uppkopplad 8.30–15.30) mot avdelningens telefon eller mejl under hela sommaren.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sommarhälsning Avdelning 17 önskar alla medlemmar en trevlig sommar!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök.

Har du för avsikt att göra ett besök? Hör av dig, så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett besök. Vi hoppas att det ser ljusare ut till hösten.

Studier Är du nyfiken och vill gå någon utbildning? Kontakta

Stämmer dina medlemsuppgifter?

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

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

vår studieorganisatör Mikael Humlin på 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:

- Hemsidan: https://www.transport.se/avdelningar/halsingland/
- Facebook: https://www.facebook.com/transportavd18/

Semestertider 2021 Under veckorna 28–32 infaller våra semestrar. Vill du ha kontakt med oss, eller har för avsikt att besöka oss? Kolla så det finns någon på plats innan.

Du når oss på tel 010-480 30 18. Eller så kan du ringa Transport på direkten på 010-480 30 00.

Sommarhälsning Vi önskar alla medlemmar en trevlig sommar!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater, nu närmar sig semestern för de flesta. Och sakta men säkert blir fler och fler vaccinerade. Men än är vi inte helt framme, så håll avståndet ett tag till. Så vi kan ses säkert till hösten.

Sommartider Avdelningen är bemannad under hela sommaren, men vid behov av besök: Ring innan (010-480 30 19) och boka tid.

Ta det lugnt i sommar!

Kamratliga hälsningar från ordförande Andreas

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Sektioner Någon gång under juli och augusti kommer sektionerna att hålla sina medlemsmöten.

På detta medlemsmöte kommer det att vara nominering av ett nytt RSO (regionalt skyddsombud) eftersom vårt nuvarande RSO kommer att gå i pension framöver.

Håll koll på hemsidan så ni inte missar datumet för er sektion.

- Sektion 1 kommer att hålla sitt medlemsmöte den 21 augusti. Mer info kommer längre fram, på hemsidan.

Semestertider Nu närmar sig semestern med stormsteg. Vi på avdelningen kommer att ha semesterbemannat, så svarstiden på samtal och mejl kan vara *lite längre* än vanligt. Men vi finns ändå till hands om det skulle vara något.

Vi jobbar en del hemifrån nu under corona, så det kan vara bra att ringa och boka en tid om man behöver träffa någon på avdelningen.

MÅNADSQUIZ

Vi på avdelningen har börjat att göra ett månadsquiz där man kan vinna fina priser. Så håll koll på hemsidan första fredagen varje månad.

På hemsidan finns det nu mer information om fisket den 25 september.

Enkät Ni som är förtroendevalda har fått en enkät som vi hoppas ni tar er tid att svara på. För att vi på avdelningen ska kunna planera för hösten.

Sist men inte minst vill vi skicka med alla medlemmar en uppmaning om att ta det lugnt i trafiken när ni är ute och kör under semestern.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Sommarhälsning Vi på avdelningen önskar alla medlemmar en riktigt trevlig sommar! Vi syns på medlemsmötena vecka 37 (i september).

Soliga hälsningar från avdelningsstyrelsen

AVDELNING 28 I NORR

Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening.

Passa på att gå Startpunkten digitalt! För mer information och anmälan, kontakta lars-gunnar.sandgren@transport.se.

Rätt lön – mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet. Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla transport.28@transport.se. Skriv gärna om det är något specifikt i avtalet som du undrar över.

Glada sommarhälsningar!



VÅR FJÄLLÄGENHET

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning av vår lägenhet i Hemavan.

Information om regler och bokning finns på transport.se, klicka på *Avdelningar*.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vi fortsätter succén med digitalt RSO-fika via Teams.

- 15 juli kl 9.00 till 10.00.
- 16 augusti kl 9.00 till 10.00.

Länk till "fikat" finns på vår hemsida, och den kommer även att skickas ut.

Vi har förstärkning i avdelningen av försäkringsinformatör Jan Stålemar.

Jan jobbar måndagar, tisdagar och onsdagar under juli månad.

Kontakta Jan och prata avtalsförsäkringar. Du kan ha pengar att hämta.

- Tel: 070-240 54 56.
- Mejl: janstransport32@gmail.com.

Sökes: Vi behöver nya ansikten i våra Youtube-filmer. Är du intresserad av att medverka? Kontakta ordförande Johan Molin på tel 010-480 34 69 eller mejl johan.molin@transport.se.

Jobba fackligt? Intresserad av att ha ett fackligt uppdrag? Kontakta ordförande Johan Molin, på tel 010-480 34 69 eller mejl johan.molin@transport.se, för mer information.

Hemsidan Vi blir alltmer digitala. Logga in på *Mina sidor* på transport.se och se över dina kontaktuppgifter. Så att du som är medlem inte missar bra och viktig information för att vi har felaktiga uppgifter.

Sommarhälsning Sedan vill vi på avdelning 32 önska alla en skön och trevlig sommar!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

I september kommer samtliga medlemmar i avdelning 51 få möjlighet att vara med och påverka framtiden för avdelningen. Vilka frågor som behöver diskuteras, vilka arbetsplatser vi ska besöka och komma med förslag på vilken verksamhet som ska bedrivas. Men framför allt träffa andra medlemmar i vår förening.

Vi hoppas verkligen att dessa möten kan hålla fysiskt, och planerar för detta.

Följande datum gäller:

- Sektion 1 Nord Östra Skåne: Den 16 september.
- Sektion 2 Blekinge: Den 9 september.
- Sektion 3 Kronoberg: Den 12 september.
- Sektion 4 Kalmar: Den 19 september.

Mer information kommer på vår hemsida och i nästa tidning.

Ring 010-480 30 51 eller mejla till transport.51@transport.se om ni vill anmäla er eller har frågor.

Digitala möten och kurser Avdelningen håller just nu digitala arbetsplatsmöten, men även också digitala Avtalspunkter. Vill du veta mer eller anmäla dig till något, så kontakta oss.

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning, eller ditt sommarjobb? Du kanske har frågor om ditt avtal eller om hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Eller vill du gå en utbildning?

Kontakta oss genom QR-koden här ovanför.

Skriv i ditt mejl om det gäller din arbetsplats, din yrkesgrupp eller utbildning. Eller ring avdelningen på 010-480 30 51.

Information gällande möten kommer att finnas på vår hemsida samt på vår Facebooksida, *Svenska Transportarbetareförbundet Avdelning 51*.

Covid-19 information Besök på avdelningen är inte aktuella under pandemin. Om man känner att man vill träffas, kontakta oss och boka tid så tittar vi på olika lösningar.

Nyhet! Vi kommer att planera för att kunna hålla fysiska utbildningar under hösten (om restriktionerna tillåter det). Detta gäller facklig introduktion, Startpunkten, och Avtalspunkter där du som medlem får kunskap om ditt avtal.

Har du frågor eller vill anmäla så kontakta oss på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se.

Sommarhälsning Vi på avdelningen vill önska alla våra medlemmar en riktigt trevlig sommar.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

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

Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–torsdag, och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

Medlemsmöten

- Tidningsbudssektionen har möte tisdagen den 24 augusti kl 17.00–19.00.
- Bevakningssektion har möte onsdagen 25 augusti kl 18.00–20.00.
- Åkeri, miljö, petroleum, buss och taxisektionerna har möte lördagen den 28 augusti kl 10.00–12.00.

Samtliga möten kommer att hållas via Teams. Anmäl er till transport.55@transport.se så skickar vi ett mejl med inloggning till respektive möte.

Välkomna! Avdelningen planerar att ha öppet hus torsdagen 9 september kl 00.00–24.00, på Yrkesförarens dag, om rekommendationerna från myndigheterna tillåter det.

Ytterligare information kommer.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på 010-480 36 25 eller dan.johansson@transport.se.

- Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).
- Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt avtal. Hör av dig till avdelningen så bokar vi en dag. Ring 010-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se.

Har du frågor om...

- Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 010-480 30 55 eller anders.dristig@transport.se.
- Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

Sommarhälsning Vi önskar alla medlemmar en skön sommar.

AVDELNING 88 DALARNA

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

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

Till sist en sommarhälsning till alla våra medlemmar, förtroendevalda och personal inom Transportarbetarförbundet. En riktigt trevlig sommar önskar vi er alla!



SEMESTER I FJÄLLEN?

Vår lägenhet i Lindvallen/Sälen finns ute på hemsidan för uthyrning även sommartid.

Det är bara att gå in och titta på transport.se (klicka på Avdelningar och vidare till Avd 88 Dalarna). Vill du boka så ring 010-480 30 88.

Det finns gemensam pool i anslutning till lägenheten och en hel del sommaraktiviteter i Sälen. Man kan gå in på salen.se för utbud.

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

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



"Vi vill att Norrland ska leva och att de som är med i a-kassan också ska gå med i Transport!" Från vänster: Ulrika Wiklund (LO, hyr arbetsrum), regionala skyddsombudet Johnny Wiklund, Linda Björkner (telefontjänsten TPD). Längst fram ordförande och studieorganisatör Mikael Humlin.

Månadens klubb

"Vi vill att Norrland ska leva!"

Mitt under brinnande pandemi flyttade Transports Hälsingeavdelning till nya lokaler. Ny ordförande är på plats och coronatiden har rullat på hyfsat. Fast ett gäng sopgubbar slog bakut, alldeles i början.

Text **Justina Öster** *Foto* **Jan Lindkvist**

– Vi tycker det blev väldigt bra med flytten, säger veteranen och tidigare lastbilsföraren Johnny Wiklund.

Han är regionalt skyddsombud och visar in i de nya lokalerna i centrala Söderhamn.

Till kvällen står ett chaufförsmöte om taxiföraravtalet på programmet. Digitalt. Tidigare träffar har handlat om hot och våld, miljöarbetaravtalet och hur Transport och avdelningen fungerar.

– Vi lägger ut länkar på Facebook och hemsidan, så kan de som vill ansluta, säger Mikael Humlin.

HAN ÄR STUDIEORGANISATÖR och ny ordförande – efter 38 år som sopgubbe. Tekniken var knepig i början, men både Mikael och Johnny tycker att arbetet flutit på bra under pandemin, med hjälp av just den. Från avdelningen i Gävle får de hjälp av en ombudsman, Magnus Dawest, med rötter inom bevakning.

BÅDE MIKAEL OCH Johnny längtar efter att "kampdagarna", när de ger sig ut och träffar medlemmar, ska dra i gång igen. Mikael är bra på det, tycker Johnny. Han har erfarenheten. Mikael nya, friska ögon.

– Vi jobbar som ett lag på avdelning, trivs ihop. Jag tänkte i tre månader innan jag sa ja till att bli ordförande. Det är ett stort ansvar att företräda nästan 1 000 medlemmar. De betalar min lön.

På avdelningen jobbar också Linda Björkner och svarar på medlemmarnas frågor i telefontjänsten Transport på direkten (TPD). Förhoppningen är att få fler medlemmar och mer fart på arbetet i sektionerna, för olika yrkesgrupper. I både Ljusdal och Bollnäs finns nu intresserade medlemmar.

– Hjälper vi i gång medlemmarna så kan de nå ut till fler transportare, säger Johnny.

UNDER PANDEMIN HAR avdelningen bytt region och börjat samarbeta med avdelning 32, Mellersta Norrland, kring bland annat utbildning. De kämpar båda med de långa avstånden och bjuder in till digital-fika. Medlemmar kan logga in sig och ställa frågor kring arbetsmiljö och försäkringar.

DE ARGA SOPGUBBARNA då i början av pandemin, hur var det med dem? Egentligen var de rädda, säger Mikael Humlin som då var skyddsombud och fick larmet från kollegorna om kontaminerade "coronaklädder". De låg i kärlen för pappersavfall. Det ordnades till med bättre kunskap och mindre "felsläng".

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Adress: Kyrkogatan 16, 1 tr, Söderhamn.

Antal medlemmar: 939.

Sektioner: Hudiksvall, Söderhamn, Ovanåker. Ljusdal och Bollnäs har varit vilande, men är på gång att starta upp aktiviteter igen.

Region: Har bytt och samarbetar nu kring bland annat utbildning, arbetsmiljö och försäkringar med avdelning 32 Mellersta Norrland (kontor i Sundsvall, Örnsköldsvik och Östersund).



”Jag är rutinmänniska, gillar att ha rutiner och vill göra ett bra jobb”, säger fackligt engagerade hundföraren Mattias Hansson. Kollegan Holger är sex, sju år och tidigare polishund.

Bästa kollegan har fyra tassar

Att jobba som hundförare är inget jobb. Det är en livsstil. Och schäferhunden Holger en trygg kollega i natten för fackligt engagerade väktaren Mattias Hansson.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

MATTIAS SLÅR UPP dörren till familjens rosa hus i Pålsboda. Regnet piskar, precis som under nattpasset då blåst och kyla kröp under huden på den annars rätt varmblodiga väktaren.

– Som hundförare går man ju väldigt mycket ute i det fria, säger han.

HOLGER ÄR INTE ensam herre på täppan, belgiska vallhunden (malinoisen) Ixa snor ivrigt kring benen. Egentligen skulle hon ha tagit över som tjänstehund, men blev inte godkänd vid polisens lämplighetstest. För tidigare polishunden Holger gäller ”uppkörning” hos polisen en gång per år.

– Vi behöver visa att vi kan hantera och har koll på hunden genom ett antal lydnads- och skyddsmoment.

Ixa påminner om en schäfer, men är lite kvickare.

– Malinoiser är väldigt lättlärda. De lär sig allt. Tyvärr dumheter lika snabbt, så det är viktigt att vara noggrann från början. Att träna om ett felbeteende kräver mycket arbete, säger Mattias.

En gång i månaden träffar han och Holger regionens hundtränare för fortbildning.

MATTIAS ÄR FACKLIGT engagerad och var tidigare huvudskyddsombud. Nu har han utnämnts till MBL-förhandlare för frågor kring medbestämmandelagen och inflytande. Han slår ett slag för facklig utbildning. Som pandemin bromsat, men som Mattias uppmanar fler att gå. Digital teknik ger nya möjligheter.

– Många kollegor vet inte vad som gäller och går med på saker de inte skulle med bättre kunskaper om kollektivavtal och arbetsmiljö.

FÖR MÅNGA ÄR bevakningsjobbet också ett genomgångsyrke. Få stannar kvar och jobbar fackligt för att förbättra villkoren. Fast det skulle behövas, för utvecklingen går inte de anställdas väg, anser Mattias efter 17 år som väktare.

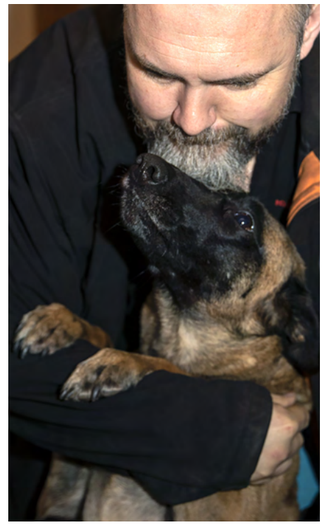
– När jag började fanns det mycket extratid, så att jag kunde lösa problem som uppstod under natten. Nu måste oftast någon annan ringas in. Branschen stramas åt och tjänsterna tajtas till.

FÖR MATTIAS SOM vill känna sig nöjd när han vänder hem rimmar det illa.

– Jag känner ingen tillfredsställelse när jag inte hunnit med det jag vill.

Ett arbete utan hund har han svårt att föreställa sig. De bygger vänskapsrelationer, individuella, lär av varandra. Blir nära vänner.

– Min första tjänstehund Qvittra försvinner aldrig ur mitt minne.



Familjehunden Ixa är livlig och kärleksfull.

MATTIAS HANSSON

Ålder: 40 år.

Bor: Pålsboda (söder om Örebro, Hallsbergs kommun).

Jobb: Väktare och hundförare.

Familj: Sambo och son (14 år), schäfern Holger och belgiska vallhunden (malinois) Ixa.

Lätt: Att få fackliga uppdrag, lite för många eftersom få ställer upp.

Skriv: Rapporter vid olyckor och tillbud! Annars åtgärdas inga brister.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 680 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Till sist

Vi är bra på att lyssna!

Hej kamrater och läsare! Här skriver jag nu på sista sidan för första gången, som ny tillförordnad chefredaktör för tidningen. Det är ett stort och viktigt uppdrag, vilket jag dagligen påminns om i samtal med transportare. Alla ni som är med och lägger vägen för morgondagens arbetsliv, i det mest spännande av områden att bevaka som journalist – transportnäringen genomgår stora förändringar, som vi kanske bara sett början på.

En medlem skriver i ett mejl att Transportarbetaren verkligen behövs, som en stark röst i en verklighet som behöver belysas på många vis. Att det är en fin tidning, traditionell i ordets bästa bemärkelse.

DET ÄR GLÄDJANDE att läsa, särskilt en söndag när krismötena avlöser varandra efter misstroendeförklaringen mot regeringen Löfven. Och jag ser det också som en uppmaning att fortsätta på den inslagna vägen. Fri att granska det som berör medlemmarna, även om det handlar om förbundets ledning. Men för tillfället känner jag främst lättnad över att Transport inte rättar in sig i det socialdemokratiska ledet till vilket pris som helst. Vissa kallar det att bråka, jag ser det som att stå upp för arbetarrörelsens värderingar. Den regeringskris som uppstått behöver heller inte betyda en samhällskris – tvärtom, också ett extraval kan innebära möjligheter som ytterst är till godo för demokratin.

Med risk att låta för högstämd och att ägna mig åt att kulturell appropriering – och lägga beslag på något – vill jag låna ett uttryck från fackets ledare: Jag kan inte tänka mig ett finare uppdrag än det jag nu fått. Som tur är kommer jag även framöver att vara omgiven av dem som länge gjort tidningen till vad den är; en redaktion med enormt mycket kunskap samlad, och även min företrädare Jan Lindkvist som går i pension senare i höst (och som varit chefredaktör under en tid med sex olika förbundsordföranden!).

TILL SIST, NÅGOT som verkligen gjort mig glad under min jämförelsevis korta period hos Transport: Den yrkesstolthet så många uttrycker. Inte minst unga tjejer, i klassiskt manliga arbetaryrken som chaufförer, hamnarbetare, väktare och inom renhållning. Oavsett om vi kör färdtjänst, skriver, förhandlar eller transporterar gods är det viktigt att känna just stolthet, och att komma till sin rätt. På arbetet du har i dag, inte som en genomfartsled på väg i karriären. Jag ska göra mitt bästa på mitt nya jobb. Det kan säkert bli bättre, så jag hoppas att ni hör av er! Vi på medlemstidningen är bra på att lyssna.

Lilly Hallberg **är tf chefredaktör på Transportarbetaren.**



> ”En medlem skriver i ett mejl att Transportarbetaren verkligen behövs, som en stark röst i en verklighet som behöver belysas på många vis.

Plus & minus

↑ Sommar, sol och vaccin! Och att Socialdemokraterna äntligen har börjat tala om bostadspolitik, även om anledningen borde varit en annan.

↓ Arbetsmarknadsminister Eva Nordmarks smilande presentation av en urholkad arbetsrätt.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

SVANTE BACKFÄLT

... elev vid Nobelgymnasiet i Karlstad och bäst i Sverige på Transportföretagens yrkesprov, som avgjordes i början av juni.

Grattis! Var det väntat?
– Tack! Nej, det kändes bra, men inte så bra... Vissa frågor var svåra, men det var gott om tid och jag kunde berätta.

Vilken gren tävlade du i?
– Maskinteknik. Jag går tredje året på transport- och fordonsprogrammet, inriktning lastbil och mobila maskiner.

Du har just gått ut gymnasiet, vad blir det sedan?
– Jag har redan skrivit på innan jag slutade gymnasiet, och är fast anställd. Jag tog studenten en fredag, den 11 juni, och började jobba efter helgen, den 14 juni.

Grattis igen! Var jobbar du?
– Hos Nobina i Karlstad, som bussmekaniker. Jag har gjort praktik där.

Hur kom du in på ditt yrkesval?
– Det var nästintill självklart. Pappa är mekaniker så det med fordon, bilar och motor överlag har känts naturligt.

Vad gör du annars, när du inte mekar?
– Jag spelar handboll (i HK Brûkspojkarna), men det har varit inställt under pandemin. Annars fiskar jag en del och är i stan (Karlstad) med flickvännen.

Blev det något studentfirande, med tanke på pandemin?
– Jo, det var utspring. Vi fick ha två anhöriga med, så det blev mamma och pappa då.

LILLY HALLBERG