

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 7/8 juli 2018

Vägen mot
ändrad strejkrätt

Snabbkoll
Chefen kan ringa in
dig på semestern

Transportjätte
satsar på cykelbud

KULTUR
Bästa
böckerna
på loppis

Säsong för grillat

... men Johan Johansson
har koll på kolet året om

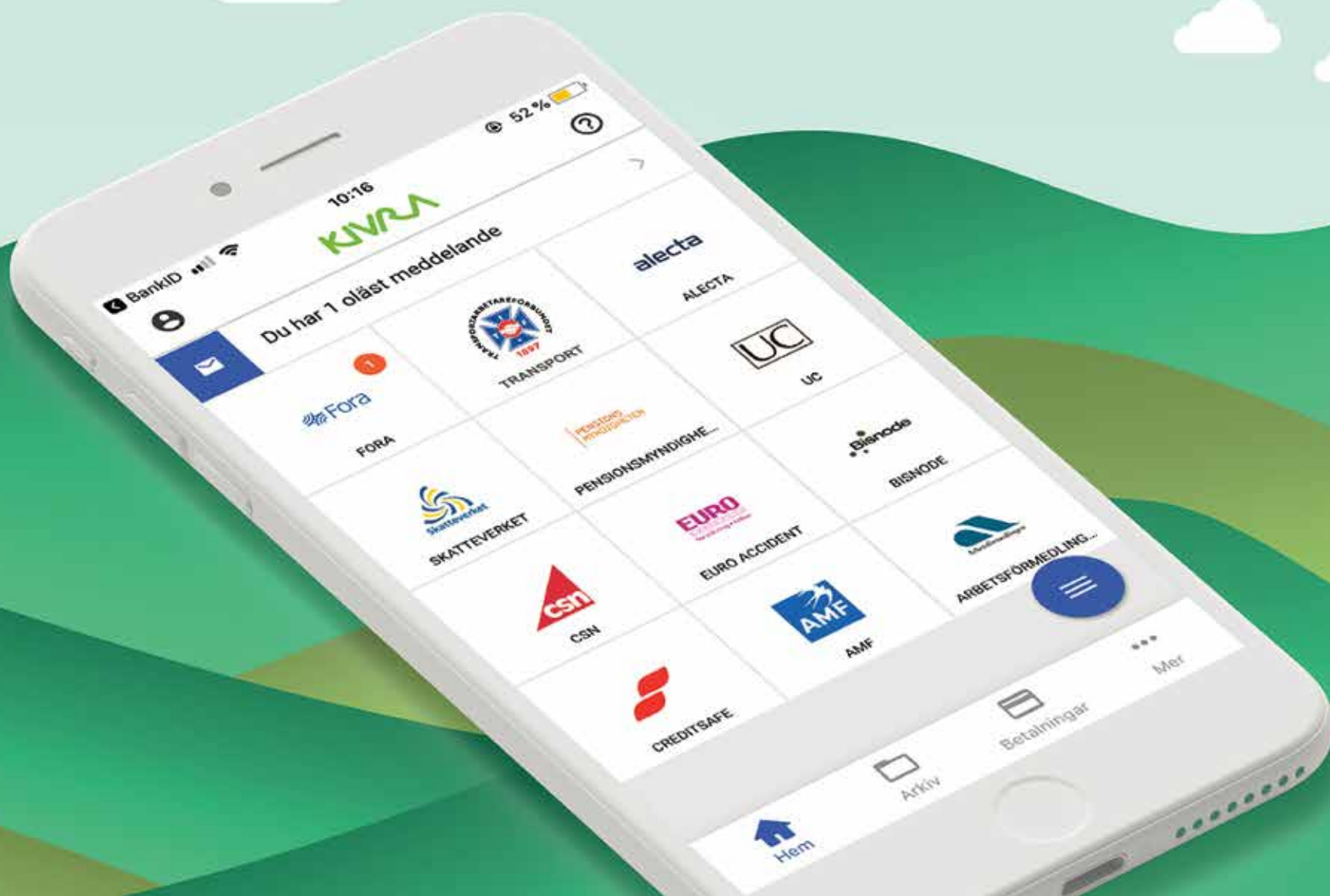
Taxi Rånen minskar **Tidningsbud** 350 får byta företag

Nu börjar Transport använda Kivra – digital brevlåda för dina avgiftsavier

Nu kan du automatiskt få dina avier för fackavgiften i den digitala brevlådan Kivra! Du som är ansluten till Kivra får din första digitala avi från Transport i mitten av juni.

Till dig som inte har Kivra skickas avierna ut som vanligt, och det blir inte heller någon skillnad för dig som har autogiro eller e-faktura.

Vill du också använda Kivra och börja ta emot digital post från oss, andra organisationer, myndigheter och företag? Gå in på kivra.com och registrera dig. Det är gratis och tar inte mer än en minut!



TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

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

Omslagsfoto:
Lena Blomquist

ANNONSER

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

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
59 800.
Nästa nummer utkommer
den 30-31 augusti.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

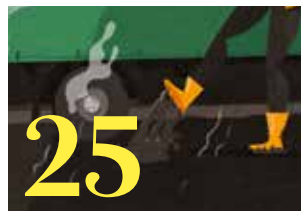


CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 7/8

**4 VÄLKOMMEN**

Lena Blomquist om
sommarläsning.

6 GRANSKNING

KONFLIKTREGLERNA
Historien bakom upp-
görelsen om ny strejklag.

12 AKTUELLT

Ätta sidor om vad som
har hänt sen sist.

14 FACKLIG KAMP

Bussföraren Reza Shahabi
berättar om fängelse och
tortyr i Iran.

19 KRÖNIKA

DAVID ERICSSON

20 ARBETSPLATS

BUDCYKEL
Globala DHL satsar på
cykel.

25 SNABBKOLL SOMMAR

Detta gäller på semester
och jobb i sommar.

26 MÖTET JESSICA

ROSENCRANTZ
Moderaternas transport
politiker ger sin syn.

28 SOMMARSPECIAL

GRILLNING
Varför inte röka räkor?

34 KULTUR

Loppisböckerna som
funkar på semestern.

36 JULIKRYSET**37 FRÅGA FACKET**

38 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Transports ordförande
har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS KLUBB
Gammal klubb satsar
i Oxelösunds hamn.

42 MÅNADENS MEDLEM
Lastbilsföraren Frank Lill-
vik blev volontär i Nepal.

43 DEBATT

Vem är facket?

44 LEDARE

Chefredaktör Jan
Lindkvist skriver från
baksätet.



Varma recept – het uppgörelse

Lite sommarkänsla vill vi bjuda på i säsongens sista nummer. Därför skriver vi både om grillmat med tillbehör, lättsam semesterläsning och vad som gäller när det blir för hett på jobbet.

LÄGG PÅ ETT KOL, formulerar vår redigerare Christina Ahlund rubriken till sex specialsidor om grillning. Och några som la på ett extra kol var alla ni som svarade på mitt upprop i olika Facebookgrupper.

Lastbilschaufförer, taxiförare, sophämtare, tidningsbud och alla möjliga andra transportarbetare hjälpte till med recept, tips och sina åsikter i den eviga frågan om det är kol eller gasol som ger bäst resultat. Utan er hade det knappast blivit några reportage om den matlagning som påstås göra varannan svensk gladare. Tack!

ETT NÅGOT TYNGRE material i denna tidning handlar om rätten att strejka eller vidta andra stridsåtgärder. Regeringens utredare i frågan har väl haft ett av 2000-talets mest otacksamma uppdrag.

Han jobbade i ett år för att föreslå lagändringar. Men när han var klar sköt ministern fram hans överlämning av utredningen i flera veckor. Sedan kom de tunga spelarna på svensk arbetsmarknad – LO, TCO och Saco samt Svenskt Näringsliv – med sin egen lösning. Och ministern slängde utredarens förslag i papperskorgen, i princip oläst.

Regeringens önskan var att stoppa Hamnarbetarförbundets återkommande konflikter med arbetsgivaren APM Terminals i Göteborg.

Reportern Calle von Scheele har följt frågan i flera år. Han beskriver på sidorna 6 till 11 spelet med topphemliga möten och en intensiv lobbykampanj, som har lett fram till den första uppgörelsen om inskränkt strejkrätt på 80 år.

Jag kan lova att läsningen är intressant. Och sedan:

Ha en skön sommar allihop!

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.



Regeringens utredare i frågan har väl haft ett av 2000-talets mest otacksamma uppdrag.

Lena tipsar

Grilla spetskål, föreslog Veronica Stangenfjord när jag efterlyste grillidéer på Facebook. Det får bli sommartipset från mig också!

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Facken och arbetsgivarna presenterade sitt förslag till ändrad konflikträtt:

"Efter att ha varit facklig och aktiv i hela mitt yrkesliv, börjar jag tvivla på fackets roll. Tycker att det mer börjar bli så att det blir arbetsgivarens vilja som styr även de fackliga besluten. Man ska kanske börja fundera på om det är så bra att ha en "bra relation" med Svenskt Näringsliv." **Ken**

Mest läst på webben

...den senaste månaden:

1. En natt i tunnelbanan.
2. Värt att veta om nya taxiavtalet.
3. EU-utskott: Begränsa cabotage till 24 timmar och kräv mindre vila.

Sagt på facebook

I Brasilien fick strejkande lastbilschaufförer igenom sänkta dieselpriiser:

"Tänk om vi i Sverige också vore tuffa, för nu har det väl gått för långt med alla höjningar. Utan transporter så står ju allt still: matdistribution, byggen med mera." **Monica Carlsson**

De har mer stake än hela Sveriges åkare! Om någon sätter ner foten så är det alltid nån idiot som kör billigare, så utan solidaritet händer inget! **Tommi Manninen**

Insänt

Hur kan (S) lyfta frågan om strejkrätt i valtider?

Vädjan till Socialdemokratiska arbetarpartiets arbetsutskott.

Med stigande oro ser vi hur Socialdemokratiska arbetarepartiet förlorar i opinionsundersökningar och i sympati hos LO-folket.

Vare sig detta beror på att våra valfrågor kommit i skymundan för andra partiers hjärtefrågor eller ej, så ser vi med bestörtning hur frågan om inskränkningar av strejkrätten lyfts i en valrörelse där Socialdemokratiska arbetarepartiet kämpar i motvind till och med om LO:s väljare.

Om omsorg för våra barn och den välfärd vi ser hotad i detta val vädjar vi till den socialdemokratiska ledningen att klart ta avstånd från alla typer av förändringar i strejkrätten. Och att Ylva Johansson avlägsnas från allt vidare arbete med arbetsmarknadsfrågor på grund av sitt uttalande i strejkfrågan.

En sådan gest skadar inte partiet, men kan rätt utförd vända väljarflykten från Socialdemokratiska arbetarepartiet och bidra eller leda till valseger.

*Transport avdelning 3:s pensionärsförening genom
Sven Olof Larsson, ordförande
Jan-Erik Magnusson, sekreterare*

Läsarbilden



FOTO: CHRISTIAN KINNUNEN

Här kommer en härlig bild från Odenplan, anslutningen mellan citybanan (pendeltåget) och tunnelbanan, skriver Christian Kinnunen. Han tog den under ett sommarjobb som ordningsvakt i Stockholms lokaltrafik förra året. Nu hoppar han in på olika bevakningsjobb hemma i Skövde-trakten.

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



Svindlande vindlande

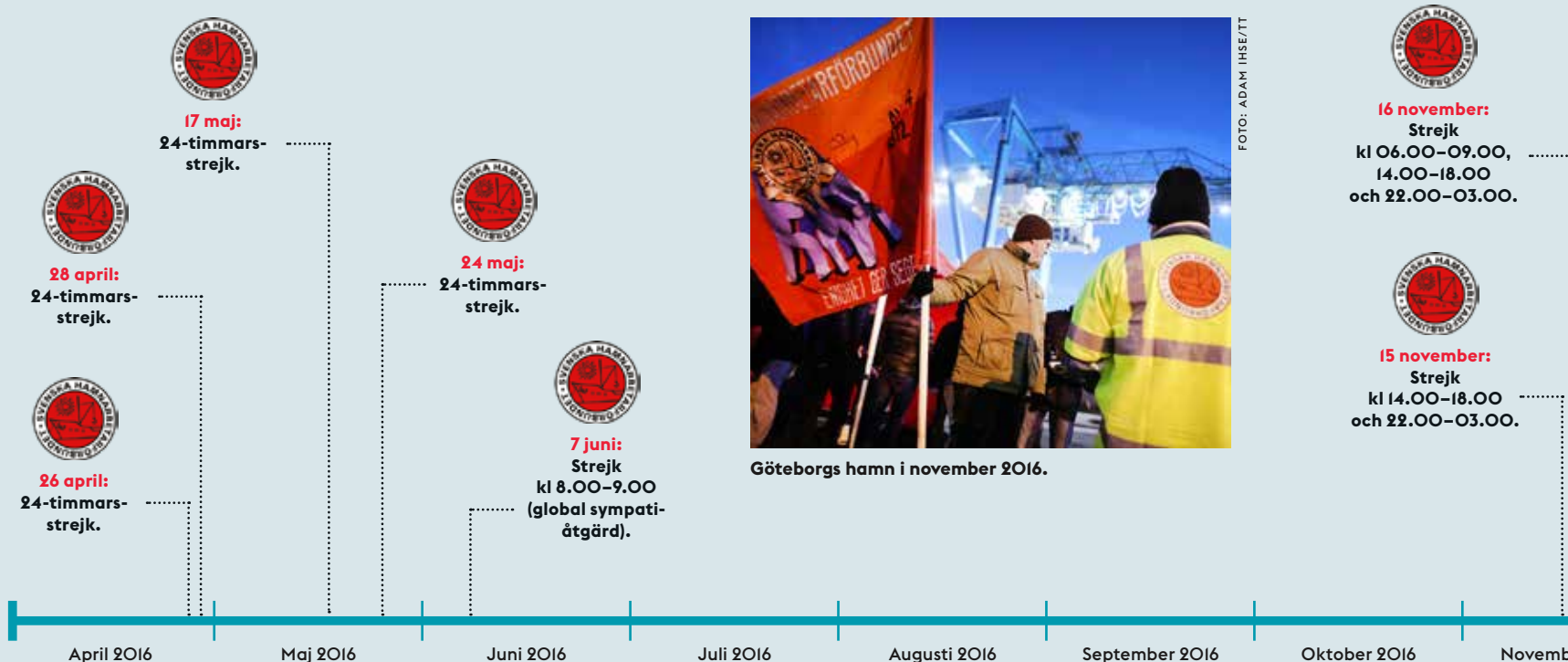
NOG KAN EN MOTORVÄG VARA VACKER, ELLER? Med de orden la lastbilschauffören Stefan Aho från Haparanda ut sin bild på Facebook. Allra vackrast är det i Nordnorge, tycker han. "Men det finns mycket snyggt i Sverige också." Den här vyn såg han från bensinmacken vid Ekolsund på E18. Platsen ligger tre mil öster om Enköping, och lastbilen färdas mot Stockholm. Fotot är ett av drygt 22 000 som Stefan Aho tagit – hittills.

FOTO: STEFAN AHO

Två år som ändrade strejkrätten

Topphemliga möten, en intensiv lobbykampanj mot arbetsmarknadsministern och en statlig utredning som ingen ville ha. Det var bakgrunden när LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv gick samman för att stoppa Hamnarbetarförbundets framfart i Göteborgs containerhamn med ett lagförslag som hindrar de upprepade strejkerna och blockaderna.

Text CALLE VON SCHEELE Grafik CHRISTINA AHLUND



STREJKER OCH LOCKOUTER I GÖTEBORGS CONTAINERHAMN 2016–2017

Konfliktdagar på företag som har kollektivavtal 2017

- Göteborgs containerhamn (strejk/lockout): 2 405 dagar
- Syndikalisterna (strejk): 15 dagar
- Stockholms sophämtare (vild strejk): 150 dagar

Summa: 2 570 dagar

Så här beskriver Medlingsinstitutet konflikten i Göteborgs containerhamn

"I konflikten i Göteborgs hamn där Hamnarbetarförbundets avdelning 4 utsatte bolaget APM Terminals för mer eller mindre konstant pågående blockadåtgärder under det första halvåret 2017 förlorades 2 405 arbetsdagar på grund av strejk och lockout, merparten av dagarna på grund av lockouten."





Efter uppgörelsen höll representanterna från fack och arbetsgivare presskonferens inför en fullsatt sal. Från vänster Eva Nordmark, ordförande i TCO, Göran Arrius, ordförande i Saco, Peter Jeppsson, vice vd i Svenskt Näringsliv, Mattias Dahl, vd i Transportföretagen och Torbjörn Johansson, avtalssekreterare i LO.

Så började det

I början av 1972 utesluts alla hamnarbetare i Norrlandshamnarna ur Transport. De hade vägrat att acceptera kongressbeslutet om sammanslagning av småavdelningarna till storavdelningen.

- Förändringen gav Transport möjlighet att ha heltidsanställda ombudsmän i avdelningarna, som blev bättre rustade i förhandlingarna mot arbetsgivarna.
- I bakgrunden fanns också gamla meningsskiljaktigheter om löneavtal och fackligt arbete. På ena sidan fanns den traditionella synen att teckna avtal och sedan ha fredsplikt. På den andra synen att facket ska ställa krav och tillgodose inte de så sätter man sig ner.
- De utslutna bildade Hamnarbetarförbundet i Örnsköldsvik 1972.
- I dag har Transports två avdelningar för hamnarna 1600 medlemmar. Hamnarbetarförbundet uppger att de har 1300 medlemmar.

Förlorarens ord

– Det ser ut som om man vill lagstifta mot en karikatyrbild av Hamnarbetarförbundet, säger Erik Helgeson i förbundets Göteborgsavdelning Hamnfyran.

Konflikten i Göteborgs containerhamn ligger bakom skärpningen av strejklagena som med största sannolikhet genomförs efter riksdagsvalet i höst. Trots att arbetsgivaren har kollektivavtal med Transport råder inte arbetsfred i hamnen. Avtalslösa Hamnarbetarförbundet kan strejka mot arbetsgivaren när det passar dem.

Den allmänna bilden är att förbundet inte vill ha avtal och fredsplikt, utan kunna hota med konfliktvapnet i varje fråga när det är oense med arbetsgivaren.

Nu har de stora, etablerade organisationerna på arbetsmarknaden, LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv gått samman för att stoppa förbundets framfart i containerhamnen. Regering och riksdag har serverats ett lagförslag som vider strejkvapnet ur händerna på Hamnarbetarförbundet, men inte ändrar stridsrätten för de etablerade facken.

– De tror att vi inte vill ha heltäckande fredsplikt. Jag vet inte var det kommer ifrån, säger Erik Helgeson.

Uppgörelsen

Något liknande har inte inträffat på 80 år. Men nu händer det igen. Parterna på arbetsmarknaden har kommit överens om inskränkningar i rätten att strejka och konflikta. En sommartisdag i juni släpps nyheten.

Salen där presskonferensen hålls är knöckfull. Längst bak vid väggen trängs en skog av tv-kameror med stående journalister och tjänstemän som inte har fått sittplats.

Vid mikrofonerna står representanter för de stora organisationerna LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv.

– Det är inte rimligt att 250 personer i Göteborgs hamn ska ändra konfliktreglerna och maktbalansen mellan parterna, säger Torbjörn Johansson, LO:s avtalssekreterare.

Om inte regeringen hade tillsatt utredningen av strejkrätten, den så omdebatterade stridsåtgärdsutredningen, skulle han inte ha stått där. Parterna vill med sitt lagförslag hålla politikerna borta från arbetsmarknadens spelregler. De vill bestämma själva.

– För 3,4 miljoner medlemmar i de etablerade fackförbunden är möjligheterna till konflikt oförändrade med detta

”Det är inte rimligt att 250 personer i Göteborgs hamn ska ändra konfliktreglerna och maktbalansen mellan parterna.”

Torbjörn Johansson, LO:s avtalssekreterare



FOTO: JOHN ANTONSSON

lagförslag. Däremot kommer vår praxis också gälla för övriga organisationer på arbetsmarknaden, fortsätter Torbjörn Johansson och syftar på små förbund som Hamnarbetarförbundet och Syndikalisterna.

Han beskriver ett kirurgiskt ingrepp i strejkrätten, en regeländring i medbestämmandelagens paragraf 41 som tvingar små fristående fack att uppträda som de stora förbunden i LO, TCO och Saco. De viktigaste punkterna är:

→ Lagförslaget gäller bara företag som redan har kollektivavtal.

→ Ett andra fack ska också kunna kräva avtal på dessa företag och gå i konflikt för ett eget avtal.

→ Men det får bara ske om facket har förhandlat med arbetsgivaren först.

→ I förhandlingarna måste det andra facket ha ställt tydliga krav.

→ Dessa får inte ändras sedan en konflikt brutit ut.

→ Bara om dessa villkor är uppfylla blir det tillåtet att använda konfliktvapnet mot arbetsgivare med kollektivavtal.

Om parternas uppgörelse blir lag kan små, fristående förbund utan avtal inte heller strejka för en arbetskamrat som arbetsgivaren behandlat orättvist. Syndikalisterna blåser ofta till strejk i sådana

fall i stället för att pröva tvisten i domstol, som de etablerade facken gör.

På presskonferensen manifesterar de stora organisationerna sin styrka.

– Jag vill vara mycket tydlig. Vår förväntan är att vår nuvarande regering och den regering som vi får efter valet gör lagstiftning av parternas gemensamma förslag och inget annat, säger Mattias Dahl, vd för arbetsgivarorganisationen Transportföretagen.

Som ett litet lämmeltåg förflyttar sig journalisterna från presskonferensen till kanslihuset där arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) ska kommentera parternas uppgörelse en timme senare. Inpasseringskontrollen är lika noggrann som säkerhetskontrollen på utrikesflyget.

Allt och alla kontrolleras innan arbetsmarknadsministern ställer sig på podiet och tv-kamerorna slås på igen.

Parterna skulle kunna ropa bingo! Ministern tänker kasta stridsåtgärdsutredningens förslag i papperskorgen.

– När parterna är överens om ett så väl genomarbetat och balanserat förslag är det självklart för mig att det går före andra förslag till lagstiftning. Jag kommer att söka så brett stöd som möjligt i Sveriges riksdag för förslaget, säger Ylva Johansson.

Mönstret från eftermiddagens presskonferenser är som hämtat från professor Birgitta Nyströms forskning vid Lunds universitet. Statsmakten brukar tillsätta utredningar i arbetsmarknadsfrågor för att pressa parterna att agera, är hennes slutsats.

På 1930-talet tillsattes tre utredningar om stridsåtgärder. Vad hände? Parterna slöt Saltsjöbadsavtalet 1938, som är grunden för hela den svenska modellen. Sedan dess har parterna inte frivilligt inskränkt konfliktstrategin förrän denna tisdag 2018.

Uppstickaren

– Vi trodde aldrig att vi skulle överleva särskilt länge, säger Ingrid Kandevid i en nyinspelad video på Hamnarbetarförbundets hemsida. Hon var kanslist i Göteborg under förbundets första tid efter utbrytningen från Transport 1972.

Bland de hamnarbetare som bildade det nya förbundet fanns många fackliga rävar. Deras taktik stärkte bilden av yrkesgruppen som tuff och hård. Eftersom förbundet saknade kollektivavtal kunde medlemmarna strejka sig till förmåner.

– Vi erbjuder moralisk fredspakt i alla



FOTO: JOHN ANTONSSON

Tack, men nej tack! Ylva Johansson har tagit emot den statliga stridsåtgärdsutredningen, men kommer att lägga den i byrålådan och satsa på parternas förslag.

**HF:s ordförande
Eskil Rönér.**

FOTO: HANNA RÖNÉR



de frågor vi har överenskommer i, förklarade Eskil Rönér, förbundets nuvarande ordförande, när striden i Göteborgs hamn var som hetast förra året.

För varje nytt krav som förbundet ställde och i varje enskild tvist riskerade arbetsgivaren att dra på sig strejk eller blockad.

– Det har fungerat otroligt bra tidigare, utan att vi har tecknat kollektivavtal, sa Eskil Rönér, också.

Hamnarbetarförbundets taktik har gett deras företrädare stort inflytande i flera hamnar.

Men redan för tio år sedan tröttnade Göteborgs kommun, som äger containerhamnen, på de ständiga konflikthoten, berättar Patrik Östbjerg, den dåvarande



FOTO: BJÖRN LARSSON ROSVALL/TT

I juni 2017 varslar APM Terminals 160 tjänster vid containerhamnen i Göteborg. Varslet sades bero på minskade volymer på grund av den segdragna fackliga konflikten i Göteborgs hamn.

ordföranden för Transports hamnavdelning i Syd- och Västsverige.

Kommunen beslutade att lägga ut verksamheten i containerhamnen på den globala jätten APM Terminals.

– Jag ska vara ärlig. I underlagen till beslutet framgår att företagsledningen inte klarade av att hantera personal och konflikter. Därför var det bättre med en professionell terminaloperatör som var proffsig på att hantera både personal och terminal, säger Patrik Östbjerg.

Men i denna del gjorde kommunen en missbedömning.

APM kunde inte alls tygla Hamnarbetsförbundet. Relationerna mellan dem blev bara sämre och sämre. I april 2016 bryter den första av en rad endagsstrejker ut, som följs av ett tiotal blockader mot inhyrning av personal, nyanställningar och övertid.

På våren 2017 lägger Hamnarbetsförbundet ett varsel som förbjuder den tidsanställda blixten att framföra grensletruckar utan instruktörs överseende. De varslar också om en blockad från mitten av maj till slutet av juni.

Då brister det för APM. Blockaderna innebär att verksamheten inte kan

fungera på kvälls- och nattsiftet, hävdar arbetsgivaren. Därför lockouts Hamnarbetsförbundets medlemmar under dessa timmar. Lockouten börjar i mitten av maj och sträcker sig till slutet av juni.

Strax före midsommar varslar också bolaget 160 anställda om uppsägning. Produktionen har gått ner så kraftigt att de inte längre behövs i verksamheten, enligt APM.

Vid den här tidpunkten har medling pågått i över ett halvår.

Från början har Hamnfyran sex krav. Bland dem finns krav som gäller enskilda individers ärenden, och ytterst borde avgöras i Arbetsdomstolen. Ett sådant krav gäller en 60-årig medlem som borde utbildas till fysiskt lättare arbetsuppgifter, enligt Hamnfyran.

Men kraven ändras. Efter en tid bedömer medlarna, Anders Lindström och Jan Sjölin, att Hamnfyran kräver det omöjliga och vill ha hela arbetsrätten reglerad i ett kollektivavtal. De konstaterar så småningom att konflikten egentligen gäller vem som ska bestämma i hamnen, arbetsgivaren APM eller Hamnfyran.

De förtvivlade medlarna upplever förbundets krav som flytande och ogripbara.

”I takt med att lösningar möjligen kan skönjas flyter målen i väg”, skriver medlarna i sin slutrapport.

Den 4 juli kastar de in handduken och begär att bli entledigade. I containerhamnen förloras 2 405 arbetsdagar på konflikterna under 2017.

Lobbykampanjen

Någon gång på senhösten 2016 fattade Svenskt Näringsliv ett beslut om att Hamnarbetsförbundet ska stoppas. Startskottet är ett brev till regeringen. Den 23 januari 2017 dimper det ner på arbetsmarknadsminister Ylva Johanssons bord.

”Det är inte rimligt att företag som är bundna av kollektivavtal kan bli utsatta för strejk och andra stridsåtgärder på det sätt som nu sker i Göteborgs hamn”, skriver Svenskt Näringsliv och kräver att företag som har kollektivavtal ska vara fredade från strejker och blockader.

Ylva Johanssons första åtgärd kommer efter några veckor. Medlingsinstitutet får i uppdrag att kartlägga hur vanliga konflikter är mot arbetsgivare med kollektivavtal.

”Den svenska modellen måste självklart kunna fungera också i Göteborgs hamn. Situationen i hamnen är allvarlig och innebär ett hot mot svensk ekonomi och jobben.”

Ylva Johansson på en pressträff i Göteborg, i maj 2017

Men det räcker inte. En jättelik lobbykampanj startar. Företagare, som är medlemmar i Svenskt Näringsliv, berättar i medierna om hur hårt drabbade de är av konflikten i containerhamnen.

– Det är kaos överallt. Göteborgs hamn funkar inte och det börjar bli fullt i andra hamnar, säger Peter Hjalmarsson, Lamina System med 40 anställda, till Arbetsmarknadsnytt.

Men de tunga vittnesmålen kommer från industriföretag som Volvo, SKF, Stora Enso och Billerud-Korsnäs, men också från klädjättar som HM, Joy och Lindex.

Företagen är helt beroende av hamnarna för sin import och export. Störst på containersidan är Göteborg med hälften av trafiken.

Företagens vittnesmål understöds i debattartiklar av arbetsgivare och borgerliga politiker.

– Strejkrätten måste begränsas för jobben och välfärden skull, dundrar liberalernas partiledare Jan Björklund i Göteborgsposten.

Den 8 maj skriver Stora Enso ett eget brev till regeringen och varnar för hamnkonfliktens stora konsekvenser.

I slutet av maj 2017 har trycket blivit så hårt mot ministern att en utredning av strejkrätten tillsätts. Hon släpper nyheten på en pressträff i Göteborg.

– Den svenska modellen måste självklart kunna fungera också i Göteborgs hamn. Situationen i hamnen är allvarlig och innebär ett hot mot svensk ekonomi och jobben, säger Ylva Johansson till de församlade journalisterna.

Hemliga möten

I förstamajveckan i år ringer mobilen hos LO:s tidigare avtalssekreterare Erland Olauson hemma i östgötska Ringarum. I största hemlighet värvas han till den grupp av arbetsrättsjurister som håller på att ta fram förslaget om inskränkningar i konflikträtten.

Som opartisk ordförande inom industriavtalet har han stort förtroende hos både fack och arbetsgivare.

Nu är hans uppdrag att hålla i pennan när lagtexten skrivs.

Arbetet på ett lagförslag hade då kommit ganska långt, sedan både fack och arbetsgivare hade förstått att stridsåtgärdsutredningens förslag inte skulle passa någon av dem.

På parternas första hemliga möte, måndagen den 12 mars 2018, diskuterar förbundstopparna som samlats principerna bakom rätten till stridsåtgärder.

Praxis är sedan länge att tvister som gäller enskilda individer prövas i domstol, inte i strejker, och den principen skulle inte ändras. Rätten att till exempel vidta sympatiåtgärder eller de begränsade möjligheterna till politisk strejk skulle inte heller ändras.

– Ta bort detta och alla parter är överens om att stridsåtgärder ska användas för att reglera villkoren i kollektivavtal. Man använder dem inte i några andra syften, säger Anders Weihe, Teknikföretagen. En av dem som mycket tidigt insåg att parterna själva måste agera.

– Det är ganska naturligt att försöka

komma överens när förloppet i Göteborgs hamn står i strid med alla de principer som vi parter är överens om.

Dan Holke, chef för LO-TCO Rättskydd, satt med i juristgruppen och ger samma bild av arbetet.

– Sedan vi satte oss ner och började jobba med den här idén gick det faktiskt väldigt lätt för oss att komma fram till en lösning, som vi kunde vara överens om, säger han

Framtiden

Stora mörka moln skymmer framtiden för Hamnarbetarförbundet. När de tunga spelarna på arbetsmarknaden, LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv, gick samman hade det lilla förbundet inte en chans.

Arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) har redan fått ja från de borgerliga allianspartierna till det breda riksdagsstöd som hon söker för parternas lagförslag.

Så om Hamnarbetarförbundet varslar om strejk eller blockad i framtiden måste det tydligt visa att det seriöst eftersträvar ett kollektivavtal. Annars är stridsåtgärden olovlig. När Arbetsdomstolen prövar stridsåtgärdens laglighet kommer den bland annat bedöma om Hamnarbetarförbundet brukar skriva avtal. Det har knappast alls skett i förbundets 42-åriga historia.

Dessutom gäller lönerna och villkoren i Transports avtal för allt hamnarbete även om förbundet får ett eget avtal.

Sedan i april har arbetsgivarna i Sveriges Hamnar avbrutit allt samarbete med Hamnarbetarförbundet. Deras fackligt förtroendevalda får inga rättigheter förutom lagens miniminivå.

Dessutom riskerar Hamnarbetarförbundets a-kassa att förlora det extra miljonbidrag den får av staten. En utredning föreslår ett slopande av det särskilda stödet till de minsta a-kassorna, som då riskerar nedläggning.

Det ironiska i Hamnarbetarförbundets nya, svåra läge är att dess konkurrent Transport inte varit pådrivande för en ändring av strejkrätten.

– Vår utgångspunkt var att man inte skulle göra någon förändring alls. Sen blev situationen som den blev och man var tvungen att hantera den. Men det hade aldrig behövts om inte Hamnfyrn agerat som de gjorde, säger Peter Winstén. Tidigare hamnarbetare i 15 år, nu avtalssekreterare i Transport.

Överspelad utredning

→ ”Ett gott och mycket gediget arbete”, blev betyget från arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) när hon tog emot den statliga utredningen om konflikträtt.

→ Efter ett års jobb föreslog utredaren bland annat att lagen ska ändras och en utsträckt fredsplikt införs. Den skulle ha inneburit att ett kollektivavtal som huvudregel ska medföra fredsplikt – även för andra arbetstagarorganisationer än den organisation som har tecknat kollektivavtalet.

→ Ministern kastade förslaget i papperskorgen eftersom parterna på arbetsmarknaden redan hade kommit överens.



Erland Olauson, tidigare vice ordförande i LO, och Anders Weihe, förhandlingschef på Teknikföretagen, spelade den avgörande rollen när parterna kom överens om strejkrätten.

FOTO: JOHN ANTONSSON

Läget – ett år senare

Kongress 2017. Under intensiva sex dygn stakade Transport ut sin framtid. Maktkampen fick ett slut och en trojka med gemensamt mål tog över den högsta ledningen. Hur har det gått – ett år efter kongressen i Örebro?

Text **Lena Blomquist**

Tommy Wreeth, ordförande, Lars Mikaelsson, förbundssekreterare, och Anna Ryding, förbundskassör, har haft sedan förra sommaren på sig att styra Transport åt det håll kongressen pekade ut. Utmanaren Markus Pettersson och hans närmaste medarbetare har lämnat förbunds-kontoret. Trojkan i fackförbundets verkställande utskott kommenterar ett antal beslut från förra årets kongress och en turbulent vår 2017.



Transports kongress 2017 hölls i Örebro.

KONGRESSBESLUT I JUNI 2017

Transport ska vara ett kampförbund!
– Det har vi alltid varit. Nu är det satt på pränt också, säger Tommy Wreeth.

Transport ska lämna Nordea om banken flyttar från Sverige på grund av höga bankavgifter.

Styrelsebeslut om att Swedbank tar över är fattat. Det praktiska pågår fortfarande.

Alla medlemmar ska få LO:s mervärdeskort med rabatter och erbjudanden.

Kortet damp ner i brevlådan hos medlemmarna under våren.

Inför kommande avtalsrörelser: Dagens lönomodell – med tariffer – bör förändras. Eller åtminstone utredas.

– Vi har börjat förbereda avtalsrörelsen 2020. Diskussionerna om lönomodeller har startat inom förhandlingsavdelningen. Det är möjligt att vi ska skaka liv i någon sorts ackordslöner inom vissa områden, säger Tommy Wreeth som håller frågan vidöppen.

Mer avtalsrörelse: Transport ska jobba för att få in särskilda regler för samhällsbetalda körningar i det nuvarande taxiföraravtalet.

– Vi ska framför allt titta på yrkesgrupp för yrkesgrupp i de kommande avtalsförhandlingarna. Taxi kommer först, men vi vill ha mer specifika avtal över lag.

De regionala skyddsombuden ska utredas. Fram till hösten 2018 ska deras roll, hur de utses och anställs bli en fråga för Transports framtidsutredning.

Arbetet är i full gång. En utredning har gjorts. Samråd har hållits med alla avdelningar. Beslut fattas i höst av förbundsstyrelsen.

Förbundsstyrelsen ska tillsätta en bred framtidsutredning med representanter från alla sex regionerna, plus hamn och flyg.

Avdelningarna ska nominera ledamöter till utredningen. Styrelsen och förbundsrådet beslutar under hösten. Cirka tio personer kommer att ingå.

Tre av målen som Transport ska jobba politiskt för

1 Det inte ska gå att stapla anställningsformer på varandra.

Transport samverkar med LO för tryggare jobb, och konstaterar att Socialdemokraterna driver dem i valrörelsen.

2 Andelen inhyrda och tillfälligt anställda ska begränsas.

Transport samverkar med LO för tryggare jobb, och konstaterar att Socialdemokraterna driver dem i valrörelsen.

3 Allmän 30-timmarsvecka.

– Det är ett lite mer långsiktigt krav som har funnits med under flera kongresser, säger Lars Mikaelsson. Frågan är svår att gå i mål med.

STYRELSEBESLUT I MARS 2017 EFTER MEDIEAVSLÖJANDEN OM DÅVARANDE ORDFÖRANDEN LARS LINDGREN'S REPRESENTATION OCH ANVÄNDNINGEN AV EN TJÄNSTEBIL

Den övernattningslägenhet och den bil som Lars Lindgren förfogade över ska säljas.

Bilen såldes förra sommaren och lägenheten ligger i skrivande stund ute hos en mäklare.

– Vi har haft behov av den, men nu har vi köpt två övernattningslägenheter på Kungsholmen. Vi får två smålägenheter till priset av den som vi säljer. Lägenheterna är för dem som jobbar på förbunds-kontoret och bor på annan ort, säger Anna Ryding.

Nolltolerans mot alkohol för medlemmarnas pengar införs. Totalstopp när det gäller öl, vin och sprit till såväl facketas gäster som personal. Bekräftades av kongressen.

Infört med omedelbar verkan.

En extern revisionsbyrå ska granska och genomlysas förbundets verksamhet.

Ernst & Young fick uppdraget. Byråns uppgift var att föreslå förbundet regler kring tjänstebostäder, bilar, alkohol och uppförandekoder anställda emellan. Samt föreslå policyer för tjänstesor, bland annat taxi, bonuskort och årskort på SJ.

– Fem eller sex policyer är klubbade, resten är på gång, säger Anna Ryding.

– Alkoholpolicyen är ju klar, och den om tjänstebostäder. Även budgetrutinerna är klubbade. Tjänstebilarna och tjänstesor jobbar vi med.

– Uppförandekoden arbetar vi vidare med utifrån metoo-perspektiv.

NÅGRA FRÅGOR FÖR FRAMTIDSUTREDNINGEN, HUR LÅNGT HAR MAN KOMMIT?

Förbundets organiseringsverksamhet ska diskuteras och formerna läggas fast.

Framtidsutredningen ska ta tag i frågan. Beslut sker på nästa kongress som hålls 2022.

Reglerna för pensionering och valbarhet i förbundet ska ses över. Det vill säga, ska ombudsmän och personer i Transports ledning lämna sina anställningar/förtroende-

poster när de nått pensionsåldern?

Framtidsutredningen ska ta tag i frågan. Beslut på nästa kongress som hålls 2022.

Transportarbetarens ställning som fristående tidning med egen ansvarig utgivare ska utredas.

En extern utredare har anlitats. Han ska presentera underlag och beslutsförslag under våren 2019.

Transportjobb toppar skadelistan – igen

Arbetsmiljö. Transportjobb är de mest olycksdrabbade. Det visar statistik från Arbetsmiljöverket, Afa Försäkringar och Försäkringskassan.

Text John Antonsson

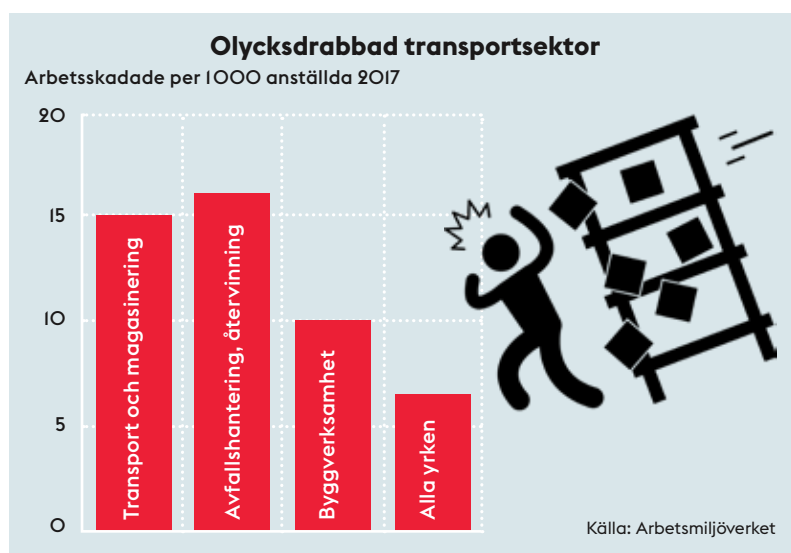
Arbetsgivaren har ett ansvar att anmäla arbetsskador och arbetsrelaterade sjukdomar till Försäkringskassan. Det baserar Arbetsmiljöverket sedan sin statistik på. De senaste siffrorna bekräftar: Transportbranscherna är fortfarande de mest olycksdrabbade och antalet arbetsskador är ungefär lika många som tidigare år.

Vad är det då som leder till allvarliga olycksfall? Klart vanligast är att ramla ute, därefter kommer ramla inne och tredje vanligaste olycksorsaken är lasta, lossa, bära och flytta.

Flest skador ser vi inom avfallshandling och återvinning. Och det är inte mycket bättre för dem som jobbar med transport och magasinering.

ANDERS DRISTIG ÄR regionalt skyddsombud på Transport i Uddevalla. Han ser inga enkla lösningar, men tror att mycket handlar om att få till bättre samarbete där många är inblandade. Inom renhållningsarbetet är det ofta tre parter: arbetsgivare, kommun och kund.

– När det gäller slamsugning är det mycket som behöver fixas.



Det är tungt och svåråtkomligt att dra slang. Kommunerna har sina egna förordningar, men det är till arbetsgivaren vi får ställa kraven. Jag hade gärna sett att det var en rak linje över hela landet och inte bara kommunala förordningar som styr.

Fallskador är vanliga. Där tror Anders Dristig det behövs hårdare krav från arbetsgivaren.

– Vi har pratat om att inte slarva i många år. Men det är ofta man inte gör vad man ska, man hoppar och landar snett. Sedan sker halkskador vid dåligt väder, då gäller det att ha rätt skor. Jag minns att vi fick broddar av arbetsgivaren när jag körde sopbil. Men jag vet inte hur man får bukt med problemen, hade jag haft

en lösning hade jag nog varit hyllad.

Afa Försäkringar har mätt antalet allvarliga olycksfall. Undersökningen släpar efter lite och berör år 2016. Bland yrkesförare ser vi en ökning. Från 5,2 till 5,6 allvarliga arbetsskador per 1000 sysselsatta. Över hela arbetsmarknaden, är det 2,5 allvarliga olycksfall per 1000 anställda.

RISKEN FÖR ATT sjukskrivas på grund av jobbet är störst i mansdominerade arbetaryrken som tillverkning, bygg och transport, visar Försäkringskassans statistik. En annan sak som utmärker just bygg- och transportbranscherna är att det går trögare att komma tillbaka till jobbet om sjukskrivningen väl är framme.



Jytte Guteland (S).

EU inför kontroll av lastbils utsläpp

EU. Ett system för att övervaka och rapportera om utsläpp från personbilar finns redan. EU-parlamentet har nu fattat beslut om att införa ett liknande system för att kontrollera nya lastbilar och bussar. Syftet är att främja miljön.

– Det är dags för vägtransporterna, lastbilar och bussar, att vara med och bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, säger EU-parlamentarikern Jytte Guteland (S).

De nya reglerna börjar gälla den 1 januari 2019 och innebär att medlemsländerna ska börja övervaka tunga fordon, som registreras för första gången i unionen. EU-länderna och fordonstillverkarna ska varje år rapportera mätningar och utsläpp till EU-kommissionen. **JÖ**

Omfattande fusk med F-skattare

Politik. Det blir allt vanligare att företag anlitar personal som så kallade falska företagare i stället för att anställa. Det visar en enkät som LO gjort bland medlemsföretag.

Störst är problemen inom bygg- och transportområdet. Enligt Transports avdelningar är det mycket vanligt med falska företagare, då främst från Östeuropa. Däremot är det inte lika vanligt att personal sägs upp för att anlitas som egna företagare, men det förekommer också.

Rapportens författare förlår flera åtgärder i kollektivavtalen och i lagen. Ett antal av problemen i transportbranschen är på EU-nivå. **JA**

4,3%

mindre tjänar kvinnor än män i Sverige. Siffran gäller den genomsnittliga löneskillnadskillnad som inte kan förklaras med yrke, ålder eller utbildning.

Källa: Medlingsinstitutet

FOTO: JOHN ANTONSSON



Busstest av terrorspar

Ny teknik. Efter terrorattacken på Drottninggatan inleddes en diskussion om satellitstyrda staket för fordon – kallat geofencing. I maj bjöd Trafikverket in till provvakning av en buss, som på utvalda områden inte kan gasas upp i mer än 20 kilometer i timmen, eller fem.

Men det finns fortfarande många frågetecken. Till exempel: Vad ska hända när eller om ett fordon tappar kontakten med satelliten? I höst ska myndigheten presentera en handlingsplan för verklig implementering. **JA**

5 tycker till

Har du fått semester den tid du ville ha?



Jörgen Björk, bärare, Umeå:

– Ja, det har jag.

Vi turas om att ta tidig eller sen semester och jag har den tidiga perioden i år. Då blir jag ledig så att jag kan åka med sonen till Gothia cup. Den är stor så det blir mycket fotbollsfolk där ...



Rolf Hansson, hamnarbetare, Lund:

– Ja, vi brukar inte ha några problem med det.

Själv har jag varit ledig tidigt på våren och får två veckor till under sommaren. Vi har inget särskilt planerat.



Caroline Sjöberg, lastbilschaufför, Hallsberg:

– Ja, jag har alltid fått den semester jag önskat. Eftersom jag bytte jobb i vintras

har jag bara två betalda veckor i sommar, och en av dem är jag på Gotland. Sedan sparar jag till i vinter när jag åker till Spanien med pojkvännen.



Zeljko, ordningsvakt, Helsingborg:

– Fått och fått?

Vi har tilldelad semester som följer tjänsten, juni ett år, juli nästa och augusti det tredje. Men jag är inte särskilt petig, jag är nöjd med de veckor jag tilldelats. Det blir augusti i år, och då åker jag till Norrköping och Kolmården med sonen.



Per-Olof Persson, reklamdistributör, Eslöv:

– Jag fick de två dagar jag sökte.

Vi ska till Bornholm en helg i augusti. Jag brukar inte ta så många dagar semester. Så fort vi är lediga får vi ingen lön, företagen bakar i stället in ersättningen i den vanliga lönen. Vi har ett riktigt skitavtal!



Davood Razavi och Reza Shahabi får inte längre arbeta som busschaufförer i Iran. De har båda dömts till fängelse för sitt fackliga engagemang.

De kämpar för fria fackförbund i Iran

Internationellt. Reza Shahabi har nyligen släppts ur fängelset efter tortyr och isolering. Davood Razavi har en dom på fem år hängande över sig. Båda var bussförare i Iran. Deras brott? Fackligt engagemang.

Text och foto Justina Öster

Reza Shahabi och Davood Razavi har besökt Sverige i fyra dagar. Allt i syfte att berätta om arresteringar, summariska rättegångar och långa fängelsestraff under miserabla förhållanden för iranier som vågar trotsa landets hårdföra teokratiska styre – och starta fria, obundna fackförbund.

Fack, knutna till staten, "gula fackförbund", finns det redan gott om. De tillhör centralorganisationen Arbetarnas hus och driver, enligt Shahabi och Razavi, inte arbetarnas sak.

REZA SHAHABI ÄR tydligt märkt av sina år i fängelse. Att han släpptes i förtid från ett sexårigt straff tackar han kamraterna i sitt fackförbund för. Liksom svenska och andra na-

tionella fack har de tryckt på för att få honom fri.

I FÄNGELET ERBJUDS varken mat eller toalettartiklar, allt hänger på de anhöriga, berättar Reza Shahabi som allra mest tackar sin fru.

– Maten var gamla fimpar, tändstickor och plåster. Inget som gick att äta.

Reza Shahabis axel knäcktes under tortyren då han hängdes upp på en korsliknande ställning för att tvingas erkänna olika "fientliga handlingar" mot staten. En ny ope-

Inga garanterade rättigheter

Världsfacket IFS beskriver Iran som ett av de värsta länderna i världen att arbeta i. Landet hamnar under rubriken "inga garanterade rättigheter".

Reza Shahabi och Davood Razavi, från busschaufförernas fack i Teheran Syndica Vahed, besökte Sverige tillsammans med läraren Loghman Veisi från Iranska lärarförbundet.

De var inbjudna av Facklig plattform Iran, som leds av LO och Transport.

ration krävs, men familjen saknar pengarna.

– Vi lever inte nu, vi bara överlever. Jag är förbjuden att arbeta som busschaufför och hankar mig fram med lite jobb inom taxi och taxiväxel. Min fru lägger in grönsaker och frukt för försäljning, säger Reza Shahabi.

KOLLEGAN DAVOOD RAZAVI tillåts inte heller arbeta som busschaufför. Efter att han var med och startade bussfacket tvingades han i förtida pension. Frun arbetar och han jobbar en del som taxichaufför.

För två år sen dömdes han till fem år och tre månaders fängelse. Som andra fackligt aktiva, anklagad för att vara ett hot mot nationens säkerhet.

– Att inte veta om eller när domen ska verkställas är psykisk tortyr.

Det var för att få stöd i kampen för att starta fria fack och få rätt att slåss för sina mänskliga rättigheter som aktivisterna besökte Sverige. De vet inte om de kommer att drabbas av nya repressalier när de återvänder hem. Men hoppas att den internationella uppmärksamheten ska skydda dem.

350 bud sägs upp – får jobb i nytt bolag

Tidningsbud. NWT Gruppen, som bland annat äger Nya Werm-lands-Tidningen, säger upp avtalet med Tidningstjänst och startar eget distributionsbolag. Samtliga 350 tidningsbud erbjuds anställning i det nya bolaget.

Text Justina Öster

– Man vet vad man har men inte vad man får. Hur det blir är svårt att sia om, kommenterar bilburna budet Tom Karlsson med 13 år på Tidningstjänst.

Det nya distributionsbolaget ska dra i gång sin verksamhet den 1 mars 2019.

– Det är egentligen inte utdelningen av tidningar vi varit missnöjda med utan kostnadsutvecklingen. Vi har haft mycket diskussioner med Postnord och har velat tillföra produkter, alltså dela ut fler saker än tidningar. Men Postnord, som äger Tab, vill inte gå med på det, säger NWT:s vd Mats Muregård.

Hur påverkas distributörerna på Tab av att avtalet sagts upp?

– I det korta perspektivet: inte alls. Vi erbjuder alla att följa med över till det nya bolaget och vår målsättning är att satsa på distribution. Vår ambition är att jobbet ska bli säkrare, säger Mats Muregård.

Hur då?

– Vi tänker oss att dela ut också mindre paket, tidskrifter och kanske till och med brev, i viss omfattning.

TRANSPORTS OMBUDSMAN I Värmland, Mikael Ladman, räknar med att påbörja förhandlingarna om uppsägning av buden efter semesterna, i augusti.

Det handlar om 350 bud i Värmland, Skaraborg och Dalsland, Karlskoga och Degerfors.

Tidningsbudet Tom Karlsson i Karlstad konstaterar att många av distributörerna arbetat länge på Tidningstjänst, men att de ändå verkar ta beskedet ganska lugnt.

– För egen del ser jag ganska ljus på framtiden. Om det skiter sig så kanske det är dags att hitta något annat jobb. Mitt yrke är ju rätt utdöende, säger han.



NYCKELN TILL EN SCHYSST PENSION

Vad ser du framför dig när du tänker på pensionen? För att få friheten att göra det du längtar efter, behöver du en bra tjänstepension. Hos oss har våra kunder fått en god avkastning som legat i topp i flera år och en låg avgift.

En halv miljon LO-medlemmar har redan valt oss för sin tjänstepension. Välj nyckeln till en schysst pension du också!

Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse, nr 10 2017, har vår avkastning till våra fondsparare legat i topp, sett över 10 och 5 år.

**LÄS MER PÅ FOLKSAMLOPENSION.SE
ELLER RING OSS PÅ 020-414 414**



De fick Brasilien att tvärnita

Chaufförer. Lastbilsstrejken i Brasilien fick världens femte största land att stanna av. Efter endast några dagar gapade grönsakshyllorna tomma i landets största städer. I São Paulo, med 22 miljoner invånare, fanns det inte en enda bensinstation med bensen.

Chaufförerna var missnöjda med att Brasiliens president, Michel Temer, låtit knyta landets dieselproduktion till det internationella marknadspriset. Pressad av strejken gav han efter för kraven och sänkte efter tio dagar dieselpriset med 1 krona och 11 öre. Chaufförerna anklagas nu för att ha fördärvat den knappa ekonomiska tillväxt som landet gjort detta kvartal.

HENRIK BRANDÃO JÖNSSON

Nya anbud på färdtjänst lämnade

Taxi. Taxibolagen i Stockholms län har just lämnat sina anbud på att köra färdtjänst från den 1 april nästa år.

Nya krav i upphandlingen slår fast att chaufförerna ska ha lön och semester enligt kollektivavtal samt 40-timmars arbetsveckor.

– Det här har vi kämpat för i årtal, säger chauffören Allonias Sebhatu. Jag har varit ansiktet utåt, men jag har gjort det tillsammans med kollegorna.

De har fått draghjälp av den nya upphandlingslagen som kräver en viss nivå på de sociala villkoren vid offentliga upphandlingar. Landstingets beslut kommer efter sommaren. **LB**

Färsk myndighet kan blir kortlivad

Arbetsmiljö. Generaldirektören är utsedd och den 1 juni öppnade Myndigheten för arbetsmiljökunskap i Gävle. Ungefär samtidigt berättade Arbetsarkivet att myndigheten kommer att slå igen om det blir en borgerlig regering efter höstens val. Tidningen bygger sin slutsats på intervjuer med Alliansens arbetsmarknads-politiska talespersoner.

För elva år sedan lade den dåvarande borgerliga regeringen ner Arbetslivsinstitutet. **LB**

FOTO: LENA BLOMQUIST



Inte längre bort än 25 kilometer.

Storbanker föreslås få kontant-ansvar

Värdetransporter. De största bankerna ska se till att svenska folket kan ta ut pengar och företag ska ha möjlighet att lämna in en dagskassa, föreslår en utredning.

– Vi tycker att deras slutsatser är mitt i prick, säger Stefan H Johansson, försäljningschef på Loomis Sverige som är störst när det gäller värdetransporter.

Det blir allt svårare att få tag i sedlar och mynt. Utredningen kräver att 99 av 100 svenskar i framtiden ska ha högst 25 kilometer till närmaste plats för att ta ut kontanter och hantera en dagskassa. **JA**



De grova rånen minskar men det är inte ovanligt med smitare, konstaterar taxiföraren Mehdi Ben Sennah i Stockholm.

”Det märks att rånen blivit färre”

Taxi. En positiv nyhet inom taxibranschen: Antalet rån mot chaufförerna har stadigt gått ner de senaste tio åren. Den statistiken förväntas inte Mehdi Ben Sennah, taxiförare i Stockholm sedan över tio år.

Text Lena Blomquist
Foto Calle von Scheele

– Att de grova rånen har minskat märks, säger han. De har blivit färre i och med att vi har fått kameror i bilarna som avskräcker den som tänkt råna oss. Samtidigt finns det inte lika mycket pengar att hämta längre, kanske bara en tusenlapp i kontanter.

Just de orsakerna pekar även Svenska taxiförbundet på när det redovisar den långsiktiga trenden när det gäller taxirån.

MEHDI BEN SENNAH konstaterar däremot att det inte är ovanligt med smitare som lämnar bilen utan att betala sin resa på kanske 800 kronor.

– Jag har själv blivit slagen av en smitare, berättar han. Polisen svarade att de inte hade tid att komma. Jag skulle åka till stationen och göra en anmälan. Det är inte acceptabelt!

DET KRAFTIGT MINSKANDE antalet taxirån syns i statistik från Brottsförebyggande rådet. 2008 var antalet över 80 i landet, i en fjärdedel av dem hotade rånaren med skjutvapen. Förra året var rånen nere i 22 stycken, sex av dem begicks med skjutvapen.

– Det är givetvis positivt att de grova rånen går ner, kommenterar Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

Han är däremot inte nöjd med hur hot och annat våld än grova rån rapporteras i branschen. I en enkät från Nordiska transportarbetarefederationen (NTF) uppgav nyligen cirka 60 procent av de tillfrågade nordiska förarna att de har utsatts för hot och/eller våld i jobbet.

I samma rapport beskrevs hur långa arbetspass som en stor del av taxiförarna i Norden jobbar. Av 500 som svarade på enkäten hade 13 arbetat pass som var längre än 30 timmar, 14 hade arbetat pass på mellan 25 och 30 timmar. Och snittet för anställda chaufförer i Norden ligger på en veckoarbetstid närmare 54 timmar.

– **VÅR UNDERSÖKNING** är inte så stor, säger Mats Andersson, ombudsman med ansvar för taxiavtalet på Transports avdelning 3 i Göteborg. Han fortsätter:

– Syftet är att vi ska få något universitet att göra en stor och oberoende studie av arbetstider, olyckor och våld inom taxi. Vi hoppas på en fördjupad analys, och bidrar gärna.

Martin Miljeteig är klar över sin uppfattning, även utan akademisk granskning:

– Det finns stora utmaningar i taxibranschen när det gäller förebyggande systematiskt arbetsmiljöarbete.

I höst blir det svårare för brottsdömda att få taxileg

Taxi. Den 1 september blir det svårare för den som dömts till brott att köra taxi. Regeringen har ändrat en förordning så att polisen och domstolarna får skärpta krav på att meddela Transportstyrelsen när personer döms för brott.

Myndigheten ska få tillgång till dessa fakta när den bedömer om en person är lämplig att ha taxileg eller yrkesförartillstånd.

Det handlar om olika sexualbrott, ekonomiska brott, våldsbrott, narkotika- och vapenbrott.

– Transportstyrelsen får helt andra verktyg för att kunna säkerställa att personer som är dömda för sexualbrott inte kan bli taxiförare eller få yrkesförartillstånd, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) till TT. **LB**

Skärpt rehab-ansvar i ny lag

Nya lagar. Arbetsgivarnas ansvar för att sjuka anställda får rehabilitering stärks den 1 juli. Företagen blir skyldiga att ta fram en plan för hur personal, som varit sjukskriven i 30 dagar, ska komma tillbaka till jobbet igen.

Text **Justina Öster**

Lagändringarna beror på den kraftiga ökningen av antalet sjukskrivna. Psykiatriska diagnoser som depression, utbrändhet och ångest är i dag den vanligaste orsaken till att både kvinnor och män uteblir från arbetet.

SYFTET ÄR ATT försöka korta den långa sjukfrånvaron. Ändringen innebär att arbetsgivare ska upprätta en plan för hur sjuka ska kunna återgå i jobb om "det kan antas att den försäkrades arbetsförmåga" kommer fortsätta att vara nedsatt under minst 60 dagar.

Planen ska skrivas senast efter 30 dagar. Den bör innehålla åtgärder för anpassning av arbetsplatsen eller arbetsuppgifterna. Går det att jobba kortare dagar och vara deltidssjukskriven? Kan personen omplaceras? Behöver hen arbetshjälpmiddel, utbildning eller omskolning för att fungera, hör till frågor som kan tas med. Tider för åtgärder och uppföljning av planen bör också finnas med.

TRANSPORTS FÖRSÄKRINGSANSVARIGA Sture Thorsell tycker det är bra att återgå till den tidigare ordningen, att företagen ska bli skyldiga att skicka in rehabiliteringsplaner till försäkringskassan igen.

– Det sätter lite press på arbetsgivarna att agera, men om det resulterar i en förbättring återstår att se. Försäkringskassans tillsyn av företagen har inte fungerat och det finns mycket som behöver förändras efter försämringarna av försäkringsskyddet 2007. Människor som blir sjuka

drabbas hårt i dag, säger han.

Carina Lövgren är regionalt skyddsombud (RSO) på Transport i Linköping. Hon ser positivt på kraven om planer, men har ändå inte så stort hopp om några större förändringar.

– Det är så mycket som brister i arbetsgivarnas ansvar i dag. Vi är ute

och pratar med företagen, men det går lite trögt. Många arbetstagare har ju heller inte så bra koll. Ofta kommer de inte till facket förrän det kör ihop sig och de inte får sjukpenning, säger hon.

Gunilla Hamberg är RSO på Transports avdelning 32 i Östersund och mer förhoppningsfull:

– Om reglerna efterlevs så tror jag att det kan bli bra. Det kan innebära att sjuka inte bara glöms bort, som tidigare.

Fler nyheter

→ **Från den 1 juli minskas skatten med 25 procent av din medlemsavgift i facket. Förbundet ska meddela Skatteverket, som automatiskt för in avdraget på din deklaration.**

→ **En karensdag tas bort i a-kassan, och du får ersättning efter sex dagar som arbetslös.**

→ **Om du har ett förtroendeuppdrag som ger rätt till ledighet från jobbet kommer den tiden att jämsställas med vanligt arbete om du blir arbetslös och ska få a-kassa.**

MER RESURSER ELLER fler handläggare kommer dock inte att tillföras Försäkringskassan för att kontrollera att kraven följs, enligt Michael Boman, strateg inom sjukförsäkring på myndigheten. Ändå tror han inte att nyordningen blir tandlös.

– Arbetsgivaren ska upprätta en plan för sjuka anställda, om det inte är onödigt eller omöjligt ur medicinsk synpunkt. Om man har ett ansvar och inte uppfyller det syns det nu.

EU-utskott säger ja till nya cabotageregler

EU. Lika lön ska gälla för förare som kör cabotagetransporter och det ska gå att skjuta på den långa vilan i upp till tre veckor. EU-parlamentets transportutskott har tagit ställning till vägpaketet.

Text **John Antonsson**

Utskottets hållning är ett steg i en längre EU-process. Närmast ska parlamentet förhandla om förslaget. Därefter ska frågan förhandlas med EU-kommissionen och rådet, där samtliga medlemsländers ministrar är representerade.

– Vi har hållit på med diskussionen i flera år, arbetat med förslaget för att överbrygga och få ett så starkt beslut som möjligt. Vi klarade cabotageregler, det var viktigt, men vi hade velat komma längre med utstationering och kör- och vilotider, kommenterar EU-parlamentarikern Marita Ulvskog (S) som sitter i transportutskottet.

CABOTAGE: Utskottet sa ja till bortgångne socialdemokraten Jens Nilssons förslag om att begränsa rätten att köra cabotage till 48 timmar,

"Vi hade velat komma längre med utstationering och kör- och vilotider.

Marita Ulvskog (S), transportutskottet.

alltså när utländska företag kör inrikes transporter i ett annat EU-land. Under cabotagekörningen ska löner och villkor från värdlandet gälla. För att få köra cabotage i samma land igen krävs det att chauffören har en så kallad cooling off-period på 72 timmar – i det land som åkeriet är etablerat i.

KÖR- OCH VILOTIDER: Med dagens regler måste chaufförer ha minst tre dagars ledigt under en tvåveckorsperiod. EU har bestämt att yrkesförare inte får ta den långa veckovilan, 45 timmar, i lastbilshytten. Förkortad veckovila – 24 timmar – finns, fast chauffören får bara ta en sådan under en tvåveckorsperiod. Men enligt utskottets förslag ska det nu räcka med två förkortade vilor under 20 dagar.

Prova på Trailer eller Trucking
4 nr 249:-



Beställ din prenumeration på:
www.motortidningar.se/transport

eller kontakta kundservice på 0455-30 29 30



Lars Johnsen, Norge, Berglind Hafsteinsdottir, Island, Marko Piirinen, Finland, Jan Villadsen, Danmark, och Lars Mikaelsson, Sverige laddar för paneldebatt om den nordiska



Anu Hietala är ny generalsekreterare i NTF.



ETF:s generalsekreterare Eduardo Chagas (i ljusblå skjorta) i samtal med några av kongressdelegaterna.

NTF slåss för nordiska

Facket. Den nordiska modellen är under attack. Vad kan facket göra? Gå tillbaka till rötterna och värva och organisera!

Det var budskapet när frågan debatterades på de nordiska transportfackens kongress i danska Ålborg.

Text och foto Jan Lindkvist

Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF) är en facklig internationell som organiserar över 360 000 medlemmar i 47 olika fackförbund i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Island och Färöarna. Till kongressen kom omkring 175 delegater som fick ta sig an huvudfrågan:

Hur klarar sig den "nordiska modellen" i en globaliserad värld?

Först ut i debatten var Stephen Cotton, generalsekreterare i Internationella Transportarbetarefederationen (ITF). Det är en internationell för världens alla transportarbetare.

Cotton förklarade att de nordiska länderna länge varit en förebild

när det gäller fackliga rättigheter, demokrati och jämlikhet. Samtidigt varnade han för hoten som seglat upp:

– Världen är stadd i förändring och i USA är Donald Trump galen! Situationen är extrem. Vi måste förstå vad som händer i den digitala revolutionen, med gig-ekonomin.

– Vi måste ta fram en strategi för att möta utvecklingen. En grundläggande uppgift är att värva medlemmar och bygga fackliga organisationer. Vi måste diskutera hur vi ska föra ut vårt budskap! Hur ska vi kommunicera med de unga? Vi måste vara mera kreativa, om vi ska nå dem.

STEPHEN COTTON FÖRKLARADE varför nästa ITF-kongress genomförs i Singapore i oktober. Fokus kommer att ligga på den digitala revolutionen:

– Det är ingen slump att vi valt just Singapore, trots att det är dyrt att hålla kongress där. Singapore är porten till Asien. Där ligger man i frontlinjen med ny teknik. I fronten

"Situationen är extrem. Vi måste förstå vad som händer i den digitala revolutionen, med gig-ekonomin."

Stephen Cotton, generalsekreterare ITF.

för att ersätta anställda med robotar och digitalisering.

– Förarlösa fordon och obemannade terminaler finns redan. Nu talar man om att transportera passagerare med drönare.

ITF-basen pekade särskilt ut flyget som ett prioriterat område i det fackliga arbetet. Det gäller inte minst kampen mot lågprisbolaget Ryanair:

– Michael Ó Leary (vd i Ryanair) är det värsta kräk man kan träffa på, mullrade Cotton med adress till de danska transportfacken.

Genom krav på kollektivavtal och fackliga aktioner har danskarna lyckats mota ut Ryanair från Kastrup.

Den nordiska modellen var också

temat för en paneldebatt. Vad menas då med "den nordiska modellen", eller svenska modellen som den ofta kallas på hemmaplan?

NÅGON ENKEL DEFINITION finns inte. Från arbetarrörelsens sida håller man gärna fram arbetsmarknaden, där mycket av ansvaret för löner och arbetsvillkor lagts på parterna – alltså på fack och arbetsgivare som tecknar kollektivavtal. Inte på staten och lagstiftarna, som i andra länder. Ett utbyggt offentlig sektor, fungerande byråkrati och generell skattefinansierad välfärd brukar också räknas in i den nordiska modellen.

Under en tims lång debatt vittnade en rad fackförbund om hur EU:s fria rörlighet för arbetskraft, offentliga upphandlingar och avregleringar är på väg att slå sönder systemet.

Berglind Hafsteinsdottir, från isländska kabinfacket, beskrev hur ett lågprisbolag dumpat lönerna på Island:

– Bolaget använder alla kryphål som finns i EU-lagstiftningen för



modellen på NTF:s kongress som hölls i danska Ålborg.



"Nu talar man om att transportera passagerare med drönare", sa ITF-basen Stephen Cotton på kongressen.

modellen

att försämrade villkoren. Vi har slagits mot dem i fyra år nu. Företaget har stämt oss för att vi vidtagit stridsåtgärder.

– Om vi ska kunna vinna kampen måste vi göra det tillsammans! Inget enskilt fackförbund kan klara det på egen hand.

Lars Johnsen, ordförande i norska Transport, la en stor del av skulden på EU:

– Jag ser en union i upplösning, summerade han.

Island ett undantag

→ I Norden har organisationsgraden sjunkit i alla länder utom Island, som toppar med 85 procent av arbetskraften i facket.

→ I Danmark ligger siffran på 67 procent, ett tapp på runt sex procentenheter på drygt 20 år.

→ Finland noterar 64 procent.

→ I Sverige har tjänstemännen gått om arbetarna. Bara 62 procent av arbetarna är fackligt anslutna, mot 74 procent på tjänstemannasidan.

Många delegater tycktes vara överens om att facket i alltför hög grad slog sig till ro under decennier, när det var mer eller mindre självklart att människor som fick jobb gick med i facket.

NTF:S NYA GENERALSEKRETERARE, Anu Hietala, försökte ändå ingjuta mod i kongressen genom att peka på ett antal positiva exempel. Det gäller bland annat kampen som facket fört mot Ikea och taxikoncernen Uber.

Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson lyfte också fram ljuspunkter:

– I Transport har vi anställt två personer som jobbar med vad vi kallar ordning- och reda i åkerinäringen. De kartlägger åkerier som satt i system att bryta mot allt. Vi har lämnat in flera anmälningar till myndigheterna.

– I Sverige har vi fått en ny infrastrukturminister som på kort tid vidtagit åtgärder, bland annat ett utökat beställansvar för transportköpare.

David Ericsson

Och så sorgen

Förr var jag ofta ledsen. Jag kunde känna en melankoli komma smygande för att så småningom slå rot i själen. Det var inte någon direkt obehaglig känsla, bara en lång eller kort period av att mest vara för sig själv. Som i en slags långsam berg- och dalbana.

Numer är jag nästan aldrig ledsen. Så fort jag får tråkigt kollar jag vad som hänt på nätet, gör något inlägg eller läser en tidning i en app.

Att som förr ha tråkigt, kanske i väntan på ett tåg. Att se på rallarrosorna som växer vid rälsen och en humla som idogt surrar mellan blommorna, det finns inte längre.

Inte ens när Mårten, en av mina bästa vänner, gick bort ville alltihop stanna upp. Han var också lastbilschaufför till en början, men när vi träffades för ett antal år sen jobbade vi båda på en ställningsfirma.

Han var sjutton år äldre än mig och blev, om inte som en pappa så i alla fall som en äldre bror. Långt efter att vi slutat på firman stödde han mig under en jobbig period i min, en aning vingliga, skrivarkarriär. Ibland bara genom att vi tog en fika och han sa saker som "nu snurrar du till det pojken" på sitt Västerfärnebumål.

”

Som en våt vante ligger den över mig fastän jag försöker göra allt det vanliga.

DE FEM SENASTE åren var han mer eller mindre sängliggande efter ett antal stroke. Han var på ett hem på Södermalm där han vårdades, mest av sin kära särbo.

Minnet svek honom allt mer, men vi kunde alltid prata om en sak: lastbilar. De är tydligen något som binder oss chaufförer samman ända in i döden.

Kanske är det för att vi alla upplevt skräcken på en hal väg med lasset som trycker på och släpet som kasar i en nerförsbacke. Eller alla soluppgångar vi sett över städer, ängar, skogar och hav. Att få hett kaffe och nybakat bröd på ett hamnkafé efter en natts körning kan bidra. Terminaler och nattfärjor, en fylla i Helsingör eller bara att komma hem och krypa ner hos den älskade efter många dygn på vägen.

MIN SORG EFTER kamraten vill inte släppa. Som en våt vante ligger den över mig fastän jag försöker göra allt det vanliga. Köra lastbil, svara på mejl eller skriva, blir det mest en trög soppa av alltihop.

Jag får en nattkörning. Jag tycker inte om att vända på dygnet men dagsovandet lyckas och jag inte är speciellt trött när jag ska köra.

Men i soluppgången vill jag inte höra nattradiopladdret längre och inte heller lyssna på en ljudbok. Saknaden efter kamraten finns där medan hytten gungar fram i de första solstrålarna på den gryningstomma motorvägen. Jag känner varje krök och gupp och jag har tråkigt. Men just då, där ingenting händer i tristessen, börjar det kännas lite bra igen.

Toppen & botten

↑ Livets gång

↓ Livets gång

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





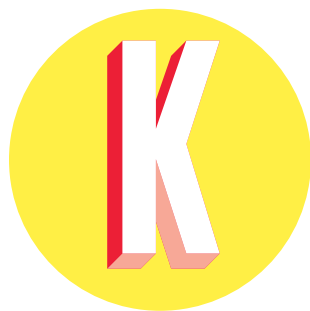
En

dag i sadeln

Lastbilar och jumbojet. Jätteföretaget DHL förknippas mest med tunga fordon. Men nu satsar de på Karl Rydell och hans cyklistkollegor.

Text och foto JOHN ANTONSSON





lockan är nio och klassisk musik dånar ur högtalarna på DHL Express terminal i Västberga, strax söder om centrala Stockholm. Morgonskiftet av

terminalarbetare får genom musiken höra att det strax är hemgång. Terminalens hjärta heter Kenta och är en hypermodern sorteringsmaskin.

Göteborg var först med att skaffa den typen av maskin och gav den ett klassiskt göteborgskt fotbollsnamn: Glenn. Så efter en del funderingar döpte stockholmarna sin maskin efter Kenta Gustafsson, han som sjöng den som blivit Hammarbys låt: *Just i dag är jag stark*.

Chaufförerna till de små distributionsbilarna kommer in halv nio. De samlas i fikarummet för ett morgonmöte. På DHL heter det PD, en av många förkortningar som slängs runt inom företaget. Bortanför sorteringsmaskinen står lätta distributionsbilar uppbackade i två rader med bakluckorna öppnade mot ett sorteringsband. Erfarna arbetare som har titeln seniors ser till att bilarna packas på ett sätt som passar rutterna.

Det är full fart och blir hela tiden mer att göra. Bara i år har antalet paket ökat med 20 procent.

Samtidigt cyklar Karl Rydell från Södermalm i Stockholm, över Årstabron,

”En gång hade jag glömt att ladda på natten. Batteriet tog slut på vägen hem. Det blev lite tungt i uppförbackarna.”

genom Årsta och in i Västberga industriområde. Han låser fast sin egen oväxlade cykel och gör sig redo för en arbetsdag på en annan sadel.

NÄR HAN KOMMER in i terminalen har han redan på sig dagens arbetskläder. Ett par shorts, en pikétröja i funktionsmaterial och en lätt regnjacka. Regnskurar föll över staden dagen innan, men den här tisdagen skiner solen. Den värsta tryckande hettan har gett vika för svalkande vindar. I terminalen är skyddsskorna på, men så fort Karl Rydell sticker ut så cyklar han i vanliga gympaskor.

– Jag gillar att cykla runt i stan, träffa människor, se det fina vädret.

BETYDLIGT KALLARE VAR det när Karl Rydell var ny på jobbet. Han började cykla för DHL i oktober förra året. Sedan kom vintern.

– På vintern är det en helt annan sak,

det är tuffare. Men man får hålla sig optimistisk. Det kommer dagar där det först har snöat, tinat och sedan frusit till is på gatorna. Då var det nästan omöjligt att ta sig fram, även om vi bytte till dubbdäck. Man får ta hänsyn till att det inte går lika snabbt.

KARL RYDELL VAR en av de första cyklisterna på DHL Express, så några rutiner fanns inte riktigt på plats. Till en början var hela staden hans arbetsplats.

– Det har varit en lång process för att se vad som funkar och inte. Det här är helt nytt på DHL.

När en vanlig, ny chaufför börjar jobba på DHL Express får hen sitta bredvid i några veckor. Problemet var bara att det inte går på en cykel, och när Karl Rydell började hade cyklarna inte ens levererats. Så han fick sitta bredvid i en vanlig budbil.

Men han hade rätt bra koll på gatorna sedan tidigare. Kort efter att Karl Rydell tog studenten började han cykla ut mat för företaget Foodora.

– Det är mycket bättre sammanhållning här på DHL, jag var bara uppe på Foodora var tredje månad för att förnya mitt kontrakt. Nu kan jag känna att jag har kollegor. Vi träffas varje dag när vi har morgonmöte där vi går igenom dagen.

ELCYKLARNA ÄR FYRA och står uppställda i

DHL:s cyklar

Sedan i höstas rullar fyra cyklar från DHL Express på Stockholms gator. De ska främst dela ut brev och mindre paket. Nu har Malmö-filialen också köpt in två cyklar. Där handlar det om en annorlunda cykel. Föraren sitter nästan och har godset bakom sig i en låda. I båda städerna assisteras cyklisterna av en elmotor.

Stockholmscyklister ska göra runt 50 leveranser på en dag. I Malmö är målet att få ut ett 70-tal försändelser om dagen.



Karl Rydell cyklar uppför Rehnsgatan i Stockholm. Han har just varit inne hos en stamkund.



Ibland, eller till och med ganska ofta, händer det att kunden inte öppnar dörren när Karl Rydell knackar på. Han har sparat på sig en lång lista med olika telefonnummer för att nå återkommande kunder.

rad med sina laddare inkopplade under Kenta.

De har automatväxlar och kraftiga skivbromsar. Karl Rydell har aldrig upplevt att cykelns tyngd har gjort det svårt att bromsa in tillräckligt fort.

– Jag har inte kört någon annan elcykel. Det tog kanske en vecka att vänja sig vid att den är lite klumpigare än en vanlig cykel, men när man väl kommer upp i hastighet är det inte något man tänker på. Det är inte jobbigare att cykla på den än den vanliga cykeln jag tar till jobbet.

– En gång hade jag glömt att ladda på natten. Batteriet tog slut på vägen hem. Det blev lite tungt i uppförsbackarna.

De brev och paket som kurirerna ska cykla ut ligger utspridda på små packbord till var och en av de fyra kurirerna. Än har de inte hittat något sätt att få det



En expressleverans kan ha skickats från södra Europa klockan 17 dagen innan. Cykelkurirerna måste göra ett lämningsförsök senast klockan 12.

färdigsorterat. Så det är upp till kurirerna själva att sortera och skanna in så att allt kommer i rätt ordning.

– Det brukar ta ungefär 20 minuter att packa cykeln, berättar Karl Rydell.

Fast just den här dagen går sorteringen betydligt fortare.

– En vanlig dag siktar vi på att ha ungefär 55 stopp, i dag har jag bara 35, säger han.

SEDAN EN OMLÄGGNING av rutterna cyklar Karl Rydell mitt i Stockholm. Han startar oftast dagen med att cykla in till staden över Södermalm. När han passerat Slussen håller han till höger om Gamla stan. Då har han vattnet, båtarna och Gröna Lund på högra sidan, och slottet på den vänstra. Karl Rydell cyklar över Slottsbron och passerar sedan Kungsträdgården till vänster.





Karl Rydell hittar bra på gatorna i sitt område. På Östermalm finns många kunder.

"Om jag kör ut 50 paket försöker jag köra i en stor slinga som max har en halv kilometer mellan varje stopp. Då gör det inte så stor skillnad om jag kör snabbt eller väldigt långsamt."

Han brukar börja sina stopp på Regeringsgatan och kryssa runt mellan advokatbyråer och banker, för att sedan knacka på hos ett par ambassader. Den här dagen stannar han bland annat på Nigerias ambassad, bara en utspark från Kungliga tekniska högskolan.

Cykelns motor assisterar upp till 25 kilometer i timmen. Det är i uppförbacken och vid acceleration det känns. På raksträckor märks eldriften knapp av.

– Det är sällan man kommer upp i högre fart i innerstan, det är ofta väldigt kort mellan stoppen.

Finns det ställen som är läskigare att cykla på?

– Ovanför Norrmalmstorg. Där står trafiken helt still, det kan kännas obehagligt i korsningar där bilarna inte hinner över innan det blir rött. Jag kan tänka mig att

det är ännu värre för den som kör bil. Vi cyklister kommer i alla fall igenom medan mina kollegor i budbilarna står helt stilla.

Finns något ställe som är extra vackert?

– När man cyklar in till Stockholm över Årstabron, det är väldigt fin utsikt längs vattnet där. När man cyklar ut till Djurgården är det också fint, men det är väldigt sällan jag ska dit.

Det finns en bild av att cykelbud cyklar kors och tvärs förbi rödlys, hur gör ni?

– DHL är ett stort företag så det är lite strängare och så där. I stället för att ha ett ställe vi ska vara på en kvart, och ett annat på andra sidan stan nästa, så planerar vi upp en rutt. Om jag kör ut 50 paket försöker jag köra i en stor slinga som max har en halv kilometer mellan varje stopp. Då gör det inte så stor skillnad om jag kör snabbt eller väldigt långsamt.

Du är själv på sadeln hela dagen, är jobbet ensamt?

– Jag skulle inte kalla det ensamt. Vissa skulle kanske uppfatta det så. Men jag gillar att jobba självständigt. Vi samarbetar när det gäller upphämtningar. Ser en bil att det är ett kuvert skickas uppdraget vidare till cyklisterna. Sedan finns det några banker och advokatbyråer jag ska till varje dag, där känner vi igen varandra. Vi brukar prata lite, men det finns inte tid att ha några längre samtal.



FOTO: DHL

DHL Cubicycle är en fyrehjulig cykel med kapacitet för 150 kilo.

DHL tror på fler cyklar

Distributionscyklarna har inte rullat mer än ett år. Men det lär bli både en fortsättning och utökning, säger Ted Söderholm, vd för DHL Express i Sverige.

Han berättar att det finns två skäl till att företaget först köpte in budcyklar i Stockholm.

– Till att börja med finns det ett miljötank. Vi har en ambition att vara utsläppsfria år 2050. I Stockholm har vi ett fint läge på terminalen med bara några kilometer in till city. Det finns knappast någon anledning att ha flera bilar i kö, när det finns alternativ för att smidigt leverera dokument och mindre försändelser med cykel, säger Ted Söderholm.

Men är det här inte bara en gimmick? Tjänar ni pengar på verksamheten?

– O ja. Vi har i högsta grad ekonomisk bäring i allt det här. Det är här för att stanna. I framtiden kan vi kanske ha citydepåer där en moderskeppsbil som går på el, fyller på för cykelleveranserna.

Ser ni er som konkurrenter till de etablerade cykelbuds-företagen?

– Nej. Vi gör det här för vår befintliga kundbas och för att lösa våra egna logistiska utmaningar. Snarare ser jag att det kan öppna samarbeten med cykelbuds-företag som underleverantörer. Städerna kommer kanske att införa miljözoner och liknande snabbare än vi maktar med att öka vår egen kapacitet.

Cyklarna i Stockholm har rullat sedan i höstas. I Malmö är det fortfarande ganska nytt. Där använder man också en annan typ av cykel där föraren halvsitter och har ett kubikmeterstort skåp bakom sig.

– Det blir med en lokal touch där vi optimerar rutterna. Det är viktigt att få bra rutiner för samspelet med kurirbilarna. Begränsningen är hur mycket cyklarna kan ta vid, säger Ted Söderholm.

NÄR TRANSPORTS LOKALOMBUDSMAN i Malmö, Lars Klang, besökte DHL Express-terminalen blev han positivt överraskad av att företaget köpt in cyklar. Transportavdelningen har flera gånger försökt teckna kollektivavtal med vanliga cykelbuds-företag, utan framgång.

– Jag tycker det är viktigt att det kommer fram att det inte alltid behöver vara så billigt. Man kan cykla ut saker och betala vettigare löner. DHL visar att det går att göra bra saker i den här branschen, fast vissa cykelbuds-företag säger att det är omöjligt.

John Antonsson



5 TIPS INFÖR SEMESTERN

Vill chefen avbryta semestern? Eller har du det svettigt varmt? Många frågor dyker upp på sommaren och då gäller det att ha koll på vilka rättigheter och skyldigheter arbetsgivare och arbetstagare har.

Text John Antonsson Illustration Mattias Käll

1 Ibland blir det varmt ...

Om det rör sig om en eller ett par dagar handlar det främst om att hjälpas åt att göra det bästa av situationen. Dricka mycket vatten och känna efter. Om värmen däremot håller i sig börjar det bli dags att göra något åt saken.

Vid hög värme kan arbetsförmågan och koncentrationen försämrast. Därför är det viktigt att vara uppmärksam på sig själv och sina kollegor. Hur man reagerar på hög temperatur är olika från person till person.

När hög temperatur blivit ett problem är det alltid bäst att gå till arbetsgivaren först. Om det inte funkar är det läge att prata med sitt lokala eller regionala skyddsombud.

Är det för varmt inomhus under en längre period finns det anledning att titta på långsiktiga lösningar, behöver ventilationen kanske förbättras? Vid utomhusarbete under värmebölja kan det vara på sin plats att prata med chefen om arbetsrotation och lite längre pauser för återhämtning.

2 Semester som tillfälligt anställd

Är du vikarie eller visstidsanställd har du rätt till semester om du är anställd i mer än tre månader. Om du får betalda semesterdagar beror på när du började jobba och hur lång tid du haft ditt arbete.

Jobbar du däremot tre månader eller kortare så har du inte rätt till semester och får i stället semesterersätt-

ning som pengar. Däremot går det så klart bra att försöka lösa ledighet med chefen på egen hand.

3 Sjuk under semestern

Du behöver inte använda dina surt förvärvade semesterdagar till att bli frisk. Har du blivit sjuk under semestern så kan du sjukskriva dig. Det är viktigt att du meddelar om din sjukdom direkt när du kommit tillbaka från semestern, om du inte gjorde det när du blev sjuk. Sjukdomen ska kunna styrkas genom exempelvis läkarintyg.

4 Det är dyrt med semester

Om företaget du jobbar på har kollektivavtal med Transport har du rätt till en förhöjd semesterlön. Det innebär helt enkelt att du får mer pengar för tiden du har semester. Det finns ett par olika sätt att räkna

ut den. Kolla i ditt kollektivavtal för att se hur det ser ut på din arbetsplats.

5 Det är ont om folk och chefen vill avbryta semestern

Grunden i semesterlagen är att alla har rätt till fyra veckors sammanhängande semester mellan den första juni och sista augusti. En arbetsgivare bör helst inte ringa och säga att du ska avbryta semestern. Men de kan göra det. Om de ringer så måste du inställa dig på jobbet, förutsatt att det är praktiskt möjligt. Har chefen däremot inte väldigt goda skäl att avbryta din semester så finns det goda möjligheter att få skadestånd.

Det finns också goda skäl att ta en ordentlig diskussion om situationen uppstår. Vissa sjukhus betalar barnmorskor uppåt 10000 kronor extra för varje uppskjuten semestervecka.

Men som alltid. Är det oklarheter, kontakta en facklig förtroendeman eller din lokalavdelning.

Expert



Josefin Johansson är ungdomsekretterare på LO och ansvarig för facket's hjälptelefon.

För den som ska ut på sitt första jobb i sommar, vad är viktigt att tänka på?

– Det som är viktigast är att ha ett anställningsbevis. Där ska det stå när du ska jobba, vem du jobbar för, hur lång tid du är anställd och vad du ska ha för lön. Det är viktigt att ha allt på papper eftersom muntliga avtal tenderar att inte följas. Kolla också att det finns kollektivavtal, om det inte finns ska man vara försiktig.

– När du slutar ska du se till att få ett arbetsintyg, det har man rätt till enligt lag.

Har ni märkt någon trend i vilka frågor som ställs till facket's hjälptelefon?

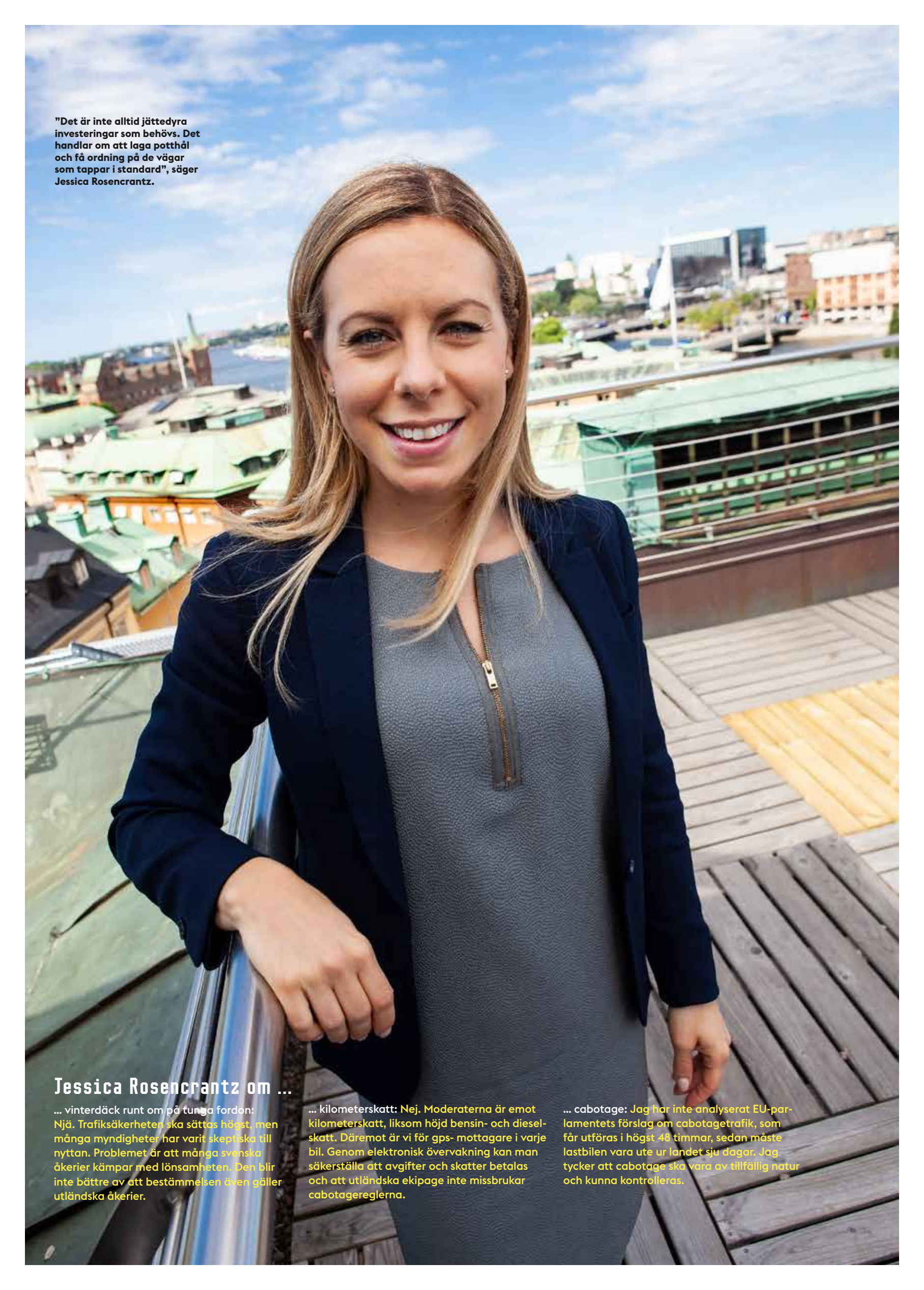
– För något år sedan fick vi mycket frågor om solkontrakt där sommarjobbare bara fick jobba när det var fint väder ute. Det var också många frågor om sexuella trakasserier.

– Nu upplever jag att vi oftare får frågor om hur man säger upp sig på grund av att det inte känns bra på jobbet.

Vad kan äldre mer erfarna kollegor göra för att nya unga kollegor ska trivas på jobbet?

– Vara schysta. Som mer erfaren kollega är det viktigt att låta det ta tid. Människor måste få vara nya på jobbet och lära sig. Visa hellre hur man gör i stället för att vara otrevlig eller skälla. Om någon blir dåligt behandlad, säg ifrån. Den som är ny vågar kanske inte göra det själv.

”Det är viktigt att ha allt på papper eftersom muntliga avtal tenderar att inte följas.”

A full-page photograph of Jessica Rosencrantz, a woman with long blonde hair, smiling and leaning on a metal railing on a rooftop. She is wearing a dark blue blazer over a grey zippered top. The background shows a cityscape with green roofs and a body of water under a blue sky with light clouds.

"Det är inte alltid jättedyra investeringar som behövs. Det handlar om att laga potthål och få ordning på de vägar som tappar i standard", säger Jessica Rosencrantz.

Jessica Rosencrantz om ...

... vinterdäck runt om på tunga fordon: Njä. Trafiksäkerheten ska sättas högst, men många myndigheter har varit skeptiska till nyttan. Problemet är att många svenska åkerier kämpar med lönsamheten. Den blir inte bättre av att bestämmelsen även gäller utländska åkerier.

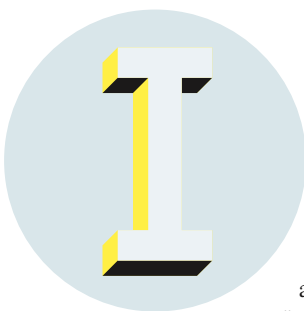
... kilometerskatt: Nej. Moderaterna är emot kilometerskatt, liksom höjd bensin- och dieselskatt. Däremot är vi för gps- mottagare i varje bil. Genom elektronisk övervakning kan man säkerställa att avgifter och skatter betalas och att utländska ekipage inte missbrukar cabotagereglerna.

... cabotage: Jag har inte analyserat EU-parlamentets förslag om cabotagetransport, som får utföras i högst 48 timmar, sedan måste lastbilen vara ute ur landet sju dagar. Jag tycker att cabotage ska vara av tillfällig natur och kunna kontrolleras.

”Mer pengar till potthål”

Jessica Rosencrantz (M) kan bli Alliansens kandidat till transportminister. Vi bad om besked i frågor som väginvesteringar, kilometerskatt och cabotage.

Text och foto CALLE VON SCHEELE



JESSICA ROSENCRANTZ

Ålder: 30.

Yrke: Riksdagsledamot (M).

Utbildning: Examen från Handelshögskolan.

Aktuell: Talesperson i transportfrågor för Moderaterna.

– Min huvudkritik mot regeringen är att den inte ser hela landets behov och slår undan benen för alla de människor och företag som är beroende av vägtransporter för att få ihop sin tillvaro, säger Jessica Rosencrantz, moderaternas talesperson i transportfrågor.

Regeringen har nyligen beslutat om sin stora infrastrukturplan som omfattar investeringar för över 600 miljarder kronor under tolv år. En ofattbar stor summa som behövs till underhåll och utbyggnad av vägar, järnvägar och sjöfart.

Men den rödgröna regeringen och moderaterna är inte riktigt överens. Moderaterna vill satsa något mer på vägarna än regeringen.

JUST DEN SKILLNADEN gör Jessica Rosencrantz ett stort nummer av när hon tar emot Transportarbetaren i riksdagens ljusa lokaler. I kammaren pågår en intensiv debatt om förslaget att låta 9 000 ensamkommande flyktingbarn stanna och göra klart sin gymnasieutbildning.

Men i fåtöljerna utanför riksdagskammaren pratar vi transportpolitik.

– Mina svärföräldrar bor utanför Ockel-

bo. De har flera mil till närmaste matbutik. Bilen är det enda alternativet, och för matbutiken är lastbilen den enda möjligheten om de ska få sina varor levererade.

– Då duger det inte att bara prata om hur vi får ordning på järnvägen. Där är alla partier överens. Men vi behöver också en politik som säkerställer att våra vägar inte faller sönder, vilket är läget på flera håll i landet i dag.

Vad skulle du konkret göra som transportminister?

– Under den kommande mandatperioden vill vi satsa flera miljarder mer på vägunderhåll än vad regeringen gör. Pengarna kan gå till bättre vägar och bättre snöröjning. Vi pratar inte bara, vi satsar mer pengar.

Den nya infrastrukturplanen innehåller över 620 miljarder på tolv år. De extra sex miljarder som Moderaterna vill satsa under perioden utgör inte ens en procent av den totala summan till de jättedyra investeringar som vägunderhåll innebär.

Om man koncentrerar sig på just vägunderhållet finns det 164 miljarder kronor. Då är sex miljarder ett par, tre procent i skillnad.

Rosencrantz vill framför allt se en uppryckning av vägnätet där inte den stora trafiken går, men som många boende är beroende av, liksom näringar som till exempel skogsindustrin.

– Där tror jag att våra miljarder är en väldigt viktig början. Det är inte alltid jättedyra investeringar som behövs. Det handlar om att laga potthål och få ordning på de vägar som tappar i standard.

Men det är 500 miljoner om året på en årsbudget av 14 miljarder. Gör det verkligen en stor skillnad?

– Jag tror det. 500 miljoner om året, 6 miljarder på hela planperioden, det är mycket pengar.

Detta med potthåll. Regeringen satsar flera hundra miljoner extra på dem. Vad är skillnaden?

– Vi är överens om att vi vill laga potthåll, men sedan behöver Trafikverket pengar till det också.

Men verket har ju fått ett extra anslag för potthålen?

– Ja, men det är fortfarande väldigt lite pengar i sammanhanget. Vi har ju fortfarande våra sex miljarder kronor mer.

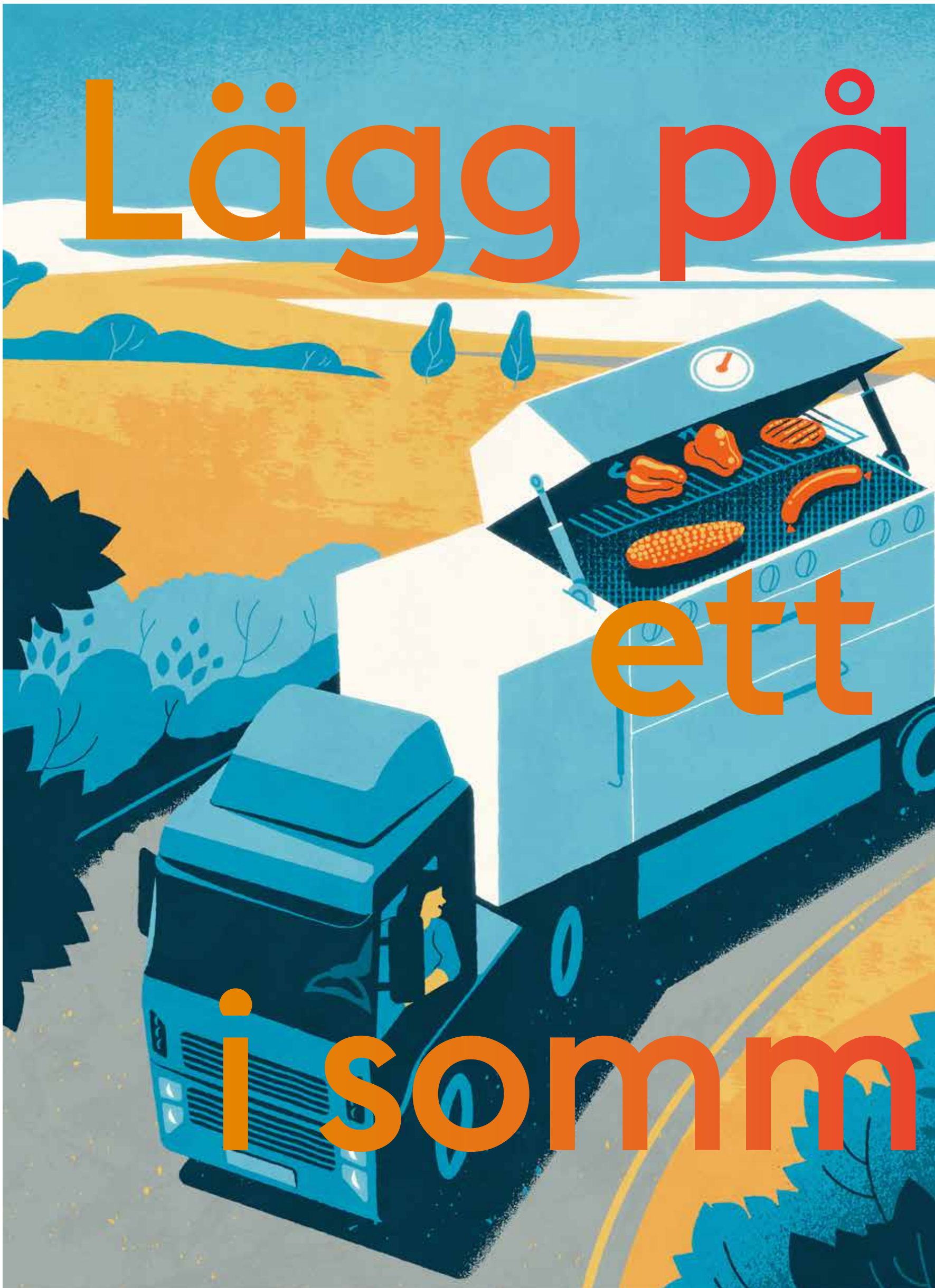
I Trafikverkets anslag de kommande tolv åren skiljer det en procent mellan Moderaterna och regeringen. Är det inte dags att göra upp?

– Du pratar om pengar. Där har vi hamnat på likartade nivåer. Pengar är en sak. Sedan handlar det om hur saker utförs och vilka satsningar som genomförs. Regeringen beslutar själv om vilka vägar och järnvägar som ska byggas. Där kan man tycka desto mer olika.

Lägg på

ett

i somm



Varannan svensk blir gladare av att grilla. Det handlar både om sällskap under tillagningen och att maten blir godare.

Text **LENA BLOMQUIST** Illustration **GUSTAF ÖHRNELL**



kol

ar



Den enna grundläggande kunskap om vårt förhållande till grillandet kommer från Ica, som varje år låter göra en större opinionsundersökning på temat.

De allra flesta tycker att sällskapet är viktigast för att en grillstund ska bli riktigt bra. Kring glöden pratas det mest mat och relationer, enligt årets rapport.

Samma källa hävdar att grönsakerna är på frammarsch. Över hälften av de tillfrågade vill grilla mer grönsaker än tidigare, framför allt kvinnor väljer grönt. Populärast är majscolvarna.

Alltså vill ganska många också grilla mindre kött än tidigare. En tydlig trend, enligt Ica som i år har gjort sin åttonde grillrapport.

SJÄLVA METODEN ATT laga sin mat över eld och glöd har djupa historiska rötter.

– Det är något naturligt, historiskt och grundläggande urmänskligt att samlas kring lägerelden, säger Sofia Ulver, docent vid Lunds universitet och forskare i konsumenttrender och måltider.

Hon beskriver hur dagens grillkultur började som en medelklassrend i USA på 1950-talet, för att så småningom ta sig över Atlanten till europeiska camping-

platser, altaner och trädgårdar.

– Grillningen blev ett extra naturnära sätt att laga sin mat. Extra autentiskt och utan krusiduller.

Sofia Ulver konstaterar också att det bästa med grillningen har flyttat in i våra hem.

– Dagens öppna planlösningar försöker återskapa grill- och lägereldskänslan, säger hon. Köket och spisen är centrala platser också i hemmet.

ETNOLOGEN IDA HULT har tidigare konstaterat att grillen hjälper oss att varva ner. Den lockar till ett mindre formellt umgänge där alla ges chansen att vara med. Orsaken är att grillning är en enklare matlagning som inte kräver några långa förberedelser eller krångliga tekniker, enligt Ida Hult.

Ätminstone ibland.

– I en del kretsar har grillningen fått en betydligt lyxigare karaktär de senaste åren, säger måltidsforskaren Sofia Ulver, som har studerat matkulturen i den urbana medelklassen där trender som surdegbakning, ölbruggning och långkok avlöser varandra.

I den här grillspecialen får du de bästa tipsen från en rad transportarbetare. Du får grilla tillsammans med tankbilschauffören Johan Johansson. Och du får svaret på den eviga frågan:

Kol eller gasol?





Ett grill-gig hos tankbilschauffören Johan Johansson kan inträffa när som helst på året. Dagens rätter funkade bra i sommarvärmen.

Johan grillar året runt

Rök dina räkor. Grilla kycklingvingar och rör ner dem i en kryddig buffalo-sås. Glöm inte salladen. Chauffören Johan Johansson bjuder på en plockig middag – och sina bästa grilltips.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

SOMMAR, SEMESTER, SOL och dags att ta fram grillen. Så tänkte vi på redaktionen när säsongens sista nummer planerades.

Men så hamnade vi hos Johan Johansson, tankbilschaufför och grilltokig. På en just nu grönskande villatomt i Uttran, söder om Stockholm, har han byggt upp

scenen för sina grill-gig – oavsett årstid.

– Vi grillade på juldagen, berättar han. Och sedan fortsatte vi 13 dagar i rad.

En inbyggd grill under tak är central på altanen. Lägg till detta två klotgrillar och en ganska hög, svart rök. Grillredskap i stora mängder, skåp för förvaring och

rejält med bänkyta ingår också i uteköket. Och kaminen som förhöjer nöjet vid vintergrillning.

– Jag har alltid gillat att laga mat, och är lite av en receptslav. Men sedan jag träffade Mia för fem år sedan har det blivit grillning...

Efter fem dygn i lastbilen, med mycket rostbiff och potatissallad, är han ledig lika många dagar. Och då brukar grillen vara preparerad när hustrun kommer hem från jobbet.

JOHAN JOHANSSON MEDGER att sommar och fina hösteftermiddagar är sköna grilltillfällen. Att det är något speciellt med en ljummen kväll som lockar en att stanna många timmar i utemöbeln.

– Men snö och kyla har aldrig stoppat mig och Mia. Det är alltid fantastiskt att vara utomhus och all mat smakar godare där, säger han.



Vattenmelon är svalkande både före och efter räkor och kycklingvingar à la Johansson.

I skuggan, medan räkor och kycklingvingar är på väg att bli klara för tallriken, sprutar det idéer ur Johan Johansson. Inspirerande idéer om vad du, jag och alla andra grillsugna kan placera ovanför eller intill glöden.

– Det roliga med grillning, som jag tycker, är styckningsdetaljerna. Jag har fastnat för secreto, en tunn del av grisens hals. Gärna från Ibericogrisen, ett väldigt gott spanskt kött. Picanha är också en trevlig del, nötkött med en tjock fettkappa.

DET MESTA HITTAR han på större butiker i förorten, men ibland får det bli en utflykt till saluhallen inne i Stockholm.

– Sedan är det förstås inget fel att grilla karré eller fläskfilé. Det är en smaksak och man ska grilla det man tycker om. Den som vill ha genomstekt nötkött kan låta det ligga kvar en stund till.

Hans egen rekommendation när det gäller entrecote är annars att använda en hel bit. Eller tjocka skivor, gärna tre centimeter. Grilla dem över glöd som är het som fan. En minut per centimeter kött, vänd på köttbiten och kör en minut per centimeter igen. Om du vill ha entrecoten medium rare.

Själv har han slutat marinera köttet,

”Vi grillade på juldagen. Och sedan fortsatte vi i 13 dagar till.”

föredrar att torrkrydda. Såser är inte Johan Johanssons grej. Han gör hellre ett kryddsmör, kanske med saltorkade tomater. Många tillbehör står annars hus-trun Mia Wennström för, medger han lite generad över den traditionella könsuppdelningen.

Grönsaker då, hamnar de på grillen?

– Det blir mest de vanliga: paprikor, sparris, tomater ibland. Det kan bli rotfrukter också, potatisen delar jag i halvor och låter dem ligga på en bra stund. Själv har jag inte förstått det där med citron ännu, det sägs att den blir så god på grillen ...

Finns det något som inte går att grilla?

– Ostron. Jag har provat, men det blev inte roligt. Musslor däremot, det är gott att röka.

Sista frågan, Johan, vilket är ditt bästa tips till nybörjaren?

– Oj det var svårt ...
(Nu blir det reklam.)

– Jag tycker att man ska tänka kvalitet när det gäller grillen. Hellre köpa en Weber som kostar 3 500 eller 4 000 än en bensinmacksgrill för några hundralappar. Sedan handlar det om att våga. Prova dig fram och börja med något du kan, kanske hamburgare. Det är inte svårare att laga mat ute än inne i en stekpanna vid spisen.

Så småningom tror han att nybörjargrillaren också kan skilja på direkt värme rakt ovanför kolen – och indirekt värme när maten ligger på en annan del av galleret, vid sidan av kolbädden. Och då är det inte långt kvar till att börja röka mat i sin vanliga grill. Köp hem en påse rökflis, och studera tekniken i receptet på röka räkor.

Pratstunden är över, nu ska räkor, kycklingvingar, såser och tomat salladen testas. Delikat, konstaterar Transportarbetarens utsända.



På sikt ska Johan Johansson lämna sin grillscen söder om Stockholm. Nytt jobb som spannmålschaufför väntar på Gotland.

Johans recept



Kycklingvingar i buffalosås

Förbered genom att göra buffalosåsen som de färdiggrillade vingarna ska röras ner i, och en kall ädelostkräm att servera till.

Buffalosås: Smält 50 gram smör, 0,5 dl chilisås, lite mangovinäger och lite lönsirap.

Ädelostkräm: Blanda en god ädelost med vispgrädde och majonnäs, salta och peppra. Kanske lite vitlökspulver och/eller pressad citron.

Gör en kryddmix, rubb på grillspråk, av paprikapulver, lite cayennpeppar, vitlökspulver och salt. Krydda vingarna med blandningen.

→ Tänd briketter i ett stort tändrör och sprid ut den heta kolen på ena sidan av grillen.

→ Lägg kycklingen på andra sidan av grillen, lägg på locket och se till att toppventilen är ovanför kycklingvingarna.

→ Grilla en kvart. Flytta sedan vingarna till kolsidan en kort stund, för grilltjans skull.

→ Vänd sedan ner dem i buffalosåsen. Klart att äta.

Receptet kommer från matbloggaren Anders Johansson, vars senaste blogg heter Feeders. Det är aningen modifierat av Johan Johansson.



Rökta räkor

→ Tänd 10–12 kolbriketter i ett tändrör och lägg kolen på ena sidan av grillen.

→ Lägg en eller en dryg näve rökflis på kolen, gärna av hickorytyp.

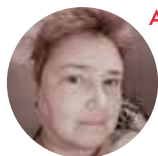
→ Häll ut en påse räkor (med skal), direkt från frysen, på ett grillfat i metall och ställ det på andra sidan av grillen.

→ Lägg på locket, se till att toppventilen är ovanför räkorna, men ha det bara en aning öppet.

→ Klart efter 20–25 minuter. Servera gärna med ajoli.

5 tycker till/Grillextra

Vad lägger transportarbetare helst på grillen?



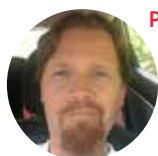
Anna-Karin Nordström, tankbilschaufför, Kungälv:

– Hemgjorda hamburgare är aldrig fel. Jag brukar krydda färsen med salsa, lite öl, tabasco och worcestersås. Sedan fyller jag dem med en blandning av finhackad jalapeño, finhackad vitlök och riven mozzarella, och så lindar jag in dem i bacon. Serverar med hembakt hamburgerbröd och helst hemodlade grönsaker. En sås som passar till allt grillat gör jag på ett par deciliter gräddfil eller yoghurt, en hackad rödlök, ett par pressade vitlöksklyftor, ett knippe finklippt gräslök, salt och peppar.



Lena Meller, väktare, Örebro:

– Lägg en laxbit i folie. Gör ett snitt i laxen och lägg dit gorgonzola. Vik ihop till ett paket och lägg det på grillen tills osten har smält. Det kanske tar tio minuter, vik upp folien och kolla. Mumma de luxe!



Pelle Axner, taxichaufför, Falköping:

– Grillande ska göras över glöd. Själv tycker jag att ingenting kan mäta sig med viltkött, och jag brukar köpa rådjur och vildsvin av en lokal jägare. Rådjuret gör sig väldigt bra när det kryddas med en lite svagare chili som förstärker andra smaker, både flera kryddor och tillbehör som grillad majs och lök. Vildsvinet lägger jag i en mild marinad med matolja och valfria kryddor.



Pia Karinkanta, tidningsbud, Klavreström:

– Här grillar vi det mesta, men vi använder också grillen till att ställa gjutjärns-pannan på och steka ägg till hamburgare. Bland det godaste är bananer med choklad. Jag lägger en banan med skalet på i folie, skär en skära i den och där lägger jag bitar av någon choklad som jag gillar. Det går ju även att slänga i hackade nötter eller bitar av jordgubbar till exempel. Sen viker jag upp folien nästan ända upp runt bananen, och lägger dem på grillen, gärna på eftervärmen, tills de ser färdiga ut. Servera med vaniljglass eller vispgräddde.



Freddy Welle, lastbilschaufför, Göteborg:

– Jag blev skogsgalen på engångsgrillarna... så nu har jag köpt en liten gasolgrill till lastbilen. Senast blev det färdigmarinerad fläskkarré, ensam i Simrishamn. Annars gillar jag fisk och grillar gärna tonfisk. Eller baconlindad lax.



Går diskussionen hög när en grillkväll planeras med vänner? Ulrik Lindelöv är kapten i grillandslaget och har svar på frågan om kol eller gasol är bäst.

Kol eller gasol?

Kol eller gasol? Eller kanske el. Här svarar det proffsigaste proffset på den eviga frågan, grillare emellan.

Text **Lena Blomquist** Foto **Jonas Lindelöv**

”När vi tävlar använder vi ved.”

Ulrik Lindelöv,
Svenska
grillandslaget.

– El? Nej, det rekommenderar jag inte. Det ska komma fett på elden som ger smak åt röken och köttet, säger Ulrik Lindelöv. Elgrill är för den som har en balkong där det inte är tillåtet att elda.

Ord och inga visor från förbundskapecnen i Svenska grillandslaget som samtidigt är president i Svenska grillfrämjandet, förkortat SBQA (Swedish barbecue association). Men när det handlar om kol eller gasol är han inte lika kategorisk:

– Det är svårt att känna skillnad, säger Ulrik Lindelöv. Den som älskar kol ska grilla med det, och den som är frälst på sin stora, feta gasolgrill ska köra den.

Så berättar han om ett blindtest som tidningen Allt om mat gjorde för några

år sedan. En finkock och grillexpert (vi nämner inga namn) testade tio kolgrillade köttbitar och tio gasolgrillade. Han fick noll rätt av 20, sämre än en schimpans som gissar. Kocken blev tvungen att lite generad revidera sin strikta linje att kol är bäst.

– När vi tävlar använder vi ved, berättar Ulrik Lindelöv, flerfaldig medaljör i SM, EM och VM med sitt grillandslag.

När Sverige arrangerade VM 2015 förde han, som arrangör, in vegetarisk matlagning i grilltävlandet. Konkurrenterna blev inte glada när de skulle tillaga grönsaker och sojaprodukter som oumph.

– Men det har blivit en trevlig kategori för framtiden. En av domarna kände ingen skillnad på oumph och en vanlig köttbit.

Tillbaka till kol eller gasol.

– Kolen doftar bättre, tycker Ulrik Lindelöv när han ska sätta ihop listan med för- och nackdelar för båda grillmodellerna.

Plus och minus, enligt grillandslagets kapten

GASOLGRILL

Fördelar:

- 1 Temperaturen är enkel att styra.
- 2 Det går lätt och snabbt att tända.
- 3 Gasolgrillarna är ofta snygga och har många bra funktioner som belysning och instrumentpanel.

Nackdelar:

- 1 Man måste köpa ny gasol ibland.
- 2 Slangen måste kontrolleras varje år, den får inte läcka.
- 3 Grillen är svårare att göra ren, och den måste rengöras efter varje gång för att det överblivna fett inte ska fatta eld.

KOLGRILL

Fördelar:

- 1 Kolgrillen doftar godare än gasolgrillning.
- 2 Den är lättare att göra ren.
- 3 Det finns behändigare modeller som är lätta att ha med sig på en picknick.
- 4 Kolen blir heta-re vilket kan ge köttet godare smak.

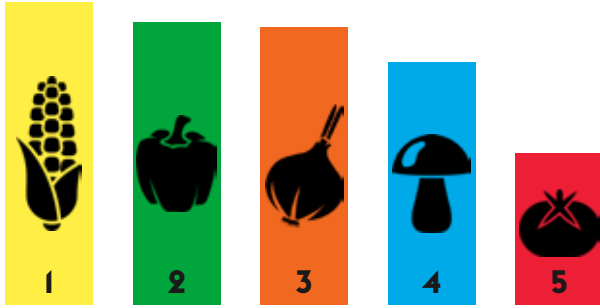
Nackdelar:

- 1 Det är svårare att hålla temperaturen.
- 2 Kolet tar längre tid att tända.



Grönt på grillen

Här är de populäraste grönsakerna:



Källa: Icas grillrapport 2017.

1%

av svenskarna grillar helst för sig själva.

12%

grillar året runt.

35%

av dem som grillar kan välja ost, typ halloumi, som huvudrätt.



Chaufförer, hantverkare och slipsfolket från Stockholms city lunchar med långrokt kött.

Här "utbildas" gästerna i barbecue på Texasvis

En trendig rök- och grillkrog mitt i lastbilsvarteren? Många var skeptiska. Men det visade sig att inte bara hipsters från Södermalm gillar oxbringa som är rökt i 16 timmar.

Text och foto Lena Blomquist

Det började som en food-truck. Lunch-hungriga och trendkänsliga tjänstemän i Stockholms innerstad kunde köpa sig en rökig måltid där vagnen för dagen parkerade. Sedan blev den fasta adressen Dieseldalen mitt i Västberga industriområde, söder om söder i Stockholm.

Matgästerna byttes omedelbart ut till chaufförer och terminalare från åkerier och terminaler i området. Plus hantverkare på uppdrag i trakten.

– Jag hade fördomar om lastbilschaufförernas matvanor innan vi öppnade,

medger Ludvig Åström, en av två män som driver Brisket & Friends.

– Men nu vet jag att väldigt många är matintresserade och dessutom svältfödda på bra mat ute på vägarna. I stort sett alla som frågade efter potatisen eller biff med bea när vi startade kommer tillbaka när de har provat vår mat.

Han kallar det att utbilda gästerna i barbecue på Texasvis. Det vill säga kött som röks över natten över hickoryved och på låg temperatur.

Efter två år har lunchkrogen fått rykte om sig i ett större område än Dieseldalen. Ludvig Åström beskriver hur gästerna byts ut under de fyra timmarna varje vardag.

– Vid tio kommer chaufförer och hantverkare som har startat tidigt. Vid tolv har tjänstemännen från city letat sig ut, och allra sist är det ett nytt gäng lastbilschaufförer som ska jobba sent på kvällen.



Gapet minskar mellan hur mycket män står för maten i Sverige – och hur mycket kvinnorna lagar, enligt kostforskaren Nicklas Neuman.

Grillen fortfarande manligt territorium

Killen vid grillen börjar få sällskap. Det sker en inbrytning av kvinnor även i denna av tradition manliga bastion.

Text Lena Blomquist Foto Sandra Gunnarsson

Enligt grillandslagets förbundskapten stod det 95 procent män runt grillarna för 20 år sedan. Jämfört med 80 procent i dag.

– Och på samma sätt har det ändrats när det gäller tillbehören, säger Ulrik Lindelöv. De sköttes till 95 procent av kvinnor då, och den senaste siffran jag har sett är 80 där också.

En strävan mot större jämställdhet inom matlagning i allmänhet och även grillning bekräftas av Nicklas Neuman, kostforskare vid Uppsala universitet.

Hans avhandling handlar om manlighet och matlagning. Han tittar bakåt i historien och han bygger en del på intervjuer med män i olika åldrar.

– Sett över tid lagar svenska män allt mer mat i hemmen, säger han. Samtidigt som kvinnor lagar allt mindre.

I dag säger statistiken att män lagar en tredjedel av maten.

– Det finns en idé om jämställdhet och matlagning numera, säger Nicklas Neuman. Och det blir mer och mer en självklarhet att män ska dela ansvaret och ha kunskap om matlagningen. Min forskning visar att det inte längre räcker att steka korv och koka makaroner.

Men killen vid grillen då?

– Det finns ingen statistik i min avhandling, men min uppfattning är att grillning fortfarande primärt är något för män.

Hur kommer det sig?

– Kopplingen mellan män, kött och eld är historisk.

Nicklas Neuman beskriver också att matlagning utanför hemmet av tradition är en mer manlig domän än hemma i köket.

– Det handlar om stjärnkockar och maten som konstform, men också om grillen ute på tomten.

Just detta med matlagning på tomten har även en rad folklivsforskare angett som förklaring till att grillen oftast hanteras av en man. Det där med att visa upp sin matlagning för grannar och förbipasserande ligger tydligen fortfarande mer för det manliga kynnet. Grillkocken presenterar sig själv, gärna tillsammans med stora köttstycken och en noga utvald utrustning.



John Antonsson tipsar om rafflande semesterläsning. Fem böcker från fem årtionden, men fortfarande möjliga att få tag i på nätet eller någon sommarloppis.

Togaparty, revolverar och detektiver

Ingen sommar utan en perfekt westernrökare. Transportarbetarens John Antonsson hjälper dig att hitta de billiga loppisböckerna som funkar under semestern.

Text **JOHN ANTONSSON** Foto **JUSTINA ÖSTER**

JAG TÄNKTE FÖRST tipsa om klassiska kioskböcker. Ni vet de som kanske heter Manhattan eller något annat som kändes fränt för 50 år sedan. De där böckerna som har en halvnaken karl eller kvinna på omslaget.

Jag sprang på stan för att försäkra mig om att de fanns att få tag på. Det visade sig att man måste ha tur. Ibland har jag sett dem på loppisar för en tia per påse. Men det rökdoftande antikvariat jag besökte sålde dem för hundra spänn styck, i plastfickor! Så det där lämnade jag åt samlarna.

Listan fick en ny premiss. Fem böcker. Från fem årtionden, med start på 1970-talet. De ska finnas som pocketbok i nätbokhandeln, och ännu hellre, vara lätta att hitta på loppis.

Böckerna ska dessutom ha minst en fot i någon av kioskböckernas genrer: krim, skräck, romance, fantasy eller western.

Men jag ska vara ärlig. Jag har aldrig läst romance, fast alldeles för många böcker om brott. Därför ser listan ut som den gör.



Fala kvinnor och hårdkokta privatdetektiver pryddes omslagen på kioskdeckarna i Manhattan-serien. Målet var att ge ut en ny bok i månaden. Den på bilden är från 1955 och har nummer 36 i serien.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Vinn böckerna!

Blev du nyfiken på Johns boktips? Vi lottar ut ett ex av varje titel! Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se, senast den 14 augusti, så är du med i utlottningen. Skriv "Sommarbok" i meddelanderaden. Lycka till!

1970-TALET

→ En sista riktig kyss

James Crumley

Historien börjar i en bar (så klart). Detektiven Sughrue sitter och tar ett glas. Det gör också den man han har i uppdrag att söka upp. Och så klart en försupen sovande bulldogg. Det ena leder till det andra och helt plötsligt är de två fyllskallarna på ett gemensamt uppdrag – att hitta bartendern Rosies dotter. Flickan är borta sedan tio år. Sökandet tar dem till San Francisco, en stad där kärlekens sommar sedan länge är över. Kvar är bara en ruffig kuststad fylld av knark, pornografi och baksmälla. Men var är Betty Sue?



leder till kriminella handlingar och en spiral av misstro mellan människor.

Det finns ingen anledning att bli avskräckt av den finkulturella miljön eller se det pretentiösa snacket som ett hinder i läsningen. Allt det där ska man ta som en kuliss, på samma sätt som slangen i *Snabba cash* eller "realismen" i Beck-böckerna. Karaktärerna i den här råkar bara finnas högre upp i samhällspyramiden.

2000-TALET

→ En helvetes vinter

Daniel Woodrell

När solen skiner och allt känns perfekt. Då är det läge att läsa den här korta boken om hur Ree Dolly plumsar runt i snön, sökande efter sin far bland metaamfetaminfabrikerna och de utslagarna i området kring Ozark-bergen i USA. Språket är rakt men väldigt snyggt, till och med vackert. Författaren bor faktiskt i samma urfattiga område som boken utspelar sig i. Han vet hur man jagar ekorre och ska enligt egen utsago bo granne med en knarkfabrik.

När boken väl är läst, så är filmen med Jennifer Lawrence (*Winter's bone*) nästan lika bra.



2010-TALET

→ Den nya människan

Boel Berman

Först går det år utan att några barn föds. Sedan kommer de. De nya barnen. Men de är inte vanliga barn. Den här boken är ett slags science fiction, fast helt utan någon hyperteknologi. Snarare är det en tänk-om-bok. Den handlar om en vanlig människa som slängs in i en spännande premiss och tvingar läsaren att tänka på en massa olika saker. Som den här: När inga barn föds, hur agerar länderna i väst då? Jo. De gör allt de kan för att få unga människor från fattiga länder att komma. De ungas framtidssträvanden behövs för att få samhället att leva vidare. Om än bara för några år. En intressant tanke, i dessa tider.



1980-TALET

→ Revolvermannen

Stephen King

Om du frågar mig är ingen sommar perfekt utan en westernrökare med sprucken rygg och gulnade sidor. Men ska jag vara ärlig så finns det väldigt mycket skräp som verkar utspela sig vid samma ranch, i en dal med berg på ena sidan och en flod på den andra. Det är ju inte det som gör en western bra. Snarare är det känslan av att se någon tvingas ta tag i sitt öde där civilisationens trygghet inte riktigt satt sig. *Revolvermannen* är den första boken i en serie, men går utmärkt att läsa för sig själv. Men vänta, det var en grej till. Boken utspelar sig i en fantasyvärld full av magi och märkliga mekaniska konstruktioner och varelser.



1990-TALET

→ Den hemliga historien

Donna Tartt

Den lite mer pretentiösa bokläsaren skulle nog slå bakut när jag säger att det här är en kriminalroman. Men jag är säker på min sak. Boken, den utspelar sig på en internatskola i Vermont, USA. Några unga smarta människor läser antik grekisk kultur och slänger sig med fraser från filosofi och teater. Men det här är verkligen en bok om en oförutsedd händelse som



Tonvis med bilkultur



Vart du dig i världen vänder – nog kan du hitta en bilträff under sommaren. Det kan vara nostalgida-

garna i Torsby i Värmland. Grunkor & möjanger i Överklinten i Västerbotten. Eller sportvagnsmeeting i Kågeröd i Skåne. Högsommarhelgen 5–7 juli krockar dessutom två giganter i genren: Power big meet i Lidköping och Västerås summer meet. Googla "sommarens alla bilträffar 2018" för hela listan, som samlats ihop av Expressen. 629 tillställningar finns med, men tyvärr har du nog redan missat några – eftersom listan startade i maj. LB

Tre i topp

Lyssnar du på högt och lågt? Här kommer topplistan för poddar inom konst och kultur:

1 Alice & Bianca

Har du sagt A får du säga B, en podcast med Alice Stenlöf och Bianca Ingrosso där inget ämne är förbjudet.



2 Svenska mordhistorier

Sebastian Krantz går varje måndag igenom ett verkligt mordfall eller ett fiktivt som baseras på verkliga händelser.



3 Allt du velat veta på 5 minuter

Kondenserat vetande på fem minuter av och med Fritte Fritzson. Lär dig mer om ett ämne medan du väntar på bussen eller åker hiss.



Källa: Poddtoppen, som bygger sina listor på data från iTunes.

LB



FOTO: KLAS LUNDRKVIST

Ta båten upp i luften

Årets industriminne heter Dalslands kanal. Varor och människor har färdats på vattenvägen i väster under 150 år. Ett "industrihistoriskt kulturarv i form av kraft och logistik", skriver Svenska industriminnesföreningen som står för utmärkelser. Missa inte *akvedukten i Häverud* (bilden) om du råkar hamna i trakten. Där möter vattenleden både järnväg och landsväg, och för att båtarna ska färdas lugnt leds vatten i en 33,5 meter lång plåtränna ovanför forsen. LB

FOTO: SHUTTERSTOCK

Postadress: _____

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret. Den här gången handlar frågorna om övertid, arbetstidsförkortning, skyddsstopp och påtvingad ledighet.

Borde jag inte ha övertidsersättning?

? Hej, får man schemalägga övertid? Jag har en lång körning varannan dag, vilket oftast blir lite mer än tolv timmar. De andra dagarna kör jag runt hemma, vilket blir allt mellan sju och nio timmar. Är schemalagd tolv timmar på långkörningsdagarna och får bara övertidsersättning för allt över tolv timmar. Jag kör fyra dagar per vecka. Borde jag inte få övertidsersättning?

Bengt

Svar: Övertid får inte schemaläggas, men med de arbetstider du beskriver verkar din chef inte göra det heller. Om du jobbar fyra dagar i veckan, och 40 timmar är schemalagda på det sätt som du beskriver, är schemat helt ok.

Om du däremot vissa dagar börjar tidigare än vad det står i schemat, eller slutar senare, blir det övertid. Då ska du ha övertidsersättning för den tid som inte är schemalagd.

Ett schema kan för övrigt sträcka sig över fyra veckor. Då kan en vecka innehålla fler timmar än 40 medan arbetstiden i en annan vecka är kortare.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Vad gäller för arbetstidsförkortning?

? Jo, det här med arbetstidsförkortning. Jag har aldrig sett att det har bokförts en timme för min räkning. Går det att räkna bakåt och få arbetstidsförkortningen retroaktivt? Jag har jobbat enbart natt sedan 1999 på ett åkeri med kollektivavtal.

Inge

Svar: Hej, 1999 fanns inte arbetstidsförkortningen med i avtalet. Men numera ska du få en minut per timme som du jobbar mellan klockan 22 på kvällen och 6 på morgonen. I transportavtalets tredje paragraf står det uttryckligen att den intjänade tiden ska anges på

lönebeskedet, eller lämnas ut på förfrågan. Du bör alltså be din chef om en sammanställning. Om det blir problem kan du be din lokala Transportavdelning om hjälp.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Risk för liv och hälsa? Stoppa arbetet!

? Jag är skyddsombud och upptäckte ett trasigt nödstopp på terminalen jag jobbar. Borde jag ha lagt ett skyddsstopp direkt?

Rådvill

Svar: Både ja och nej, blir mitt svar. I första hand ska den anställda som upptäcker att nödstoppet är trasigt avbryta arbetet och direkt kontakta arbetsgivaren.

Men om jobbet har fortsatt, och du som skyddsombud får veta om det, måste du bedöma vilken risk dina arbetskamrater utsätts för. Om det är en omedelbar och överhängande risk för liv eller hälsa ska du stoppa arbetet. I samma stund måste du meddela arbetsgivaren att du har gjort det och varför. Helst ska detta ske skriftligt. Det finns mallar för hur du kan formulera dig hos det regionala skyddsombudet på din Transportavdelning.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman i Transport

Inte skyldig ta ledigt när körningar tryter

? Fredagen före första maj och Valborgsmässoafton beordrade min chef mig att ta ut ledigt på Valborg, måndagen som var en klämdag alltså. Jag är lastbilschaufför och han hade inget jobb till mig den dagen. Kan han bestämma när jag ska använda min tidbank?

CC

Svar: Nej, det var inte ok. Chefen skulle ha ordnat arbetsuppgifter åt dig, kanske städning eller tvättning. Ett annat alternativ är att ge dig ledigt med lön.

Du är inte skyldig att ta semester eller komplement för att arbetsgivaren inte har någon körning till dig. Transportavtalet slår fast att förläggning av ledig tid ska ske efter en överenskommelse mellan arbetsgivaren och arbetstagararen.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Lösningen på unikrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

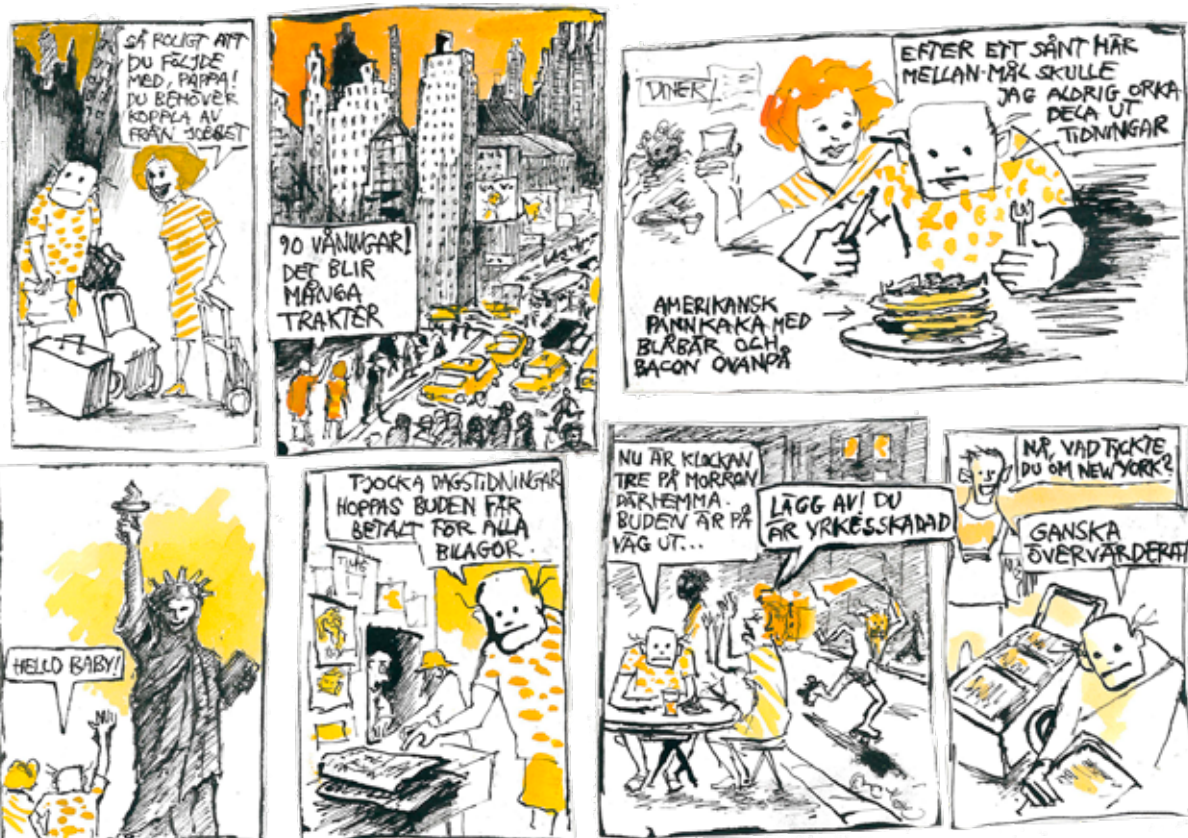
Ylva Hellbom, Uppsala
Chrispin Olsson, Piteå
Hans Fihlman, Enebyberg.

Vinnarna av en trisslott:

Eva Godin, Gävle
Örjan Carlsson, Göteborg
Marianne Arvids, Leksand.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Rädda svensk åkerinäring!

Svensk åkerinäring blöder, och dess chaufförer lider. Branschen är hårt drabbad av den osunda konkurrensen och den olagliga utländska inrikestrafiken som vi dagligen ser på vägarna.

Därför driver vi detta som av våra absolut viktigaste frågor i valrörelsen 2018. Stora delar av Transportsverige är enigt: Vi behöver automatisk gps-kontroll av godstrafiken på väg, och fler och tätare kontroller på vägarna.

DET BUSSAS I DAG in utländska chaufförer från låglöneländer till fordon som aldrig lämnar landet. Förarna lever under vidriga förhållanden längs våra vägar, med löner som ligger långt under anständighetens gräns. De utländska åkerierna betalar heller inte skatt eller andra avgifter i Sverige.

Detta drabbar svenska chaufförer och åkerier hårt. Mindre nogräknade transportköpare jublar och utnyttjar det hänsynslöst. Att de inte skulle veta vad de köper är otänkbart. Det har de känt till länge.

Den senaste tiden har vi dock sett ett antal förslag som alla i slutänden syftar till att komma tillrätta med detta, såsom krav på vinterdäck, förlängd klampning och beställaransvar med undersökningsplikt. Men det räcker inte.

DAGENS VERKLIGHET, där svenska åkerier som sköter sig och är bra arbetsgivare blir utkonkurrerade av oseriösa och fuskande åkerier, är sorglig och oacceptabel. Vi vill se fler kontroller på vägarna, och vi ser också ett stort behov av att myndigheter samarbetar på ett bättre sätt. Men vi är samtidigt realister som inser att vi aldrig kommer att få tillräckligt många trafikpoliser för att hålla ordning på den olagliga trafiken.

Därför är det av yttersta vikt att vi får ett system med automatisk gps-kontroll av all tung trafik. Behovet av kontroll är den enskilt viktigaste anledningen till att vi, liksom stora delar av övriga Transportsverige, ställer oss positiva till en vägslitageskatt som bygger på ett automatiskt gps-system som ska vara omöjligt att undvika. En geografiskt differentierad skatt eller avgift kan rädda landsbygden från fördryrning, samtidigt som fusket

”

Dagens verklighet, där svenska åkerier som sköter sig och är bra arbetsgivare blir utkonkurrerade av oseriösa och fuskande åkerier, är sorglig och oacceptabel.

kan stoppas. Differentieras den också på klimatavtryck gynnas svenska seriösa åkerier som har moderna och klimatsmarta lastbilar.

DETTA ÄR EN av de frågor som vi kommer att driva när vi i år åker till Almedalen för att delta i debatten. Vi ska ha ett seminarium som heter *Åkeriernas död – exportens bröd?* där polis och transportforskare, tillsammans med oss och politiker, ska diskutera den olagliga trafiken. Seminariet kommer att webbsändas.

Vi väntar fortfarande otåligt på att samhället ska styra upp den här röran. När det är gjort ser vi fram mot att välkomna alla de tusentals nya chaufförer som behövs i branschen, och arbeta för att deras villkor ska vara de bästa möjliga.

Till sist vill jag nu önska er alla en fin sommar. Var rädda om er och ta hand om varandra!



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 14 augusti till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Facklig grundkurs Startpunkten hålls den 4 september kl 17.30–21 på avdelnings-expeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Vid frågor eller anmälningar så mejla till marika.lindberg@transport.se

Sommarhälsning Trevlig sommar önskar avdelning 4!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Rallycross-VM I år ska avdelningen vara med på rallycrossen i Höljes. Där står vi i Transporttältet både den 29 och den 30 juni, mellan kl 9 och 18 båda dagarna. Är du i Höljes så passa på att besöka oss i tältet.

LO på Putte i parken. Befinner du dig i närheten av Karlstad mellan den 28 och 30 juni? Då finns LO Örebro-Värmland på "Putte i Parken", så gör gärna ett besök där.

Studier Efter semestern kanske du känner att du vill gå en utbildning. Den 29 augusti har vi Startpunkten i Karlstad, den kan alla som jobbar inom våra yrken gå. Mer information om utbildningen finner du på vår hemsida. Vill du anmäla dig så kan du ringa oss på tel OIO-4803006.

Vi vill också passa på att önska alla en trevlig sommar.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Startpunkten Vill du gå på en facklig informationsträff? Hör av dig till avdelningen för att anmäla dig till höstens tillfällen.

➤ Katrineholm: den 15 september.

➤ Nyköping: den 21 augusti.

➤ Eskilstuna 28 augusti.

➤ Södertälje 2 oktober.

Avtalspunkten Ta tillfället i akt och lär dig mer om ditt avtal genom att anmäla dig till höstens avtalsutbildningar:

➤ Bevakning: den 29 augusti i Nyköping.

➤ Bevakning: den 12 september i Eskilstuna.

➤ Transportavtalet: den 31 oktober i Katrineholm.

➤ Bensin: den 9 oktober i Södertälje.

Speedway Vill du vara med

på utlottning av biljetter till Griparnas hemmamatcher den 5 juli, 2 augusti och 16 augusti? Eller vill du vara med och bemanna avdelningens tält under matcherna? Hör av dig till avdelningen.

Kampdagar Var 15:e dag är avdelningen ute och besöker arbetsplatser. Vill du ha besök på just din arbetsplats så skicka ett mejl till avdelningen.

Uppsökeri Under vecka 36 så kommer avdelningen att vara ute med tältet och träffa medlemmar. Om du har förslag eller önskemål på vart vi ska ta vägen, skicka ett mejl till avdelningen.

Kontakt med avdelningen får du på tel OIO-4803007 eller mejl transport.7@transport.se

Ta det lugnt i trafiken och ha en trevlig sommar.

AVDELNING 9 ÖREBRO



BUSSRESA TILL ULLARED

Avdelning 9 inbjuder till en bussresa till Ullared.

Lördagen den 13 oktober kl 3.30 avgår bussen från Elementvägen 5 i Örebro. Vi beräknar att vara tillbaka cirka kl 23.

Alla medlemmar är välkomna att söka. Du får även ta med din respektive och barn. Resan är gratis för medlemmar. Kostnaden för respektive är 100 kronor och barn under 15 år får följa med för 50 kronor. Först till kvarn gäller. Maxantalet är 54 personer.

Anmälan görs senast den 13 september till avdelningen på OIO-4803009 eller transport.9@transport.se.

Först och främst så vill vi önska alla våra medlemmar en riktigt bra och glad sommar! Vi får hoppas att vädret är med oss och vi att vi får njuta av sommarvärmen.

Sommartider Tänk på att öppettiderna är annorlunda och kan variera under sommar- och kontoret inte är bemannat hela tiden. Ring gärna och kolla om vi är där innan ni kommer förbi. Öppettiderna är: Måndag-torsdag kl 8–16.40 och fredag kl 8–15. Lördag och söndag har vi stängt.

Pride Den 25 augusti kommer

vi att gå med i Pridetåget i Örebro för att visa att alla lika rätt till kärlek och alla lika värde. Förra året var en succé! Ni kan anmäla intresse till Sigrid Wahlin på OIO-4803221 eller sigrid.wahlin@transport.se. Mer info kommer till dem som vill gå med i tåget.

Bra jobb och ett riktigt stort tack till alla eldsjälarna som har jobbat på olika sätt under våren för bättre villkor på arbetsplatserna. Och varit med ut för att informera medlemmar och icke medlemmar om vikten av att vara med i ett fackförbund!

Att tänka på om du blir sjuk en längre tid eller föräldraledig: Glöm inte att meddela oss om du är borta från jobbet och får mindre i lön. Det kan påverka din avgift till facket så att den blir mindre just då. Du vet väl också att du kan få försäkringsrådgivning vid skada eller liknande? Du kanske har missat extrapengar som föräldraledig?

Sist men inte minst önskar vi er alla en trevlig semester!

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektionsmöte Måndagen den 10 september kl 18 kallar sektion 90 (bevakning) till medlemsmöte på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö. Fika serveras. Välkomna önskar ordförande Kennet Thernström.

Studier Om du vill gå en facklig utbildning, så hör av dig till vår studieorganisations Patrik Persson på tel OIO-4803265 eller patrik.persson@transport.se.

Bussresa till Elmia Lördagen den 25 augusti anordnar avdelning 12 återigen en bussresa till Elmia Lastbil i Jönköping. Vi bjuder på resa, inträde och middag på hemvägen. Du får även ta med en person på resan.

Anmäl dig (och eventuell medföljande) senast den 5 augusti till avdelningens ordförande Kenneth Pettersson på kenneth.pettersson@transport.se eller OIO-4803255. För mer information, kolla på transport.se/avd12/elmia eller kontakta Kenneth.

Arbetsplatsbesök Om du vill att vi ska besöka din arbetsplats när vi är ute på uppsökeri, kontakta ordförande Kenneth Pettersson på tel OIO-4803255 eller kenneth.pettersson@transport.se.

Vi önskar våra medlemmar en riktigt skön sommar.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Nu är äntligen sommaren och semestern här. Avdelning 14 kommer att ha öppet under hela sommaren. Men eftersom det är semestertider så är risken större att avdelningen kan vara obemannad under kortare stunder. Så slå en signal innan ni kommer hit, OIO-4803014 (avdelningen) eller OIO-4803000 (växeln).

Våra öppettider i sommar:

➤ Måndag-torsdag: kl 8–16. Lunch kl 12–12.30.

➤ Fredag: kl 8–12.



Avdelningens styrelse och anställda önskar alla medlemmar en trevlig sommar med mycket sol och bad.

AVDELNING 16 GOTLAND

Almedalen Under årets Almedalsvecka kommer förbundet att genomföra två seminarier, på tisdagen och torsdagen.

SOMMARJOBB

Ni som är nya medlemmar, eller har barn som ska ut på sitt första arbete, tänk på att begära ett anställningsbevis redan från första dagen.

Där ska arbetstid och lön framgå. Det är även en fördel om arbetsgivaren är kollektivavtalsansluten. Då är ni garanterat försäkrade på arbetsplatsen. Självklarerheter kan tyckas, men i slutet av sommaren blir vi alltid kontaktade av några som antingen har fått för lite i lön eller ingen alls. Begär även arbetsgivarintyg, med vitsord vid avslutad anställning. Bra att ha som referens och i CV när ni söker nya arbeten.

Aktivitet En ringaktivitet till våra medlemmar kommer att genomföras på avdelningen. Troligen måndagen den 2 juli.

Arbetsplatsbesök Besök på arbetsplatser fortgår. Vi försöker komma ut på besök till ett par ställen varje tvåveckorsperiod.

Glad sommar! Vi på avdelningen önskar alla en riktigt skön och avkopplande semester.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Södra Älvsborg: Alla medlemmar hälsas välkomna till medlemsmöte tisdagen den 14 augusti kl 18 (fika från kl 17.30). Plats: Arbetarrörelsens Hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås.

På dagordningen bland annat äskande av ekonomiska medel för 2019, verksamhet för 2019, valet den 9 september och fackliga utbildningar. Gäst är avdelningens ordförande/studieorganisations Ulf Stigsson. Välkommen, önskar styrelsen...

...genom ordförande Christer

Startpunkten, en introduktion till din fackförening. En utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar. Både medlemmar och ni som ännu inte är det är välkomna (alla borde gå den).

➤ 18 september kl 8–16 på Transport i Borås.

➤ 20 september kl 8–16 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisations Ulf Stigsson på OIO-4803641 eller ulf.stigsson@transport.se.

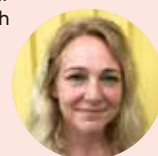
Representantskapsmöte Du som är vald att representera din sektionens medlemmar (representantskapsledamot) kallas till möte lördagen den 22 september kl 10. **Obs!** Plats: Transports Skövdekontor, Skåningstorsvägen 5 i Skövde. Mötet kommer också att innehålla en förbundsutbildning för ledamöterna. Kallelse skickas som vanligt via mejl och post. Ärendeförteckning och färdskett för Södra Älvsborgs ledamöter kommer att finnas med. Du som är kallad har närvaroplikt. Om någon, mot förmodan, skulle ha förhinder så meddela avdelningens ordförande Ulf Stigsson detta via OIO-4803641 eller ulf.stigsson@transport.se.

Avdelningsstyrelsen önskar alla medlemmar, förtroendevalda och personal en fortsatt fin sommar...

...genom Ulf Stigsson, ordförande

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ny på avdelningen Vi hälsar Lindha Björkner välkommen till oss och hoppas att hon kommer att trivas på sin nya arbetsplats. Lindha kommer att sitta i TPD och svara på frågor. Hon har tidigare jobbat på Ica i Söderhamn och har facklig bakgrund i Handels.



Nu går vi in i semestertider vilket gör att avdelningskontoret kan vara obemannat så hör av dig innan du gör ett besök så att det finns någon på plats.

Vill du ha besök på din arbetsplats hör av dig till oss:



- Ordförande: Jan-Ivan, OIO-4803343 eller jan.ivan.persson@transport.se.
- Kassör: Christina, OIO-4803340 eller christina.mattisson@transport.se.
- RSO: Johnny, OIO-4803341 eller johnny.wiklund@transport.se.
- Studieorganisatör: Inga-Lill, OIO-4803342 eller inga.lill.petersson@transport.se.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

GDPR (lagstiftning som ersatt vår gamla personuppgiftslag har trätt i kraft. De sista dagarna innan så skedde, rasade det in mejl och information till avdelningen i ärendet ... men eftersom det är en lag så är det bara att rätta in sig i leden och hantera bland annat alla person- och kontaktuppgifter med eftertanke.

Avdelningen har varit med och sponsrat Prideparaden i Sala med en liten slant, efter önskan som inkommit.

Kalendarium

- 1 juli: Startpunkten, eftermiddag, i avdelningens lokaler.
- 3 juli: Startpunkten, kväll, i avdelningens lokaler.
- 5-7 juli: Summer-meet i Västerås.

- 15 augusti: Kampanjdag.
- 30 augusti: Vu sammanträder.
- 30 augusti: Kampanjdag.
- 31 augusti: Sista dag för avdelningens sektioner och klubbar att lämna in äskanden för 2019.

Avdelningens studieorganisatör/ungdomsansvariga är Kimberley Westermark. Planen är att hon inledningsvis ska finnas på avdelningen måndag till torsdag var fjärde vecka. Preliminärt är Kimberley på plats den 20-23 augusti nästa gång. Funderingar och frågor om främst studier, eller anmälan till Startpunkten, görs till henne på OIO-4803364 eller kimberley.westermark@transport.se.

Startpunkten Planerade datum för kommande Startpunkter är den 1 och 3 juli. Utbildningen hålls i avdelningens lokaler, sen eftermiddag/kväll. Anmälan att delta görs till avdelningen eller till vår studieorganisatör Kimberley!

Boka tid för möten! Nu i semestertider är bemanningen på avdelningen lägre än normalt, och det är **extra** viktigt att du hör av dig före eventuellt besök. Se hemsidan.

Vi önskar er alla en riktigt skön sommar!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Under sommaren har vi begränsade öppettider, eftersom

vi inte kommer vara full styrka. Så om du har något ärende är det bäst att ringa innan du besöker oss.

Under hösten kommer vi att anordna en del aktiviteter och dessa läggs upp på vår hemsida. Nästa representantskapsmöte äger rum onsdagen den 5 september. Mer information om detta skickas ut senare.

Avdelningens personal och styrelse önskar alla medlemmar en trevlig sommar.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningen kommer att vara bemannad under hela sommaren. Vi kan dock vara på arbetsplatsbesök, så boka gärna tid innan ni kommer.

Vårt regionala skyddsombud Daniel Wallfors ska vara föräldaledig från den 2 juli och är åter i tjänst den 10 december. Andreas Ehm kommer att vara vikarie för Daniel under denna period och vi hälsar Andreas varmt välkommen.

Sommarhälsning Avdelningen önskar en fin sommar till alla medlemmar som ser till att vår fackliga verksamhet kan fortgå och förbättras. Vi hoppas att vi ses ute på era arbetsplatser och till höstens sektionsmöten.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Startpunkten Under hösten kommer avdelningen att genomföra ett antal fackliga grundutbildningar, Startpunkter, om vad du får i ditt medlemskap i Transport och varför det är bra att vara med. Utbildningen är öppen för alla, även de som inte är medlemmar än. Hör av dig till avdelningen och anmäl ditt intresse.

ViT Vecka 48 kommer avdelningen ha en Vi i Transportutbildning. Det är en fördjupningskurs på fem dagar och

den är förlagd på Medlefors i Skellefteå. Det är ett begränsat antal platser, så vi ser gärna att ni är snabba med att anmäla er till kursen (ring eller mejla avdelningen).

Stora Noliämässan i Piteå hålls den 4-12 augusti. Där finns spännande och intressanta saker att handla och avdelningen kommer att finnas på plats. Ta tillfället i akt att besöka monter den 10 augusti. Då kommer vi att prata om åkerinäringen, infrastruktur och arbetsmiljö. Till mässan kommer även förbundets ordförande Tommy Wreeth. För mer information, följ oss på avdelningens hemsida och Facebooksida (där heter vi Svenska Transportarbetareförbundet avd 26).

Load Up North Den 30 augusti till 1 september hålls Load Up North, som är en branschmessa, i Boden. Transport kommer att ha en monter på plats. Där är du varmt välkommen att träffa oss.

Mötesvecka Under vecka 36, med start den 3 september, är det möten i våra sektioner. Det är ju val den 9 september, så det är en stor fördel om du går på sektionsmötena och får information om vad Transport vill. Och du, glöm inte bort att gå och rösta den 9 september!

Med det önskar avdelningen fortsatt trevlig semester, ni som har det. Och ni som arbetar, försök att njuta av sommaren! Ta det lugnt i trafiken.

AVDELNING 28 I NORR

Sommarhälsning Vi från avdelningen vill passa på att önska alla en riktigt trevlig sommar!

Kontoret kan vara obemannat, så om du vill vara säker på att vi finns på plats: ring och boka tid för ett besök.

För planerade aktiviteter, sur-

fa in på avdelningens hemsida och läs mer.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Sommartider! Så här i semestertider kan det vara svårt att nå oss, så boka gärna in en tid innan ni tittar förbi kontoren.

- Sundsvallskontoret har semesterstängt vecka 30-32.
- Övikskontoret har semesterstängt vecka 28-30.

Vår kontorist Ylva går på föräldraledighet i augusti och kommer åter under 2019. Ni ringer fortfarande OIO-4803032 för att komma i kontakt med avdelningen. Vi önskar Ylva lycka till i sin nya roll som mamma och längtar tills hon kommer tillbaka till oss.

Trevlig sommar önskar vi från avdelningen!

AVDELNING 41 UPPLAND

Avdelningen vill önska alla medlemmar en riktigt glad sommar! Vi hoppas alla får njuta av välförtjänt ledighet och ladda batterierna. Under sommaren jobbar vi vidare med att ringa alla medlemmar och prata politik och till hösten lägger vi i nästa växel med uppsökande organiserande verksamhet. Men till dess kamrater, ha en riktigt skön sommar och må gott!

Ludwig Eriksson, ordförande

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Hoppas ni har en skön sommar med lite välbehövlig ledighet.

Avdelningen är bemannad under hela sommaren. För kontakt, kika in på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/flyg/ för info.

Ordförande Johan Eriksson

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Så var det dags för årets stora höjdpunkt, sommar och semestertider. För många är sommaren en tid för återhämtning och vad passar bättre än att varva ner med en ljudbok? Du vet väl att du som är medlem kan komma in och låna ljudböcker på avdelningen? Vi har cirka 300 böcker att välja mellan.

Avdelningen kommer att vara bemannad hela sommaren, dock med färre personer än vanligt. Ring oss gärna innan du kommer så det garanterat finns någon på kontoret. Glöm inte heller att vi har flyttat. Vi finns nu på Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

Glad sommar önskar avdelnings- och sektionsstyrelserna tillsammans med funktionärerna på avdelningen!

Cecilia Gunnvall, verksamhetsassistent

Aktuellt från sektionerna

► Sektion 1 Nordöstra Skåne kommer att hålla semester under juli och augusti, då vi i styrelsen har ledigt under olika tidsperioder.

Lördagen den 1 september kommer vi befinna oss på Broby Marknad. Kom gärna dit och prata transportfrågor med oss!

Den 15 september håller vi medlemsmöte. Tid och plats meddelas på hemsidan och i tidningens augustinumner.

Under hösten ska vi även hålla en Startpunkt i sektionen. Är du intresserad av att gå den är du välkommen att höra av dig på tel OIO-4803051.

Sektionsordförande Helena Blomstrand

► Sektion 2 Blekinge: Den 6-8 juli kommer representanter från sektionen att stå på Tosia bonnadagarna i Ronneby. Välkomna att titta förbi.

Den 8 september har vi medlemsmöte kl 11 på Saxemara båtvarv, om inget oförutsett sker. Håll koll på hemsidan www.transport.se/avdelningar/sydostra-sverige/ för mer info när det närmar sig.

Sektionsordförande Marcus Svensson

► Sektion 3 Kronoberg: Den 1 september har sektionen ett medlemsmöte. Där ska Jimmy Oveesson hålla ett föredrag om Ordning och reda-verksamheten. Den går ut på att kartlägga åkeribranschen och de problem som branschen slås mot. Mötet kommer hållas kl 10 på Militärmuséet i Delaryd. Vi avslutar med en guidad tur på muséet och lunch. Bindande bokning senast den 28 augusti till OIO-4803051 eller transport.51@transport.se. Varmt välkomna!

Sektionsordförande Tommy Sahlberg

► Sektion 4 Kalmar län: Nästa medlemsmöte blir den 26 augusti kl 13-16 på ABF, Södra Storgatan 29 i Nybro. Vi kommer fokusera på ett gemensamt "ringa upp nya medlemmar" telefonmöte inför höstens val den 9 september. **Obs!** Medlemsmötet som var planerat till den 9 september ställs härmed in och flyttas i stället till den 26 augusti.

Sektionsordförande Stefan Liljehorn

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningen har begränsad bemanning under vecka 28-32. Behöver ni träffa ombudsman eller regionalt skyddsombud under den tiden är det säkrast att ni ringer och bokar tid.

Val 2018 Inför valet jobbar Transport med de här frågorna: ► Rädda svensk åkerinäring.

► Dumpa inte våra villkor med skattepengar.

► Stoppa taxifusket.



AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Stå upp för allas lika värde!

Lördagen den 7 juli bjuder vi in alla att gå med oss i Prideparaden i Sundsvall. Tillsammans står vi upp för allas lika värde och rätten att få älska vem man vill. Vi demonstrerar för att visa att facket inte gör skillnad på vem du identifierar dig som eller vem du älskar, och uppmärksammar det hårda arbetet som många bedriver på våra arbetsplatser i den här frågan. Vi kämpar samtidigt för alla runt om i världen som i dag inte har möjlighet att leva sitt liv öppet, utan antingen mördas eller straffas. Tillsammans gör vi skillnad! Kl 13.30 samlas vi på Kolvägen vid 7-eleven/Shell. Kl 14 är det dags för avmarsch! Anmäl dig till vår ordförande Jessica om du vill gå med oss i tåget, mejla jessica.hoglin@transport.se eller ring OIO-4803454.

► Trygg bevakningspersonal ger ett tryggare samhälle.

Vill du vara med och påverka tar du kontakt med avdelningens valledare, Lennart Sköld, på OIO-4803757 eller lennart.skold@transport.se

Avdelningen kommer att medverka på Bonden & Skogens dagar i Backamo den 1–2 september. Har du möjlighet och viljan att hjälpa till så hör av dig till oss.

Sektionsmöten

► Åkeri, miljö, bensin & gummi, depå och buss/taxi: Lördagen den 25 augusti kl 10–13.

► Tidningsbudssektionen: Tisdagen den 28 augusti kl 17–19.

► Bevakningssektionen: Onsdagen den 29 augusti kl 15–17.

På dagordningen bland annat nominering till lokala LO-uppdrag. Samtliga möten hålls på avdelningen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 88 DALARNA

Pensioner Nu till hösten kommer avdelningen, i samarbete med Folksam Borlänge, att hålla informationsträffar om pensioner för dig som är 60+. Varje träff kommer att ta ungefär fyra timmar i anspråk (max 14 deltagare per gång) och hållas förmiddagar och eftermiddagar i avdelningens konferenslokal på Tunagatan 20 i Borlänge. Vi tänkte komma i gång med med dem någon gång i september. Så fort datumen är bestämda meddelar vi dem på hemsidan och i den tidning som kommer i slutet av augusti. Man måste förankra sig till mötena. Eventuellt blir anmälan bindande, vi ska kolla med ansvarig på Folksam först.

Avdelningskontoret i Borlänge är bemannat under hela sommaren, vi stänger inte för semester. Kika gärna in om du har vägarna förbi.

Arbetsplatsträff Vill du att vi ska komma till din arbetsplats och hälsa på? Kontakta ordförande Åke Westerberg på OIO-4803638 eller ake.westerberg@transport.se så kan vi kanske hitta någon dag som passar. Åke ringer upp vid ett senare tillfälle om han inte hinner svara direkt.

Vill du gå en Startpunkt eller Avtalspunkt? Det blir tre tillfällen den 15, 18 och 30 september. Det finns även möjlighet den 14 oktober och 27 november. Kontakta ordförande Åke Westerberg på OIO-4803638 eller ake.westerberg@transport.se, så kan vi hitta ett datum som passar. (Hinner Åke inte svara så ringer han upp dig vid ett senare tillfälle.)

Hyr vår stuga! Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga i Sälen/Tandådalen. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se under avdelning 88.



Månadens klubb

Klubben som varit med sedan 1897

Senaste fackliga striden – och segern – i Oxelösunds hamn handlade om komptids-banken. Förut la arbetsgivaren ut kompledighet när det passade produktionen. Nu väljer hamnarbetarna om de vill ta semester eller komp när de har beviljats ledighet.

– Vi hade alla med oss och det var vår styrka i förhandlingarna, säger Johan Sundberg, ordförande i fackklubben.

Just Oxelösunds hamn är historisk mark för Transport. Klubben startade samma år som förbundet, strax efter den i Norrköpings hamn.

Därför har veteranen Lars Eriksson kallats in. Han är före detta klubbordförande och har hunnit skriva två tjocka luntor med facklig historia sedan han gick i pension 2001.

– Från början var det förbjudet att mötas på hamnens område så organiseringen startade på Femöreplan ute i samhället, berättar han.

DE SENASTE ÅREN har klubben förhandlat fram en lokal bilaga till kollektivavtalet. Mycket jobb,

men enklare i vardagen nu när de lokala parterna är överens om grunderna när det gäller scheman och lönetillägg.

– Det enda vi inte är överens om än är den fackliga tiden... som de vill dra ner på, säger Roger Dahlström, förhandlingsombud och sekreterare.

EN ANNAN FRÅGA som klubben driver handlar om att den som är sjuk eller ledig alltid bör ersättas.

– Men det är nya tider. Arbetsgivaren skulle helst bara ha en handfull anställda och ta in resten på timme, säger Johan Sundberg. Och samtidigt märks det på sjukskrivningarna att fler får mer att göra.

– Det är något nytt, aldrig tidigare har vi sett kollektiva gå in i väggen, säger Roger Dahlström.

De konstaterar att

arbetsgivarens förhandlare är mer utbildade än tidigare. De fackliga måste helt enkelt vara mycket pålästa.

– Engagemanget är ändå ganska lågt i hamnen, men vi försöker vara ute och prata och svara på frågor, berättar Roger Dahlström.

Ordförande Johan Sundberg tycker inte att det är konstigt att medlemmarna inte intresserar sig så länge det inte är stora konflikter med arbetsgivaren.

Varför är ni själva fackligt engagerade?

Svaren varierar förstås i en klubbstyrelse: Någon upptäckte att det är roligt att påverka. Det ligger i generna. Det är en fråga om rättigheter. Och människosyn. Jag tycker inte om orättvisor. Självt skyller jag på farsan.

MARIA ERIKSSON ÄR ganska ny i styrelseängat.

– Jag tycker om att ha lite koll och söka ny kunskap, säger hon. Och samtidigt kände jag att vi skulle bli starkare om fler ställde upp och delade på jobbet.

Lena Blomquist

→ Borde din klubb bli nästa månads klubb? Hör av dig till Lena. blomquist@transportarbetaren.se.



Ett eget lokalt avtal har ersatt en bilaga som de centrala parterna tidigare hade enats om.

OXELÖSUNDS HAMNKLUBB

Antal medlemmar: Cirka 160.

Tillhör: Avdelning I Hamn i Norr- och Mellansverige.

Historia: Oxelösunds hamnarbetsfackförening bildades 1897 och hörde från början till Transport. En kranklubb bildades 1902 och den lämnade Statsanställdas förbund 1983 för att gå in i Transport.



I år avslutade Frank Lillvik volontärsarbetet med en 18 dagars vandring i Himalaya.

FOTO: PRIVAT



Datorundervisning i byskolan.

Månadens medlem

Från fattig byskola till svindlande höjder

Nio veckor gav mersmak: Förra vårvintern var Frank Lillvik datalärare i en fattig by i Nepal. I år blev det några veckor i skolan och byn igen – sedan vandring och klättring i Himalaya.

Chefen brukar inte bevilja tjänstledigheter hur som helst. "Men offrar du din semester och all komp för att hjälpa människor, då kan jag inte neka dig", blev beskedet till lastbilschauffören Frank Lillvik.

– Jag hade suttit framför de där insamlingsgalorna och skickat in en slant ibland. Men kände att jag ville göra något själv. Jag ville komma ut på landsbygden, se hur folk lever.

Det blev Nepal, ett av världens fattigaste länder. En svensk volontärbyrå förmedlade kontakten med en nepalesisk. Som volontär betalar man inte bara sina resor, utan också till förmedlarna som ordnar bostad och bidrar till det projekt man får jobba med.

Frank Lillvik flyttade in hos vice rektorn i byn Sirkhali.

– Skolan hade fått datorer, men ingen visste hur de skulle användas, berättar han. Jag visade internet, lärde eleverna googla, skriva i word och göra en powerpoint.

Under nio volontärveckor lärde sig byn att känna igen Frank Lillvik. Själv

drabbades han särskilt av en familj som bodde under ett plåttak med väggar av presenning. Båda de vuxna barnen är skadade av polio.

– Jag och en kollega har skickat matpengar till dem under hela året.

När Frank Lillvik återvände till Sirkhali i februari i år fick han en glad överraskning. Familjen hade fått statens hjälp med att bygga hus. Murade väggar och tak var på plats. Köket däremot bestod av lösa plåtdelar. Själv såg han, tillsammans med släktingar och vänner, till att även det fick murade väggar. Och han köpte dem en bordsfläkt, bra att ha när temperaturen ligger strax under 30 grader vid läggdags.

Efter ett par veckor i byn blev det svalare omgivningar för Frank Lillvik. 18 dagars vandring i Himalaya. Cirka 15 mil. Tält någon natt, annars utkylda lodger. Ett mål var Island peak, en topp på 6189 meter.

– Men det var för farligt, sa guiden vid tretiden på morgonen när vi nästan hade nått 5800 meter. Det hade snöat på nätterna, smält på dagarna och nu var stenar och berg som glaserade av is. Jag blev jättebesviken, hade massor av krafter kvar.

Men gav årets resa ännu mera mersmak?

– Jag hoppas komma i väg på volontärarbete i Kenya eller Tanzania nästa år. Och bestiga Kilimanjaro?

Lena Blomquist

FRANK LILLVIK

Ålder: 50.

Familj: Frun Marie, fyra barn och tre barnbarn.

Bor: På gård, Sörgården i Sjötofta.

Jobb: Biltransportör i hela södra Sverige, utgår från Halmstad.

Facklig: Förtroendeman.

Största hobby: Fotografera.

Viktigaste prylen i ryggsäcken: En varm jacka.



Frank Lillvik hemma på Sörgården igen.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlems-tidning. Förbundet har omkring 58 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01. Telefotid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

Under perioden 18 juni till och med 19 augusti har a-kassan bara telefotid på förmiddagen, 9.00–11.00.

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

Vad gör facket för mig?

"Sanningen är den att facket är en förening, en förening som byggs upp av sina medlemmar. Facket är alltså du som är medlem."

Många gånger när man är ute i jobbet eller privat så får man höra följande kommentarer: Facket gör inget! Facket ska vara opolitiskt!

DÅ ÄR MIN FÖRSTA FRÅGA till dig, vem är facket?

Är facket i dina ögon ombudsmännen som svarar på arbetsrättsliga frågor?

Är facket i dina ögon de regionala skyddsombuden som svarar på arbetsmiljöfrågor?

Är facket de fackligt förtroendevalda på din arbetsplats?

Är facket de fackligt förtroendevalda i din sektion?

Sanningen är den att facket är en förening, en förening som byggs upp av sina medlemmar. Facket är alltså du som är medlem.

Du bör ställa dig frågorna:

När var jag på ett medlemsmöte senast?

När hjälpte jag senast till med att sprida fackets budskap?



Debattörens motfråga till den som inte tycker facket gör något: Vad gör du för facket?

tycker att facket gör något är då:
Vad gör du, du som är facket?

SEN TILL DEN ANDRA FRÅGAN om att facket ska vara opolitiskt.

Nej! Hur ska vi kunna driva våra frågor upp till regering och riksdag om vi inte är involverade i politiken?

Vi ska påverka politiken så mycket som möjligt, för besluten som tas i Stockholm påverkar oss i hela Sverige. Vi ska samverka med politiken då det gynnar oss medlemmar.

Vi ska ställa krav på våra politiker i kommuner, regioner och riksdagen.

Förtroendevalda, ombudsmän, regionala skyddsombud och anställda kan inte göra detta själva.

För det mina vänner kan vi bara göra tillsammans för det är vi alla som är Facket.



TOMMY SAHLBERG
Transport
avdelning 5I,
sektion 3,
Kronoberg.

Har jag tagit del av de utbildningar som facket håller i?

Hur mycket pratar jag om facket på min arbetsplats?

Min motfråga till dig som inte

Delta i debatten!

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

Rullcontainers för omgående leverans från vårt lager i Västerås



Besök oss i
monter B06:13
på
ELMIA Lastbil
22-25 augusti
2018



+46 (0)8 718 14 00 • www.cowin.se • E-post: info@cowinglobal.se

Från baksätet

Tillbaka till fackets rötter

Ijuli är det precis 110 år sedan tre ungsocialister sprängde fartyget Amalthea i Malmö hamn. Båten användes som förläggning för engelska strejkbrytare som kallats in för att utföra arbete som de ordinarie hamnarbetarna lagt ner.

Vid attentatet dödades en man och ett 20-tal skadades. Gärningsmännen greps snabbt och två av dem dömdes till döden, straff som senare omvandlades till livstids fängelse.

Dådet delade Sverige. De allra flesta tog avstånd från dödligt våld, men i den framväxande fackliga rörelsen ansåg många att angreppet måste ses i sitt sammanhang.

De strejkande hamnarbetarna slogs för löner som gick att leva på och för rätten att organisera sig. Samma kamp fördes över hela landet. Arbetsgivarsidan var stenhårt emot och med benäget bistånd från staten och ordningsmakten gjorde man allt för att krossa arbetarnas organiseringsförsök.

MÅNGA EXEMPEL FINNS på hårdföra industriägare och brukspatroner. Några kunde visa social hänsyn, men bara så länge arbetarna kom med mössan i hand. En och en. Absolut inte kollektivt.

Efter Amalthea kom storstrejken 1909, som blev ett bakslag för LO. Men efter den följde decennier då arbetarna flyttade fram positionerna rejält.

I antologin *Ekot från Amalthea*, utgiven 2008 – 100 år efter sprängningen, drar Transports dåvarande vice ordförande, Martin Viredius, paralleller mellan dådet och den nya arbetsmarknad som vuxit fram efter Sveriges EU-inträde.

En marknad i ordets rätta bemärkelse där arbetarna på nytt pressats tillbaka och facket tappat mark.

En starkt bidragande orsak är EU:s östutvidgning. Med den kom företag och

hundratusentals människor som i den marknadsliberala unionen tillåts konkurrera med låga löner.

Lösningen som Martin Viredius pekade på var att facket måste säkra en arbetsmarknad befriad från strejkbryteri och storskalig lönedumpning. Det måste i sin tur ske genom att facket återgick till rötterna. Till medlemsvärvning och organisering, med ett stort inslag av nytänkande.

Samtidigt måste välfärdsstaten klara uppgiften att leverera trygghet. Som bostäder, sjukvård och ett rimligt skydd vid arbetslöshet och ålderdom.

Om facket och staten inte maktade med uppgiften var risken stor att vi skulle få se växande främlingsfientlighet, nationalism och ett ökat utrymme för högerpopulistiska partier.

NU ÄR VI där. Med Sverigedemokraterna som blivit ett av landets största partier.

Med växande klyftor och allt fler människor som utnyttjas hänsynslöst.

Vad är lösningen?

Att löntagarna slåss var och en för bättre villkor fungerar i vart fall inte, det insåg sluga arbetsgivare redan för 110 år sedan.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”Många exempel finns på hårdföra industriägare och brukspatroner. Några kunde visa social hänsyn, men bara så länge arbetarna kom med mössan i hand. En och en. Absolut inte kollektivt.



Toppen & botten

↑ **Killen som friklättrade fyra våningar upp och räddade ett barn som dinglade i ett balkongräcke. Samtidigt som pappan spelade tv-spel.**

↓ **Veckans ruttna tomat till Eon och andra elnätsbolag som gravt missbrukat sin monopolställning och höjt priserna för en kabel in i kåken till fantasinivåer.**



Hallå där!

RAHAF AL QAISI

... som fick ta emot Transports stipendium på studentdagen.

Bästa kamrat, heter stipendiet. Hur är du som klasskompis?

– Vi har gått tillsammans i tre år och jag har alltid försökt hjälpa till. Vi har pluggat tillsammans och då har jag hjälpt dem som haft det lite svårare. Och jag finns alltid där när någon behöver prata.

Vad har du gått för utbildning på Säkerhetsgymnasiet i Stockholm?

– Jag är färdig väktare, skyddsvakt och värdetransportör. Om jag vill kan jag fortsätta med ordningsvaksutbildningen. Det har varit en jättebra utbildning, och jag visste inte att den fanns förrän en tjejkompis sa att hon skulle söka. Jag har alltid varit intresserad av jobb som polis och väktare.

Vad ska du göra efter studenten?

– Jag har redan börjat sommarjobba som stationär väktare på Nokas i Stockholm. Vi som är så unga och ändå har de här kompetenserna har lätt att få jobb.

Stipendiepengarna är 3 000 kronor, vad ska du göra med dem?

– Ingen aning ... har inte bestämt mig än.

Stämmer det att Säkerhetsgymnasiet lägger ner nu när terminen är slut?

– Ja, och det är jättesynd. Lärarna och programmet är jättebra.

LENA BLOMQUIST