

# TRANSPORT

## ARBETAREN

Nummer 7/8 juli 2019

**Facket räddar miljontals kronor till medlemmarna**

*Special*  
**Mer än lön i fokus när avtalsrörelsen startar**

**Svensk utlandsförare rullar in flyttlasset i Paris**

**HÄLSA**  
*Så kan du lindra din artros*

# Manligt

Sex transportare om mansrollen

**Lager/terminal** Chockvarsel mer än halverat  
**Åkeri** Skåneåkeri tecknar avtal efter påtryckningar  
**Bevakning** Så vill polisen jobba med ordningsvakter



# Välkommen in i vår webshop!

Nu har vi slagit upp dörrarna till Transports nya webshop med utvalda produkter för våra aktiviteter, arrangemang och kampanjer. Självklart är du som medlem välkommen att handla!



## TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-  
arbetareförbundets  
tidning.

Box 714, 101 33  
Stockholm.  
Besöksadress:  
Olof Palmes gata 29, 6 tr.  
[transportarbetaren.se](https://transportarbetaren.se)

Omslagsfoto:  
Justina Öster

### ANNONSER

AdSales Group AB,  
Emil Persson  
Tel: 08-580 80 413  
E-post: [emil@adsales.se](mailto:emil@adsales.se)

### TRYCK

Mittmediaprint AB,  
Sundsvall 2019.  
TS-kontrollerad upplaga:  
57 900.  
Nästa nummer utkommer  
den 29-30 augusti.

### PRENUMERATION

200 kronor per år.  
Adressändring meddelas  
till respektive avdelning.  
Icke medlemmar kan  
mejla [info@transport-  
arbetaren.se](mailto:info@transport-<br/>arbetaren.se).

### REDAKTION

E-post:  
[fornamn.efternamn@  
transportarbetaren.se](mailto:fornamn.efternamn@<br/>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  
(föräldraledig)  
010-480 33 06



**LILLY HALLBERG**  
Reporter (vikarie)  
010-480 33 06

# Innehåll Nr 7/8



**4 VÄLKOMMEN**  
Lena Blomquist om  
bristen på arbetare.

**6 GRANSKNING**  
**FÖRSÄKRINGSPENGAR**  
Transports Olivera Pobra  
hittade pengar åt Toril  
Lines.

**10 AKTUELLT**  
Sex sidor om vad som har  
hänt sen sist.

**15 KRÖNIKA**  
**DAVID ERICSSON**



**16 ARBETSPLATS EUROPA**  
Svensk utlandsförare  
lossar flyttlass i Paris.

**22 HÄLSA**  
Risk för artros bland  
chaufförer.

**24 SPECIAL AVTALS-  
RÖRELSEN**  
Högre lön – och andra  
krav på gång.

**32 KULTUR MANLIGHET**  
Snack om klass och  
jargong.



**38 KULTUR DIKT**  
Lagerjobb och petro-  
dollaz.

**40 JULIKRYSSET**  
**41 FRÅGA FACKET**

**42 KRÖNIKA TOMMY  
WREETH**  
Transports ordförande  
har ordet.

**42 MEDLEMSSIDOR**  
**45 MÅNADENS KLUBB**

Abbas Bajelvand –  
mästerrekryterare i  
bussig klubb.

**46 MÅNADENS MEDLEM**  
Linda Walltin Gavell lever  
ett hundliv.

**47 DEBATT**  
Transportföretagen räk-  
nar med att anställa.

**48 LEDARE**  
Chefredaktör Jan Lind-  
kvist skriver från bak-  
sätet.





# En sommar utan arbetare

I dag kan du läsa hur ett gäng killar i olika transport-branscher tänker, resonerar och fungerar när det gäller sin roll som man. En av dem är förresten på väg att bli kvinna i stället.

Och tänk efter: När kunde du senast ta del av vad arbetare har att säga i angelägna frågor? Det skedde förmodligen inte i allmänna medier. Minns du undersökningen som sa att fem (5) procent av dem som syns och hörs i Sveriges television kommer från arbetarklassen.

**EN TITT PÅ** listan över radions 58 sommarpratare visar att antalet/andelen arbetare är noll (0). Därför vänder jag mig direkt till Sveriges Radio:

Kära Sommar-redaktörer, här kommer några tips inför nästa års jobb. Leta i Facebookgruppen *Svenska utlandschaufförer och nostalgin som begavs*, för historier från vägarna innan mobiltelefoner och gps var uppfunna. Skrolla i gruppen *Queen of the road* för sorgliga och roliga skildringar av att vara kvinna i en mansbransch. Eller läs Kommunalarbetarens senaste novellsamling *Det här får de inte på banken* med personliga berättelser från det moderna arbetslivet.

**DETTA KRÄVER FÖRSTÅS**, kära SR-redaktörer, en grundlig research. Vems berättelse håller för ett helt program? Vilken hjälp behöver en gammal chaufför för att hans historia ska bära?

Men detta jobb har ni förstås redan gjort för att få till årets lista med närmare 20 scenpersonligheter, sisådär 15 journalister och författare samt sju företagsledare.

Behöver ni några namn också?

David Ericsson, 59, lastbilschaufför, krönikör och författare. Före detta tidningsbudet Hertha Larsson, 97, som poddar och intervjuas på sista sidan i denna tidning. Santiago Bautista, 29, matbudet som kom från Colombia och för en envis kamp mot sin arbetsgivare för att göra jobbet säkrare.

Ha nu en skön sommar, alla läsare.

**Lena Blomquist** är redaktionschef på Transportarbetaren.

## lena tipsar

**Själv blir jag ändå nyfiken på den sommarpratande insektsforskaren (11 juli). Men så är jag journalist och ganska medelklassig.**

## VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

## Sagt på facebook

En fråga som vi plockade från gruppen Kollegor på väg:

"Godmorgon... Jag har en liten fundering: Hur det ser ut på toaletterna hemma hos yrkeschaufförerna, med tanke på hur det ser ut på många wc:n vid Rastas anläggningar ... har ni skit hemma också på hela ringen och upp på spoltanken?" PC



## Mest läst på webben

...den senaste månaden:

1. Debatt: Väktare och vakter behövs – men skärp kraven.
2. Sopgubbarna som tog fajten.
3. Värt att veta om nya taxiavtalet (från oktober 2017).

## Sagt på twitter

"F: Hur vet man att avtalsrörelsen nalkas?  
S: Sveriges industriarbetsgivare förutspår försvagad konjunktur." Magnus Thelander

## Insänt

## Minska tiden för provanställning

Minska provanställningsperioden till tre månader i stället för sex.

Vi behöver fler arbetare. Vi behöver ett fungerande samhälle där alla kan betala skatt. Folk måste kunna känna att de kan försörja sig.

Worla Adadevoh

## Sagt på webben

Styrelsen i Tidningsbudssektionen i Stockholm intervjuades, och fick stöd:

Helt rätt. Med den nya budboken kan vi inte se arbetstiden som tidigare. Det är också svårt att läsa lönebeskeden för att kolla ifall man fått rätt ersättning för extra arbetstid. Vi måste få veta exakt vad vår arbetstid är på varje trakt och natt. Vi måste också få möjlighet att ta semester på vintern.

Slitage och bensinkostnader på våra egna bilar motsvaras inte heller med den ersättning vi får. Faktum är att detta jobb har slavliknande arbetsförhållanden. Ingen vågar protestera då man då kan hamna i onåd.

Michel Saint-Hialire

## Läsarbilderna



FOTO: DANIEL WIBERG

Hen kom in, men inte ut igen. Grensle-trucksmekanikern Daniel Wiberg och hans arbetskamrater på APM terminals i Göteborg fick till slut ringa efter djurambulan-sen. Fågeln på verkstaden artbestämdes till "någon typ av falk" och fick namnet Johan Falk.

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

## BILDEN



## Knack, knack!

**EFTER ETT SKUTT** ut ur skåpet på den helt förarlösa leveransbilen plockar roboten upp ett paket – och lunkar fram med det till förstubron på en villa. I Fords och robotillverkaren Agilitys framtidsvision alltså.

Roboten som presenterades häromveckan heter Digit. Hen tar kanske inte ditt jobb. Men dina barns eller barnbarns. Eller åtminstone de ännu ofödda budbilschaufförernas? Ett av många problem som återstår: Hur ska Digit hantera en aggressiv hund?

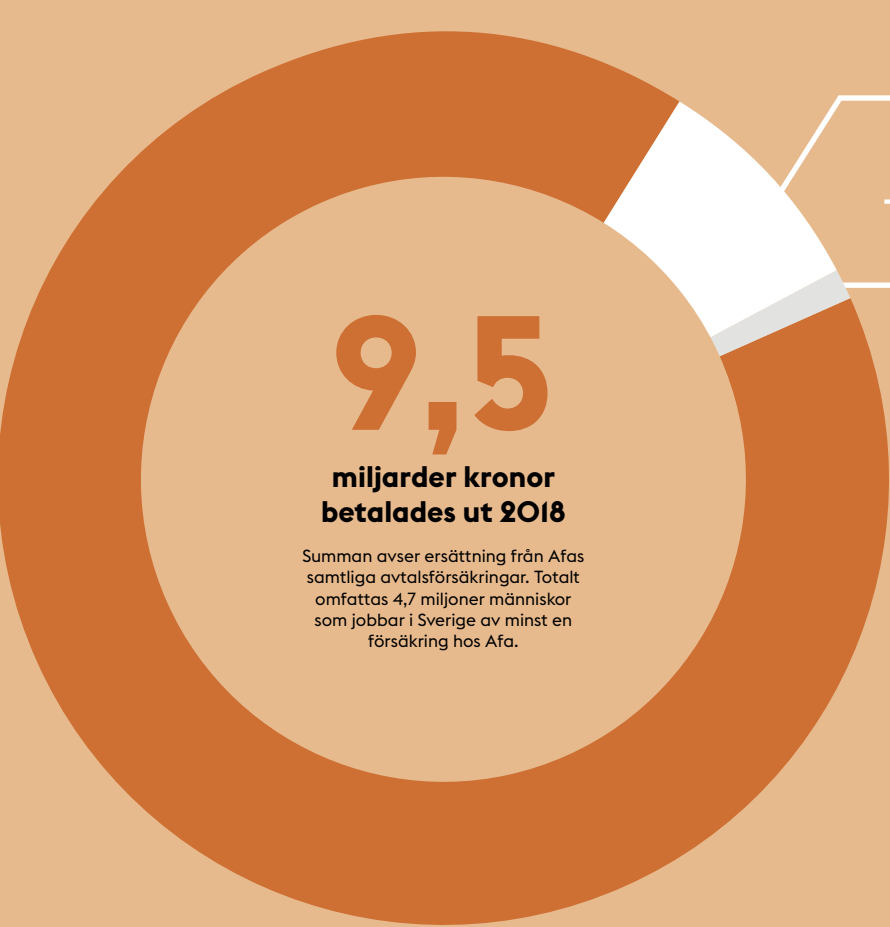
FOTO: FORD/AGILITY



# Miljonerna ni nästan missade

Få vill tänka på att försäkringarna behövs. Och många vet inte sin rätt när något händer. Utan LO:s uppsökande arbete hade nästan en miljard kronor frusit inne förra året – en tiondel av ersättningen från avtalsförsäkringarna som totalt betalades ut 2018.

Text och foto LILLY HALLBERG Grafik CHRISTINA AHLUND



9,5  
miljarder kronor  
betalades ut 2018

Summan avser ersättning från Afas samtliga avtalsförsäkringar. Totalt omfattas 4,7 miljoner människor som jobbar i Sverige av minst en försäkring hos Afa.

Alla LO-förbund  
cirka 960 miljoner kronor

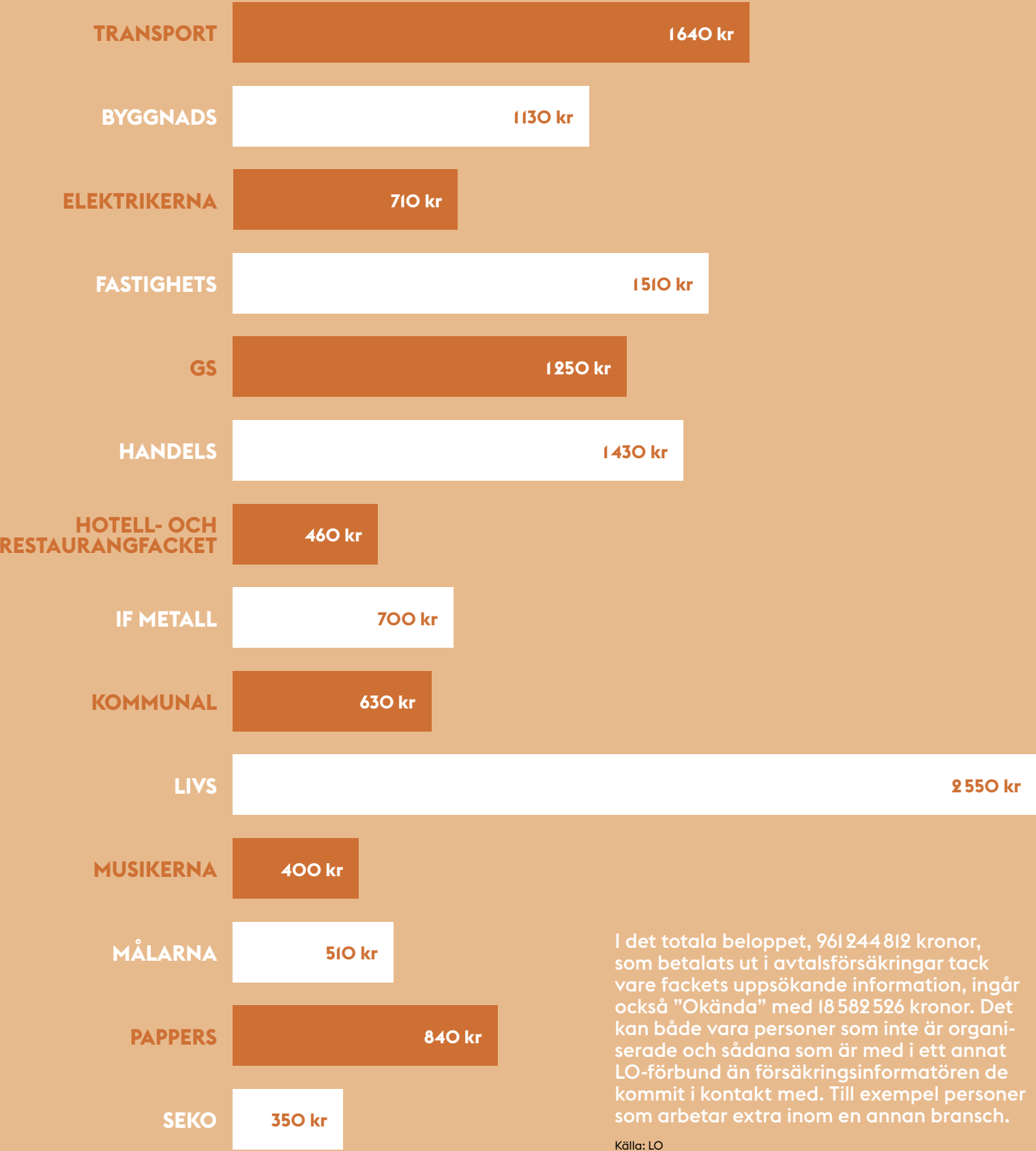
Transports del av LO-pengarna  
cirka 93,5 miljoner kronor

## RÄDDADE PENGAR

Andel av försäkringspengarna till LO-arbetare som skulle ha fryst inne utan fackets uppsökande försäkringsinformation.

## RÄDDADE PENGAR 2018 FÖRBUND FÖR FÖRBUND

Så mycket försäkringspengar räddades hem per kollektivavtalsområde, fördelat per medlem och förbund.



I det totala beloppet, 961 244 812 kronor, som betalats ut i avtalsförsäkringar tack vare fackets uppsökande information, ingår också "Okända" med 18 582 526 kronor. Det kan både vara personer som inte är organiserade och sådana som är med i ett annat LO-förbund än försäkringsinformatören de kommit i kontakt med. Till exempel personer som arbetar extra inom en annan bransch.

Källa: LO





Framgångsrika försäkringsinformatörer. Björn Nilcrants och Olivera Pobra tror att det lyckade informationsarbetet bygger på form och tvärfackligt samarbete.

## Försäkrad - så fungerar det

Alla som arbetar på arbetsplatser med kollektivavtal omfattas av avtalsförsäkringarna. Arbetsgivaren är då skyldig att betala för dessa försäkringar.

→ **AGS, avtalsgruppsjukförsäkring:** Extra pengar om du blir sjuk mer än 14 dagar i sträck. Gäller efter anställning i minst 90 dagar och gäller även i efterskott utan preskriptionstid.

→ **TFA, trygghetsförsäkring vid arbetsskada:** Om du blir skadad på jobbet. Gäller från första arbetsdagen och kan ge ersättning vid olyckor på arbetsplatsen, färdolycksfall, arbetsrelaterade sjukdomar och även vissa smittsamma sjukdomar. Vid arbetssjukdom gäller försäkringen även om den anställda slutat på arbetsplatsen.

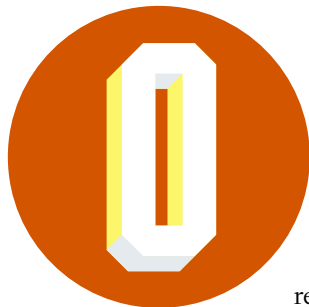
→ **FPT, ersättning när du är föräldraledig.** Gäller om du arbetat en viss kvalifikations-tid och ger tillsammans med föräldrapenningen från Försäkringskassan en ersättning på cirka 90 procent av lönen.

→ **Premiebefrielseförsäkringen.** Inbetalning av premie till din kommande avtalspension även då du är föräldraledig. Anmälan för FPT gäller samtidigt för denna försäkring.

→ **AGB, försäkring om avgångsbidrag.** Gäller om du blivit uppsagd på grund av arbetsbrist och är över 40 år.

→ **TGL, tjänstegrupplivförsäkring,** gäller vid dödsfall före 65 års ålder och kan ge anhöriga ersättning; ett engångsbelopp till efterlevande och begravningshjälp till dödsboet. Gäller oavsett dödsorsak.

Källa: Afa försäkring, Transport



befintlig. Så beskriver Olivera Pobra kunskapen om försäkringsskyddet.

– De som vet är de som blivit sjuka eller skadade, säger hon. Olivera Pobra är regionalt skyddsombud och försäkringsansvarig på Transports Stockholmsavdelning. Förra året registrerade avdelningen försäkringssamtal som ledde till 549 ärenden till ett värde av 10 702 317 kronor, pengar som betalats ut till transportare.

För hela förbundet handlar det om 93,5 miljoner som räddats hem – till arbetare som drabbats av sjukdom eller olyckor, till deras anhöriga eller till föräldralediga.

– Vi lovar aldrig någon pengar, men vi hjälper till och informerar om rätt väg att söka. Och inte ens ett nej betyder att det är hopplöst. Det går att söka igen, säger Olivera Pobra.

Hon och Björn Nilcrants har arbetat i flera projekt där man dels informerat på arbetsplatser, dels ringt upp medlemmar. Båda upplever projektformen som positiv – de som blir kontaktade uppfattar dem

# 46 240

Så många personer inom LO vet nu mer om sina försäkringar (antal informerade 2019, till och med den 5 juni kl 14.00).

## ”Mest oroande är de fall vi inte får in. Anmäl så provar vi, hellre en gång för mycket än en gång för lite!”

Per Winberg, utbildningsledare på Afa försäkring.

”som en av oss” med fast förankring på en arbetsplats. Hon med bakgrund i bevakningsbranschen, han som chaufför.

– De som hör av sig själva gör det ofta när de är i knipa, har fått det jättedåligt ekonomiskt när de varit sjuka länge, säger Olivera Pobra.

– Informationen finns ju på webben men nätet talar inte, vi kan svara på hur det fungerar på ett annat vis.

Försäkringsarbetet har en positiv effekt: Folk ser vad facket gör.

– Avtalsförsäkringarna gäller alla på arbetsplatser med kollektivavtal, ja. Men hade inte gällt någon alls om det inte vore för facket.

**MER ÄN VAR** femte långtidssjukskriven utnyttjade inte avtalssjukförsäkringen under åren 2012–2014. Det visar en rapport från Inspektionen för socialförsäkringen. Siffrorna gäller för kommun- och landstingsanställda men det finns ingen anledning att tro att problemet är mindre

## Tre fall



**Timmerbilschaufför, Västernorrland:**

Sjukskriven efter att ha huggit sig i handen då han klöv ved på fritiden. Kom i kontakt med försäkringsinformatören Johan Molin, från avdelning 32 i Östersund, som gjorde företagsbesök. Mannen sökte efter det ersättning från AGS-fonden hos Afa. Upptäckte en dag nu i våras att han fått in 86 000 kronor på sitt konto.  
→ **Avdelning 32, år 2018:** Registrerade försäkringsärenden till ett värde av 17 miljoner kronor.



**Chaufför åkeri, Stockholm:**

Sjukskriven i ett års tid efter fall i en trappa på arbetsplatsen, drabbad av frakturer på båda armbågarna och på handlederna, senare opererad. Slapp helt ekonomisk förlust tack vare beviljad ersättning från Afa, både från TFA- försäkringen vid arbetsskada och från AGS för ersättning upp till 100 procent av lönen, utöver Försäkringskassans sjukpenning. Dessutom ersättning från Folksam som Transportmedlem med sjuk- och efterlevandeförsäkringen som tillval.  
→ **Avdelning 5, år 2018:** Registrerade försäkringsärenden till ett värde av 10,7 miljoner kronor.



**Taxichaufför, Örebro:**

Man vars hustru avlidit, kände inte till att han hade livförsäkring hos Afa genom arbetsplatsens kollektivavtal. Fick ersättning som efterlevande och hjälp med begravningskostnader från TGL-fonden. Fick informationen från arbetskamraten, Transports försäkringsinformatör Nermin Pudic.  
→ **Avdelning 9, år 2018:** Registrerade försäkringsärenden till ett värde 2,7 miljoner kronor.

inom andra sektorer på arbetsmarknaden, enligt författarna.

Sture Thorsell, Transports försäkringsombudsman, ser en stor risk att försäkringspengar fryser inne.

– Det är jätteviktigt att tala om. Bara hittills i år, till slutet av maj, har vi tack vare det uppsökande arbetet hämtat hem över 40 miljoner kronor, säger han.

– För den enskilde kan det handla om sexsiffriga belopp. Sjukförsäkringen AGS har ingen preskriptionstid, det går att söka ersättning för tid ända sedan avtalsförsäkringen infördes, på 1970-talet.

**DE KOLLEKTIVAVTALADE** försäkringarna har fått allt större betydelse sedan 1990-talet.

## GRANSKNING / FÖRSÄKRINGSPENGAR

– Men många har ingen aning om reglerna, säger Nermin Pudic, försäkringsinformatör för Transports avdelningar 9 (Örebro) och 6 (Värmland).

I jobbet som färdtjänstchaufför har han många kontakter med taxibranschen.

– Det är vanligt med invandrare som kör och ofta vet de inte vilka rättigheter kollektivavtalet ger – eller ens vad det är. Ofta när man börjar prata med dem på deras språk öppnar de sig, säger Nermin Pudic.

Han kom själv till Sverige från Bosnien för drygt 20 år sedan och talar förutom bosniska, serbiska och kroatiska även bulgariska. Nermin möter ofta personer som kan ha rätt till ersättning för arbetsskador. De kan ha råkat ut för en olycka, men också utsatts för hot och våld.

– Vi har inrättat en särskild jourtelefon för taxibranschen för att nå dem som drabbats, för att försöka reda ut vad som gäller. Det är inte lätt att veta för den enskilde, säger Nermin Pudic.

**ÄVEN FÖRSÄKRINGSBOLAGET AFA** säger: Anmäl alltid.

– Mest oroande är de fall vi inte får in. Anmäl så provar vi, hellre en gång för mycket än en gång för lite! säger Per Winberg, utbildningsledare på Afa försäkring.

Den största delen som betalas ut gäller AGS, avtalsgruppsjukförsäkringen. Av 117 000 nyanmälda AGS-ärenden 2018 kom 77 600 från arbetare inom LO:s och Kooperationens avtalsområden. Men de totala utbetalningarna minskar. Förklaringen är Försäkringskassans nya regler för den allmänna sjukförsäkringen som infördes 2008.

– Det finns en stark koppling mellan socialförsäkringen och AGS. Säger Försäkringskassan nej till sjukersättning så blir det ingen månadersersättning – vi ser fler och fler korta sjukdomsfall men allt färre beviljas sjukersättning, säger Per Winberg.

Hur lång handläggningstiden är varierar, ”mellan 15 minuter och ett par år”, enligt Per Winberg. Vid svåra, allvarliga olyckor, som kräver lång rehabilitering och omskolning, kan det i sällsynta fall ta upp till tio år eller längre.

– De allra flesta som kontaktar oss är i ett utsatt läge, något ofta tragiskt har hänt – föräldralediga undantagna – och det måste vi visa respekt för. Alla har rätt att få sitt ärende prövat.

Källa: Transport, LO, Inspektionen för socialförsäkringen: Rapport 2018:7 Försäkrad utan ersättning.

## Medlemsförsäkringar

**Förutom avtalsförsäkringarna omfattas alla medlemmar i Transport av medlemsförsäkringar, som hemförsäkring, barngruppslivförsäkring och inkomstförsäkring. De ingår i medlemskapet och sköts av Folksam.**

**År 2018 fick Transportmedlemmarna i snitt ut 3 000 kronor i ersättning från avtals- och medlemsförsäkringarna.**

Källa: Afa försäkring, Folksam, Transport



”Pengarna från försäkringarna har betytt jättemycket, jag slapp oro för det ekonomiska”, säger Toril Lines.

# ”Försäkringar var det sista jag tänkte på”

**En slump gjorde att Toril Lines fick den ersättning hon hade rätt till. Som sjukskriven råkade hon möta en gammal arbetskamrat, Transports försäkringsinformatör Olivera Pobra. Det ledde till att Toril både fick ut från sjukförsäkring och ett större engångsbelopp.**

Text och foto Lilly Hallberg

– Situationen var stressad, jag hade fått en cancerdiagnos. Försäkringar var det sista jag tänkte på, säger Toril Lines, som arbetat som väktare i närmare 20 år.

En sommardag för tre år sedan träffade hon Olivera Pobra i ett köpcentrum i södra Stockholm. De kände väl till varandra från arbetet inom bevakningsbranschen. Det märktes att Toril Lines mädde dåligt och att ta upp frågan om försäkringsskydd var inte självklart.

– Men jag är verkligen glad att Olivera gjorde det. Själv tänkte jag bara på att komma vidare, jag väntade på operationen, säger Toril Lines.

– Pengarna från försäkringarna har betytt jättemycket. Jag slapp oro för det ekonomiska den första tiden och kunde köpa sådant jag behövde, allt från färdiglagad mat till dyra special-bh:ar.

I september 2016 opererades Torils ena bröst bort. Efter det fastställdes Folksam diagnosen, vilket berättigade till ett engångsbelopp på 50 000 kronor enligt listade kriterier. Hon fick även pengar retroaktivt då hon har en sjuk- och efterlevandeförsäkring. Det betydde drygt 2 000 extra i månaden, ungefär lika mycket som hon har rätt till från avtalssjukförsäkringen hos Afa.

– Efter operationen, när pengarna kom, blev jag så glad och kunde köpa en ny soffa. Det var skönt att kunna fokusera på annat än sjukdom.

Toril Lines kunde återgå till arbetet på halvtid knappt ett år ett att hon fått cancerdiagnosen. Men bara några få dagar senare, den 7 april 2017, inträffade terrordådet på Drottninggatan där Toril Lines tjänstgjorde i en butik.

– Jag såg lastbilen, var med om att ta hand om de skadade, försökte rädda och hjälpa...

Upplevelsen fick i efterhand Toril att må mycket dåligt. Hon drabbades av posttraumatiskt stressyndrom. Men hon har fått avslag på sin ansökan om ersättning vid arbetsskada från trygghetsförsäkringen TFA.

– Det kan överklagas. Det borde prövas på nytt, jag tror att många som var med inte hört av sig heller – vi får titta på det, säger Olivera Pobra.



## 5 tycker till

Vilket är ditt bästa sommartips?



**Helena Kuhmunen, malmilschaufför, Junosuando:**

– Ta det lugnt, man har semester för att vila upp sig.

Helst går jag ut i skogen eller upp på fjällen, utan telefon-täckning. Radion fungerar inte heller. Återkoppla till naturen. Gå någonstans där du känner dig trygg.



**Keddy Blidberg, spolbilsförare, Stenkullen, Lerum:**

– Åk och vandra i Norge, helt underbart! Det finns ingen vackrare natur än där.

– Mina höjdpunkter är Galdhöpiggen, Norges och norra Europas högsta berg, Besseggen och Trolltunga, en häftig stenformation som står rakt ut över fjället.



**Marcela Velarde, väktare, Skogås:**

– Eftersom jag är spånsktalande gillar jag att dansa. Gå till Gröna Lund i Stockholm.

– På fredagarna kan man dansa salsa, man behöver bara betala inträde. Dans är bra för hälsan, man får träffa andra. Kan man inte finns andra som lär ut.



**Robin Edin, sopgubbe, Stockholm:**

– Åk till sjön Getryggen i Botkyrka kommun, Södermanland. Det ska

jag göra i år.

– Där finns ett jättefint badställe med sandstrand och riktigt finkornig sand. Det är ju inte så vanligt i Sverige. Kanotuthyrning finns också. Ta med en fikakorg.



**Tommy Wreeth, förbundsordförande Transport (tidigare terminalarbetare), Örebro:**

– Ta det lugnt och umgås med familjen!

Jag veckopendlar så jag tycker om att bara strosa i Örebro när jag är ledig, sätta mig i Stadsparken och titta på folk.

– Vi har Open art, konstnärer som ställer ut i stadskärnan, jättehäftigt.

JÖ



Glad i dag. Björn Ramstedt, klubbordförande på DHL Supply chain, som var med och förhandlade fram uppgörelsen.

# Varsel på DHL mer än halverat

**Lager.** Av 36 varslade slutar det med uppsägning för tio. Ytterligare sex slutar efter en ekonomisk uppgörelse med arbetsgivaren. Skräckbeskedet på DHL:s lager i Örebro blev betydligt mildare efter förhandlingarna med Transport.

Text Lena Blomquist Foto Jan Lindkvist

– Medlemmarna verkar väldigt nöjda över uppgörelsen, även om det förstas är tråkigt att några sägs upp, säger klubbordförande Björn Ramstedt. Vi har också fått bort provanställningar för bemanningsanställda som går över till att jobba direkt på företaget. Och det känns jättebra för mig.

**UTGÅNGSBUDET FRÅN ARBETSGIVAREN** var att 36 transportarbetare skulle tvingas sluta. Tanken var dessutom att frångå turordningsregeln först in – sist ut.

I mitten av juni kom Transports lokalombudsman Clas Hellsing till

en uppgörelse med DHL Supply chain.

– Vi var beredda att sätta oss i konstruktiva diskussioner, och vi har haft en eller ett par möten i veckan, berättar han.

Clas Hellsing framhåller tre resultat av förhandlingarna:

→ Varslet minskades rejält. I stället för 36 uppsagda transportare ska arbetsstyrkan minskas med 16 arbetare. Tre av dem går frivilligt i förtida pension enligt en uppgörelse med företaget. Tre väljer att sluta för

att göra annat, också med en uppgörelse om arbetsbefriad uppsägningstid. Återstår tio som sägs upp. Turordningsreglerna följs i princip, men företaget behåller tre utvalda personer.

→ Tidigare praxis att företaget provanställer tidigare inhyrda tas bort. Den som har jobbat för DHL-lagret ska få en tillsvidareanställning direkt.

→ Ett nytt avtal om bonus till de anställda är under utarbetning.

**Men hur ska det gå till? Och vad har facket fått betala med?**

– Företaget har tidigare använt bemanningsanställda ganska frekvent. Nu har vi pratat om värdet av egen personal och det landade i att inhyrning ska användas bara vid tillfälliga arbetstoppar eller kort sjukfrånvaro, säger Clas Hellsing.

– Och vi ska vara mer flexibla och kunna alternera mer mellan uppgifterna. Företaget ska få ut mesta nytta av oss, berättar klubbordförande Björn Ramstedt.

**"Vi har också fått bort provanställningar för bemanningsanställda som går över till att jobba direkt på företaget. Och det känns jättebra för mig."**

Björn Ramstedt, klubbordförande

## Skenande lastbil fråga för polisen

**Åkeri.** Dramat med den skenande lastbilen har landat hos polisen i Skövde. Polisutredningen ska svara på om föraren gjort sig skyldig till falskt larm och vårdslöshet i trafik.

Text Lena Blomquist

Ingen har väl glömt den "skenande" lastbilen och föraren som inte fick stopp på den. Intermezzot skedde på E20 i Västergötland den 20 maj i år. Först efter uppemot en och en halv timme med poliseskort slutade färden. Föraren styrde till sist rakt ut på en åker.

**EFTER NÅGRA VECKOR** lade Transportstyrelsen ner sin utredning. "Det finns ingen anledning att fortsätta analysen angående eventuella tekniska fel", läser pressansvariga Monica Näslund upp från myndighetens mejl till Scania.

Tillverkaren Scania hade då redan avslutat sin utredning:

– Det finns inga mekaniska eller elektroniska defekter på bilen, berättar Hans-Åke Danielsson, presschef på Scania.

**DRIFTSDATA FRÅN DEN** långa färden visar att föraren varken har använt färd- eller parkeringsbroms för att försöka få stopp på bilen.

När undersökningen av lastbilen och fordonsdata var klar startade polisen i Skövde en förundersökning, riktad mot föraren. Frågan är om han larmade falskt när han ringde både polisen och Scania och hävdade att han inte fick stopp på fordonet. Det finns också misstanke om vårdslöshet i trafik.

– Det är tragiskt, säger Scanias Hans-Åke Danielsson. En annan dimension är att den här historien inte är bra för vårt varumärke.

FOTO: JOHN ANTONSSON



## Danielsson tar plats i Bryssel

**EU.** LO:s kandidat Johan Danielsson blev omkryssad av trean på valsedeln, men tog ändå plats i EU-parlamentet för Socialdemokraterna.

– Jag har jättehöga förväntningar på honom, säger Lars Mikaelsson, förbundssekreterare i Transport.

– Han ska jobba för en schyst arbetsmarknad där det inte är skillnad på villkoren utifrån vilket land man kommer från. Och i Bryssel kan en enskild ledamot göra mer och större skillnad jämfört med i riksdagen.

Trots en liten tillbakagång blev Socialdemokraterna klart största parti i det svenska EU-valet med 23,5 procent av rösterna.

LB



## HAR DU HITTAT NYCKELN?

På andra sidan jobbet väntar en ny frihet och drömmar som kan bli verklighet. Med en schysst tjänstepension vill vi ge dig möjlighet att leva som du önskar. Nästan en halv miljon kunder har hittat sin nyckel till en schysst pension hos oss.





TRAILER  
**Trucking Festival**  
EST. 1982

**VÄLKOMMEN!**

**MANTORP PARK  
30-31 AUGUSTI 2019**



Ljusshow



Veteranlastbilskorstege



SM i krankörning



Provkörningar



Branschutställning

Mer än  
**10.000**  
besökare på  
två dagar!

Förköp  
biljetter  
på

För mer information och entrépriser, besök vår hemsida:

**www.truckingfestival.se**

Arrangör: **TRAILER**

I samarbete med: **MANTORP PARK**



Martin Bjurhem, vd på Bya, räknar med insyn och möjlighet att ge säkerhetsbranschens syn när Polismyndigheten utreder samarbetet mellan ordningsvakter och poliser.

## Ordningsvakternas framtida roll utreds

**Bevakning. På 525 ställen i landet patrullerar ordningsvakter: på torg, i köpcentrum, bostadsområden och kollektivtrafiken. Polisen är i full gång att utreda hur samarbetet ska utvecklas både på fältet och centralt.**

Text och foto Lena Blomquist

– Mitt uppdrag är att ta fram hur ordningsvakterna kan vara med och bidra till polisens mål om en framgångsrik brottbekämpning och stark lokal närvaro, säger Eva Fredriksson vid Polisens nationella operativa avdelning.

I dag är chansen större att du möter en ordningsvakt än en polis när du rör dig på gator och torg. Samtidigt saknas en nationell inriktning för hur polisen och bevakningsbranschen ska jobba tillsammans.

Situationen förutsätter också att ordningsvakternas utbildning, utrustning och uppdrag ses över. Liksom deras roll och befogenhet att ingripa i olika lägen.

**PARALLELLT MED POLISENS** egen utredning, som ska vara klar i december, har regeringen flaggat för en översyn av lagstiftningen för ordningsvakter och väktare.

– Det måste finnas en rågång mellan vad poliser och vad ordningsvakter kan och får göra och, säger Martin Bjurhem, chef på Bya.

Han har fått signaler om att Bya får vara med som en fortlöpande remissinstans i polisens utredning. Här kommenterar han några av de frågeställningar som olika arbetsgrupper inom polisen ska jobba med under sensommaren:

→ Vilken utbildning, utrustning och arbetsbeskrivning ordningsvakter bör ha.

– Behovet av en översyn är stort. Men den första uppgiften måste vara att se vilken kompetens som behövs hos ordningsvakter i sociala miljöer, sedan kan utbildning och utrustning anpassas till det.

→ Om poliser och ordningsvakter kan jobba tillsammans med gemensamma utsättningar, utbildningar och övningar.

– Ja, gemensamma utsättningar testas i till exempel Stockholm. Och det vore ingen nackdel om det kunde ske i organiserad form och på flera ställen i landet.

→ Hur ordningsvakter kan förstärka polisen vid terrorangrepp.

– Våra medarbetares insatser var helt otroliga vid attacken på Drottninggatan. Men det är helt tydligt att det behövs organisation och struktur i samarbetet. Det kanske också behövs gemensamma övningar?

→ Om det finns risker för lojalitetskonflikter när poliser för befäl över ordningsvakter. Vakter som är anställda av företag, som i sin tur anlitas av till exempel en kommun.

– Det är extremt viktigt att lagen ses över så att polisen får bestämma bemanningen när ordningsvakter jobbar ute i sociala miljöer, i samråd med bevakningsbranschen. I dag avgörs bemanningen av hur en kommun har upphandlat, säger Martin Bjurhem.

### Fakta Bya

Bya ska utläsas Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd. Den drivs av Transport och arbetsgivarna Säkerhetsföretagen. En uppgift är att utbilda väktare, skyddsvakter och ordningsvakter.

# Skånskt åkeri tecknar avtal efter fackets påtryckningar

**Åkeri. Efter påtryckningar kom beskedet från ett åkeri i Malmö i midsommarveckan: Visst ska vi teckna kollektivavtal med Transport.**

Text Lena Blomquist

– Det här känns bra, säger Transports Jimmy Oveesson. Det visar styrkan i facklig verksamhet och den svenska modellen.

**FÖRSTA GÅNGEN TRANSPORTS** lokalavdelning försökte teckna avtal med Alguns åkeri var 2015.

De senaste gångerna facket har kallat till förhandling om kollektivavtal var avsändarna Jimmy Oveesson och Tommy Jonsson, som driver Transports verksamhet för

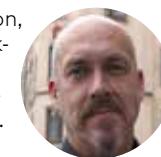
ordning och reda i åkeribranschen. – De uteblev från förhandlingarna och delgivningsmannen fick ingen kontakt med bolagets vd, berättar Tommy Jonsson.

Samtidigt stod det klart att åkeriet, som hade runt 80 anställda i början av året, inte längre hade några chaufförer på lönelistan. De var i stället anställda på bemanningsföretaget Gitator, med samma ägare. Lastbilarna hade flyttats över till ett tredje företag med samma ägare och adress som de andra två.

**SVÅRT LÄGE, KONSTATERADE** Transports ordning och reda-team som planerade att trycka på via de stora koncerner som anlidade åkeriet och dess bemanningsanställda chaufförer.

**”Det handlar inte bara om lönen. Grundsynen är att chaufförer som kör i Sverige ska ha kollektivavtal med alla dess villkor.”**

Tommy Jonsson, Transports verksamhet för ordning och reda i åkeribranschen.



– Det handlar inte bara om lönen, säger Tommy Jonsson. Grundsynen är att chaufförer som kör i Sverige

ska ha kollektivavtal med alla dess villkor.

Så engagerade företaget/företagen juristen Anders Elvingsson som ett par dagar före midsommar har ett rakt besked när Transportarbetaren ber om kommentarer:

– Arbetsgivaren har för avsikt att ingå kollektivavtal både för Alguns och Gitator.

Detta hade juristen, som nu kan lämna sitt uppdrag, förstås redan meddelat Transport.

– Vi har tagit direkt kontakt med bolagen. Jag hoppas att de går med i en arbetsgivarorganisation också, sa Jimmy Oveesson direkt efter beskedet.

Förhandlingen som ska sluta med kollektivavtal hade inte hållits när denna tidning gick i tryck. www

MAJLANDS INREDNINGAR TILLVERKAR LASTBILS OCH FORDONSINREDNING  
EFTER DINA ÖNSKEMÅL. VI DESIGNAR OCH SKRÄDDARSYR DIN INREDNING TILL  
DITT FORDON, DU BESTÄMMER OCH VI GÖR JOBBET MED INREDNING SAMT MONTERING.



VI PÅ MAJLANDS INREDNINGAR GÖR ALLT INOM INTERIÖR FRÅN GOLV TILL TAK,  
SKRÄDDARSYR STOLAR OCH GARDINER, SAMT BRODERAR EFTER DINA ÖNSKEMÅL.  
VI MONTERAR ÄVEN LJUD OCH LJUS.

GÅ IN PÅ VÅRAN HEMSIDA FÖR ATT FÅ INSPIRATION TILL JUST DITT FORDON WWW.MAJLANDSINREDNINGAR.SE  
KONTAKTA OSS FÖR ATT FÅ DEN INREDNING SOM DU VILL HA PÅ TEL: 070-3835620 ELLER MEJLA OSS PÅ MAJLANDSINREDNINGAR@GMAIL.COM



## Ny organisation för buden kärvar

**Tidningsbud.** Omorganisationen av buden på Nim distribution i södra Sverige krånglar. Planen med nya ruttor och fasta lokaler – noder – där tidningarna hämtas har bromsats upp. Förhandlingar med Transport är på gång när denna tidning går i tryck. **LB**



Heltäckande broschyr från Tya.

## Allt du behöver veta om lastsäkring

**Chaufförer.** Lasten får inte glida, tippa, vandra eller rulla på lastbilflaket. Ett självklart grundkrav när det gäller lastsäkring. I dagarna har Tya tagit fram en broschyr som ska hjälpa dig att säkra lasten på rätt sätt.

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd tolkar de årsgamla, men fortfarande rättsligt oprövade, internationella reglerna. Och lugnar åkare och chaufförer med att den som gjorde rätt förut förmodligen gör rätt nu också. **LH**

## Arbetsgivare stäms efter uppsägning

**Åkeri.** Facket hävdar att chauffören var tillsvidareanställd. Arbetsgivaren hävdar att det rör sig om en tidsbegränsad anställning – och sade upp mannen efter att det stod klart att hans ryggproblem skulle innebära dyr anpassning av fordon. Nu har LO-TCO Rättsskydd stämt arbetsgivaren för Transports räkning. –Vi menar att lagen är tydlig, får du inget annat besked är det fast anställning som gäller. Rättsskyddet har bedömt att det håller för prövning, säger Anders Gustafsson, ombudsman på Transports hamnavdelning 2. **LH**

450

mil sammanhängande svenska vägar kan de närmaste åren öppnas för längre lastbilar – upp till 34,5 meter – anser Trafikverket. Regeringen har skickat ut hela förslaget om långa lastbilar på remiss, bland annat till Transport.



Carl-Bertil Essebro, Transports man på Lycksele flygplats.

# Flygplatser i Norrland hoppas på ersättning

**Flyg.** Trafikverket ska utreda vilka flygplatser i Norrland som kan få statligt stöd. Det är en kompensation för flygskatten.

Text Lilly Hallberg Foto Jan Lindkvist

– Vi får verkligen hoppas att de betalar tillbaka, säger Carl-Bertil Essebro, Transports förtroendeman på Lycksele flygplats.

Redan innan den nya flygskatten infördes för drygt ett år sedan lovade regeringspartierna och Vänsterpartiet att glesbygden inte skulle drabbas. En särskild pott öronmärktes till flygplatser i Norrland och på Gotland.

– Det är jätteviktigt för oss på de regionala flygplatserna, särskilt i Norrland. Här finns oftast inget alternativ till flyget, säger Carl-Bertil Essebro.

**REGERINGEN HAR GETT** Trafikverket uppdraget att pröva och besluta hur pengarna till icke statliga flygplatser ska fördelas. Flygplatserna måste kunna bevisa att

## Bolagen som tar över

**Sju inrikes flyglinjer med litet passagerarunderlag får statligt stöd. Det sker genom en upphandling där det flygbolag som begär minst ersättning får uppdraget. I juni skrevs nya avtal som ska gälla från oktober 2019 till oktober 2023. Vinnare blev:**

→ **Amapola flyg trafikerar flygplatserna i Hemavan, Vilhelmina och Torsby.**

→ **Jonair affärsflyg svarar för linjerna Pajala – Luleå, Östersund – Umeå samt Sveg – Arlanda.**

→ **Regional Jet OÜ trafikerar Gällivare – Arvidsjaur – Arlanda.**

flygskatten har betytt ett ökat driftunderskott.

De fem flygplatser som kan bli aktuella för stödet, och där Transport organiserar de anställda, finns i Arvidsjaur, Hemavan-Tärnaby, Lycksele, Vilhelmina och Kramfors.

– Vi välkomnar att Trafikverket fått i uppdrag att bereda frågan om stödet. Det handlar om att hela Sverige ska leva, säger Johan Eriksson, ord-

förande för Transports flygavdelning.

– Flyget är viktigt för infrastrukturen – för hela samhället, för industrin, turismen.

Johan Eriksson framhåller också att stödet innebär bättre förutsättningar för lika goda villkor på alla landets flygplatser.

– Med stora underskott blir det lätt att man tummar på arbetsvillkor och arbetsmiljö. Vi vill ju se att alla flygplatsarbetare har samma möjligheter.

**TRAFIKVERKET KOMMER ATT** samverka med Transportstyrelsen i vissa delar av uppdraget.

Avsikten med flygskatten är att minska den klimatpåverkan som utsläpp av växthusgaser innebär. Kritiker menar att en inhemsk flygskatt har minimal påverkan på miljön, men slår mycket hårt mot norra Sverige.

I vårbudgeten slog dock regeringen fast att flygskatten blir kvar, men att de icke statliga flygplatserna ska få ersättning för minskade intäkter.

# Sophämtare tvingas backa ut på riksväg

**Miljöarbetare. Renhållningsarbetarna har i årtal larmat om olycksrisken och Transports skyddsombud Anders Hedman har länge försökt få till ändringar. Nu är sophämtningen vid riksväg 68 utanför Avesta ett fall för Arbetsmiljöverket.**

Text Lilly Hallberg

I dag är miljöarbetarna tvungna att ta av från riksväg 68 i Jularbo för hämtning längs infartsvägen – och sedan backa ut på den större vägen igen.

– De backar ut i blindo. Chaufförerna känner ett väldigt obehag, det är mycket tung trafik och vägen genom samhället är smal. Om vi inte hittar ett bättre sätt att hämta soporna är jag rädd att det snart kommer att ske en allvarlig olycka, säger Anders Hedman.

**HAN ÄR SKYDDSOMBUD** på det globala avfallsbolaget Suez. I årtal har han diskuterat den trafikfarliga sophämtningen i Jularbo med kommunen, genom arbetsgivaren. Men utan att sopkärlen flyttats en meter eller något annat hänt som ökar säkerheten.

– Tyvärr är det generellt så att när det handlar om avfallshämtning lever mycket gammalt kvar – sop-

bilarna ska fram oavsett förhållandena. Och många kommuner är dåliga på att ta sitt ansvar.

I mitten av mars i år skrev Anders Hedman till arbetsgivaren, Suez, och till Avesta kommun. Han krävde med stöd av arbetsmiljölagen besked om åtgärder för säkerheten i Jularbo. Men något svar kom aldrig.

I stället har ärendet gått vidare till Arbetsmiljöverket, som i förra veckan synade sophanteringen på plats. Efter granskningen lämnas ärendet över till verkets jurister.

– Nu hoppas jag innerligt på en förändring, på något som öppnar ögonen hos kommunen och att något händer, säger Hedman.

**DANIEL ZETREUS, MILJÖINGENJÖR** på Avesta kommun, har tidigare haft en dialog om Jularboärendet med Suez, via Transports skyddsombud, men kan inte kommentera Arbetsmiljöverkets granskning.

– Jag har inte sett skrivelsen. Jag har för lite information för att säga något alls nu, säger Daniel Zetreus.

Men skyddsombudet Anders Hedman hoppas att fallet kan bli något av ett prejudikat:

– Frågan om trafikfarlig sophantering är en hur stor fråga som helst, säger han. Det handlar ju inte bara om Avesta.



## Guldkantad examen i Nybro

**Åkeri.** Mairbek Vagabov tog studenten från transportprogrammet i Nybro, 1500 kronor rikare än tidigare. Han vet dock inte riktigt när han ska hinna spendera stipendiepengarna från Transport.

– Jag jobbar nu. Kör lite olika, ibland lastbil och ibland lastbil med släp. Min plan är att fortsätta i ett år, sedan plugga igen och så starta eget. **LB**

David Ericsson

# Vredens druvor

**E**n vanlig dag. E4:ans alla långtradare från öst med mest konsonanter på kapellen kör om mig, där jag ligger i åttiotvå kilometer i timmen. En del klarar det med marginal. Andra felbedömer avståndet och går in alldeles för nära så att jag tvingas bromsa eller gå ut i kanten.

Men det gör inget för jag lyssnar på en fantastisk ljudbok: Vredens druvor av John Steinbeck. Liksom jag färdas huvudpersonerna i boken genom sitt land i en lastbil. Fast deras är mycket sliten och de reser västerut genom Amerika från Oklahoma till Kalifornien. På flaket och i hytten har de hela släkten och några till.

De, liksom hundratusentals andra, är lantbrukare som har blivit bortkörda från sina marker av bankerna då de inte kunnat betala räntorna. I Kaliforniens hoppas de få jobb på fruktodlingarna.

**”Kanske är det oss själva vi ser i alla de trashankar som flyr för att söka ett bättre liv.”**

**DEN GAMLA HUDSONLASTBILEN** är minst sagt skraltig och för den motorintresserade är boken som en reparationshandbok då bilen hela tiden vill falla samman. Men

männen, framför allt sonen Al, får den att hålla ihop på ett mirakulöst sätt och de tar sig både över bergen och genom Nevadas öken. Det här är verkligen en trettiotalets roadmovie!

Men när de kommer fram till Kalifornien, ett böljande grönt landskap med fruktodlingar så lång ögat når, börjar problemen på allvar. Visst, det finns jobb. Men lönen ... Den räcker knappt till mat för dagen.

De kallas Oakies av lokalbefolkningen och de bor i tältläger, så kallade Hoovervilles, där de ständigt blir trakasserade av poliser och riskerar få sina tält nedbrända av lokala band (i Sverige hade de kanske varit en del av SD:s svans).

De resande mot Kalifornien är mestadels hyggliga människor som hjälper varandra så gott det går. Särskilt i slutet av boken, där det som händer nästan får mig att falla i gråt.

Men de är utstötta. Amerika är ett nybyggjarland och de som en gång erövrat jorden är rädda att de hungriga nykomlingarna i sin tur ska ta den ifrån dem.

**JAG LYSSNAR MEDAN** jag kör genom ett försommargrönt landskap. När jag stannar vid en vägkrog utanför Jönköping, njuter jag av kaffet som jag kan köpa utan att behöva vittja plånboken på de sista centen. Väl medveten om hur tunn vår välfärds hinna är. En dag kanske vi alla driver runt efter vägarna och ser våra kära gå bort av sjukdomar och undernäring.

I det läget kan amerikaner börja hata amerikaner, västtyskar hata östtyskar, svenskar hata nysvenskar. Kanske är det oss själva vi ser i alla de trashankar som flyr för att söka ett bättre liv. Är det därför hatet kan uppstå? För att vi är så rädda?

## Toppen & botten

↑ Semester: njut av att läsa eller lyssna på böcker!

↓ Strejkförbud, ändrade turordningsregler på arbetsmarknaden, marknadshyror.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





Hendrik Kloots har kört utlandstrafik sedan slutet på 1980-talet då han bodde i Nederländerna. Numera blir han rastlös om han har för lång ledighet mellan utlandskörningarna.

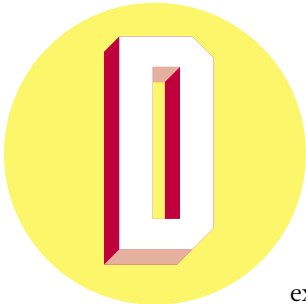
# Sista svenska utlandsförarna

Allt färre svenska chaufförer kör på utlandet, utkonkurrerade av lönedumpande öststatsåkerier. När Hendrik Kloots en fredag kör in i Paris med flyttbilen är han en av de sista med hela Europa som arbetsfält. Denna gång har han uppdrag i fyra länder och kör 780 mil.

Text och foto CALLE VON SCHEELE







en svenska lastbil  
är ett främmande  
inslag i Paristrafiken  
när den svänger in på  
Boulevard Raspail. Få  
fransmän kan uttala det  
exotiska ordet Stadsbuds-  
kontoret som lyser i blått på  
karossens sida.

När Hendrik Kloots och hans kollega  
Erik Schön rullar fram med det tunga  
ekipaget längs den breda boulevarden har  
de dubbel tur. Gatan är så pass bred att  
deras parkering utanför port 34 inte hin-  
drar övrig trafik. Och där utanför porten  
finns en ledig plats, vilket inte alltid är  
fallet när man ska leverera last i en stor-  
stad som är överbefolkad av bilar.

**DENNA FREDAGSFÖRMIDDAG HAR** de dess-  
utom bråttom.

– Vi har ett släp stående i Belgien.  
Kullagret gick sönder på ett av hjulen. Vi  
har fått det lagat och måste vara tillbaka i  
Bryssel innan verkstaden stänger klockan  
sju i kväll, säger Hendrik Kloots.

Men besöket på verkstaden måste bli  
kort. De ska direkt vidare mot Tyskland  
och hinna köra igenom landet och in  
i Danmark innan klockan slår tolv på  
lördag natt.

– Tyskarna har förbjudit lastbilstrafik  
på söndagar, förklarar Hendrik Kloots.

Han befinner sig 200 mil hemifrån.

Efter många år på de europeiska vägarna  
är detta vardagen.

De båda kollegorna börjar omedelbart  
lasta ur flyttbilen. Hendrik Kloots startar  
liften, öppnar dörrarna till lastutrymmet  
och langar ut ett antal flyttkartonger som  
Erik Schön ställer ner på en pirra.

När han dragit upp pirran för halvtrap-



**I den franska huvudstaden är det långt ifrån  
alla gamla hus som har hiss. Erik Schön slipper  
den här gången bära flyttkartongerna fem  
trappor upp.**

pan innanför porten väntar nästa positiva  
övertäckning. En hiss!

Stora delar av Paris består av gamla,  
välbevarade bostadshus. I trapphusen har  
hissinstallationer ofta varit omöjliga.

Men i port 34 finns en liten trång sak  
med gallergrind. Vilken lycka när flytt-  
kartongerna ska upp till sjunde våningen.

– Vad skönt med en svensk leverans  
och svensk ordning och reda, säger Sara  
Söderström, som tar emot kartongerna.

Hennes arbetsgivare, ett internationellt  
fastighetsbolag, behövde på sitt kontor i  
Paris en svensktalande person som också  
behärskar franska. Nu är hon boende i  
staden sedan ett par veckor.

– I går fick jag en leverans av möbler.  
De hotade att ställa 50 kilo last på gatan,  
eftersom de i förväg inte visste att lägen-  
heten låg på sjunde våningen. Jag var  
tvungen att argumentera lite innan de tog  
upp kartongerna till mig.

**STADSBUDSKONTORET ÄR EXPERT** på ut-  
landsflyttar. Ofta är mottagarna svenskar  
som ska jobba utomlands några år eller  
har gått i pension och vill bo i ett varmare  
klimat. Denna gång går lastbilen så långt  
som till norra Spanien, innan de båda  
kollegorna styr hemåt.

– Ibland tar vi annat än bohem. En gång  
hade vi en bil i lasten.

Hendrik Kloots är född i Nederländer-  
na och började köra lastbil innan han gått  
ut skolan. Ganska snart styrde han mot  
utlandet.

– Ingen i släkten är chaufför. Jag började  
köra så smått på helger och tog en del jobb  
på vardagar. Då skollade jag från skolan.

Efter militärtjänsten började han köra  
betongbil och därefter distribution till  
butiker innan utlandskörningarna tog  
över. På en resa till Sverige träffade han  
sin svenska fru i slutet av 1990-talet.

– Ja, vi skulle med Finlandsfärjan, men  
de hade inte plats ombord. Vi var tvungna  
att vänta i Stockholm. Jag träffade henne  
på en restaurang och vi höll kontakten.

När de blev ett par försökte de först  
leva i Nederländerna.

– I Holland hade jag egentligen inget  
riktigt hem, eftersom jag var ute och kör-  
de så mycket. Vi flyttade ganska snart till  
Sverige. Det var mycket enklare att hitta  
jobb för mig där än för min fru i Neder-  
länderna.

Hendrik Kloots hade inte kört särskilt  
länge i Sverige när han blev erbjuden  
anställning hos Stadsbuds-kontoret.

– Jag har alltid jobbat med utlandskör-  
ningar. Jag har visserligen försökt vara  
hemma någon gång, men efter två, tre  
månader säger frugan ”snälla, stick i väg  
igen”.

Lossningen av alla flyttkartonger  
på Boulevard Raspail går fort. Efter 25  
minuter är det mesta vid detta stopp  
urlastat och står i trapphuset där hissen  
är flaskhalsen. Men efter en halvtimme  
är de sista kartongerna uppe på sjunde  
våningen.

– Nackdelen med jobbet är de tunga  
lyften. Ofta har jag inte ro att vänta på  
hjälp utan tar kanske lite för tunga saker  
själv. Rygg och knän tar stryk.

**DEN HÄR RESAN** till Paris har börjat  
som många andra. Hendrik Kloots kommer  
in till terminalen i Stockholm, lastar in  
det sista sent ankomna godset i bilen. Går  
igenom papper och fraktsedlar, och ger sig



**Sara Söderström är lycklig över att hennes flytt sköts av ett svenskt bolag. Då blir det ordning och reda, konstaterar hon efter att ha fått några nya möbler levererade av fransmän.**

**”Jag har alltid jobbat med ut-  
landskörningar. Jag har vis-  
serligen försökt vara hemma  
någon gång, men efter två,  
tre månader säger frugan  
snälla, stick i väg igen.”**

Hendrik Kloots

av mot Göteborg eller Malmö.

– Jag undviker att köra genom Dan-  
mark, utan tar färjan till Tyskland. På  
båten kan jag duscha, äta och sova. När  
vi kommer iland på kontinenten börjar  
själva resan.

Denna gång gick flyttbilen först till Hol-  
land, sedan till två kunder i Belgien, fyra  
kunder i Frankrike och en i norra Spanien.

Ofta är man två i bilen. Då kan den  
rulla längre per dag. Varje chaufför har  
rätt att köra i sammanlagt nio timmar.

– När åkarna skickar i väg unga killar



**Henrik Kloots  
dricker en kopp  
kaffe på stående fot.  
Efter Parisbesöket  
måste de skynda  
i väg och hämta ett  
lagat släp i Bryssel.**



**När den stora lastbilen svänger in på Paris gator är den på väg mot den sista kundleveransen innan Hendrik Kloots och hans kollega styr mot Stockholm.**





På de flesta utlandsflyttar är bilen bemannad med två chaufförer. Då kan man köra under längre tid per dag.

kör de ofta på gps:en och ligger på autobahn. För mig sitter allt i huvudet och jag kör hellre på landsvägar i Tyskland och Frankrike. De är trevligare, har fler restauranger och är billigare.

Hendrik Kloots har varit med så länge

att han minns när det stod en plastback fylld med kartor för olika länder och städer bredvid förarsätet.

– Man hade en karta på ratten under körning.

Lossningen av Sara Söderströms bohag är nästan klar. Hon bjuder på kaffe. Hendrik Kloots tar en café allongé, som är en espresso med dubbla mängden vatten och det närmaste man kan komma svenskt bryggkaffe i Frankrike.

Han tar emot koppen stående på gatan. Efter två minuter är det varma kaffet svept och Hendrik Kloots tar fram fraktsedlar som Sara Söderström skriver på. En postlåda framför porten fungerar som underlag.

När kollegan lastat in de sista flyttkartongerna i lägenheten ska de ge sig av. Då har de inte stannat längre än 45 minuter hos kunden.

**DE TVÅ YRKESFÖRARN**A tillhör en utdöende grupp i Sverige. Allt färre utlandschaufförer har svenskt pass. De har nästan helt konkurrerats ut av förare från östländerna, med dumpade löner och villkor.

– I morse frågade en litauisk chaufför mig om toaletten var gratis där vi stod parkerade utanför en bensinstation. Om den inte hade varit gratis skulle han inte ha använt den.

Själv växlar Hendrik Kloots och hans kollegor mellan att sova i bilens trånga utrymme och ta in på hotell. Vid depån i Frankrike har företaget dessutom en bostadsbarack.

”Jag har kört om bilar där föraren tittar på film under körningen. Det är livsfarligt.”

Hendrik Kloots

Med den starkt ökande trafiken på Europas vägar kan det vara svårt att hitta lediga parkeringsplatser när körreglerna kräver vila. Längs motorvägarna är allt fullt vid sextiden eller sjutiden.

– Man måste tänka till och planera sin dygnsvila i förväg. Häromdagen höll vi på och letade efter en ledig plats i en timme och jag gick över min körtid. Det är inte bra, men jag vägrar att ställa mig i kanten på en motorvägsuppfart som en del öststatschaufförer gör. Jag vill inte riskera att bli påkörd.

Hendrik Kloots är kritisk till utvecklingen på vägarna. Inte bara trafiken ökar. Han är också irriterad på de kollegor som stirrar alltför intensivt på mobil och läsplattor under körning.

– Jag har kört om bilar där föraren tittar på film under körningen. Det är livsfarligt.

**SJÄLV HAR HENDRIK** Kloots bara varit med om en enda svår olycka trots sina många år på tungt trafikerade vägar. För 20 år sedan slutade bromsarna att fungera under en körning. De lade av i en lång nedförs-

Körsträckan

Utlandskörningen i reportaget var 780 mil och sträckte sig över elva dagar:

**Dag 1:** Resan startar i Stockholm. Till Malmö, leverans av gods, färja till Travemünde: 60 mil.

**Dag 2:** Travemünde – Amsterdam, Holland. Leverans av liten flytt. Vidare till Wageningen: 59 mil.

**Dag 3:** Lossning på två adresser Wageningen. Släp pajar. Kör till verkstad i Bryssel, Belgien: 90 mil.

**Dag 4:** Kör till Les Sables-d'Olonne, vid Atlantkusten, Frankrike. Lossar mindre flytt, vidare till Chemire-sur-Sarthe: 60 mil.

**Dag 5:** Packar stor flytt, men allt får inte plats: 0 mil.

**Dag 6:** Chemire-sur-Sarthe – Bryssel, tur och retur, för att hämta container: 130 mil.

**Dag 7:** Lastar. Kör till Vitoria i Spanien: 70 mil.

**Dag 8:** Vilodag på bra chaffisställe. Kund anländer dagen därpå: 0 mil.

**Dag 9:** Lastning. Vidare till Bergerac, Frankrike, för lastning. Vidare till övernattnin

**Dag 10:** Lossar flytt i Paris (Transportarbetaren gör reportage). Till Bryssel för att hämta lagat släp. Övernattar vid truckstopp i Holland: 81 mil.

**Dag 11:** Kör mot Stockholm, tar färja Puttgarden – Rödby. Kommer hem på kvällen: 125 mil.



KARTA: SHUTTERSTOCK



När det begav sig... Tidig morgon i hamnen i Travemünde 2002.

För dyrt med svenska utlandschaufförer

Färre än hundra medlemmar i Transport är chaufförer som kontinuerligt kör söder ut i Europa.

Text Calle von Scheele Foto Jan Lindkvist

Siffrorna talar sitt tydliga språk. Ett svenskt åkeri behöver ha inkomster på 118 till 155 kronor milen. De har ingen chans mot östeuropeiska åkare som med dumpade löner och villkor kan sälja transporter för 43 kronor milen, berättar Transports ombudsman Tommy Jonsson.

– Det var länge sedan de svenska utlandschaufförerna försvann.

Det skedde när kunderna började ta in utländska åkerier eller bemanningsföretag för sina utlandstransporter.

– De svenska åkerier som finns kvar har kontrakterade körningar där man sätter kvalitet på sin spets och där man behöver svenska chaufförer.

**I HELSINGBORG FINNS** ett av få undantag från denna utveckling. Börje Jönsson åkeri fortsätter med utlandskörningarna på Tyskland, Frankrike, Italien och andra länder. Företaget omsätter 200 miljoner kronor om året.

– Vi har hållit på i många år och ser att där finns en liten nisch, säger Ulf Jönsson, vd i bolaget.

Han tycker den förda EU-politiken är en katastrof. Man kan inte bara liberalisera reglerna för åkerinäringen, utan måste också harmonisera dem för att inte till exempel öststatsåkare ska kunna tänja på reglerna, understryker Ulf Jönsson.

– De utländska bilarna i Sverige körs av den moderna tidens slavar. De har inga pengar och får knappt ihop till maten.

Han säger att politikerna nog försöker hitta regler som likabehandlar åkare från olika länder.

– Tanken är god, men det blir ändå fel. När EU införde regler som förbjöd veckovila i bilarna fick öststatschaufförer tålt. Det är knappast bättre att tälta utanför bilen än att sova i den.

**PÅ TRANSPORT HAR** Joakim Guttman ansvar för utlandschaufförernas avtal. För dessa chaufförer är det vanligt med veckolön, men timsättning förekommer också. Därtill har man olika premier, bland annat en milersättning och en ersättning per lastnings- och lossningsställe. Dessutom tillkommer utlandstraktamenten.

Avtalets garantilön motsvarar 27 800 kronor i månaden.

backe med sex procents lutning.

– Jag stötte till en personbil och en husbil som åkte ut åt sidan. Det var ingen rolig upplevelse. Lyckligtvis skadades ingen allvarligt. Bara en person slog i knät och jag fick en läxa för livet.

I dag kan inte sådana olyckor ske. Bromsarna är låsningsfria och bilarna har extra bromsar.

När Hendrik Kloots kommer hem till Väddö norr om Norrtälje väntar tio dagars

ledighet. En del kollegor väljer att köra 14 dagar och vara lediga lika länge, men han föredrar kortare ledigheter.

Men 51 år gammal kommer han knappast att fortsätta köra utlandsflyttar i ytterligare 14 år fram till pensionsdagen.

– Nej, kroppen tar stryk av alla tunga lyft. Visst skulle det vara roligt om den höll, men det finns andra chaufförsjobb. Kanske kan jag till och med fortsätta köra på utlandet.



Efter 45 minuter är flyttlasset lossat. Sara Söderström skriver under leveransen med en brevlåda som underlag.

De många tunga lyften är nackdelen med jobbet. Kroppen tar stryk. Hendrik Kloots tror inte att han har samma chaufförsjobb ända fram till pensioneringen.



# Ta hand om dina leder!

**Hans Envalls artros satte punkt för det glada pensionärlivet redan innan det hade börjat. Chaufförsyrket är förknippat med många riskfaktorer för sjukdomen.**

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON**

I den lilla trädgården i Gävle står vespan oanvänd, trots härligt sommarväder. Nu ska den säljas. Hans Envall kommer inte längre upp på den, artrosen är för svår. Han får förlita sig på färdtjänst, och på gamla vänner som handlar åt honom när det behövs.

Som lastbilschaufför var han aldrig sjukskriven, han älskade sitt jobb och ville helst fortsätta arbeta. Men han gick i pension redan vid 63. Det gick helt enkelt inte att jobba längre på grund av smärtorna. Arbetsgivaren gjorde ingen insats för att underlätta, och eftersom Hans Envall jobbade på utan att sjukskriva sig när han hade ont, så märkte inte fler än han själv av artrosen.

– Och jag tog ut vanlig pension, dumt nog. Jag tänkte inte längre än så och inget föreslog något annat, berättar han.

Hans Envall har gjort långa arbetspass vid ratten som lastbilschaufför. Före det arbetade han med styckegods, som ger en annan slags påfrestning:

– Jag började köra när jag var 18 år. När jag var yngre var det väldigt mycket hoppande upp och ned från höga lastbilsflak. Sen blev det långa perioder av stillasittande. När jag var omkring 60 år märkte jag att det började göra ont överallt, men mest från höften och nedåt. Det kom smygande.

Första åren som pensionär var jobbiga, artrosen blev sämre. Viktökningen som följde med den försämrade rörligheten ökade också smärtorna. 2012 fick han en ny knäskål i vänster knä, men det har inte hjälpt så bra. Och nu är höfterna så dåliga att han knappt kan gå.

**HANS ENVALLS HISTORIA** är som en karbonkopia av de riskfaktorer som Carina Thorstensson omedelbart nämner när hon får frågan om på vilka sätt transportyrkena är särskilt utsatta för artros. Hon har varit med och startat artrosskolan, som i dag finns i alla landsting, och hon är en av Sveriges främsta experter på sjukdomen.

– Chaufförer sitter mycket stilla och när de sen rör sig kan det vara frågan om hopp från hög höjd, stora kliv och knepiga arbetsställningar som innebär höga krav på muskulatur. Har man inte en bra fysik i en sådan arbetssituation kan det i

## Expertens tips

Regelbundenhet är nyckeln till lindring. Carina Thorstensson brukar rekommendera att inte ge upp förrän efter minst två månader av daglig träning. Fem minuter om dagen räcker som en start. Håller man ut i ytterligare en månad blir träningen en vana, något man hoppar över ungefär lika ogärna som tandborstningen.



FOTO: MARTIN CARLSSON

### Tre bra övningar:

① Res dig och sätt dig kontrollerat, på båda benen eller ett ben beroende på funktionsförmåga.

② Kliv upp och ner för ett trappsteg, tio gånger med ena foten före upp, sedan tio gånger med den andra. Alternativt stå på nedersta trappsteget och doppa ner hälen mot golvet, men sätt inte i foten utan dra upp den igen.

③ Stå med fötterna höftbrett. Håll båda benen raka och överkroppen stilla. Lyft upp den ena fotsulan från underlaget genom att lyfta höften, tio gånger. Övningen tränar utsidan på höften på det ben du står på.

Tänk på att knät alltid ska peka åt samma håll som tårna när du böjer dina knän. Utför varje övning med kvalitet, kontroll och koncentration. Du ska kunna stanna mitt i en övning om du utför den kontrollerat.

sig utgöra en risk, berättar hon.

Carina Thorstensson påpekar att folk i allmänhet vet väldigt lite om artros, trots att ungefär 45 procent av befolkningen över 45 år är drabbad. Transportare och deras arbetsgivare är inga undantag, och den stora okunskapen hos såväl arbetsgivare som anställda ökar risken för sjukskrivningar.

– Egentligen tror jag att man ska ta en diskussion om att ha varierande arbetsuppgifter. Man bör inte ha samma arbetsställning i mer än 20 minuter. Sen måste man ta en liten paus eller byta ställning. Det är viktigt att ta itu med det i ett tidigt skede, annars riskerar man att individen blir sjukskriven. Och artrosen finns kvar. Kommer man tillbaka till samma arbetsuppgifter blir situationen till sist ohållbar.

**ARTROS VISAR SIG** inte i prover och under de första tio åren oftast inte heller vid röntgen. Den som tror sig ha artros gör gott i att följa råd om att träna, träffa en fysioterapeut, samt om det behövs gå ned i vikt, oavsett om det finns en diagnos eller inte.

– Många gånger börjar det smygande, det kommer och går, ofta vid belastning. Främst drabbar det höfter och knä, men är vanligt också i tummens bas och

fingerleder, samt i ryggen. Men i princip kan alla leder drabbas, berättar Carina Thorstensson.

Den som får mycket värk bör försöka utesluta andra allvarliga sjukdomar. Men har man ont i lederna, är över 45 år och dessutom överviktig är sannolikheten att det är frågan om artros stor. Finns det dessutom någon i släkten med ont i lederna, eller har man haft en korsbandskada eller meniskskada, då bör man kontakta en fysioterapeut.

– Det är mitt bästa råd. Fysioterapeuter är duktiga på att anpassa aktiviteter och träning så det passar den individ det handlar om, och man får kunskap om vad man drabbats av.

**ARTROS HAR MAN** hela livet. Men det finns många sätt att minska besvären avsevärt med hjälp av information och anpassad träning.

”När jag var yngre var det väldigt mycket hoppande upp och ned från höga lastbilsflak. Sen blev det långa perioder av stillasittande. När jag var omkring 60 år märkte jag att det började göra ont överallt. Det kom smygande.”

Hans Envall, pensionerad lastbilschaufför

– Blir man inte hjälpt av att träna och gå ner i vikt, kan man komplettera med smärtstillande behandling av något slag, eller avlasta leden. Om det inte ger resultat på ett halvår, så kan det vara dags att fundera över operation. Tidigare skickades artrospatienter till operation för snabbt, även de som inte hade provat någon annan behandling opererades. Då kunde resultatet bli sämre än de förväntat sig.

Fick Carina Thorstensson bestämma skulle drabbade chaufförer ta en bensträckare var tjugonde minut för att undvika att försämrats i sin artros.

– Det behöver finnas en förståelse hos arbetsgivaren att man måste lägga på fem minuter i timmen för att medarbetarna ska kunna ta hand om sina leder. Hälstan är vars och ens ansvar, men man behöver förutsättningar för att kunna ta det ansvaret.

## Fakta

Artros drabbar ledbrosk, men också ledkapsel, skelett, muskler och ledband. Sjukdomen är svårt att upptäcka. Det tar tio eller femton år innan den syns på röntgen, och den går heller inte att se i blodprover. De flesta som har artros kommer sannolikt aldrig att få en diagnos.



ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK



# Kampen

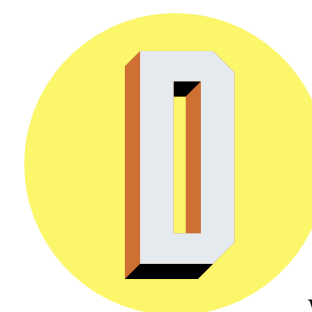
om

lönerna

SPECIAL / AVTALSÖRELSEN

Inför nästa års avtalsförhandlingar satsar Transport på att analysera branscherna. Det handlar om att se hur arbetsvillkor, kompetenskrav och efterfrågan på personal kan komma att förändras.

Text JAN LINDKVIST Illustration GUSTAF ÖHRNELL



Det är ett nytt grepp. Förhoppningen är att vi kan hitta långsiktiga strategier för alla våra yrkesgrupper, säger Transports avtalssekreterare Peter Winsten.

Inför avtalsrörelserna har förbundet ofta samlat anställda och yrkesarbetande medlemmar för att diskutera vilka krav som ska drivas mot arbetsgivarna. Överst på listan hamnar nästan alltid "högre lön".

Det är en prioritering som blivit mindre meningsfull i ett läge där löneökningarna i praktiken blivit förutbestämda – av industrin.

**TRANSPORTARBETAREN KOMMER UNDER** 2019 och 2020 att gå igenom bransch för bransch, för att se vilka faktorer som kan påverka arbetet de kommande åren.

Först ut blir Transports största avtals-

område – åkerichaufförer, terminal- och lagerarbetare.

**PÅ SANDRES ÅKERI** i Edsbyn ser åkaren, Peter Sandres, chaufförsbristen som branschens största problem. Chauffören Tomas Elfsborg, som kört flisbil i 35 år, tycker att yrkesförare över lag är värda mer än de löner som gäller i dag:

– Vi är ute i ur och skur, dygnet runt. Vi har ett stort ansvar. Jämför man med piloterna, som strejkade, kan jag tycka att vi borde ha mer betalt.

– Jag har funderat över varför chaufförsbristen inte lett till högre löner. Antagligen för att åkerierna inte gör några stora pengar heller. Det är någon annan som tar hand om vinsterna.

Inga-Lill Pettersson håller med. Hon är sekreterare i Transports Hälsingeavdelning och kör själv lastbil på heltid.

– Om branschen ska få tag i folk och överleva behöver chaufförernas status helt klart höjas, säger hon.



# Har ”märket” spelat ut sin roll?

**I mer 20 år har industrin dikterat lönerna för hela arbetsmarknaden. Det har lett till beskedliga löneökningar för arbetarna. Ofta lägre än det tillgängliga löneutrymmet, anser bedömare. Det är pengar som i stället hamnat i tjänstemännens fickor.**

Text **JAN LINDKVIST** foto **LENA BLOMQUIST**

– Industrins märke har helt klart gynnat tjänstemännen. Samtidigt har vi inte lyckats särskilt väl med LO:s mål att minska löneklyftan mellan kvinnor och män, säger Kristoffer Arvidsson Thonäng, projektledare för 6F:s satsning *Lönebildning för jämlikhet*.

6F är en facklig sammanslutning av fem LO-förbund – Byggnads, Elektrikerna, Fastighets, Målarna och Seko. Transport var med i starten, men klev av.

En grogrund när 6F bildades var missnöjet med LO:s lönepolitik och den styrande roll som industrins parter fått.

Industrins dominans på löneområdet startade 1997, genom ett av särskilt avtal – industriavtalet – som tecknades mellan fack och arbetsgivare.

Det kom som ett svar på decennier av höga lönelöft. I spåren följde en inflation som tenderade att äta upp det mesta av lönehöjningarna. Och som tvingade Sverige till devalveringar – för att inte tappa i konkurrenskraft mot omvärlden.

Genom industriavtalet skulle den konkurrenssatta industrin sätta taket i avtalsrörelserna. LO köpte tankegången och det skapades ett ramverk som skulle tvinga in landets fackförbund i fällan. I ramverket ingick statliga Medlingsinstitutet, som uttryckligen fick till uppgift att se till att ingen yrkesgrupp tog för sig mer än andra.

**INDUSTRIAVTALET FICK SNABBT** kritik. Bland annat från Transport, som ansåg att industrifacken satte takbjälken lågt. Och sedan plockade ut extrapengar själva genom så kallad löneglidning. Det vill säga lönehöjningar som sker utöver de avtalade.

Under 20 turbulenta år har industriavtalet ändå överlevt och i de flesta avtalsrörelserna har LO-förbunden – efter

en del groll – enats om en samordning. Med ett så kallat märke som fått utgöra norm för löneökningarna.

Parallellt har arbetsgivarna surrat sig hårt vid masten. Arbetsgivarförbunden är numera extremt samordnade när de möter facken vid förhandlingsbordet. I Svenskt Näringsliv ska ett särskilt beredningsutskott godkänna alla avtalsuppgörelser innan de får undertecknas.

Det gör att avtalsförhandlingarna för facken utanför industrin handlar allt mindre om kamp för högre löner. Det förbund som kräver till exempel högre ob förväntas omgående betala av med avdrag från märket.

**BYGGNADS ÄR ETT** fack som försökt bryta samordningen och släss för högre lönelöft, men som fått vika sig. Möjligen har piloterna spräckt märket, som i år var på 2,3 procent. Detta efter en strejk som kostade SAS hundratals miljoner kronor.

I nästa års stora avtalsrörelse ska närmare 500 kollektivavtal omförhandlas på arbetsmarknaden.

6F gör nya försök att ifrågasätta den rådande industrinormen. Den fackliga grupperingen anser att arbetsmarknaden har förändrats sedan 1997. Bland annat har den exportberoende industrisektorn minskat – till förmån för hemmamarknaden.

”Det är inte länge självklart att det är industrin som ensam ska styra den svenska lönebildningen och sätta normen för vad samhället tål för löneökningstakt.”

Orden inleder en serie rapporter som 6F tagit fram om lönebildningen. Det är främst en granskning av industriavtalet och dess konsekvenser. Bland skribenterna finns tunga namn som

ekonomiprofessor Lars Calmfors.

Han beskriver ett system som upprätthålls genom starkt socialt tryck och skambeläggning av parter som försöker kringgå märket.

Calmfors synpunkter finns i rapporten *Industrins lönenormering kan och bör reformeras*. Det är en tankeväckande analys.

**UTGÅNGSPUNKTEN FÖR** industriavtalet var att den internationellt konkurrenssatta industrin antogs ha starkare drivkrafter för att hålla nere löneökningar. Förklaringen är att denna sektor har svårare än hemmamarknadens att ”vältra över” höjda lönekostnader på priserna.

Men Lars Calmfors radat också upp nackdelar med den hårda styrningen. Det har blivit svårt, eller till och med omöjligt, att förändra lönerna mellan olika yrkesgrupper eller fackförbund. Exempel finns på särskilda låglöne- eller kvinnosatsningar, men ramverket är ändå stelt, anser han.

Svårigheterna att justera lönerna är inte bara ett rättviseproblem, utan motverkar också att arbetsgivaren kan locka över personal till sektorer med arbetskraftsbrist.

På Calmfors ekonomspråk heter det: ”Det är anmärkningsvärt att ramverket för löneavtalen lägger så liten vikt

## Tidpunkter

→ **April 2019 startade Transport med branschvisa avtalskonferenser.**

→ **Januari 2020 planeras de inledande samtalen med arbetsgivarna. Som följs av regelrätta förhandlingar.**

→ **Den 31 mars 2020 ska facken inom industrin ha förhandlat klart och vara överens med arbetsgivarna om den lönehöjning som av tradition styr övriga uppgörelser**

→ **Den 1 april 2020 ska också de flesta av Transports avtal börja gälla. Till exempel det största: transportavtalet.**

→ **Den 1 maj 2020 är det dags för ytterligare några yrkesgrupper att få nya avtal. Bland dem hamnarbetare och tidningsbud.**

→ **Den 1 juni 2020 ska avtalen inom bevakningsbranschen vara färdigförhandlade och börja gälla.**

→ **Den 1 november 2020 ska även flygteknikerna, som sista transportbransch, få sitt avtal.**



Nicklas Nilsson har bytt tröja och jobbar numera på Tommy Nordbergh åkeri.

vid relativlöneaspekten och då särskilt vid att en av lönebildningens viktigaste funktioner är att bidra till en samhälls-ekonomisk effektiv allokering av arbetskraften mellan yrken, branscher och sektorer.”

Det senaste årens löneökningar har i snitt legat kring 2–2,5 procent. Det har främjat sysselsättningen och givit reallöneökningar, anser Calmfors. Men också pressat ner inflationen till farligt låga nivåer.

Är det något som är värre än hög inflation så är det för låg. Eller rent av deflation. Vid deflation sjunker priserna och det har en starkt hämmande effekt på konsumtion och tillväxt. Vem köper en ny soffa eller cykel i dag om den förväntas bli billigare nästa månad?

Den låga inflationen har också lett till exceptionellt låga räntor och hushåll som är kraftigt belånade.

**REDAN 2016 STACK** LO-ekonomen Mats Morin ut hakan och sa att arbetare inte ska teckna avtal med låga löneökningar, i hopp om att det ska främja sysselsättningen. Det leder inte till fler jobb, utan bara till högre löner för tjänstemännen.

Nu har Morin skrivit en delrapport för 6F med samma huvudbudskap. Han konstaterar att industrifacken tenderat att underskatta löneutrymmet och har tecknat avtal på för låga nivåer.

I rapporten skriver han att löneuttaget

## Viktigast i avtalsrörelsen?

Rättigheter och rättvisa, enligt Nicklas Nilsson, lastbilschaufför sedan närmare fyra år. Han är noga med att ingen ska försöka peta på grundregeln först in – sist ut.

Nicklas Nilsson från Malmö märker av chaufförsbristen och tror att den kan användas av Transports avtalsförhandlare. För visst skulle lönen kunna vara bättre, även om schysta villkor är viktigast för honom.

Själv går han på transportavtalet och kör mest livsmedel, ofta från Helsingborg till Västerås.

blev för lågt framför allt i avtalsrörelserna 1998, men även 2001 och 2010. Morins bedömning är att när LO-arbetarna tar ut en (1) procent för lite, så tycks tjänstemännens löner samtidigt öka en procent mer än arbetarnas.

Förklaringen är att arbetarnas löneutfall styrs mer av de framförhandlade normerande avtalen, samtidigt som tjänstemännen kan kapa åt sig mer pengar lokalt eller individuellt.

Mats Morin hävdar att om arbetarna inte tappat gentemot tjänstemännen så hade arbetarlönerna i snitt varit 1300 kronor högre i dag. Och tjänstemännen

hade i så fall haft 1300 kronor mindre.

Bara vid ett tillfälle under industriavtalets era, 2007, har arbetarna fått större höjningar än tjänstemännen. Sammantaget innebär det att gapet mellan arbetare och tjänstemän vuxit med åtta procent, skriver Morin.

**HUR BLIR DET** i avtalsrörelsen 2020?

Kommer industriavtalet att överleva och industrins parter att fortsätta styra löneutvecklingen?

I början av juni släppte 6F sin slutrapport i serien *Lönebildning för jämlikhet*. Ett troligt scenario är att löneskillnaderna och jämställda löner på nytt blir en stridsfråga när LO-förbunden ska snacka ihop sig i höst.

I de senaste avtalsrörelserna har industrin motsatt sig krav på generella låglönesatsningar, som skulle gynna kvinnodominerade grupper. Det anses strida mot Industriavtalet.

Ändå har LO-förbunden till slut enats om konstruktioner som givit lågavlönade – oavsett kön – större lönepåslag än andra. Räknat i procent. Inte kronor.

Ekvationen är lite trasslig. (Se exempel) I förra avtalsrörelsen innehöll LO-samordningen ett ”knä” på 24 000 kronor. Alla som tjänar under fick en höjning i kronor. De över i procent. Det är en konstruktion som gynnar dem med lägst löner. Hade knäet i stället satts högre hade ännu fler lågavlönade premierats.



En genomgång från 2017 visar att den genomsnittliga lönen på hela arbetsmarknaden var 33 700 kronor.

För LO-arbetarna var snittet för kvinnorna drygt 25 500 kronor och runt 28 150 för männen. Det ger en skillnad på nio procent mellan könen. Glappet handlar inte främst om att kvinnor får sämre lön än männen på samma arbetsplats. Utan om att kvinnodominerade jobb, bland annat inom vård och omsorg, avlönas sämre.

Bland de långsiktiga mål som LO ställt upp till år 2028 ingår att halvera gapet mellan män och kvinnor. Här ingår också en utjämning mellan arbetare och tjänstemän.

**DEN SISTA DELRAPPORTEN** i 6F:s serie handlar om löneandelen i ekonomin. Hur mycket av produktionsresultatet går till löner och hur mycket blir vinster till kapitalägarna?

Studien visar att löneandelen varierat ganska mycket de senaste 60–70 åren. Efter en rejäl dipp på 1980- och 1990-talen har löneandelen ökat något igen. Fast uppgången är svag.

6F ser en koppling mellan stigande vinstandel och ökande inkomstskillnader på arbetsmarknaden.

Förklaringen som anges är att den svenska tillväxten i huvudsak är lönedriven. När gemene man får höjd lön, mer i plånboken, går det till konsumtion. Något som gynnar inhemsk efterfrågan och produktion.

När de redan rika kapitalägarna i stället får mer pengar går det ofta till sparande. Något som inte sätter fart på hjulen på samma sätt.

**SKA INDUSTRIAVTALET SKROTAS?** Ska lönekampen på nytt släppas fri, med risk för löneökningar som blir så stora att de driver upp inflationen till 10–12 procent, som på 1970-talet?

Professor Lars Calmfors ser flera möjligheter. En är att industrins parter fortsätter normera, men tar större hänsyn till den ekonomiska utvecklingen i andra sektorer.

En annan skulle innebära att flera parter släpps in och att ramverket mjukas upp, så att det möjliggör att lönerna tillåts öka mer i branscher med stor arbetskraftsbrist.

**2,8**  
miljoner anställda på hela arbetsmarknaden ska få nytt avtal under 2020.

**500**  
centrala kollektivavtal ska omförhandlas. 28 av dem ingår i Transports avtalsrörelse.



Lastbilschaufförer har ett krävande, ansvarsfullt arbete. Det borde vara enkelt att få ut högre löner när branschen skriker efter arbetskraft, tycker Transports ombudsmän Magnus Larsson och Jokim Guttman.

# ”Våra medlemmar prioriterar pengar”

**– Den största frågan bland våra chaufförer är den utländska konkurrensen från företag som kör legalt, eller illegalt, i Sverige. Något som ökar är också att svenska åkerier anställer utländsk arbetskraft. Ofta har vi ingen insyn i anställningsvillkoren.**

Text **JAN LINDKVIST** Foto **LENA BLOMQUIST**

Joakim Guttman är central ombudsman på förbundskontoret, med huvudansvar för åkerichaufförerna. Magnus Larsson är samma sak, fast med fokus på terminal- och lager.

Både Guttman och Larsson anser att facket ställts inför en övermäktig uppgift när EU-utvidgningen öppnade gränserna på vid gavel för arbetskraft från Europas låglöneländer.

Magnus Larsson säger:

– Vi har fortfarande lag och avtal som innebär att vi kan begära förhandling när ett företag tar in underentreprenörer. Men

det har blivit mycket svårare att tvinga fram kollektivavtal. På arbetsplatser där vi inte har medlemmar är det utsiktslöst.

Ombudsmännen är oroade över kraven på en uppluckring av lagen om anställningsskydd (las). Centern är ett parti som sagt sig vilja skrota turordningsreglerna helt i företag med upp till 50 anställda. Det träffar en stor del av åkerierna.

Joakim Guttman skulle gärna se att frågan gick att reglera i kollektivavtalet, om lagstiftarna driver igenom en försämring.

Chaufförsbristen är en fråga som engagerar både förarna och facket:

– Våra medlemmar prioriterar pengar, säger Joakim Guttman. Lastbilschaufförer har ett krävande, ansvarsfullt arbete. Det borde vara enkelt att få ut högre löner när branschen skriker efter arbetskraft.

– Fast frågan är om villkoren blir bättre av det. Fortfarande anser våra medlemmar att stressen och pressen ökat kraftigt i åkeribranschen. Det och de osäkra arbetstiderna är en stor orsak till att anställda lämnar yrket.

Joakim Guttman hänvisar till ett möte med en åkare. Som med adress till facket sa: ”Ta ut så stora löneökningar ni vill. Men se bara till att det är inskrivet i boken!”

– Med boken menade han förstås kollektivavtalet. Det är bara när löneökningar står där som åkerierna kan gå till speditörer och kunder och kräva betalt för ökade kostnader.

Varken han eller Magnus Larsson tror att föraryrket kommer att revolutioneras de närmaste åren. Självkörande lastbilar är en utopi, anser båda:

– Man kan döpa om jobbet till vad som helst, men i slutänden kommer det att



## Lönehöjning i kronor eller procent?

**Löneökningar i kronor kommer automatiskt att utjämna löneskillnader på arbetsmarknaden.**

**Låt säga att Kalle är tjänsteman och tjänar 40 000 kronor i månaden. Lisa är väktare och får bara 20 000 kronor. Kalle har 100 procent mer i lön än Lisa.**

**I scenario ett får båda samma lönehöjning i procent. Anta att höjningarna ger 100 procent mer på 20 år. Då är Kalle uppe i 80 000 kronor och Lisa 40 000 kronor. Kalle tjänar fortfarande dubbelt så mycket som Lisa.**

**Men om båda i stället får 1 000 kronor mer per år i 20 år? Då är Lisa till slut uppe i 40 000 kronor i månadslön och tjänstemannen Kalle 60 000 kronor. Kalles lön är nu 50 procent högre än Lisas, inte 100 procent som tidigare.**

**Man kan förstås invända att lönegapet räknat i kronor är precis detsamma efter de 20 åren, alltså 20 000 kronor. Men inflationen har ju förändrat värdet på pengarna. Den relativa löneklyftan har minskat.**

behövas en chaufför i hytten. Däremot får vi säkert olika tekniska förarstöd, säger Guttman.

**OMBUDSMÄNNEN SER INTE** framför sig någon radikal omstötning av transportavtalet i den kommande avtalsrörelsen.

– Arbetsgivarnas dröm är att få leda och fördela arbetet fullt ut. De vill kunna göra upp om avsteg från schemalägningsreglerna direkt med varje förare. Vi säger som vanligt ”a.i.h.” till det, säger Joakim Guttman med ett lätt garv.

”A.i.h.” betyder Aldrig i helvete, om någon undrar.

Magnus Larsson påpekar att Transport den här gången ska försöka få med arbetsmiljöfrågor och försäkringsskyddet in i förhandlingsrummet.

Tryggare jobb, färre olyckor och bättre pensioner är viktiga frågor att ha med.

– Samma sak med integriteten i arbetslivet. Kamera och gps-övervakning ökar hela tiden, säger han.

Såväl Larsson som Guttman är försiktiga i kritiken mot industrins märkes-sättning. LO-samordningen har trots allt



inneburit en kraftig reallönehöjning om man ser 20 år bakåt.

På terminal- och lager är automatisering och robotisering redan kommit.

– E-handeln ökar hela tiden och det blir mer och mer pakethantering, säger Magnus Larsson. En tydlig trend är att arbetsgivarna nästan aldrig söker folk till heltidsjobb. Tjänsterna är färdighyllade. Man vill ha in folk på deltid, för att kunna ringa in dem på fler timmar under arbetstopparna.

– Företagen tar fortfarande in mycket personal via bemanningsföretag. Från våra medlemmar är det ett starkt krav: Begränsa inhyrningen och skapa tryggare jobb! De osäkra anställningarna påverkar personalomsättningen. Terminal-lager är på väg att bli ett genomgångsyrtke.

**ÖVERVAKNING I OLIKA** former finns numera på snart sagt varje terminal eller lager.

Magnus Larsson igen:  
– Vi får signaler om att arbetsgivare realtidsövervakar personalen också. Man använder kameror eller gps för att mäta arbetsprestationer. Det händer att anställda blir varse det först när arbetsledaren kommer ner och frågar varför det gått så långsamt den sista kvarten.

– Tempot dras upp hela tiden. Förr kunde man ha ackord i branschen. Nu behövs det inte. Folk jobbar redan på max.

**LARSSON ÅTERKOMMER TILL** märket. Lönenormeringen.

– Bra eller dåligt? En fördel är åtminstone att vi ganska snabbt blir erbjudna de 2,2 procenten i löneökning. Förr brukade det heta att branschen inte hade utrymme för några löneökningar alls.

– Det är faktiskt en märklig omständighet. I transportbranschen går det aldrig bra för Sverige. Antingen är vi mitt i en lågkonjunktur. Eller om det råkar vara brinnande högkonjunktur, så är vi ändå på väg mot en lågkonjunktur.

Joakim Guttman skrattar igen:  
– Jo, det måste gå riktigt dåligt för åkerierna. Annars skulle man väl inte hålla på och tjafsa om småsaker som tvätt av arbetskläder!

## Fakta om BA

→ **Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA)** har drygt 7300 anslutna företag. De har totalt cirka 79 000 anställda, varav merparten går på **Transports kollektivavtal**.

→ **Företagen finns inom branscherna åkeri, terminal, transportförmedling, logistik, renhållning, återvinning, trafikskolor och taxi.**

# ”Industriavtalet är själva motorn i Sverige”

**De omdebatterade turordningsreglerna är inget större problem i åkeribranschen. Det finns andra saker som Anders Norberg hellre vill ändra på. Fast det får andra göra. Efter 34 år som toppförhandlare i arbetsgivarlägret går han i pension.**

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Anders Norberg är jurist och har i mer än 20 år varit förhandlingschef hos Transports huvudmotpart, Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA). I omkring tio år var han också vice vd i Svenskt Näringslivs paraplyorganisation, Transportföretagen. **Vilka är det första problemen dina medlemsföretag lyfter när ni träffas?**

– Det är dessbättre, eller kanske dessvärre, inte kollektivavtalets innehåll. Utan den osunda konkurrensen. Backar man bandet startade det nog på 1990-talet med hotet från enbilsåkare som inte omfattades av samma regelverk som åkerier med anställda förare.

– En del av den osunda konkurrensen handlar om brott mot skattelagstiftningen. Bristen på åtgärder och kontroller skapar frustration. Många gånger skriker vi på nya hårdare lagar. Men om vi börjar med att tillämpa de som finns kommer vi långt.

**Och här kommer kanske konkurrensen från de utländska företagen in i bilden...**

– Ja, och när det gäller cabotaget är problemet kanske inte så omfattande. Men det är tillräckligt stort för att påverka prisbilden på ett väldigt negativt sätt.

Anders Norberg menar att snacket om osund konkurrens har mattats av. Nu är det stora bekymret bristen på arbetskraft.

– Det finns inte förare att få tag i. Vi får rapporter om att åkerier tvingas tacka nej till körningar, för att man inte kan bemanna bilarna.

**Vad beror chaufförsbristen på?**

– Det finns nog flera förklaringar. Tidigare gjorde killar lumpen och många fick ett lastbilskort. Med det kunde man snabbt få ett jobb. Sedan avskaffades värnplikten och 2009 kom dessutom kravet på yrkeskompetensbevis. Det bidrog till att branschen sakta dränerades på arbetskraft.

– Andra orsaker till chaufförsbristen är högkonjunkturen och branschens förmåga att, oavsett konjunktur, växa och växa.

## Anders Norberg

...är jurist. Han anställdes som lokal förhandlare på Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA) 1982. 1985 blev han central förhandlare och 1998 förhandlingschef. Från 2009 blev han även vice vd i Transportföretagen, en paraplyorganisation för de olika arbetsgivarförbunden på transportområdet. Anders Norberg gick i pension den 7 juni.

**Vad kan göras för att åtgärda chaufförsbristen?**

– Tillsammans med Tya (Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd) genomför vi en rekryteringskampanj, för att synliggöra yrket för ungdomar. Jämfört med många andra yrken är lastbilsjobbet ett fritt arbete. Och det är relativt bra betalt, även om Transport tycker att man borde ha mer. Rent objektivt är ingångslönen hög.

**Skulle höjda löner råda bot på chaufförsbristen?**

– Jag tror inte att det löser problemet. Skulle vi höja lönerna i åkeribranschen skulle det kanske locka fler. Men då blir det brist i andra sektorer. Där man också i så fall tvingas höja lönerna. Tills slut har vi höjt alla löner. Och det har Sverige inte råd med.

**Många jag pratar med undrar varför chaufförsbristen inte lett till större löneglidning. Det vill säga löneökningar utöver den årliga uppräknigen i kollektivavtalet. Varför är det så?**

– Jag har faktiskt inget bra svar. Det har skett en viss löneglidning, men inget som påverkar branschen i stort. En förklaring kan vara att åkerierna har ett begränsat betalningsutrymme.

– De företag som följer regelboken och betalar avtalsenlig lön med ob- och övertid får chaufförer ändå. Förarna sätter

värde på att allting funkar och man byter inte jobb för några kronor mer i lön.

I Anders Norbergs samtal med åkerierna är hårda regelverk en återkommande fråga.

– Det som skapar mest frustration är den stela tolkningen av reglerna kring färdskrivarna. Det är ofta enkla handhavandefel som gör att arbetsgivarna åker på höga sanktionsavgifter.

**Terminal och lager ingår också i transportavtalet. Vad ser du i kristallkulan?**

– Våra stora medlemsföretag har vuxit oerhört, särskilt på lagersidan. De får fler och fler kunduppdag. Det är positivt. Jag hoppas att vi kan fortsätta vara konkurrenskraftiga, så att de stora drakarna lägger sina lager i Sverige.

**På lager och terminaler ser facket färre trygga anställningar, fler deltider, mer hyvlade tjänster. Är det så det kommer att fortsätta?**

– Särskilt på lagren är det enorma svängningar i verksamheten. Det påverkar personalbehovet och man löser problemet genom inhyrning. Jag tror att vi måste leva med det. Fördelen med bemanningsföretag är att du där har en fast anställning i botten.

Just nu debatteras arbetsrätten och lagen om anställningsskydd (las). Anders Norberg ser också behov av en lagändring. Men inte på den punkt där diskussionerna är hetast:

– Problemet våra arbetsgivare har handlar inte främst om turordningsreglerna.

– Det är i stället bestämmelserna som gäller vid uppsägningar av personliga skäl. I princip är det omöjligt att bli av med personer som missköter sig. Det är en process som kan ta åratals och är väldigt kostsam för små företag.

– Rehabiliteringsansvaret är en annan fråga som tynger våra mindre företag. Ofta är det besvär som inte ens är arbetsrelaterade som arbetsgivaren nu måste ta ansvar för. Även här behöver lagstiftningen ändras.

**På Transports avtalsråd i mars var Transportgruppens vd Mattis Dahl inbjuden som talare. Han uttryckte oro för att facket tappat medlemmar. Delar du den?**

– Ja, titta på siffrorna. Åkeribranschen har gått från 44 000 anställda 1998 till 80 000 i dag. Räkna man kollektivare är det från 35 000 till 65 000. Den ökningen avspeglar sig inte i Transports medlemsutveckling. Det är en utmaning för förbundet.

**Vad hade du gärna ändrat på i Transportavtalet, men inte gått i land med under**



Anders Norberg anställdes på BA 1982. Han berättar att avtalsrörelserna på 1980-talet kunde vara ganska jobbiga, rent fysiskt. "Det som besvärade åkerinäringen på den tiden vara att vi sällan gjorde upp i tid. Åkerierna hade väldigt svårt att få ut ersättning retroaktivt från kunderna när lönerna väl var klara."

**34 år som BA-förhandlare?**

– På det stora hela är avtalet bra. Både för företagen och de anställda. Det vi vill ha är flexibla anställningsmöjligheter. Fick vi mer flexibilitet kring schemaläggningen skulle arbetsgivarna på lager och terminaler kunna anställa fler på heltid.

– På åkerisidan önskar man sig större möjligheter att själva, utan lokal överenskommelse med facket, kunna lägga scheman som är mer anpassade till verksamheten.

**Och mot det här står transportarbetarnas behov av reglerad arbetstid och fritid...**

– Ja. Men samtidigt händer det att åkerier måste säga nej till körningar. Uppdrag som i stället går till någon annan.

**Industrins lönenormerande roll ifrågasätts, bland annat från 6F. Hur ser du på det?**

– Det är oroande. Industriavtalet är själva motorn i Sverige. Vi var nyligen på

~~~~~  
**"Vi är beroende av svensk industri och då måste de få sätta det så kallade märket. De måttliga löneökningarna har givit stora reallöneökningarna, det är industriavtalets förtjänst."**

Anders Norberg

studiebesök i Gävle hamn. Hela hamnen lever på exporterande industri. Vad händer om den klappar igen. Jo, då klappar hamnen igen också. Och åkerierna som lever på den.

– Vi är beroende av svensk industri och då måste de få sätta det så kallade märket. De måttliga löneökningarna har givit stora reallöneökningarna, det är industriavtalets förtjänst.





"Håll in magen, tryck upp snuset. Tagning!" Starka och beskyddande, samtidigt förväntas vi tåla mer än kvinnor. Ungefär så ser hamnarbetaren Jyrki Saarinen, renhållaren Marcus Svensson, sopgubbarna Gustaf Sahlin och Peter Strålind liksom hamnarbetaren Mikael Arnewing på mansrollen.

# "Vi män ska tåla mer"

**Vem är du i omklädningsrummet och vem bland kvinnor? När väcks beskyddarinstinkten? Gillar du att kramas? Vi samlade en grupp transportmän – och en tidigare man på väg att bli kvinna – för att diskutera manlighet.**

Text och foto JUSTINA ÖSTER

**TVÅ HAMNARBETARE, TRE** renhållare och en väktare i olika åldrar från skilda delar av landet slår sig ner kring bordet på Runö kursgård för att vrida och vända på mansrollen. Jyrki Saarinen, Marcus Svensson, Gustaf Sahlin, Peter Strålind, Mikael Arnewing och så Jimmie, som håller på och könskorrigerar sig och nu heter Vilhelmina Rudin. Hon hoppar in efter att gruppbilden knäppts.

En sak har de gemensamt: De är alla skyddsombud på sina arbetsplatser och tänker lite extra på hur vi uppträder mot varandra.

**"Jargongen som vi kommit över har tjejerna anammat och vridit ett snäpp till."**

Peter Strålind, sopgubbe.

## Rå jargong

Samtalet glider genast in på rå jargong, grabbig stämning och killhumor. När hamnarbetaren Mikael son kom hem och sa att han blivit misshandlad av fem personer, kontrade Mikael:

– Var de bara fem? Jag är besviken på dig.

Mikael ler snett. Det grova tilltalet går igen bland stuveriarbetare och sopgubbar. Ord som "idiot" slinker ut och meningar som "Du är så ful så dig måste man lägga en porrbaska på ryggen för att sätta på" har hörts. Det låter väldigt illa, men är egentligen inte illa menat. Sopgubben Gustaf Sahlin har fått jobba hårt för att "få hål" på snacket.

Kommer fler kvinnor in i rummet eller arbetsgruppen förändras ordvalet.

– Vi anpassar hur vi betar oss efter situationen, resonerar männen kring bordet. Stämningen i omklädningsrummet kallas "hjärtlös men broderlig".

– Vi skämtar med glimten i ögat. Man kan säga något och le, men ser man att en person blir nedtryckt eller mörk i ögonen så måste man sluta. Det är därför vi finns som skyddsombud. Vi ska ingripa om det behövs, säger Gustaf.

**Kommer den där grabbjargongen alltid att finnas kvar i omklädningsrummet?**

– Jag tror det, det är lite tradition och likadant inom bygg och hamn, hårda ord men de kommer från hjärtat, svarar Gustaf.

**Om det kom in tjejer i omklädningsrummet då?**

– Vi byter sällan om ihop med tjejer, säger Gustaf.

Det är svårt att rekrytera kvinnor till branschen konstaterar renhållningsarbetaren Marcus Svensson. Med fler tjejer tror han att attityden skulle förändras. Fast det är inte givet, invänder Gustaf.

– Ofta är det de kvinnor som smälter in, anpassar sig och blir mer som män, som "överlever" och blir kvar.

Mikael nickar:



**"Min exfru sa att jag var mer kvinnlig än hon", säger Vilhelmina Rudin, som tidigare hette Jimmie. Hon avskyr den traditionella mansrollen.**

– Kvinnorna är värst.

– Ja, jargongen som vi kommit över har tjejerna anammat och vridit ett snäpp till. Vi, som skyddsombud, blir till och med tvungna att säga till tjejerna ibland, säger sopgubben Peter Strålind.

Men jargongen passar inte alla män tillägger han och Gustaf håller med. Den yngre generationen född på 1990- och 2000-talen har en annan inställning till kränkningar och mobbning och tar illa vid sig av uttryck som rinner av de äldre, konstaterar han. Konflikter uppstår ibland mellan "kontorsfolk" och arbetare på firmafester.

– Det händer att män får be om ursäkt på måndag morgon. De som pluggat lite mer och kommer från mer akademiska miljöer accepterar inte det snacket.

**"Ofta är det de kvinnor som smälter in, anpassar sig och blir mer som män, som "överlever" och blir kvar."**

Gustaf Sahlin, sopgubbe.



**JYRKI SAARINEN****Ålder:** 51 år.**Yrke:** Stuveri-  
arbetare.**Familj:** Sambo som  
är undersköterska.  
Två döttrar (20 och 22 år).**Bor:** Oxelösund.**Manlighet:** Fysisk.**GUSTAF SAHLIN****Ålder:** 32 år.**Yrke:** Sop-  
gubbe.**Familj:** Gift, frun är  
kundtjänst-  
medarbetare. Två barn  
(dotter 5 och son 3 år).**Bor:** Norrköping.**Manlighet:** Psykiskt stark.**PETER STRÅLIND****Ålder:** 47 år.**Yrke:** Sop-  
gubbe.**Familj:** Gift, frun är  
förskollärare.  
Inga barn.**Bor:** Stockholm.**Manlighet:** Omhändertag-  
ande.

Kvinnliga medarbetare kände sig sedda och efter det behöver man inte oroa sig för att lyfta frågan.

Kvinnorna är i majoritet i ledningsgruppen på renhållningsbolaget Suez i Stockholm, där Peter jobbar.

– Det är därför det händer så mycket inom jämställdhet. Ibland är det lite svårt, att vara i minoritet. Jag sväljer och skrattar för det mesta, men när de säger: Så där säger du bara för att du är man ilsknar jag till och ryter ifrån. Då blir det tyst.

Hamnarbetaren Mikael tycker att metoo-rörelsen gått lite till överdrift på sina håll.

– Folk blev häktade till höger och vänster. Som exempel: vi hade en kvinnlig väktare som var så trevlig. Jag ville egentligen säga att "fan vad du är glad och söt", men nu törs man inte ge någon komplimang. Det blir metoo, säger han.

**Bryta rollmönstret**

Renhållaren Peter beskriver en "kampanj" som han och några kollegor drog i gång. Tanken var att bryta med gamla könsrollsmönster, att män blir obekväma av komplimanger. Så de ströslade med just det.

– Utvecklingen var oerhört intressant. Klimatet förändrades och än i dag kan vi ge och ta komplimanger utan att känna oss utsatta.

Förr rädde attityden "en bra karl reder sig själv", funderar männen på Runö vidare. Man pratade inte mycket om sina problem.

– Det var mer: Kom igen nu, ryck upp dig! Nu ger vi varandra mer stöd och har blivit mer empatiska. Utvecklingen går åt rätt håll, tycker Marcus och Gustaf.

**Härskarteknik**

Även om hamnarbetaren Mikael kan skämta rätt är han, som skyddsombud, påpasslig på jobbet.

mer ok att säga stopp, antingen själv eller för sina kollegor. Folk är mer medvetna om gränserna och man inser att allt man gjort och sagt definitivt inte varit rätt, säger han.

– Vi tog en stor metoo-debatt på jobbet, berättar sogubben Peter, för att försöka hitta en gränsdragning, vad är okej och inte? Alla fick svara på en enkät, anonymt, och sen delade vi in oss i diskussionsgrupper. Mest förvånande var att vi var så samsynta.

Därför frågade Peter om kollegorna tyckte alltihop var onödigt.

– Nej, sa alla, det var det roligaste.

**VILHELMINA RUDIN****Ålder:** 42 år.**Yrke:** Väktare.**Familj:** Singel. Tre  
söner (13, 17  
och 20 år).**Bor:** Stockholm.**Manlighet:** Beskyddande.  
"En riktig man lyfter inte sin  
hand mot en kvinna".**Kvinnlighet:** Omhändertagande.**MIKAEL ARNEWING****Ålder:** 56 år.**Yrke:** Hamn-  
arbetare.**Familj:** Gift med en  
hamnarbetare. Fyra barn  
(en pojke och tre flickor,  
22–35 år).**Bor:** Stockholm.**Manlighet:** Styrka.**MARCUS SVENSSON****Ålder:** 26 år.**Yrke:** Renhållnings-  
arbetare  
och nyvald  
ordförande i  
Transports  
avdelning 51 (på 60 pro-  
cent).**Familj:** Sambo som studerar  
till lärare. Två katter.**Bor:** Ronneby.**Manlighet:** Beskyddande.**Efter metoo**

Metoo har skapat mer eftertanke. På ett positivt sätt, tycker renhållaren Marcus.

– Man tänker efter mer för att inte trampa någon på tårna och det har blivit



På Gästorget i Gamla stan i Stockholm blickar tre manshuvuden upp på skulptören Sven Lundqvists *Tungviktare*, som går en rond i en staty.

**HUR SER DU PÅ  
MANSROLLEN?**

Kanske har du en helt annan syn eller vill utveckla någon tankegång i reportaget? Skriv till justina.oster@transportarbetaren.se.



Beskyddande och omhändertagande. Är det dagens mansroll? I Larsbergs centrum på Lidingö håller en man om sin kvinna i bildhuggaren Sven Lundqvists *Tröst*.

Om någon kallar en arbetskamrat "lilla gumman" säger han ifrån.

– Jag gillar inte härskarteknik. Lilla gubben är inte heller okej, det är kränkande.

Några manliga kollegor tyckte att det borde införas lyftprov för alla tjejer i hamnen, berättar Mikael.

– Jag sa nej, arbetsgivaren är skyldig att se till att det finns lyftanordningar till alla.

– Han blev jättekränkt och den kvinnliga chefen fick en skriftlig varning.

Om en man gjort så mot en kvinna, hur hade reaktionen blivit, undrar Peter. De samlade männen gissar på hårdare bestraffning, till och med avsked, fast kanske inte om det gällt två män.

– Man mot man hade det låtit: Du är skyldig mig en whisky, gissar väktaren Vilhelmina.

**Sexskämt**

Peter spelar in ännu en historia om sophämtning från ett företag som sålde sexleksaker. En kvinnlig chef tyckte att "de kunde göra något skojigt" av det och satte en sexdocka i baksätet på en kollegas bil.

– Ja, sättet att skämta har ju blivit mer jämlikt, kommenterar Marcus.

Jobbarkompisen tog bilen och blev invinkad till en nykterhetskontroll. Först när den kvinnliga polisen skojade, "Jag ser att du har flickvännen med dig", upptäckte kollegan dockan.

**Män ska tåla mer**

Killarna i rummet spinner vidare på att män förväntas tåla mer och reda upp knepiga situationer med "jobbiga kunder". Gustaf berättar om en man i högre befattning, som vräkte ur sig tillmälen för att sogubben stod i vägen.

– Kollegan ville polisanmäla, men chefen tyckte inte att det var så farligt: "Du vet man möter otrevliga individer ibland. Vad tjänar du på att anmäla?"

Jag uppmanade honom att anmäla ändå, det kan leda till förändring på längre sikt. Men han ville inte gå emot chefen.

**"Jag gillar inte härskarteknik. Lilla gubben är inte heller okej, det är kränkande."**

Mikael Arnewing, hamnarbetare.

Marcus tycker att synen på trakasserier ändå blivit mer jämställd. De ska betraktas som könlösa, enas gruppen om. Men, inflikar Gustaf, kvinnor kan säga:

– Nu måste du gå och klippa dig, du ser så ovårdad ut. Sa jag så till en tjej så skulle hon reagera. Stenhårt.

**Beskyddande rollen**

Vi halkar in på mannens beskyddande roll och Peter drar en till sophämtar-his-





Samlade kring lägerelden. Vad är manlighet? Vad är genetiskt och vad är socialt inlärt? Meningarna går isär. Votering heter Sven Lundqvists stengubbar och gummor på Runö kursgård i Åkersberga.

torian om hur hans kvinnliga kollega blev ”handgripligen påhoppad” av flera arga distributionsförare. Lastbilen hindrade deras väg. Kvinnan låste in sig i bilen, tryckte på larmknappen och polisen kom.

– Kollegorna reagerade: Nu jävlar åker vi dit! Nästan som ett medborgargarde. Låt bli, sa jag, men de var så arga. Man ger sig inte på en kvinna, så gör man bara inte.

Vid sådana tillfällen är kvinnor och män fortfarande inte jämställda, anser killarna på Runö.

– Det är genetiskt, säger väktaren Vilhelmina, sitter i reptilhjärnan och tar nog längre tid att förändra.

– Kommer det att gå ur oss? Ska det ens gå ur oss, frågar sig Gustaf.

– Mest handlar det nog om uppfostran, tror Peter.

Gustaf ser det som en revirfråga. Det handlar om att skydda sina arbetskamrater, medan Peter återvänder till att

**”Min pappa tillhörde generationen att tappade man åror–na så tog man händerna och rodde i land. Män skulle vara karlakarlar.”**

Peter Strålind, soggubbe.

händelsen kanske inte ”blivit så stor” med en man.

– Han hade antagligen sagt: Nu får ni fasen vänta.

**Gränserna då, för personlig integritet?**

Vid soptömning på en ambassad i Stockholm är säkerheten rigorös, soggubarna får klä av sig nästan in på mässingen, inför skyddsvakter. En kvinnlig renhållare vägrade.

– Där var gränsen var nådd för henne. Jag drog ett skämt när jag klädde av mig, anför Peter.

Allt för att lätta upp den pinsamma stämningen med en kvinnlig vakt.

**Krama chefen?**

Hur är det med kroppskontakt? Renhållningsarbetaren Marcus är en kramare, säger han. De har låg personalomsättning och en hjärtlig relation på jobbet, pratar om personliga saker. Stuvaren Mikael, från en äldre generation, blir obekvämt, generad, ibland nästan förbannad – som när han var ”materialare” i sonens hockeylag och folk envisades med närkontakt.

## Studiecirkel & boktips

**Varför inte starta en studiecirkel om mansrollen? Här är några boktips!**



**1 Den högekänslige mannen**  
– *Lär dig att använda din känslighet som en styrka*  
Tom Falkenstein  
Egia förlag.

**2 Det otäcka könet**  
– *En bok om manlighet*  
Marcus Priftis  
Leopard förlag.

**3 Med uppenbar känsla för stil**  
Stephan Medel-Enk  
Bokförlaget Atlas.

**4 Har mannen någon framtid?**  
– *13 kända män tänker högt*  
Lena Gustafsson  
Mondial förlag.

**5 Tio lektioner i manlighet**  
David Qviström  
Brombergs bokförlag.

**6 Pappa, inte barnvakt**  
– *Om män och föräldraskap*  
Freddot Carlsson Andersson.  
Leopard förlag.

Det var inte så mycket kramar under uppväxten. Mikael gick tidigt till sjöss, ”som morsan”.

– Du måste alltid ha rätten till din egen kropp, betonar Vilhelmina inom bevakning.

– Jag kramas, för mig spelar det ingen roll om det är med en man eller en kvinna, tycker soggubben Peter. På min förra firma avslutade vi alla möten med att chefen stod i dörren och gav alla en kram. Jag bryr mig inte, men varför är det mer tänkbart med en kvinnlig än en manlig chef?

– Män klappar varandra i ryggen också, påpekar Vilhelmina.

**Klasskillnader**

Klasskillnader då? Ser mansrollen olika ut i arbetar-, medel- och överklass?

– Inom överklassen ger man inga kramar. Man tar i hand, säger miljöarbetaren Gustaf.

Marcus, i samma bransch, upplever att skillnaderna suddats ut. Kollegan Peter ser det mer som en generationsfråga.

– Min pappa tillhörde generationen att tappade man åror så tog man händerna och rodde i land. Män skulle vara karlakarlar. I dag är mansrollen betydligt mer suddig.

– Man måste inte ge sig ut och hugga ved, säger väktaren Vilhelmina.

– Man kan köpa den och andra tjänster, instämmer Peter.

**Vem står vid grillen?**

Vem står vid spisen och vem klipper gräs? Bägge renhållarna Marcus och Peter lagar mat medan deras respektive hanterar gräsklipparen. Kollegan Gustaf har nyligen blivit med hus och basar över renoveringen.

– Jag försöker få in frugan också, men hon vill göra det på sitt sätt.

– Tänk vilken utveckling det skulle bli om du släppte in henne, säger Peter.

– Ja visst, fast hon skyller på mig om det blir fel ...

Marcus hänvisar sambon till sin pappa, för praktiska råd om upprustning. Han diskar, hon tvättar. Hos hamnarbetaren Mikael är det hustrun som spacklar, klipper gräs och fixar mat. Städa fick han aldrig lära sig till sjöss, men han bär ut soporna. Väktaren Vilhelmina är skild och sköter det mesta, med lite ”barnarbete”.

Gustaf erbjuder sig att gå på föräldramöten, men frun vill alltid gå.

– Och att gå dit bägge två är ju ingen idé.

Stuvaren Jyrki fixar all köttantering hemma, inklusive grillen. Sambon tycker att han gör det bäst.

Peter har varit lyckligt gift i 20 år, han och frun har skrivit avtal om vem som gör vad. Hon rensar avlopp, ”det är så äckligt”. Han tvättar.

Efter husköpet föll Gustaf och hustrun in i traditionella mönster, men hon sa: Stopp, vi kan byta sysslor!

– Det gjorde vi, men sen fick jag ta över en del som var för tungt. Vissa saker räknas inte, som att byta däck. Annat ser jag inte. Därför har vi börjat skriva att-göra-listor.

Gustaf har också plitit ner ett renoveringsschema med prioriteringslista och tidpunkter.

– Vi karlar är väldigt enkla, vi vill ha struktur. Har vi rutiner är det lättare att se vad som ska göras.

Gustaf hänvisar till ett klipp på Youtube med den amerikanska professorn Mark Gungor. Han målar upp en bild av mäns hjärnor med separata lådor för varje sak, medan kvinnornas är ett virrvarr av trådar som löper kors och tvärs.

**Nya mansrollen**

**Sista frågan handlar om den nya mansrollen, är det något i den som skaver?**

– Det är svårt att svara på, säger miljöarbetaren Marcus, vet inte om det finns någon ny mansroll. Jag inbillar mig att den är under uppbyggnad, sedan metoo. En riktig startkula för jämställdhet. Nu försöker man finna fotfäste, vet inte riktigt. Jag tror det kommer efter hand, som work in progress.

**Är det som att gå på tunn is?**

– Nja, det skiftar väl från person till person, tycker Marcus Svensson. Jag är rätt bekväm i min roll och har inga problem att erkänna att jag gör fel ibland och be om ursäkt. Den som säger att den aldrig gör några övertramp ljuger.

**Du är.**

**Och du är man**

**Det manliga ingår, du**

**kommer inte ifrån det.**

**Utan att du beslutat**

**eller åtgärdat**

**är du en – oerhört!**

**snudd på oanständigt ...**

**MARIE LOUISE RAMNEFALK,**  
ur diktsamlingen *Någon har jag sett*

**Han har charm som en karl**

**Han är fräck som en karl**

**Nonchalant som en karl**

**Och han rör sig som en karl**

**ska.**

*En sän karl,*  
**LILL LINDFORS**

**It’s raining men, hallelujah**

**It’s raining men, every specimen**

**Tall, blonde, dark and lean**

**Rough and tough and**

**strong and mean.**

*It’s raining men,*  
**PAUL JABARA och PAUL SHAFFER**

**Tänk dej att ha en man i byrån**

**I en ask bland andra grejor**

**När som helst du får lust**

**Så plockar du fram din ask.**

*En man i byrån,*  
**LILL LINDFORS**



# Petrodollaz

Dikt **KRISTOFFER CRAS** Illustration **MAJA LINDBERG**



lockan är sju stämplat in  
Alltid svinkallt första timmen  
Truckarna på laddning från föregående natt

På långgaffeltrucken genom stallagen  
På balken ovan plockplatsen finns en checksiffra  
Upprepar den i mikrofonen till mitt headset

Får då antalet enheter att plocka  
I ett kortfattat kommando  
med digital kvinnoöst i hörlurarna till mitt headset

Hon befäller mig hela dagarna  
Det finns ingen jag pratar med mer än hon  
Innan frukostrasten kommer ledningen ut på golvet och samlar alla  
klagar mest på att det är stökigt på lagret  
Att inte tomkartong slängs som det ska

Efter frukostrasten backar lastbilar till med nya containers  
Proppade med lådor från China  
Från fabriker i lastbilar kors och tvärs genom världen via nya lastbilar till butiker  
lådor som ska lyftas på pall  
Sen ska pallarna plastas och köras upp i stallagen med skjutstativstrucken  
Sen ska pallarna ner igen och ställas på plockplats och vidare ut i handel

Lagret är bolagets hjärta som pumpar prylar till detaljhandeln  
ser väggen i slutet på containern  
Det är som ljuset i tunneln efter två-tre timmar i containern

På lagret är alla hundra procent macho  
Men i containern kanske ibland nån öppnar sig  
Om frihet i hemlandet eller frihet från frivården  
Om galnaste sexet eller illuminati  
SD:aren är inte den mest rasistiska på lagret  
Alla nationaliteter verkar hata någon  
alla vill bara polarisera  
Och vända dem mot andra som behandlats illa  
Och vända det mot andra som är aggressiva, känns som om alla är lika naiva

**KRISTOFFER  
CRAS**

...är författare.

Deckaren

Vem

gola?

beskri-

ver han

som en

psykotisk

spänningsroman i

kontrasternas stad

Solna. Den här

texten skrev han

om ett minne från

när han jobbade

på lager.



Nån surrar om petrodollaz  
Att petrodollaz är den enda valutan som funkade överallt i världen  
Många jobbar lager för att betala på bilen

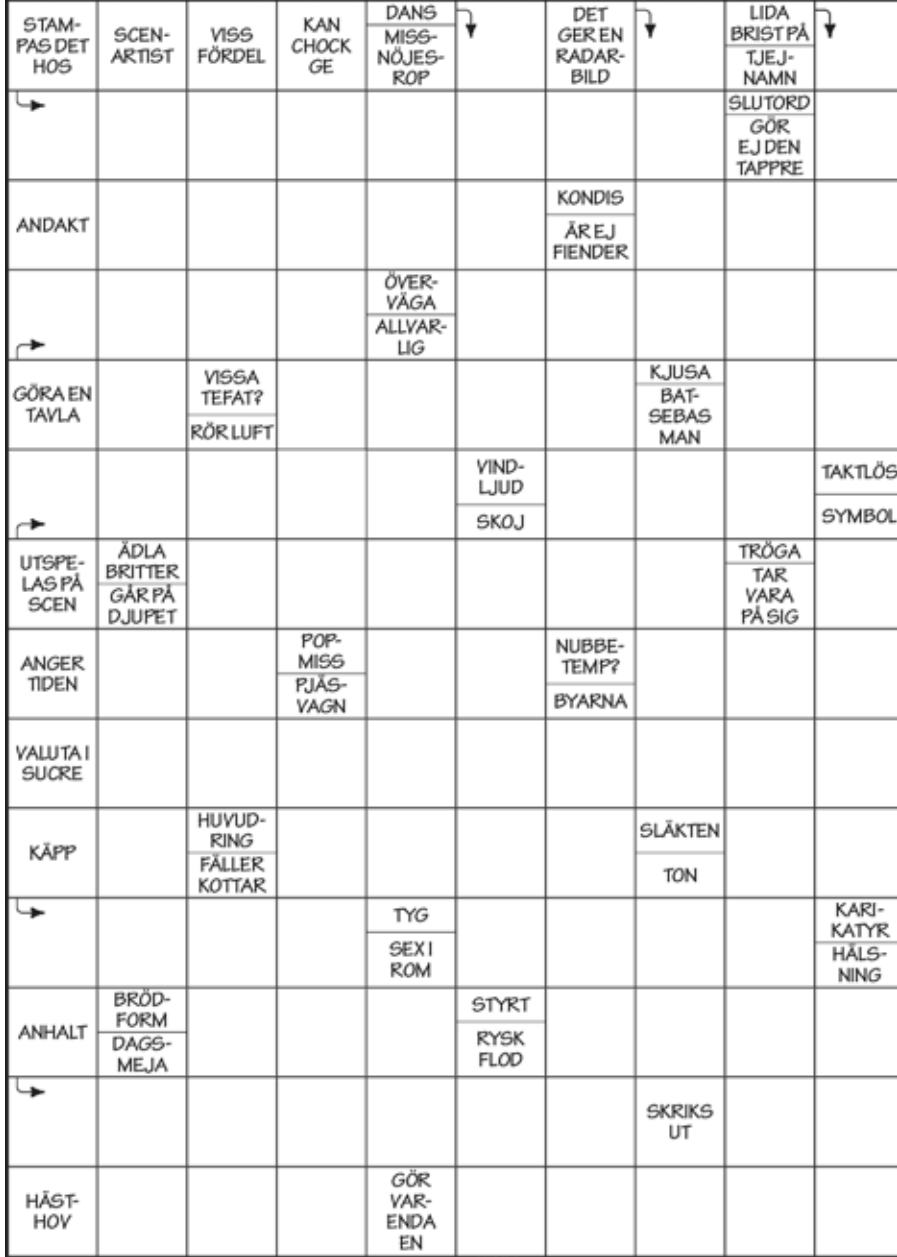
Efter lunchen börjar ledningen skrika åt oss för att några dröjt kvar några minuter extra  
Sen säger de att eftermiddagens jobb blir att kasta prylar som inte säljer  
Så att vi får plats med nya prylar  
Vi fyller hela containers med inköparens misräkningar

Vi kastar allt från lastkajen när solen gassar vårens varmaste dag  
Lådor mellan tio och trettio kilo  
Vissa har Ramadan och jobbar på utan mat eller vatten  
De säger när kroppen skickar signaler till hjärnan att jag inte orkar  
skickar jag bara signaler tillbaka till kroppen att jag orkar

klockan sexton stämplat ut  
upp imorgon samma sak igen







Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 13 augusti. Märk kuvertet **"Julikrysset"**.

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

**Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.**

## Har jag rätt till a-kasseersättning?

**?** Hallå, jag har tidigare varit arbetslös under några år. Men sedan ett par månader har jag ett nystartsjobb på en terminal, som jag har fått via arbetsförmedlingen. Nu börjar jag oroa mig för framtiden. Ger nystartsjobbet rätt till a-kasseersättning? Hur länge måste jag i så fall ha jobbat här på terminalen? Och hur är det med a-kassan om jag hamnar på något annat av arbetsförmedlingens program?

Ronny

**Svar:** Javisst, nystartjobb är en subventionerad anställning som kan ge dig rätt till a-kassa. För att tillgodoräkna dig tiden och kunna få ersättning måste du inom en kvalifikations tid om tolv månader, i direkt anslutning till att du anmält dig på Arbetsförmedlingen, ha arbetat i minst sex kalendermånader med minst 80 timmar per månad. Samma regler gäller för den som har en lönebidragsanställning.

Om du blir inskriven i ett nytt arbetsmarknadsprogram så lärnar vi uppgiften om din ersättning per

dag till försäkringskassan, som sedan räknar fram vad du ska få i aktivitetsersättning under den tid du är inskriven i det programmet. Arbetsmarknadspolitiska program ger oftast ingen rätt till a-kassa. Exempel på detta är introduktionsjobb som vänder sig både till den som varit arbetslös en längre tid och den som är nyanländ till Sverige.

**Christina Norrman, handläggare  
på Transports a-kassa**

Får jag några tillägg  
för tvåskift?

**?** Jag jobbar tvåskift inom lager/terminal. Nu undrar jag om det ska det finnas med något skifttillägg på lönen eller något annat extra utöver grundlönen?

 $RL$ 

**Svar: Om ditt företag har kollektivavtal och du går på tvåskift säger avtalet att du ska ha två timmar extra lön per vecka, eller två timmar kompensationsledigt per vecka. Alternativ två, med för-**

kortad arbetstid, ska arbetsgivare och arbetstagare vara överens om. Tänk också på att du kan vara berättigad till ob-tillägg om skiftet helt eller delvis ligger på obekväm arbetstid. För en lager- och/eller terminalarbetare blir det ob-tillägg för arbete mellan klockan 18 och 06 på vardagar samt på lördagar, söndagar och helgdagar.

**Magnus Larsson, centralombudsman på Transport**

## Olika bud om arbetskläder för p-vakter

**?** Hej, jag undrar om det finns något som reglerar arbetskläderna för parkeringsvakter?

Jag är nyfiken på branschen och har sett att de har likadana kläder sommar som vinter.

*Susanne*

**Svar:** I bevakningsavtalet, som är det som gäller för parkeringsvakter, står det att arbetsgivaren ska tillhandahålla uniformen.

Sedan skiljer det sig åt mellan de olika företagen. Vissa arbetsgivare står också självklart för skor, vinterjacka, vantar och varma underkläder. Andra gör det inte.

Den som fryser på jobbet och behöver mer kläder eller utrustning ska ta upp det med sin arbetsgiva-

**re. Om det inte leder någon vart  
bör den anställda kontakta sitt  
regionala skyddsombud.**  
***Jerker Nilsson, central  
ombudsman på Transport***

## Kan jag få helglön under YKB-kurs?

 Hej, kan jag kräva helglön när jag måste gå YKB-kurs på en helg?

Markus

**Svar:** Följande gäller om din YKB-kurs var förlagd på till exempel första maj, det vill säga på en röd dag mitt i veckan. Transporters syn är att du då ska ha din vecko- eller månadslön precis som vanligt och dessutom få timlön för hela den tid som din utbildning tar på den röda dagen.

**Magnus Larsson, centralombudsman på Transport**

## Fråga våra experter!

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



### Junikryssets lösning.

## Korsordsvinnare

**Två trisslotter:**  
Hans Mörfelt, Färjestaden  
Chrispin Olsson, Piteå  
Andreas Ståhl-Stigsson, Frillesås.

**En trisslott:**  
Gunnar Nylund, Sala  
Jan Asplund, Brösarp  
Tobias Lundqvist, Nyköping

## Bokvinnare

Bruno Franzons *Kärlek till främlingar*:  
Peter Elf, Agunnaryd  
Greta Öst, Malmö.

## Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet **Kristoffer Nilsson.**









tel OIO-480 3245 eller mejl patrik.persson@transport.se.

**Sommarhälsning** Avdelning 12:s styrelse och anställda önskar alla medlemmar en avkopplande semesterledighet.

#### AVDELNING 14 HELSINGBORG

**Alla medlemmar** är välkomna till familjedag vid Tullakrok i Ängelholm, söndagen den 11 augusti kl 10.00 till 16.00! Vi bjuder på grillade hamburgare, även vegetariska alternativ, och tipsrunda.

*Styrelsen i sektion 3*

#### AVDELNING 16 GOTLAND,

##### Utbildningar 2019 tvärfackligt

► Medlem i facket: Den 8–10 oktober. Målgruppen är medlem i något av LO:s fackförbund. Inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

► Introduktionsutbildning: Den 31 oktober. Målgruppen är du som nyligen har blivit, eller funderar på att bli, medlem. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium.

**Uppsökeri i taxi** Vi har haft besök av Mats från avdelning 4 i Linköping, måndag till onsdag under vecka 24. Under dessa dagar har vi träffat ett femtontal anställda och egna åkare. Där har vi diskuterat avtalsfrågor

och även svarat på andra frågor från besökarna. Vi har samtidigt fått möjlighet att boka in möten med anställda inom andra avtalsområden under dessa dagar. Vi tackar Mats för hjälpen under hans besök, och vi ser fram emot det framtida samarbetet, inom taxibranschen på Gotland, med honom.

**Almedalsveckan** Årets Almedalsvecka pågår mellan den 30 juni och 7 juli. Avdelningen kommer i samarbete med LO distriktet att närvara under några av dagarna. Under måndagen och tisdagen vecka 27 kommer Transportarbetareförbundet centralt att hålla två seminarier. Ett berör företaget Amazon, det andra handlar om bevakningsbranschen. Förbundet kommer också att delta i ett seminarium, som även det berör bevakningsbranschen.

**Kontakt med avdelningen** Ring OIO-480 3016, eller mejla transport.l6@transport.se eller thomas.gahnstrom@transport.se / patrik.gardelin@transport.se.

#### AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

**Sektion Södra Älvsborg** har medlemsmöte den 20 augusti,

kl 18.00 på Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås.

På dagordningen bland annat dagens gäst Patrik Bohman, som berättar om eftersök av vilt. Vi ska också besluta om sektionens verksamhetsplan och äskande inför 2020. Så tänk till och kom med dina idéer och förslag på vad sektionen ska göra 2020!

Välkommen, hälsar styrelsen!

#### AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

**Håll koll på oss** i sociala medier. Här lägger vi ut våra möten och aktiviteter:

► Hemsidan: [www.transport.se/avdelningar/halsingland/](http://www.transport.se/avdelningar/halsingland/).

► Facebook: Transport avdelning 18 Hälsingland.

##### Vi på avdelningen

► Ordförande Jan Ivan: OIO-480 3343, jan.ivan.persson@transport.se.

► Ombudsman Christina: OIO-480 3340, christina.mattisson@transport.se.

► Ombudsman Magnus: OIO-480 3246, magnus.dawest@transport.se.

► RSO Johnny: OIO-480 3341, johnny.wiklund@transport.se.

► Studieorganisatör Mikael: OIO-480 3342, Mikael.humlin@transport.se.

**Semestertider** Under veckorna 25–32 har vi lite varierande bemanning på kontoret på grund av semestrar. Som vanligt uppmanar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er i förväg, så att det finns någon på plats.

##### Kampdagar

► Torsdagen den 4 juli: Söderhamn.

► Fredagen den 19 juli: Hudiksvall.

► Måndagen den 29 juli: Bollnäs.

► Tisdagen den 13 augusti: Övanåker.

Vi kommer gärna ut på din arbetsplats och informerar om dina rättigheter, skyldigheter och vilka försäkringar du omfattas av – både som medlem och icke medlem.

**Mittia: Skogstransport 2019** Fredagen den 16 augusti och lördagen den 17 augusti deltar avdelningen på Mittia-mässan i Ljusdal, där vi kommer att finnas på plats för att informera och svara på frågor. Besök oss gärna i vår monter.

**Sommarhälsning** Vi önskar alla medlemmar en glad sommar!

#### AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

**Gokartrace** Det är på tiden att vi avgör vilken arbetsplats som äger rätten att kalla sig vägens kungar! Avdelning 19 bjuder in

till årets mest rafflande gokart-race. För att delta behövs ett lag på 4–6 personer. Kravet? Att vara medlem i Svenska Transportarbetareförbundet! Racet äger rum på adressen Hälla ring 1 i Västerås datumet 14/9 kl.14.00. Så vad väntar ni på? Anmäl ett lag redan i dag till andreas.kedborn@transport.se! Sista anmälningsdatum är den 28 juni.

*Obs! Begränsat antal lag. Först till kvarn gäller!*

**Landsorganisationens 29:e kongress** hålls i Stockholm 2020. Är du intresserad av att representera Transportarbetareförbundet så ska en skriftlig nominering av kongressombud vara avdelningen tillhanda senast den 12 augusti. I samband med detta så har Transports medlemmar rätt att skriva motioner. Avdelningen kommer därför att anordna en motions-skrivarkväll den 20 augusti, för er som vill diskutera och få hjälp att skriva en motion.

Anmälan till kongressombud, och motioner, mejlas till avdelningsordförande Kimberley Westermarck på e-post kimberley.westermarck@hotmail.com.

#### AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

**Sektion 1 Åkeri & miljö** har medlemsmöte i avdelningens lokaler, lördagen den 21 september.



#### AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

## Ju fler medlemmar desto starkare arbetsplats!

Du som redan är medlem i Transport känner säkert till själva poängen med ett fackförbund: att kampen för våra arbetsvillkor går mycket lättare när vi är många. Kravet från en anställd kan lätt viñas bort, men är vi fler blir det plötsligt tyngd bakom kraven och arbetsgivaren får anledning att lyssna.

Värva en arbetskamrat redan i dag och gör ditt fackförbund ännu starkare! För varje ny medlem du värvar får du dessutom 200 kronor i presentkort.



Läs mer på [transport.se/varva](http://transport.se/varva)



Mötet pågår kl 13.00–16.00 och efteråt kör vi gokart.

**Den 12–15 juni 2020** hålls LO:s kongress i Stockholm. Mer information och vad som gäller angående motioner hittar ni på vår hemsida.

**Under sommar- och semestertider** är det inte alltid bemanat på avdelningen. Vi har alltid någon i tjänst, men är vi ute på fältet så kan det bli tomt på kontoret. Därför är det extra viktigt att ni förboka era besök, så att det finns någon på plats.

Håll koll på vår hemsida! Där kan det komma att dyka upp mer information.

**Sommarhälsning** Vi på avdelningen önskar er alla en fantastisk sommar.

#### AVDELNING 25 HALMSTAD

**Sommarhälsning** Vi önskar alla medlemmar en riktigt god sommar och hoppas att era semestrar blir vilsamma och sköna. Avdelningen är bemanad under hela sommaren, så du kan alltid nå oss om du har problem eller frågor.

#### AVDELNING 26 NORRBOTTEN

**Sommarhälsning** Nu är det den tid på året då vi ska få möjlighet att för några veckor glömma alla arbetsuppgifter

och måsten, och helhjärtat kunna ägna oss åt att samla kraft inför en ny arbetsperiod.

Vi önskar dig härliga sommarveckor, där du får ta hand om dig själv, dina nära och kära!

#### AVDELNING 28 I NORR

**Sommarhälsning** Vi på avdelningen vill passa på att önska er alla en riktigt trevlig sommar! För information om planerade aktiviteter, besök avdelningens hemsida.



#### FJÄLLÄGENHET

**Vill du spendera någon av vårens veckor 2020 i Hemavan?**

Den sista augusti är det brytdatum för veckorna 2 till 18. Om du vill vara med i lottningen om dessa veckor kan du enkelt fylla i en intresseanmälan. Den finns att hämta på vår hemsida, eller inne på avdelningskontoret i Umeå.

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

#### AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

**Vi håller ihop** i Transports Flyg-avdelning! Ju fler medlemmar desto starkare arbetsplatser och fackförbund.

**Kom ihåg** Medlem värvar medlem. För varje ny värvad medlem får du 200 kronor i presentkort. Mer information finns i vita rutan här intill.

#### AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

**Sommarhälsning** Vi på avdelningen vill önska alla medlemmar en trevlig sommar och semester.

**Ring först** Vi uppmanar er som vill besöka avdelningen i sommar att ringa och boka tid i förväg. Under sommaren har vi mindre bemanning och kan vara i väg på förhandlingar. Vi vill inte att ni ska mötas av en stängd dörr.

##### Sektionsmöten

► Sektion 1 (Nordöstra Skåne): Medlemsmöte, skriv upp datumet 14 september. Plats och tid i nästa nummer.

► Sektion 2 (Blekinge): Medlemsmöte, skriv upp datumet 8 september. Plats och tid i nästa nummer.

► Sektion 3 (Kronoberg): Medlemsmöte, skriv upp datumet 14

september. Plats och tid i nästa nummer.

► Sektion 4 (Kalmar län): Medlemsmöte den 1 september kl 13.00 på ABF Ångkvarnen, Södra Långgatan 62 i Kalmar.

#### AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

##### Kontaktinfo

► Avdelningen är öppen kl 8.00–16.40. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

► OIO-480 30 55

► transport.55@transport.se

##### Sektionsmöten

► Åkeri-, miljö-, bensin-, depå-, och taxisektionerna har medlemsmöte lördagen den 31 augusti från kl 10.00 till cirka 13.00.

► Tidningsbudssektionen har medlemsmöte tisdagen den 3 september kl 17.00–19.00.

► Bevakningssektionen har medlemsmöte onsdagen den 4 september kl 15.00–17.00.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen och vi bjuder på fika. Välkomna!

##### Skogen & Bondens dagar i Backamo

Vi kommer att delta där under lördagen och söndagen den 7–8 september.

**Avtalspunkten** Grundutbildning på fyra till åtta timmar i ditt kollektivavtal (endast medlemmar).

Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du är intresserad. Han nås på OIO-480 3622 eller alexander.hutter@transport.se.

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

##### Fråga oss!

► Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt? Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel OIO-480 3628 eller anders.dristig@transport.se.

► Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt? Kontakta Jan Lendin, OIO-480 3147 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, OIO-480 3757 eller lennart.skold@transport.se.

**Sommarhälsning** Vi önskar alla medlemmar en skön sommar!

#### AVDELNING 88 DALARNA

**Nostalgidagarna i Säter**, den 19–21 juli. Vi kommer att vara där. Kom gärna förbi vårt tält och var med och tävla om lite fina priser.

**Sommarhälsning** Vi på avdelningen vill önska alla en trevlig sommar. Tänk på att det är semestertider, så kolla gärna att det finns någon på plats innan ni besöker avdelningen. Ring OIO-480 3088.



**Göteborg bussklubb.** Från vänster: Veijo Piri (suppleant), Marie Norén (suppleant), Robert Lind (ledamot), Jan-Olof Ramström (ordförande och huvudskyddsombud), Ghasem Bajdan (ledamot), Abbas Bajelvand (tidigare ordförande).

## Månadens klubb

# ”Vi lyssnar ute på fältet”

**En lätt sorg svävar över fackklubben på Göteborgs Buss. Mäster-medlemsrekryteraren Abbas har gått i pension och dragit till Spanien. Men klubben kan räkna in en rad framgångar, en ny styrelse är på plats och tar nya tag.**

*Text och foto Justina Öster*

– Tre av våra chaufförer har gått Transports roa-utbildning (rekrytera, organisera, agitera) och de ska köra i gång medlemsvärningen igen, säger klubbordförande Jan-Olof Ramström.

Nypensionerade Abbas Bajelvand är på besök bland förarna som kör färdtjänst, sjuk-, skol- och särskoleresor. De sitter på depån nära Säve flygplats, långt bortom Göteborgs stress.

– Det gäller att hitta saker som är angelägna för folk, att göra sånt som syns, säger Abbas.

**HANS METOD VAR** att presentera sig, räkna fram sitt telefonnummer och säga: Ring om du behöver hjälp. Det dröjde sällan länge innan mobilen ringde.

– Jag pratar aldrig fack första gången, men när jag hjälper anställda får de förtroende för mig och vill gå med i facket. Abbas blev ordförande

ägarna, som slarvade med fordonssäkerheten, gick över från buss- till taxiavtalet. Konsekvensen blev en lönesänkning på 4 000 kronor. Efter fackliga förhandlingar fick chaufförerna behålla bussavtalet under en övergång på ett år.

##### EFTER DET HAR klubben

bockat av ett antal segrar. Varje gång ett fordon ska in på verkstad gäs det nu igenom enligt en fastställd lista. Ac:n ska fungera, två anställda har gått utbildning för att hantera den. Riktiga sommardeck ska användas sommartid och

lastsäkringen av matvagnar har förbättrats.

För att få bukt med timanställningarna har en lokal anställningsform införts, fast anställning utan fastställt tidsmätt. Förarna omfattas av las-regler, har inget bestämt arbetstidsmätt men får förtur på timmar plus lite bonus.

– Det kämpade vi för i ett och ett halvt år, säger Abbas och Jan-Olof.

På pluskontot finns även en plats i bolagsstyrelsen och ett antal tusenlappar till medlemmar när löner rättats till. Nu pågår arbetet med rätten till pauser.

– Det löser vi inte över en natt. Fast hittills har hårt arbete gett resultat, säger Jan-Olof Ramström.

#### GÖTEBORGS BUSS- FACKKLUBB

Antal medlemmar: cirka 75.

Tillhör: Avdelning 3, Göteborg.

**Historia:** För sex, sju år sen var medlemmarna missnöjda med klubbstyret. En ny ordförande och vice ordförande röstades fram. Det fackliga arbetet tog fart och antalet medlemmar ökade från knappt 30 till 85 på några år.



**Fulltecknad anslagstavla.**





FOTO: LENA BLUMQUIST

Halv fyra på morgonen ringer Linda Walltin Gavells väckare. Rutinen är en halvmil med hundarna innan det är dags att åka till jobbet.

## Månadens medlem

# "Mäktig känsla att släppa lös 40 kilo hund i full fart"

**Näe, inte vill man möta Crut eller Faxe utan matte. Men Linda Walltin Gavell lovar att de bara biter när de blir tillsagda. Sporten går ut på att hon alltid kan kontrollera krafterna hos sina hundar.**

**– Det är en mäktig känsla att släppa lös 40 kilo hund i full fart, i fullt angrepp.**

Text Lena Blomquist

Sporten heter IGP och är en av Svenska Brukshundklubbens tävlingsgrenar. Hundarna ska styras av sin matte eller husse, på träning och tävling. Det handlar om att spåra, lyda och skydda.

Skydda? Det vill säga bevaka, jaga och bita fast i armen på en människa. Allt på order från sin förare. Den angripna människan vet vad det handlar om, hen kallas figurant och har en vadderad skyddsärm som hundtänderna inte tar sig igenom.

– Figuranten springer, skriker, hotar och överfaller hunden. Det slutar med att jag och hunden överlämnar figuranten till domaren.

Linda Walltin Gavell är spolbilschauffören som tidigare jobbat med travhästar på högsta nivå i Europa. Uppvuxen med schäfrar skaffade hon Crut för närmare åtta år sedan. Efter några år kom också Faxe in i familjen.

Linda Walltin Gavell berättar om de två tävlingsmomenten, utöver skyddet:

Spår, där ska hunden vara väldigt lydig. Den ska hämta små föremål i trä, läder eller tyg.

Lydnad, då handlar det om flera olika moment. Sitt, ligga och plats, apportering, hopp eller klättring över hinder. Ytterligare en hund finns då med på tävlingsbanan, störande skott avlossas.

**Hur går det då?**

– Crut har gjort bra ifrån sig, skyddet är hans paradgren där han får flest poäng. Men han har blivit lite gammal och har ont i tänderna. Han får nog bli spårhund framöver.

**Unga Faxe däremot?**

– Vi tränar ... men hon tar lite för mycket egna initiativ, har lite för lätt att komma in i aggression. Jag kanske får byta till en gren utan figuranter med henne.

**Men hur går det att kombinera träning och tävling av två krävande hundar med heltidsjobb i spolbilen?**

– Förut hade vi med dem i lastbilen, det blev gubbens för han har säng i sin hytt. Men nu får vi inte det längre.

På tomten finns numera en hundgård med värme, där Crut och Faxe går ut och in som de vill. De är ständigt övervakade, Linda Walltin Gavell kan när som helst kolla att de har det bra i sin telefon.

**LINDA WALLTIN GAVELL**

**Ålder:** 45.

**Familj:** Maken Örjan, en vuxen dotter och två grabbar på halvtid.

**Hundar:** Crut, 8 år, och Faxe, 5 år.

**Jobb:** Spolbilschaufför (liksom maken).

**Bor:** I hus i Gryttby, tre mil norr om Uppsala.

**Bästa rasen:** Schäfer, förstås.

**Tips till den intresserade:** Börja med att fråga din närmaste bruks-hundsklubb om du får komma och titta på en träning.



Schäferfrälst.



## Kort om Transport

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

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växels 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 stuveri-avdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

## Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefondid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

Du hittar fler kontaktppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på hemsidorna [transport.se](http://transport.se) och [transportsakassa.se](http://transportsakassa.se)



Sammantaget ser vi inte självkörande fordon som räddningen när det gäller transportnäringens kompetensförsörjning, skriver Caj Louma.

På bilden en T-pod – världens första tunga, självkörande transport på allmän väg. Här körs den i Jönköping.

FOTO: DB SCHENKER/E/NRIDE

# Personal kommer att behövas trots digitalisering

**"Det behövs fler fordons- och transporttekniska utbildningsplatser. Samtidigt brådskar det att se över utbildningarnas innehåll så att de är uppdaterade och relevanta."**

**A**utomatisering är inte lösningen på transportnäringens kompetensbrist. Därför efterlyser vi höga politiska ambitioner och fler utbildningsplatser. Annars hotas hela näringslivet.

Den snabba teknikutvecklingen innebär att transportnäringen de senaste åren gjort en stor förändringsresa. Digitalisering, automatisering och elektrifiering är inte längre framtidsscenarion utan beskriver var branschen befinner sig i dag.

På 15 år har självkörande fordon gått från att vara experiment till något alla biltillverkare arbetar med. Detta påverkar transportnäringen och leder till anpassningar som nya arbetssätt, nya tjänster och nya transportsystem.

**DEN STORA FRÅGAN** är vad som händer med jobben inom transportnäringen i takt med den ökade digitaliseringen? Svaret är inte entydigt, vissa jobb kommer att försvinna samtidigt som det skapas nya.

Enligt Transportföretagens rapport om kompetensförsörjningen när näringen digitaliseras, kommer sysselsättningen troligtvis inte att påverkas omedelbart. Däremot kommer behovet av kompetens att förändras med ökad efterfrågan på

kunskaper inom nya teknikområden. Även på längre sikt, fram till år 2030, kommer efterfrågan på arbetskraft vara fortsatt hög. Men antalet jobb med dagens arbetsuppgifter, som exempelvis underhåll och service av äldre teknik, kommer att minska medan nya arbetsuppgifter växer fram. Det kan handla om fjärrstyrning, kundkontakt samt logistikplanering och datastyrt underhåll.

**BEHOVET AV PERSONAL** kommer dessutom troligen att växa när fordon automatiseras eftersom kravet på tillgänglighet förväntas öka. Teknikskiftet har sannolikt även betydelse för jämställdhet i transportsektorn genom att arbetsinnehållet blir mer varierat och inte lika tungt.

För att Sverige ska ha förutsättningar att ta del av teknikskiftet och för att transportnäringen ska kunna utvecklas är det viktigt att vissa åtgärder och förändringar vidtas så att kompetensförsörjningen till branschen kan säkras.

Det behövs fler fordons- och transporttekniska utbildningsplatser. Samtidigt brådskar det att se över utbildningarnas innehåll så att de är uppdaterade och relevanta. Myndigheter som ansvarar för de fordonstekniska och transporttekniska utbildningarna behöver

löpande se över utbildningarnas innehåll. För att utbildningssystemet ska hänga med i teknikutvecklingen behöver vi framöver ett mer flexibelt och snabbare system för revideringar av läroplaner.

**VÄNDER VI BLICKARNA** mot kvaliteten i utbildningssystemet så måste det finnas operativa resurser på regional nivå som säkerställer en samverkan mellan skola och näringsliv. Konkret är det frågan om personal som ser till att samverkan utvecklas, blir långsiktig och som innebär att gemensamma mål nås.

Samttaget ser vi inte självkörande fordon som räddningen när det gäller transportnäringens kompetensförsörjning. Vi behöver politisk långsiktighet om vi ska säkerställa framtidens transporter. Personal kommer att behövas både på kort och på lång sikt. Transporterna är såväl i dag som i framtiden samhällets blodomlopp.

## Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till [redaktionen@transportarbetaren.se](mailto:redaktionen@transportarbetaren.se). Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv.



## Från baksätet

# Det ser illa ut – och kan bli värre

**S**edan 2006 har den fackliga organisationsgraden minskat från 77 till 67 procent i Sverige. Bland arbetarna är nedgången än mer dramatisk. Från 77 till 59 procent.

Gör tappet att kollektivavtalen och hela den svenska modellen är i fara?

Frågan ställs av Anders Kjellberg, professor i sociologi vid Lund universitet. Han har djupdykt i medlemsstatistiken och hans slutsatser är illavarslande för alla som tror på facket som idé.

Kjellbergs granskning visar att medlemsraset startade 2006–2007, efter att den borgerliga regeringen chockhöjt a-kasseavgifterna. Hårdast drabbades arbetarfacken, vars medlemmar fick den största avgiftshöjningen.

**FÖR LO-FÖRBUNDEN HAR** trenden pekat stadigt nedåt de senaste tolv åren. Tjänstemännen hade en uppgång i början, men den har brutits.

Om tendensen håller i sig förutspår Anders Kjellberg att bara varannan arbetare kommer att vara med i facket om fem år.

Redan för två år sedan beskrev LO-ledningen medlemsflykten som en ödesfråga. I verksamhetsplanen användes rubriken "Organisera eller dö".

För de enskilda LO-förbunden är förutsättningarna olika. Vissa branscher, som IF Metalls, har tappat många arbetstillfällen. Det bidrar förstås till att rekryteringsbasen minskar. I andra sektorer, exempelvis Transport och Hotell och restaurang, har jobben blivit fler. Ändå krymper medlemskåren.

**FAST KOLLEKTIVAVTALEN ÄR** inte akut hotade, anser Anders Kjellberg. Förklaringen är att arbetsgivarna alltför är välorganiserade. En stor majoritet är med i någon arbetsgivarorganisation och binds automatiskt av kollektivavtal. Det gör att nio av tio löntagare fortfarande täcks av avtal. Alltså långt fler än vad som är med i facket.

För egen del känner jag oro. När den fackliga närvaron sjunker på arbetsplatserna försvåras kontrollen av att de

anställda verkligen får avtalsenliga löner och andra villkor.

I transportsektorn är 59 procent av arbetarna med i facket. De senaste åren har Transport lagt ner stora resurser på medlemsvärning och på att kontakta medlemmar som vill gå ur. Det har tyvärr inte räckt för att vända trenden.

Professor Anders Kjellberg är försiktig med att peka ut åtgärder som kan förbättra rekryteringen. Inkomstförsäkringar, som bland annat Transport har, bedömer han som positiva. Liksom ökad facklig aktivitet på arbetsplatserna.

**ALLRA STÖRST HAR** medlemstappet varit bland utrikes födda arbetare. Där har organisationsgraden minskat från samma nivå som för andra grupper, 77 procent 2006, till under 50 procent i dag.

Samtidigt står det klart att många av de som nu står i beredskap att kliva in på LO:s arbetsplatser är just utrikesfödda. Det är nog här – och på de unga som ofta får nöja sig med påhugg och lösa anställningar – som facket måste satsa mer krut.

**Jan Lindkvist** är chefredaktör på Transportarbetaren.



## Toppen & botten

↑ Sommar med kortbollar och en kall öl.

↓ Att så många fuskare söker sig just till åkeribranschen.



Hallå där!

## HERTHA LARSSON

**... 97 år, som poddar om livet som kvinna förr.**

**Hur var det att vara tidningsbud förr?**

– Det ändrades under tiden, jag höll på i närmare 25 år här i Hässleholm. I början var det bara en tidning, när jag slutade 1982 var det flera och mycket tidigare morgnar. Under alla år läste jag Transportarbetaren, jag var ju medlem i facket.

**Vilka reaktioner har du fått på podcasten Hundraåringen som började podda?**

– Bara bra. Några jag mött har skojat och sagt att jag blivit kändis. Men jag är absolut inte någon Dagny, jag är varken så rask eller så framåt. Jag är mest ett bihang till mitt barnbarnsbarn, Louise Svensson, det är hon som är den drivande.

**Vad talar ni om i podden? !**

– Louise frågar om hur det var, om min uppväxt och arbete, om krigsåren och om hur jag som kvinna hade det... Det är roligt att hon kommer på besök och roligt att prata med henne.

**Var det bättre eller sämre förr?**

– Men det är klart att det har blivit bättre med i stort sett allting när det gäller kvinnors ställning! När vi var unga fick min man ett arbete där det ingick att jag skulle mjölka om det behövdes. Bara tanken på ett sådant kontrakt är ju omöjlig i dag.

**Lyssnar du själv på andra poddar?**

– Nej, men jag har en Ipad och tittar lite på nätet och skriver med barn och barnbarn. Och jag har fortfarande Norra Skåne som morgontidning.

LILLY HALLBERG

**Lyssna:** iTunes/Spotify eller via Facebook Hundraåringen som började podda.