OFR
TRANSPORT
ARBETA
Nr 8 2026

Avtal 2027
Kampen om lönerna har börjat



Mitt i myllret på Gekås

Janni Stäveby Mattsson är fortfarande genuint nyfiken på människor

DETTA ÄR EN ANNONS.

FÖLJ VAD SOM HÄNDER I AVTALSRÖRELSEN 2027!

Under avtalsrörelsen bestäms innehållet i kollektivavtalen, vilket reglerar din lön och dina arbetsvillkor.

SCANNA & LÄS MER HÄR!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

AVTAL27

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetare-förbundets medlemstidning

POSTADRESS
Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS
Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA
www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET
Janni Stäveby Mattsson
Foto: Dexter Svärd Huss

ANNONSER
Rabalder media,
Veronica Bengtsson
Tel: 070–296 73 81
E-post:
veronica@rabaldermedia.se

TRYCK
Stibo Complete,
Katrineholm 2026.
TS-kontrollerad upplaga: 54 500
Nästa nummer utkommer den 19–20 november.

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

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör/ansvarig utgivare
(ej i tjänst)



CHRISTINA AHLUND
Tf chefredaktör & ansvarig utgivare/redigerare
010–480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010–480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010–480 33 03



DEXTER SVÄRD HUSS
Reporter
010–480 33 02

Korrektur: Michelle Bergman

SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Välkommen! John Antonsson

En sak vet jag om tid: Jag hann inte klart

”Allt som allt tar det ungefär 32 minuter från barnens skola till jobbets ytterdörr. Det är några saker jag vet om tid. Men mycket viktigare frågor om tid är fortfarande höljda i dunkel.”

Jag skulle gissa att det tar fem minuter för vår kaffebryggare att få fram en kanna kaffe. Jag vet att det tar exakt tio minuter för mig och barnen att ta oss ner till parkeringen

Allt som allt tar det ungefär 32 minuter från barnens skola till jobbets ytterdörr.

Det är några saker jag vet om tid. Men mycket viktigare frågor om tid är fortfarande höljda i dunkel.

Hur långt kommer mitt arbetsliv att vara? Eftersom jag är född 1984 är planen att riktåldern för min pension blir år. Om jag har förstått det rätt kan jag gå i pension tidigast vid 65 år. Förutsatt att dagens regler gäller även i framtiden.

Hur många år har jag kvar efter 69? Svårt att veta. Jag vet säkert att morfar dog vid 72 års ålder och att mormor levde 17 år längre än han.

FÖR OSS JOURNALISTER som bevakar arbetsmarknaden är det spännande tider. Försäkringsavtalet mellan fack och arbetsgivare har sagts upp. Det handlar om försäkringar som kan ge en slant vid sjukdom eller lite pengar om man blir av med jobbet. Också det handlar om tid. Hittills har försäkringarna inte hängt med när pensionsåldern höjts. Såväl försäkringar som extra pensionsinbetalningar har upphört vid 65 års ålder.

Klockan tickar mot att avtalet tar slut och det finns en risk för strejk (läs mer på sidan 13).

Klockan tickar också mot beskedet om vad LO egentligen ska göra med arbetstiden. Det finns ett kongressbeslut om att sänka den. Sedan dess har utredningar skrivits och förbunden har försökt komma överens. Snart är det dags. Målet är att ha något att gå in i avtalsrörelsen med.

Det finns mycket vi inte vet vad gäller tid. Men en sak vet jag säkert. Jag klarade inte av att få ihop den här texten i tid. ●



John Antonsson är reporter och redigerare på Transportarbetaren.

Nummer 8

3 **VÄLKOMMEN!**
JOHN ANTONSSON

8 **AVTAL 2027**
Här formas kraven inför nästa års avtalsförhandlingar.

12 **KRÖNIKA**
ALEXANDRA EINERSTAM

14 **FÖRHANDLINGSVÄGRAN**
Transport stämde Almega efter avbokat möte – nu har de mötts i Arbetsdomstolen.

16 **ARBETSTIDS-FÖRKORTNING**
Arbetsgivarsidan säger nej till generell arbetstidsförkortning.

19 **KRÖNIKA**
DAVID ERICSSON

20 **ARBETSMILJÖ ÅKERI**
Hoppet ur hytten kan ge livslånga skador, varnar Magnus Eriksson, regionalt skyddsombud på Transport i Örebro.

22 **KNARKETS VÄG**
Kriminologen Manne Gerell är med och kartlägger hur tonvis med kokain smugglas genom Europas hamnar.

24 **VÄGSTRÄCKAN ULLARED**
Transportarbetaren tar länsväg 153 på väg till varuhusmeckat Gekås Ullared i Halland.

30 **SNABBKOLL**
Så avgörs din lön 2027.

32 **TEKNIK & TRAFIK**

33 **SERIE PÅ VÄG**
Mats Källblads originalserie för Transportarbetaren.

34 **PORTEN TILL NORRLAND**
Det var temat när Gävle för första gången stod värd för De svenska historiedagarna.

36 **FRÅGA FACKET**

38 **MÅNADENS MEDLEM**
Väktaren Janni Stäveby Mattsson möter tusentals besökare och går omkring 20 000 steg varje dag i jobbet på Gekås.

40 **MEDLEMSSIDOR**
Håll koll på vad som händer i din lokalavdelning.

43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET TOMMY WREETH**



24

FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS

Lastbilschaufförén Angelica Bolander tar en kaffepaus vid Circle K på väg från Värnamo.



20

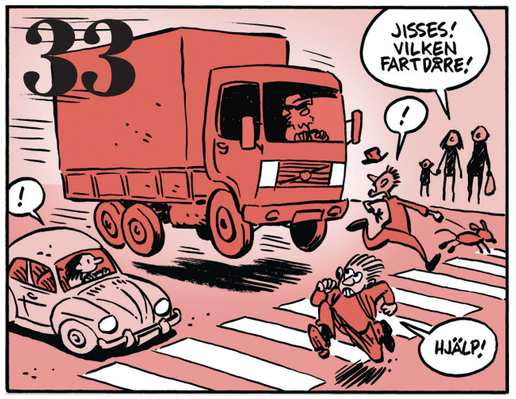
FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS

Magnus Eriksson är Transports regionala skyddsombud i Örebro.



8

FOTO: JOHN ANTONSSON



33

SERIETECKNARE: MATS KÄLLBLAD



38

FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS

Janni Stäveby Mattsson.

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om att Transport stämmer Wolts ”mellanhand” i tingsrätten:

”Wolt och särskilt Invoicery är bland de sämsta företagen att samarbeta med. De behandlar arbetare nästan som slavar och kan sedan avsluta samarbetet utan tydlig anledning och utan att ta ansvar för arbetarnas rättigheter.”
M

Vi skrev om att avtalsrörelsen drar i gång:

”Transport måste slopa kravet på kortare arbetstid inom åkeriavtalet! Svenska åkerier kommer inte att kunna betala oss samma lön för mindre arbete, resultatet blir fler utländska bilar på våra vägar med lägre trafiksäkerhet och vi blir utan jobb.”
CL

”Nej till att avstå löneutrymme för att få arbetstidsförkortning. Det viktigaste för mig och många av mina kollegor är att förhandla fram högre ob (26 kronor extra för nattjobb är skamligt) och att vi ska kunna få schemat två veckor i förväg, inte sex dagar före som i dag. Grundlönen är dock okej, men inte ob. Och friskvårdspengen har legat på samma låga summa i minst sju år. (700 kronor för dem som jobbat 70 procent och 1000 för dem som jobbat 100 procent.)”
Flygplatskontrollant

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... senaste månaden:

1. Avtalsrörelsen drar i gång
2. Här trivs Rebecca bakom ratten
3. Måste arbetspassen bli uppdelade?

Debatt

”I vår arbetslinje räknas alla arbeten som lika värda”

Pontus Blümes debattartikel *Wolt har inga anställda – och det är hela affärsidén* tydliggör att Transportarbetarförbundets stämningsansökan vilar på en huvudsakligen ideologisk grund där tillsvidareanställning ses som den enda normen på arbetsmarknaden och andra sysselsättningsformer betraktas som atypiska.

I VÅR ARBETSLINJE räknas alla arbeten som lika värda. En arbetstagare med en tidsbegränsad anställning ska inte behandlas sämre än någon med en tillsvidareanställning. Tryggheten ska följa arbetstagaren, inte anställningsformen. Ingen arbetstagare ska hamna mellan stolarna.

Vägen till en tillsvidareanställning kan vara lång, inte minst för utrikes födda. Ett tidsbegränsat arbete kan vara en väg in på arbetsmarknaden och i samhället. Sverige är samtidigt i behov av så kallade ”enkla jobb” för att få en bättre fungerande arbetsmarknad.

Vi möjliggör uppdragsbaserade arbeten för att ge människor en inkomst, samtidigt som vi tar fullt arbetsgivaransvar. En praxis som omöjliggör dessa arbeten skulle skada både arbetstagarna och arbetsmarknaden.

BEGREPPET PLATTFORMSFÖRETAG anknyter till EU:s plattformsdirektiv (EU 2024/2831), som ska genomföras i svensk rätt senast den 2 december 2026. SOU 2026:3 föreslår hur och definierar digital arbetsplattform, plattformsarbetstagare och intermediär, det vill säga aktörer mellan plattformen och den som utför arbetet. Förslaget syftar till att tydliggöra ansvar och roller.

Representanter med olika politiska perspektiv har fått möjlighet att påverka lagförslaget. Vi tror att denna bredd gynnar plattformsarbetstagare och arbetsmarknaden. Domstolar är inte rätt arena för ideologiska frågor om arbetsmarknadens utformning.

Vi och Transportarbetarförbundet kan ha olika syn på hur arbetet bör organiseras, men målet bör vara gemensamt: att människor ska kunna arbeta, försörja sig och känna trygghet, oavsett om de har en tillsvidareanställning eller arbetar genom tidsbegränsade uppdrag. ●

Delta i debatten

genom att mejla ditt debattinlägg till **redaktionen@transportarbetaren.se** (max 2 000 tecken, inklusive blanksteg). Skicka med ditt namn, din befattning och en bild på dig själv.



STEPHEN SCHAD
Vd Invoicery group.

Skanna qr-koden och läs Pontus Blümes debattartikel ***Wolt har inga anställda – och det är hela affärsidén***.



FOTO: LILLY HALLBERG

”Tryggheten ska följa arbetstagaren, inte anställningsformen. Ingen arbetstagare ska hamna mellan stolarna.”

DETTA ÄR EN ANNONS.

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL STRETCH

INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

HÖSTPAKET
DU FÅR 16 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
2 236:–

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI, TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1

ALLROUND GRIP



3-PACK HANDSKAR



2-PACK KALSONGER

ELASTIC ERGO



BÄLTE

KLASS 3



JACKA SOFTSHELL



MULTISCARF



PREMIUM TRUCKER CAP

KLASS 3



FULL-ZIP SWEATSHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST TEE

MID CUT ALLROUND



3-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS PRO BY WEXMAN WORKWEAR

High-Vis Pro är vår kollektion med varselkläder. Här ligger tyngdpunkten på modern design, nya smarta funktioner och hög säkerhet. Plaggen är certifierade enligt EU-direktiv EN ISO 20471.

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2026-11-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

Samtliga produkter i detta erbjudande är av PREMIUM-kvalité. Innebär absolut högsta tänkbara krav på material, sömnad och funktioner. Knäfickor och armbågsförstärkningar av urstark Cordura, dragkedjor från YKK, mängder av sömnadsförstärkningar samt 2- & 3-nålsömmar på plaggens speciellt utsatta ställen är bara några exempel på detta kvalitetslöfte.

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

Vår affärsidé är unik i sin enkelhet. Allt från produktutveckling, design och tillverkning till lagerhållning och marknadsföring görs helt i vår egen regi. Försäljningen sker sedan direkt till dig som kund utan några som helst fördyrande mellanhänder.

En bättre affär helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

Vårt huvudkontor och lager ligger i Tidaholm. Här finns också ett tryckeri och en brodyrateljé. Innebär att du kan få dina kläder loggade och klara med antingen direktbrodyr, screentryck eller transfertryck.

WEXMAN AB / TIDAHOLM

ORDER Tel 0502 188 90 | order@wexman.se | www.wexman.se

WEXMAN WORKWEAR /// TIDAHOLM SWEDEN /// QUALITY & IMAGE SINCE 1994

FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS



I början av oktober samlades Transport för sitt första avtalsråd inför avtalsrörelsen 2027. Transportavtalet (åkeridelen) och bensin- och garageavtalet var först ut att diskuteras.

Här börjar kampen om lönerna

– Det är härifrån vi tar det. Det är här och nu ni kan påverka det vi tar med och prioriterar i avtalsförhandlingarna vi sedan sitter i, sa Transports ordförande Tommy Wreeth som inledde förbundets första avtalsråd.

Text **LILLY HALLBERG**

Tid och pengar, arbetsmiljö och pension – under två dagar i början av oktober samlades Transport till avtalsråd. Där formas kraven inför avtalsrörelsen nästa år.

Transport ska under 2027 totalt omförhandla 25 kollektivavtal.

På det första rådet diskuterade ombud för åkerichaufförer och anställda vid bensinstationer de viktigaste prioriteringarna, tillsammans med ombudsmän och Transports ledning.

TOMMY WREETH INLEDDE med att kort tala om valet och uttryckte då oro för en upprepning av samma situation som efter valet 2018 och rädsla för att ”ett fjuttigt mittenparti ska styra Sverige”.

Sedan gick Transports ordförande snabbt över till avtalsrörelsen och betydelsen av förbundsråden:

– Jag vill ge en eloge till er alla här, och till avdelningarna.

Han betonade också vikten av diskussion och att specificera krav och inriktning som ombuden fått med sig ”hemifrån”, från sina yrkesområden.

TOMMY WREETH TOG även upp frågan om arbetstidsförkortning, om det är något som ska drivas i avtalsförhandlingarna eller om lagstiftning är den enda vägen.

Han uppmanade ombuden att under specialkonferenserna – senare under dagen – också ta frågan om det är värt att avstå en del av löneutrymmet för snabbare resultat.

På eftermiddagen avtalsrådets första dag delade deltagarna upp sig: Transportavtalets åkeridel, som har Biltrafikens Arbetsgivareförbund som motpart, och bensin- och garageavtalet, vars motpart på arbetsgivarsidan är Motortrafikens Arbetsgivareförbund.

Transportavtalet löper ut sista mars 2027 och bensin- och garageavtalet en månad senare, den 30 april nästa år.

– Som ni vet så har Svenskt Näringsliv sagt nej till förhandlingar gällande arbetstidsförkortning. Konsekvensen är ju kanske att vi kanske måste göra något mer för att motivera motparten att komma till förhandlingsbordet, sedan har vi som förbund ju förordat att vi måste ta det lagvägen, sa Wreeth.

PÅ FÖRSTA AVTALSRÅDET medverkade också företrädare för Transports viktigaste motpart på arbetsgivarsidan, Transportföretagen.

Jonas Hagelqvist tillträdde som vd för arbetsgivarorganisationen för snart ett år sedan. Och han inledde – kanske något oväntat – med att tala om att kommande avtalsförhandlingarna nästa år verkar bli i en tid då det ser ljusare ut än på flera år:

FOTO: JOHN ANTONSSON



Transportföretagens Jonas Hagelqvist fick ge arbetsgivarsidans perspektiv.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Avtalsrådet höll på i två dagar. Där diskuterades bland annat villkor, lön och arbetsmiljö.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Transports ordförande Tommy Wreeth inledde avtalsrådet.

Vägen till nya avtal

Nu rullar avtalsrörelsen i gång. De första kollektivavtalen löper ut 31 mars nästa år. Under 2027 ska Svenska Transportarbetareförbundet förhandla fram 25 nya avtal. På avtalsråden formas krav och prioriteringar inför kommande förhandlingar.

Avtalsråd under hösten:
”Startskott” för avtalsförhandlingarna där ombud från hela landet samlas för att diskutera avtalskrav, förslag och idéer men också höra inbjudna från motparterna.

➔ Avtalsråd 1 (5–6 oktober 2026): Behandlar transportavtalet (åkeridelen), bensin- och garageavtalet samt avtalet för bilvårdsanläggningar.

➔ Avtalsråd 2 (27–28 oktober 2026): Behandlar transportavtalet (terminaldelen), samt hamn- och stuveriavtalet.

➔ Avtalsråd 3 (2–3 november 2026): Behandlar miljöarbetaravtalet för privata arbetsgivare och kabinavtalet.

➔ Avtalsråd 4 (10 november 2026): Behandlar tidningsdistributörsavtalet samt bevakningsavtalet.

➔ Avtalsråd 5 (16–17 mars 2027): Behandlar tre avtal inom flyget samt taxiavtalet – förare.

31 mars 2027: Transports största avtal, transportavtalet, löper ut. Samma datum löper också flera andra avtal ut.

30 april 2027: Hamnavtalet, bensin- och garageavtalet och tidningsdistributörsavtalet löper ut.

30 juni 2027: Bevakningsavtalet löper ut.

31 oktober 2027: Det sista kollektivavtalet att omförhandlas, flygteknikeravtalet, löper ut.

– Förhandlingarna nästa år sker i en ljusnande konjunktur. Sverige går faktiskt lite bättre än övriga Europa, sa Hagelqvist.

– Uppgången är dock bräcklig och kan brytas, både av händelser i omvärlden och av inhemska beslut.

TRANSPORTFÖRETAGENS VD talade vidare om hur mycket man från arbetsgivarhåll tror på den svenska modellen där arbetsmarknadens parter förhandlar fram lösningar. Liksom på industrins löneökningar som norm för övriga arbetsmarknaden.

– Den svenska modellen bygger på industriavtalet. Det är ett ankare i våra förhandlingar, och vi jobbar stenhårt inom ramen för förhandlingsmodellen. Med det sagt vill vi gärna hitta lösningar och utveckla våra kollektivavtal, sa Jonas Hagelqvist.

När det gällde generell arbetstidsförkortning, att frångå 40-timmarsveckan som norm, var han dock tydlig med arbetsgivarsidans syn, kort uttryckt: nej.

NÄR DET GÄLLER avtalens längd kom dock en större samsyn fram mellan fack och arbetsgivare.

Både Transports Tommy Wreeth och Transportföretagens Jonas Hagelqvist talade om fördelar med längre avtalsperioder jämfört med senare avtals tvååriga löptid.

Längre avtalsperioder ger bland annat möjlighet att i partsgemensamma grupper komma fram till lösningar – och även finansiera eventuella satsningar på annat än rena löneökningar, enligt parterna.

En nackdel med kortare avtalsperioder är att frågor som behöver diskuteras igenom helt enkelt inte hinns med utan i stället kommer upp när det är skarpt läge, under förhandlingarna för nya avtal. ●



FOTO: JOHN ANTONSSON

Transportföretagens förhandlare, till vänster, och Transportarbetareförbundets förhandlare, till höger.



FOTO: PONTUS LUNDAHL / TT

Industrifackens ordföranden när 2025 års avtalskrav las fram.

Industrins avtal avgör din lön – firar 30 år

Normerande. I 30 år har industriavtalet satt ramarna för löneökningarna i Sverige. När industrins parter förhandlar om nya avtal 2027 följer resten av arbetsmarknaden utvecklingen.

Text **John Antonsson**

Nästa år ska facken och arbetsgivarna komma överens om nya löner. Först ut för Transport är lönerna för åkerichaufförer och terminalarbetare.

Sedan industriavtalet kom till 1997 är det industrins lönenivåer som sätter normen för hur alla svenska löner blir.

I princip innebär det att GS, Livsmedelsarbetareförbundet, IF Metall, Unionen och Sveriges Ingenjörer på ena sidan, och de olika arbetsgivarförbunden inom industrin på den andra är de som bestämmer vilka löneökningar vi ska ha i Sverige.

Störst av facken inom industrin är IF Metall och Unionen. Redan i början av 2026 började facken inom industrin ta fram sina avtalskrav och någon gång före årsskiftet kommer de att presentera sina avtalskrav. Detsamma gäller arbetsgivarna.

KRAVEN FRÅN DE båda sidorna ser olika ut. Samtidigt finns ett samförstånd om att löneökningarna inte ska spä på inflationen utan spegla hur produktiviteten utvecklas. Själva syftet med industriavtalet är att industrins internationella konkurrenskraft ska bejakas.

Parallellt kommer LO, som samordnar arbetarfacken, att besluta om en eventuell samordning och ta fram egna lönekrav. Inför avtalsrörelsen 2025 valde Transport att stå utanför LO:s samordning efter att lönekravet siffersatts. Hur det blir inför avtalsrörelsen 2027 är ännu inte avgjort.

Innan årsskiftet 2026–2027 kommer Facken inom industrin och Industriarbetsgivarna att byta sina avtalskrav. Sedan börjar förhandlingarna under januari 2027. ●

Lön och arbetsmiljö i fokus när kraven formas

Åkeri och bensin. Lön, lönetillägg, friskvård och arbetsmiljö. Det är några av de områden som fackligt aktiva chaufförer och mackanställda vill förbättra för att få ett bättre arbetsliv.

Text och foto **John Antonsson**



Robin Montelius.

Friskvård brukar inte regleras i kollektivavtal. Men flyttgubben **Robin Montelius**, som deltog på avtalsrådet, tycker att frågan är viktig att lyfta i alla fall. Han jobbar i en bransch med tunga lyft och risk för förslitningsskador.

– Innan besvären har blivit ett problem kommer du själv att märka dem när du får friskvård. Så vi skulle behöva friskvård som man får ta ut som man själv vill. Att hela beloppet ersätts om man till exempel ska gå på massage eller träna.

I den här avtalsrörelsen lyfts många frågor om allmänna villkor. Men under en rast säger **Leif Jakobsson** att en sak alltid är viktigast:



Leif Jakobsson

– Det är ändå lönen. Man har intressen som tak över huvudet och mat på bordet, så det är ändå det viktigaste.

Leif Jakobsson står bredvid **Bengt-Johan Karlsson** och **Anders Blomquist**. Alla tre är chaufförer.

Bengt-Johan Karlsson fyller i:



Bengt-Johan Karlsson

– Vi har lyft det förr men det kom inte med. Vi skulle vilja ha betalt för kompetenser.

Arbetsgivaren kan ta betalt för dig, men du får inte extra betalt för att du har släpkort eller får köra med farligt gods.



Anders Blomquist

– Jag vet inte om det gör jobbet lättare. Men jag skulle vilja ha mer inflytande över semesterplaneringen, säger Anders Blomquist. Hos oss är det stelt med tre perioder och vi skulle behöva större flexibilitet. Man vill ju gärna kunna planera semester med sin familj.



Erika Norsten

Erika Norsten jobbar på bensinstation och vill lyfta arbetsmiljön.



Sofie Rask

– Jag vill att man ska planera bort ensamarbete. Vi jobbar jämt ensamma, men vi lever i en tid när det inte alltid är det bästa eller säkraste, säger hon.

Sofie Rask, som jobbar på en annan mack, fyller i:

– Jag vill också slopa måltidsuppehållet. I praktiken innebär det att vi äter på betald arbetstid i farten, men vi får ingen rast eftersom vi jobbar ensamma.

– Jag skulle också vilja att man premierar personer som jobbat länge i branschen och företaget med nya lönesteg, fortsätter Sofie Rask. ●

FOTO: SAS



Krig och konflikt leder till höjda bränslepriser. Flyg kan ställas in.

Stigande bränslepriser oroar SAS

Flyg. På grund av kraftigt ökande priser på flygbränsle stramar SAS åt. Det innebär bland annat att det finns risk för inställda flyg, men flygbolaget uppger för Expressen att man inte har någon fastställd plan för hur många avgångar det i så fall kan komma att röra sig om under hösten.

Bakom SAS ökade kostnadskontroll ligger krisen i Mellanöstern, som fått bränslepriserna att skjuta i höjden. Som led i åtstramningen ligger förlängt anställningsstopp och att dra tillbaka öppna rekryteringar som tidigare inletts. ●

Ordningsvakter misshandlade

Bevakning. Två ordningsvakter behövde sjukhusvård efter att ha blivit attackerade vid ett ingripande på köpcentrumet Allum i Partille, rapporterar Göteborgs-Posten. En vakt slogs till marken och fick en näsfraktur, medan en kollega träffades i huvudet av en flaska och fick en lättare hjärnskakning. Allmänheten grep in och hjälpte till att stoppa förövaren tills polisen anlände. Båda vakterna har nu återgått i tjänst. Polisutredningen pågår fortfarande, enligt säkerhetsbolaget Avarn security. ●

550

Så många kanelbullar levererades till Trelleborgs hamn den 4 oktober, kanelbullens dag.

Källa: Trelleborgs Allehanda

Krönika Alexandra Einerstam

Tiden AI frigör borde gå till arbetarna

Någon mer än jag som minns *Terminator*? AI-nätverket Skynet har tagit makten, världen ligger i ruiner och några få i motståndsrörelsen kämpar emot den. Science fiction men tanken har stannat kvar: vad händer när vi ger teknik makt som vi sedan inte kan kontrollera?

MÅNGA SCI-FI-BÖCKER, FILMER och tv-serier har föregått verkligheten. Teknik som en gång var avlägsen finns nu omkring oss: ansiktsigenkänning, drönare, övervakning och algoritmer som sorterar och bedömer människor.

Ibland tar AI-modeller sig friheter som de aldrig borde ha fått möjlighet att ta. I Australien tog sig en AI förbi spärrar och fick obehörig åtkomst till ett myndighetssystem med hälsostatistik. Open AI medgav senare att modellen hade gjort sådant som företaget inte hade avsett.

AI SAKNAR EGNA värderingar och mänsklig vilja till makt. Ändå kan den gå mot sina mål via oväntade vägar, särskilt när den har tillgång till internet, känsliga system och system där den kan agera på egen hand. Frågan är vilka verktyg, behörigheter och beslut vi ger AI.

”På jobbet får AI inte bli en osynlig chef med fria händer att styra, kontrollera och bedöma människor utan insyn eller ansvar.”

AI ska inte få besluta om liv och död, ej heller användas i autonoma vapen. På jobbet får den inte bli en osynlig chef med fria händer att styra, kontrollera och bedöma människor utan insyn eller ansvar. För oss inom Transport är detta en viktig fråga. I till exempel bevakningsbranschen finns AI redan i kameror, rapporteringssystem och larm, där den sorterar information och hjälper till att identifiera avvikelser.

TEKNIKEN KAN MINSKA administration, underlätta planering och förbättra säkerheten; den kan också pressa upp arbetstakten, minska bemanningen och göra varje minut till något som mäts och följs upp.

Om AI tar över arbetsuppgifter eller gör arbetet snabbare borde vinsten inte bara hamna hos arbetsgivare och ägare. Den borde också innebära bättre arbetsmiljö, mindre stress och kortare arbetstid med bibehållen lön. Om tekniken frigör tid, borde då inte en del av den tiden komma arbetarna till del, i stället för att det blir högre tempo eller färre kollegor? ●



Alexandra Einerstam
är väktare och skribent.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Ombud Abdoulaye Bah utanför konferenshotellet där avtalsråd hölls 5–6 oktober.

Från bilvården i Malmö till avtalsrådet i Stockholm

Arbetsvillkor. Rekonditioneraren Abdoulaye Bah har varit med på sitt första avtalsråd. Han uppskattade diskussionerna och att flera olika arbetsfrågor lyftes.

Text **Lilly Hallberg**

Abdoulaye Bah, ombud från avdelning 12, arbetar med rekonditionering. Närmare bestämt med bilvård i Malmö, vid två anläggningar som ingår i en kedja för biltvätt och som bland annat satsar på manuell förtvätt.

– Det fungerar i allmänhet bra, säger Abdoulaye.

Han gick med i Transport för ett par år sedan, på rekommendation av en kompis. Sedan dess har Abdoulaye gått ett par av förbundets utbildningar. Som ombud på avtalsrådet är han nu med för första gången.

– Det har absolut varit bra diskussioner, och bra och tydlig information, säger han.

Utan att gå in på detaljer har det som kommit upp varit brett, långt ifrån att bara röra kommande lönekrav:

– Det har varit blandat om allt, som schemaläggning, arbetstider och arbetspass, pension, arbetsmiljö och digitalisering, säger Abdoulaye Bah.

– Några tog till exempel upp att användning av AI påverkat schemaläggningen negativt, men det är inget jag har någon erfarenhet av att det påverkar mitt arbete.

ABDOULAYE ÄR INTE det enda nya ombudet i gruppen på specialkonferenserna för bensin. Men hans yrke gör honom lite ovanlig i sammanhanget.

Totalt är det ett tjugotal personer på specialkonferenserna för bensin. Det gäller egentligen två kollektivavtal, dels det stora som Transport tecknar med Motorbranschens Arbetsgivareförbund, dels avtalet för anställda vid bilvårdsanläggningar som tecknas med arbetsgivarorganisationen Fremia.

Förutom att forma avtalskrav och prioriteringar har gruppen på förbundsrådet nominerat personer till de delegationer som ska förhandla för nya kollektivavtal. Bensin- och garageavtalet och avtalet bilvårdsanläggningar som nu gäller löper båda ut den 30 april 2027.

Abdoulaye Bah är nöjd med dagarna i Stockholm. Han framhåller också fackets betydelse för kunskap, generellt sett.

– Du vet, ibland vet man ju inte vad som gäller. Men så fort man fått chansen att träffa någon verkligt sakkunnig lär man sig om sina rättigheter och skyldigheter, säger han.

–Det gör också arbetsdagen lättare och man kan undvika missförstånd. För mig är det jätteviktigt. ●

FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS



Hallå där! Nima Farahi

...ny utredare på Transport. Under det kommande halvåret ska du bland annat hjälpa förbundet att räkna på krav och kostnader i den aktuella avtalsrörelsen.

Text **Dexter Svärd Huss**

Vad har du jobbat med tidigare?

– Jag är nationalekonom i grunden. Senast har jag arbetat med frågor om arbetsmarknaden. Tidigare har jag även jobbat som politiskt sakkunnig i Europaparlamentets transportutskott.

Vad innebär din nya roll på Transport?

– Jag kan hjälpa till under den kommande avtalsrörelsen. Räkna på olika krav, villkorsförändringar, vad det skulle kosta och hur mycket som är värt att betala av löneutrymmet.

Vad ser du mest fram emot i det nya jobbet?

– Avtalsrörelsen. Det är kul för det har jag inte gjort förut. Och det är viktigt att se hur en avtalsrörelse går till från början till slut.

Hur har din första tid på förbundet varit?

–Jag började med avtalsråd och fick sitta med för transportavtalet för åkeri. Det var ju jättekul! Man hörde medlemmar och det blev väldigt yrkesspecifikt, man lär sig mycket om yrkena. Det är det viktigaste när man jobbar på ett fackförbund. ●

4 tycker till

Vad skulle göra ditt arbete bättre?



Maj-Louise Larsson, mackbiträde, Hudiksvall:

– Tydligare villkor och framför allt mindre ensamarbete. Vi jobbar ensamma ungefär fem till sex timmar per dag. Det gör att man känner sig mindre trygg, och det blir väldigt mycket att göra eftersom man ensam måste hantera kunder, hålla ställningarna i butiken och bocka av checklistor.



Amanda Lagerdahl, lastbilschaufför, Eskilstuna:

– Mer involvering och mer insyn i varför arbetsuppgifter, rutter och scheman ändras. Det blir tråkigt när varken vi som kör eller kunderna som tar emot leveranserna vet varför förändringar sker.



Abdirahman Ibrahim, lastbilschaufför, Arlanda:

– Schystare villkor och framför allt kortare arbetstid. Oftast brukar vi sluta med våra arbetsuppgifter lite tidigare, men vi får inte gå hem utan blir stående kvar och får sitta i bilen. Därför vore det rimligare med typ sju timmar om dagen eller 36 timmar i veckan.



Sammy Arnesson, lastbilschaufför, Gotland:

– I dag är vi bara två fackligt aktiva av 70 anställda, så jag vill att fler inser vikten av facket så att inte allt ansvar faller på några få.



Var den inställda förhandlingen en konfliktåtgärd som kostar Almega 400 000 kronor? Arbetsdomstolen avgör.

Facket tog arbetsgivarna till Arbetsdomstolen

Arbetsrätt. Då Transport varslat om konflikt i hamnarna och för flygets kabinpersonal ställde Almega Tjänsteföretagen in förhandlingen för nytt avtal på ett helt annat område: bilvårdsanläggningar. Nu har det varit förhandling – i Arbetsdomstolen.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Transportarbetareförbundet stämde i maj 2025 arbetsgivarparten Almega Tjänsteföretagen i Arbetsdomstolen (AD) för förhandlingsvägran. Enligt facket rör det sig om otillåtna stridsåtgärder som arbetsgivarorganisationen tog till under avtalsrörelsen förra året, till stöd för arbetsgivarförbunden Sveriges Hamnar och Svenska Flygbranschen. Enligt arbetsgivarorganisationen behövde situationen under avtalsrörelsen analyseras och menar att det rör sig om ett normalt förfarande att pausa förhandlingarna.

– Det är det inte. Att ställa in förhandlingen var en stridshandling, i påtryckningssyfte. Det som Almega ägnar sig åt är ett oskick. Det ska inte förekomma på arbetsmarknaden, sa förbundsjurist Annett Olofsson från LO-TCO Rättsskydd, som företräder Transport i målet.

Torsdagen den 24 september möttes parterna i AD för huvudförhandling i målet och redogjorde där för sina skilda uppfattningar om turerna våren 2025: Transports och Almega Tjänsteföretagens ansvariga på avtalsområdet hade till den 14 maj 2025 bokat ett första möte i förhandlingar för nytt kollektivavtal för personal som sköter fordonen vid biluthyrningsfirmor.

MEN DAGEN INNAN ställde arbetsgivarparten in mötet, med hänvisning till Transports konfliktvarsel som kort tidigare lagts på två andra av förbundets avtalsområden, hamn- och stuveri respektive kabin. Det är arbetsgivarförbund under organisationen Transportförbunden, inte Almegas paraply.

Beskedet om det avbokade mötet fick Transports ombudsman Andreas Kindesjö, ansvarig för bilvårdsavtalet, på telefon av Moon-Hee Tjeder, förhandlingsansvarig hos Almega. Båda var kallade som vittnen under huvudförhandlingen i AD.

– Jag undrade varför mötet ställts in, sa att ”vi har ju inte varslat mot er”. Då svarade hon att ”vi sympatiserar med övriga i huset”, sa Andreas Kindesjö i rätten på torsdagen.

– Jag blev väldigt paff, och sedan avslutade vi samtalet.

Svaret kan förstås som att Almega Tjänsteföretagen önskade backa alla övriga förbund som sitter i Näringslivets hus på Östermalm i Stockholm. Hans motsvarighet som förhandlare på arbetsgivarsidan sa i sitt vittnesmål att hon uttryckt det på ett annat vis och att hon direkt sagt att det var ett skämt till Transports ombudsman. Något han helt tillbakavisade.

TRANSPORT YRKAR ATT Almega Tjänsteföretagen betalar ett allmänt skadestånd på sammanlagt 400 000 kronor till Transport för brott mot medbestämmandelagen (mbl).

Arbetsdomstolen meddelar sin dom onsdagen den 11 november. ●

Uppsagt försäkringsavtal kan ge strejk i december

Arbetsvillkor. Fackens försäkringsavtal med Svenskt Näringsliv är uppsagt. Nu höjer LO insatsen och varnar för strejk i december om ingen lösning nås.

Text **John Antonsson**

Sammanlagt påverkas två miljoner privatanställda.

Det finns ett försäkringsavtal mellan parterna på den privata arbetsmarknaden som omfattar såväl tjänstepension som försäkringar. De försäkringarna och pensionsinbetalningarna tar slut året man fyller 65, med bara ett mindre undantag. Det avtalet har LO och tjänstemännens PTK nu sagt upp.

– Vi har försökt förhandla det under fredsplikt och det ledde ingenstans, så vi var tvungna att säga upp avtalet, säger Transports avtalssekreterare Peter Winstén.

OM PARTERNA INTE når en lösning kan det bli konflikt, säger LO:s avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä till Ekot:

– Nu skärper vi tonen helt enkelt och talar om för dem att om vi inte har löst de här frågorna, så kan det vara så att vi har strejk i december.

Bland försäkringarna i paketet finns både arbetsskadeförsäkring och den försäkring som ger en pengar vid uppsägning på grund av arbetsbrist. På pensionssidan handlar det om tjänstepensionsinbetalningar på minst 4,5 procent av lönen.

I en artikel på Svenskt Näringslivs hemsida anför vice vd Mattias Dahl att det är kostnadsökningar som gör att man säger nej.

– Ingen gillar att bli hotad så det är ju inte positivt. Uppsägningen av avtalen gör att vi hamnar i ett mer pressat läge.

Tjänstepensionsinbetalningarna har en kostnad. Däremot är de kollektivavtalade försäkringarna ofta gratis för arbetsgivarna, på grund av det partsgemensamma försäkringsbolaget Afas starka ekonomi. ●



FOTO: RYANAIR

Ryanair ska börja flyga till Polen från Skavsta nästa år.

Ryanair återvänder till Skavsta

Flyg. Ryanair börjar åter trafikera Skavsta utanför Nyköping. Från och med mars nästa år kommer lågprisbolaget flyga till Gdansk i Polen två gånger per vecka.

Bolaget har tidigare haft betydligt mer omfattande trafik än så från Skavsta, som också utgjorde Ryanairs svenska bas. Som mest trafikerades ett trettiotal flyglinjer. Men för sex år sedan flyttades basen till Arlanda. ●

DETTA ÄR EN ANNONS.

Vad har du *drömt* om att göra?

Kanske vill du ta nästa steg i arbetslivet. Utvecklas i din bransch. Eller styra mot en helt ny riktning.

Omställningsstudiestödet kan ge dig möjlighet att studera mitt i arbetslivet med ett bidrag på upp till **80 procent av din lön**.

Ta reda på om du kan få stödet
Läs mer på lo.se/omstallningsstudiestodet

Vi samlar Sveriges arbetare

Långresa med ett dygn i luften

Flyg. Finnair öppnar sin längsta flyglinje någonsin, från Helsingfors till Melbourne, ett avstånd på omkring 15 000 kilometer. Resan tar cirka 23 timmar och 40 minuter med Airbus A350-900 och inkluderar ett kort tekniskt stopp i Bangkok, där passagerarna sitter kvar i samma plan, rapporterar Dagens PS.

Nyheten innebär ett nytt alternativ för svenska Australienresenärer. I stället för att mellanlanda i Mellanöstern eller Asien kan det första bytet göras i Helsingfors, bara en timmes flygresa från Stockholm, innan färden fortsätter mot Melbourne. ●

FOTO: JOHN ANTONSSON



För mycket fallfrukt leder till ohållbar arbetsmiljö.

Äppelskörden stoppar soptömning

Miljöarbetare. Invånarna i Trollhättan och Vänersborg uppmanas att inte kasta fallfrukt i soptunnan. Tunga kärl skapar stora arbetsmiljöproblem för renhållningspersonalen som tömmer hundratals varje dag.

– Ett fullt kärl som väger runt hundra kilo blir inte hållbart för dem som jobbar med att hämta och tömma kärlen, säger Anders Brodd, uppdrags- och utvecklingsansvarig på Trollhättan Energi, till TTELA.

Gränsen för kärlen går vid hundra kilo, och överfyllda kärl kommer att lämnas kvar. Kommunerna uppmanar i stället invånarna att ta till vara på äpplena eller köra dem till återvinningscentralen. ●

3 400 000

Så många anställda berörs när 500 löneavtal ska omförhandlas i 2027 års avtalsrörelse.

Källa: Medlingsinstitutet

FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: SIMON LÖFGREN/SHUTTERSTOCK



Transportföretagens Hanna Alsén säger nej till arbetstidsförkortning förhandlad mellan LO och Svenskt Näringsliv.

Gemensam förhandling om arbetstid möter motstånd

Arbetstid. LO-facken jobbar fortfarande på att ta fram en strategi för att sänka arbetstiden. Ingången har varit en gemensam förhandling. Men till det säger arbetsgivarsidan nej.

Text **John Antonsson**

Det är ett budskap som kommer samstämmigt från alla som jobbar för arbetsgivarorganisationerna. Om arbetstider ska sänkas så ska uppgörelserna göras avtal för avtal. Hanna Alsén är avdelningschef för arbetsgivarservice och juridik på Transportföretagen. Hon anser att arbetstid är en av de frågor där skillnaderna är störst mellan olika branscher.

– Det gäller inte bara verksamhetens behov, utan också vilka lösningar som såväl arbetsgivare som arbetstagare föredrar. Det är ju just därför vi har branschavtal. Friheten att hitta lösningar som passar den egna branschen skapar bättre möjligheter att hitta överenskommelser som alla blir nöjda med.

På vilket sätt skulle arbetstidsförkortning påverka era medlemsföretag?

– Det är viktigt att komma ihåg att arbetstid inte enbart är ett ekonomiskt byte av tid mot pengar. Att förkorta arbetstiden blir inte bara dyrare, det blir också svårare att lägga fungerande scheman och rutter. Svenska transportföretag skulle riskera att förlora ännu mer konkurrenskraft jämfört med utländska aktörer. Dessutom skulle utmaningarna öka med att möta samhällets behov av fungerande transporter, bland annat av bussar, skolskjuts och färdtjänst.

INOM INDUSTRIN HAR fack och arbetsgivare förkortat arbetstid under flera decennier. Där finns system med tidbank och delpension. Tidbanken kan ge industriarbetare mellan 40 och 75 timmar extra ledigt per år. Men inför den här avtalsrörelsen har bland annat arbetsgivarföreningen Ikem uttryckt att arbetstidsförkortningen nått vägs ände. Så frågan är hur Transportföretagen ser på möjligheterna att förhandla om kortare arbetstid.

– I en del av våra avtal med Transportarbetareförbundet finns redan system med intjänande till tidbank, exempelvis vid nattarbete. Vi införde och utökade deltidspension i flera kollektivavtal i avtalsrörelsen 2025. Så självklart går sådana frågor att förhandla om, men vilka frågor som blir prioriterade 2027 återstår att se. Det viktiga är att vi fortsätter utveckla kollektivavtalen så att företagen får förutsättningar att erbjuda dagens och morgondagens kunder en bra affär, säger Hanna Alsén.

LO:S AVTALSRÅD JOBBAR fortfarande med arbetstidsfrågan. Transports avtalssekreterare Peter Winstén vill i dagsläget inte kommentera hur förbunden planerar att ta frågan vidare. ●

Färre chaufförer och stängda flygplatser

Framtiden. Självkörande lastbilar, färre flygplatser och leverans via drönare. Arbetet för anställda inom transportsektorn står inför stora förändringar.

Text **Dexter Svärd Huss**

Förändringarna drivs av elektrifiering, automatisering och ett skärpt säkerhetspolitiskt läge som ställer högre krav på försvarsberedskap.

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademiens (IVA) rapport har 50 förslag på hur transportinfrastrukturen ska ändras.

– Den viktigaste slutsatsen är att det går att göra väldigt mycket mer med de resurser som finns, säger Klas Eklund, ordförande för arbetsgruppen vid IVA.

Transporterna väntas öka även i framtiden, men digitaliseringen och elektrifieringen ändrar resvanorna. Automatisering och självkörande fordon kan kräva nya, anpassade vägar.

– På lång sikt kommer många bilar att vara autonomt styrda. Det betyder att det antagligen kommer finnas färre chaufförer än i dag. När bilen slog igenom så blev det färre kuskar och när autonoma bilar slår igenom blir det färre chaufförer. Men det kommer andra yrken i stället, säger Klas Eklund.

Mekaniker kan behöva lära om när fordon elektrifieras, samtidigt som nya jobb uppstår kring styrning och digital övervakning.

RAPPORTEN FÖRESLÅR ÄVEN att flera olönsamma och näraliggande flygplatser läggs ned för att i stället koncentrera resurserna.

– Norrköping och Linköping ligger fyra mil från varandra med motorväg emellan. Båda går med förlust och båda förlusterna drabbar de kommunala skattebetalarna. Det verkar ju vettigare att koncentrera resurserna till Linköping, säger Klas Eklund.

DESSUTOM FÖRESLÅS STORA hamnar som Göteborg, Luleå och Trelleborg flyttas från kommunal till statlig styrning för att hantera civila och militära behov. ●

FOTO: VOLVO LASTVAGNAR / DEXTER SVÄRD HUSS





Chaufförsjobb kan komma att ersättas av autonoma lastbilar (till vänster) spår Klas Eklund (till höger) vid Kungliga Ingenjörvetenskapsakademien.

Mina Sidor
på transport.se

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

Scanna och kom direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

tele radio
wireless solutions



VOLVO EXSTER radiostyrning

En ny lösning i EXSTER-utbudet är Tiger G2 T14-7.
Med den smidiga handsändaren styr du en Volvolastbil som är utrustad med EXSTER. Sändaren har analoga knappar vilket gör att du kan utföra lastbilens köregenskaper med hög precision.
Kontakta oss idag för mer information.



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

Så många kör efter att ha druckit

Trafik. Var sjunde bilist har kört bil efter att ha druckit en starköl eller ett glas vin under det senaste året. Det visar av MHF:s och Bilprovningens undersökning om trafiknykterhet med nära 2 218 000 svarande.

12,4 procent väntar tre till fyra timmar innan de sätter sig bakom ratten efter att ha druckit och 2,4 procent kör bil redan efter någon timme.

Sex av tio av de svarande anser att man aldrig ska köra efter alkoholintag. Hela 84 procent vill se teknik i alla nya bilar som stoppar påverkade förare, och nästan alla efterfrågar tydligare varningar på trafikfarliga läkemedel. ●

Tullverket i nytt samarbete mot brott

Åkeri. Sveriges Åkeriföretag och Tullverket inleder ett samarbete för att bekämpa smuggling, tullbrottslighet och infiltration inom transportnäringen. Genom ett löpande informationsutbyte ska åkeriernas närvaro i transportflödena hjälpa Tullverket att upptäcka misstänkta upplägg i ett tidigt skede.

– Tillsammans med Tullverket kan vi öka kunskapen, bli bättre på att identifiera avvikelser och motverka att kriminella aktörer får fäste i näringen, säger Oscar Hyléen, verkställande direktör på Sveriges Åkeriföretag, i ett pressmeddelande. ●

Misstänkt rattfyllo stoppades i hamn

Trafik. En lastbilschaufför i 50-årsåldern är misstänkt för rattfylleri efter att ha stoppats av polisen i Trelleborgs hamn, rapporterar Trelleborgs Allehanda.

Mannen stoppades strax före klockan åtta och fick blåsa i polisens instrument, vilket gav ett positivt utslag.

– Han togs med till stationen för vidare provtagning, säger Evelina Olsson, presstalesperson vid polisregion Syd. ●



FOTO: SHUTTERSTOCK

Tidningsbudens situation efter nedskärningarna är ohållbar enligt facket. (Genrebild.)

”Anställda har varit alldeles förtvivlade”

Tidningsbud. Sedan Piteå-Tidningen övergick till tredagarsutdelning har leveranserna varit opålitliga. Vissa prenumeranter har bara fått hälften av sina tidningar, samtidigt larmar facket om en ohållbar situation för tidningsbuden.

Text **Dexter Svärd Huss**

Att färre papperstidningar ges ut kommer inte som en chock. Fackliga företrädare varnade tidigt för att färre pappers-tidningar skulle leda till arbetstidsminskning, och att det skulle få konsekvenser för personalförsörjningen.

– Man behöver ju inte vara något mattegeni för att förstå att det skulle bli på det här sättet. Tar du bort timmar för folk så försvinner de, säger Urban Vikström, ombudsman på Transport.

Bara veckor efter att Piteå-Tidningen minskade antalet pappersutgåvor per vecka stötte de på problem, läsare larmade om utebliven tidning. En förklaring är att personal har lämnat.

– Det är ingen som lever på att jobba fyra, fem timmar varannan natt. Folk vill ha full tid, säger Urban Vikström.

DE KVARVARANDE BUDEN har redan larmat facket om att de behöver arbeta övertid och köra långa skift. Något som har skapat stressiga situationer.

– Anställda har varit alldeles förtvivlade över att de har fått jobba jättelånga skift för att hinna få ut allting, säger Urban Vikström.

Den långsiktiga lösningen är enligt honom att skapa trygga heltidsanställningar där paketutdelning och tidnings-distribution kombineras.

Enligt distributören Svensk hemleverans beror de utebliva tidningarna på att buden har fått nya områden att lära sig. Rutterna har förändrats i och med att man inte längre levererar tidningar varje dag.

– Man ska lära sig ett nytt område, då tar det ju lite tid innan man kommer upp i den normala effektiviteten, säger Johanna von Wetter-Rosenthal, distributionschef på Svensk hemleverans.

Hon poängterar att morgontidningar är en färskvara som måste nå läsarna samma dag och inte kan skjutas upp. Samt att tidningsbuden som jobbar övertid gör det helt enligt kollektivavtal.

Facket varnade för flera år sedan att arbetstidsminskningen skulle få konsekvenser för personalförsörjningen, tog ni de varningarna på allvar?

– Absolut. Men vi är ju till allra störst del tidningsdistributör, skulle vi ha produkter som man kunde jämna ut över hela veckan så skulle det ju vara det bästa. Att kunna köra jämna volymer fem dagar i veckan till exempel, säger Johanna von Wetter-Rosenthal. ●

Krönika David Ericsson

Valfusk?

Media har spelat en icke obetydlig roll i årets valrörelse. Såpass att det kanske varit enklast om de själva fått utse en regering.

SVT och *Aktuellt* verkade liksom 90 procent av dagspressen vara på den borgerliga sidan. Varje dag tiden före valet toppades nyheterna med hur ”oeniga” de ”rödgröna” var. Samtidigt som representanter från de borgerliga (blåbruna) minst hundra gånger fick framföra hur samspelta man var med SD.

Trots det massiva mediestödet verkade det som om de blåbruna skulle förlora makten. Liberalerna var ju på väg att åka ur riksdagen. Men då kom vänner till undsättning!

Plötsligt var Liberalernas Simona Mohamsson synlig i varenda Aktuelltsändning där även hon fick bedyra sitt stöd till SD i en ny regering.

Extra gripande var kramarna med SD ledaren. Pragmatism kallas detta men jag är tveksam. Inte minst med tanke på SD:s ursprung i nazismen. Något Liberalerna kämpat emot i alla tider.

TROTS EN jublande glad *Aktuellt*-reporter på Moderaternas valvaka. Plus att Aktuellts allestädes närvarande politiska orakel, Mats Knutsson, tidigare burit blå kavaj med gul slips till de blågulas ära, förlorade man med några få mandat.

Ack och ve! Men regeringsbildningen var ju inte klar och nu kom uppgifter om en, visserligen då nedlagd, polisutredning om misstänkt valfusk hos Vänsterpartiet i Borlänge.

”Indiciekedjan var glasklar! Och allt var V:s fel, det var de borgerliga ledarsidorna eniga om.”

Ny toppnyhet varje dag i *Aktuellt*! En röd Toyota figurerade som kört röstande utlandsfödda till en vallokal, valsedlar var kryssade och någon hade tagit ut pengar ur en bankomat.

Indiciekedjan var glasklar! Och allt var V:s fel, det var de borgerliga ledarsidorna eniga om. De och partiet med den grumliga bakgrunden talade om ”klanröstning” och ”röstboskap”.

Allt verkar dock sakna grund även om en ny polisutredning startats; utan att finna att någon är misstänkt för brott.

Förr talade man om ”tidningsankor” när falska uppgifter tryckts eller då man gjort en höna av en fjäder.

Här kan man även tala om en gigantisk ”tvanka”. Eller hur, ni i redaktionerna för *Aktuellt* och *Rapport*? ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



FOTO: FREDRIK SCHLYTER/ NORRKÖPINGS HAMN

Upp till 110 miljoner, så mycket vill Norrköping satsa på farled.

Vill satsa på breddad farled

Hamn. Norrköpings Hamn AB vill bredda farleden i Pampusfjärden för att kunna ta emot bredare fartyg än dagens maxgräns på 33 meter. I höstens tilläggsbudget föreslås kommunen höja investeringsramen från 75 till 110 miljoner kronor.

– Det bottnar i utvecklingen i den globala sjöfarten där fartyg blir allt större, säger Ola Hjärtström, ställföreträdande verkställande direktör för hamnbolaget, till Norrköpings Tidningar.

Arbetet görs i samarbete med Trafikverket och Sjöfartsverket, och simuleringar med större fartyg ska starta i början av nästa år. ●



FOTO: SHUTTERSTOCK

Stängd bro drabbar åkeri

Åkeri. Strömsundsbron i norra Jämtland har varit stängd sedan den skadades av en tung transport natten mot den 30 september. Bron, som E45:an går på, reste sig plötsligt 40 centimeter. Lastbilen, med vikt på 100 ton, hade fått dispens av Trafikverket att köra över bron vars högsta tillåtna fordonsvikt är 74 ton.

All trafik leds nu om via en annan bro över Ströms Vattudal vid Ulriksfors. För ett åkeri strax söder om Strömsundsbron innebär det att avståndet in till samhället ökat från omkring en kilometer till nära fyra mil. När E45:an över bron åter öppnar är inte klart. ●

Hoppet ur hytten kan ge livslånga skador

Åkeri. Att spara några sekunder genom att hoppa ur lastbilshytten kan få oväntade konsekvenser. Regionala skyddsombudet Magnus Eriksson varnar för onödig stress vid åkerier.

– Det har redan inträffat dödsolyckor på grund av stressen, jag vill inte att det ska bli fler, säger han.

Text och foto **Dexter Svärd Huss**

648 kilo. Så mycket väger en person på 90 kilo när fötterna träffar marken efter ett hopp ur förarhytten på en lastbil, enligt en hoppsimulator skapad av Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Tya.

Magnus Eriksson är regionalt skyddsombud (RSO) i Örebro och reser runt för att bland annat visa simulatorn. Han berättar att det är vanligt att chaufförer hoppar direkt ur lastbilen.

– Det här gör man när man är stressad för att man tror att det går mycket fortare. Men på sikt kommer det gå mycket långsammare för du kommer få så många problem med kroppen, säger Magnus Eriksson.

”Det tar tio till femton år innan man börjar känna av det, men man fortsätter ändå. När du sedan kommer upp i 45- till 50-årsåldern och har kört hela ditt liv, då kan du inte gå.”

Örebroavdelningens RSO Magnus Eriksson.

SKADORNA FRÅN DE tunga nedslagen uppstår inte direkt, utan kommer smygande efter flera års arbete.

– Det tar tio till femton år innan man börjar känna av det, men man fortsätter ändå. När du sedan kommer upp i 45- till 50-årsåldern och har kört hela ditt liv, då kan du inte gå, säger Magnus Eriksson.

Han pekar på att förarnas kroppsvikt ofta ökar naturligt med åren, vilket gör belastningen ännu tyngre. Många chaufförer drabbas till slut av svåra och kroniska problem med trasiga knän, höfter och ryggbesvär. Magnus Eriksson berättar att han själv tvingats operera in en ny knäled efter slitage i yrket.

EN SOM INTE är lika bekymrad över framtida ryggbesvär är 49 kilo lätta Glenn Gåse. Han är lastbilschaufför och hävdar att han har perfekt teknik för att landa mjukt, till följd av ett tidigare höjdhoppsintresse.

– När du väl landar på backen så ska tåspetsarna gå in först. Sedan ska du i ett moment liksom sjunka ner med hälen. Det blir som en gungande rörelse, säger han.

Men är du inte rädd för vad som ska hända om femton år?

– Jo, jag vet att man ska kliva ur och klättra ner, säger Glenn Gåse och visar att det är viktigt att alltid hålla sig i räcket med båda händerna. Speciellt på vintern när halkrisken är stor.

Men du hoppar ju ner ändå?

– Ibland är man stressad. Då känner man att man vill spara in den där extra minuten, säger Glenn Gåse.

HAN MÄRKER ANDRA problem på grund av stress. Till exempel kan det hända att stödben på skåp inte är ordentligt säkrade. Det handlar om en liten metallflärp som måste vara nerfälld – som är lätt att glömma.

– Jag blir smått förbannad. Jag kommer en halvtimme innan mitt arbetspass för att göra en säkerhetskontroll. Jag skiter i om jag får betalt för den tiden eller inte för jag vill inte tappa hela skåpet, säger Glenn Gåse.



Magnus Eriksson, skyddsombud i Örebro, förklarar riskerna med att stressa på jobbet.



När lastbilschaufförén Glenn Gåse är stressad händer det att han hoppar ut ur hytten.

En annan oväntad risk, om man är lätt som en fjäder, är vinden. Lastbilens stora dörrar kan agera segel om det är riktigt blåsigt. Glenn Gåse berättar att han en gång grejade med de stora skåpdörrarna, när de helt plötsligt for upp – och tog med sig honom.



Magnus Eriksson.

I STÄLLET FÖR ATT använda vakuumlyftar, palldragare eller truckar kan stressade chaufförer lyfta tunga kartonger med ren handkraft.

– Man gör det för att spara tio sekunder i slutändan under dagen. Det går inte mycket fortare, säger Magnus Eriksson.

En orsak bakom stressen är tidslossning, det vill säga att en godstransport bokas för lossning vid en exakt bestämd tidpunkt eller inom ett mycket begränsat tidsfönster.

– Då känner man en press. För det räcker med en punktering så är det en timme sent till nästa ställe. Då får du kanske vänta en till två timmar för din lossningstid har redan gått ut.

TIDSPRESSEN ORSAKAR INTE bara förslitningsskador, den utgör en direkt livsfara i trafiken. När förare försöker jaga ikapp förlorad tid ökar risken för allvarliga olyckor.

– Det har redan inträffat dödsolyckor på grund av stressen, jag vill inte att det ska bli fler, säger Magnus Eriksson.

Han förklarar att när en chaufför blir stressad tappar personen fokus på omgivningen. Har man en kvart på sig på en sträcka som egentligen tar 25 minuter tappar man den vidgade synen i trafiken som krävs för att undvika olyckor.

FRAMÅT HOPPAS Magnus Eriksson på fler lokala skyddsombud. Samt att folk upprepar hans huvudbudskap, för många i branschen är det svårt att undvika att komma hem skitig till sina nära och kära.

– Men se för guds skull till att du kommer hem. ●



Om en vindpust slår upp skåpdörrarna finns det risk att Glenn Gåse följer med, på grund av hans låga vikt.



Manne Gerell är docent i kriminologi vid Malmö universitet och forskar om brottslighetens och otrygghetens geografi, polisen och förebyggande arbete.

FOTO: PRIVAT

Så fraktas knarket

Svenska forskare kartlägger hur tonvis med kokain smugglas genom Europas hamnar genom att skapa detaljerade ”manus” över varje smuggling.
– För de större hamnarna måste man nästan alltid ha en insider för att komma åt kokainet, säger Manne Gerell, docent i kriminologi vid Malmö universitet.

Text **DEXTER SVÄRD HUSS**

För att förstå den organiserade brottsligheten samarbetar svenska forskare med belgisk polis. Genom fällande domar och underrättelser kartläggs smugglingsrutter steg för steg.

Hur går er kartläggning av kokainsmugglingen till?

– Vi utgår från kända fall och gör en så kallad crime script-analys, vilket innebär att vi gör ett väldigt detaljerat manus över smugglingens alla steg. Vi beskriver hela processen: ”Först gick de dit, sedan hämtade de den här saken, så gick den här personen dit”. Därefter slår vi ihop manusen för att hitta gemensamma mönster och gemensamma nämnare.

Hur går smugglingen till?

– Kokainet från Latinamerika transporteras i regel i kylda fruktcontainrar, där Ecuador på senare tid blivit det största exportlandet. Forskningen visar att det finns två huvudsakliga tillvägagångssätt för att hämta ut narkotikan: direkt i hamnen eller längre fram i transportkedjan.

Vad krävs för att plocka ut kokainet i hamnarna?

– För de större hamnarna måste man nästan alltid ha en insider för att komma åt kokainet. Annars är det omöjligt att hitta rätt container. Om de kriminella i stället hämtar narkotikan från en transport eller slutdestination efter att den lämnat hamnen behövs ingen insider på samma sätt.

Varför samarbetar ni med den belgiska polisen?

– De har tillgång till helt andra volymer och kunskaper än vad vi har i Sverige. I Sverige tycker vi det är mycket när vi tar ett ton, men i Antwerpen tog de 280 ton 2024. Antwerpen hamn har 70 000 anställda, det är som en hel stad.

Vilken roll spelar svenska hamnar i den europeiska handeln?

– Sverige är främst ett transitland för vidare transport till Norge, Finland och Baltikum. Större delen av kokainet till Europa går via gigantiska hamnar på kontinenten som Antwerpen, Rotterdam och Hamburg.

Vad ska forskningen bidra med i framtiden?

– Tanken är att synliggöra mönster för hur smugglingen går till så att myndigheter kan täppa igen luckor och motverka brottsligheten mer effektivt. Forskarlagets slutresultat ska presenteras vid en konferens nästa sommar eller höst.

Kan arbetet bidra till att minska våldet i Sverige?

– Om det blir för svårt och dyrt att smuggla via Sverige anpassar sig nätverken och söker andra vägar. Det blir lite ”whack-a-mole” när man försöker slå ner problemet (som hela tiden dyker upp igen, reds anm). Men mindre narkotika i Sverige skulle innebära att våra kriminella nätverk tjänar mindre pengar och dämpa våldet här, säger Manne Gerell.



FOTO: LILLY HALLBERG

Tullarna i Helsingborgs hamn har gjort flera av de senaste årens rekordbeslag av narkotika. Här undersöks en misstänkt container. (Arkivbild.)



FOTO: LILLY HALLBERG

Helsingborgs hamn har hamnat i fokus de senaste åren som hubb för narkotika, framför allt kokain. (Arkivbild.)

När en olyckligt färgad bil lägger sig i baken är det bara början på en pärs mot varuhusmeckat Gekås. En resa på länsväg 153 innebär möten med jättelastbilar, mobilzombier och ett decennielångt politiskt käbbel.

Text och foto **DEXTER SVÄRD HUSS**

Tunga transporter delar väg med lätta mopeder – i hög hastighet.

Vägen som vägrar breddas

153 Gekås Ullared

En kräkgrön Volvo lägger sig i röven. Jag tittar på en vägskylt, här får man köra 90 kilometer i timmen. Ser ner på hastighetsmätaren, där står det 90, ju! Den kräkgröna hostar sig förbi på första, inte nödvändigtvis bästa, raksträcka.

Jag kör på länsväg 153 i Halland, på väg mot Sveriges varuhusmecka i Ullared, Gekås, ett glorifierat City gross kort sagt. Det är inte bara den kräkgröna som har bråttom dit. En dag i somras hade varuhuset besöksrekord. Omkring 30 000 personer var där för att handla billigt schampo och passa på att slänga ner några fleecetröjor i en av sina två kundvagnar.

Jag är där utanför säsong. Men varuhusets gravitationsfält gör sig ändå påmint då köer snart sniglar sig fram bakom en epatraktor.



Regionala skyddsombudet Daniel Wallfors.
Foto: Transport avdelning 25

VÄGEN SAKNAR MITTRÄCKE. När lastbilar kör förbi i mötande fil svajar bilen som om den hade segel. I dag är möten åtminstone möjliga, för tio år sedan fanns det ställen där lastbilar regelbundet blev av med backspeglar när de mötte varandra.

– Det var en bro som man inte kunde mötas på. Mötte du en annan lastbil så smällde backspeglarna eller så körde du in i räcket helt enkelt. Jag har själv kört lastbil där och fick stanna för att låta den andra gå förbi, säger Daniel Wallfors, regionalt skyddsombud på Transports Halmstadsavdelning.

Bron ändrades efter att Trafikverket genomfört en så kallad åtgärdsvalsstudie för väg 153 och väg 154. Representanter från transportbranschen deltog i möten för att lyfta problematiken och ta fram förslag på åtgärder.

– Det förslag som kom fram var inte alls det som branschen efterfrågade. Man ville se en tydlig breddning för att man skulle kunna köra säkert, säger Daniel Wallfors.

ANGELICA BOLANDER HAR kört lastbil i 15 år och utgår från Växjö där hon kör den så kallade Värnamolinjen. Hon är bekant med länsväg 153 – och uppskattar den.

– Det är lite mer utmaning. Man får tänka till och måste vara vaken, det är inte bara att hålla i ratten och köra framåt, säger Angelica Bolander.

Till skillnad från motorvägen?

– Ja, det är skittråkigt. Skogsvägarna är roligare.

Hon tillstår att det finns risker. Mötande trafik och långsamtgående fordon till exempel. Dessutom kan vilt dyka upp plötsligt, och på en smal väg finns det inga marginaler eller ställen att ta vägen om något händer.

– Det är klart att det är en kostnad att bredda vägar, men det är det ju på E4:an också. Jag tror det handlar om prioritet, transportmässigt och var trafiken går som mest, säger Angelica Bolander.

Den rullande holländaren Ronny Busscher ser frågande ut när jag möter honom på lastbilsparkeringen vid en mack, strax utanför Värnamo. Han ser ännu mer frågande ut när jag frågar om länsväg 153 borde breddas. Det verkliga problemet är skärmarna, anser han.

– På en smal väg är en telefon livsfarlig. Du ser direkt när någon gör någonting annat, den börjar svaja på vägen, säger Ronny Busscher.

Han menar att lösningen är enkel. Kör inte som den kräkgröna Volvon.

– Man anpassar sig, kollar framåt och tänker på hur snabbt man får köra.

Ronny Busscher är i grunden en romantiker. Han har kört lastbil nästan hela livet, ungefär lika länge som han har varit i Sverige.

– Jag sålde mitt hus i Holland för bara åtta euro.

Varför?

– Jag flyttade hit för 30 år sedan för en dam, säger Ronny Busscher.

Med en sådan kärlekshistoria känns det rimligt att se till att hålla båda händerna på ratten, och undvika att surfa under körning. Han vill ju såklart hem till sin dam.

ALLA ÄR SANNERLIGEN inte som Ronny. Somliga kör bilar med surströmmingsspadfärg och är vresiga, kanske saknar de kärlek i sina liv? Små mopeder och epatraktorer samsas dessutom på vägen med jättelika timmerlastbilar. Varför breddas då vägen inte?

Jag frågar Andreas Carlson (KD), infrastruktur- och bostadsminister, strax innan valet.

– Vi har i den nationella planen ökat medlen till länsplanerna med i genomsnitt 20 procent i reala termer, jämfört med den förra planperioden. Totalt handlar det för Hallands del om en ökning med 368 miljoner kronor, motsvarande 23 procents ökning, till totalt cirka 2 miljarder kronor. Jag förutsätter att regionen gör de prioriteringar som de anser behövs för att uppnå effektiva trafikflöden på ett trafiksäkert sätt på länets vägar, säger Andreas Carlson (KD).

Jag ringer därför upp Elisabeth Svensson Agerbjer (C), regionråd och tillväxtutskottets ordförande i Region Halland. Hon nämner snabbt varuhusmeckat, där en vattenflaska bara kostar tre kronor, så billigt att många passar på att köpa hundra stycken.

Vad betyder väg 153 för Halland?

– Den betyder jättemycket för hela regionen, vägen går också vidare till grannregioner. Ullared är en viktig nod med hårt tryck från både yrkestrafik och besökare.

Det är alltså Gekås fel?

– Nej, absolut inte. Men det är klart att den utveckling som de har haft, som är helt fantastisk, hade varit väldigt svår att förutsäga.



Andreas Carlson (KD).
Foto: Kristian Pohl/ Regeringskansliet

REGIONEN HAR GRUBBLAT på problemet i tio år, ända sedan åtgärdsvalsstudien. Man slog tidigt fast att det finns en del geografiska hinder. Samt hus och verksamheter precis intill vägen som gör det svårt att bredda hela vägsträckan.

Men eftersom länsväg 153 och systersträckan 154 är två av Hallands mest trafikerade måste de bli säkrare, menar Elisabeth Svensson Agerbjer (C).

Ett av de första stegen i arbetet är att anlägga två stigningsfält i branta backar där tunga och långsamma lastbilar i dag skapar farliga omkörningssituationer. Alltså en fil man kan köra in på innan man tar ut den långa och tidskrävande svängen.

– Vi börjar precis nu jobba med stigningsfälten.

Olycksdrabbad vägsträcka

Så många olyckor har skett på väg 153 mellan augusti 2025 och augusti 2026:

Antal olyckor per kommun

- Falkenberg: 3
- Gislaved: 3
- Varberg: 8
- Värnamo: 1

Antal trafikanter som skadats

- Cykel: 2
- Moped: 1
- Personbil: 11
- Lastbil: 5



Källa: Transportstyrelsens olycksdatabas Strada



Angelica Bolander uppskattar krokiga skogsvägar, nästan lika mycket som kaffepauser.

Det ligger framför oss och det har tagit ganska många år för det är också överklaganden att hantera och fastighetsägare man ska komma överens med, säger Elisabeth Svensson Agerbjer.

Hon förklarar vidare att en bredare väg inte alltid behöver vara den mest säkra.

– Att bredda vägen låter bra, men det ska ju fungera också. Det är inte trafiksäkert om vägen breddas mycket på vissa ställen och sedan blir jättesmal.

VID SIDAN AV att yrkesförare och kunder som är köpsugna på 15 nya metspön ska känna sig trygga på vägen finns det ytterligare några att ha i åtanke – dem som bor där. Vägen skär rakt igenom bygder och tvingar i vissa fall skolbarn att gå eller cykla längs vägbanan.

– Det vi tittar på tillsammans med Trafikverket är tätortsåtgärder. Det kanske ska finnas kortare cykelbanor som knyter ihop, eller undergångar under vägen, säger Elisabeth Svensson Agerbjer (C).

Men, vägsträckan är alltjämt regional. Det innebär att den inte får del av de statliga medlen i den nationella planen, endast E6:an, väg 25 och väg 26 i Halland får njuta av dem.

– Väg 153 tillhör inte det nationella stamvägnätet och ansvaret för prioritering av åtgärder i väginfrastrukturen ligger därmed på Region Halland, påminner Andreas Carlson (KD), infrastruktur- och bostadsminister.

”Det vi tittar på tillsammans med Trafikverket är tätortsåtgärder. Det kanske ska finnas kortare cykelbanor som knyter ihop, eller undergångar under vägen.”

Elisabeth Svensson Agerbjer (C), regionråd och tillväxtutskottets ordförande i Region Halland.



Elisabeth Svensson Agerbjer (C).
Foto: Centerpartiet

Region Halland hade hoppats på annat.

– Det hade vi gärna sett att den gjorde, för det hade inneburit mer resurser. Trafiktrycket har växt successivt, säger Elisabeth Svensson Agerbjer (C).

HUR LÄNGE SKA föraren i den olyckligt färgade Volvon behöva trycka folk på olämpliga ställen med kofångaren? Det är svårt att svara på. En breddning på hela vägen kommer inte att ske inom snar framtid. Åtgärdsvalsstudien gäller fortfarande.

– Eftersom man inte har påbörjat alla de åtgärderna så får vi ju fortsätta jobba med den tänker jag, säger Elisabeth Svensson Agerbjer (C).

Större förändringar, som stigningsfält, tar tid eftersom det är många som ska komma överens. Mark ska köpas och konsekvenser av att vägen kommer närmare tomter ska diskuteras. ●



Slutdestinationen för många av resenärerna på väg 153.



Ronny Busscher flyttade från Holland till Sverige för kärleken.

Så avgörs hur mycket din lön höjs nästa år

Lön och avtal. Under hösten börjar arbetet med de nya lönerna för 2027. Då ska yrkesaktiva medlemmar få chansen att påverka vilka krav på löner och villkor som de fackliga förhandlarna ska ta till arbetsgivarna.

Text **JOHN ANTONSSON**
Illustration **MATTIAS KÄLL**



Transportarbetaren kommer att följa avtalsrörelsen 2027 nära. Men redan nu kan du läsa om vad som är bra att veta under hela processen.

1 Otroligt många förhandlingar

Kollektivavtalen sätter villkoren för löner för nästan hela den svenska arbetsmarknaden. Enligt myndigheten Medlingsinstitutet kommer ungefär 500 kollektivavtal att förhandlas om under 2027 och det omfattar villkoren för 3,4 miljoner anställda.

Svenska Transportarbetareförbundet kommer att förhandla om 25 olika kollektivavtal. De flesta avtalen förhandlar Transport självt, men några av dem förhandlas tillsammans med andra fack eller i gemensamma förhandlingar mellan LO och arbetsgivarsidan.

2 Har medlemmarna något inflytande?

I våras började avdelningarna ta in åsikter och idéer från medlemmarna. De har också fått nominera yrkesaktiva transportare till höstens avtalsråd. Mer om det nedan.

3 Avtalsråd

Redan i oktober börjar Transport med sina avtalsråd. Då får yrkesaktiva medlemmar som nominerats av klubbar och avdelningar prata ihop sig om vilka krav som ska ställas på arbetsgivarna. Först ut är i regel transportavtalet och hamn- och stuveriavtalet.

4 Samtidigt i andra delar av fackföreningsrörelsen

I Sverige finns något som heter industrimärket. Det betyder i praktiken att det är facken i industrin och deras arbetsgivarmotparter som är först att förhandla fram nya kollektivavtal. Lönesättningen i deras avtal blir sedan normerande för övriga arbetsmarknaden.

Industrins parter växlar avtalskrav i slutet av 2026 och börjar därefter förhandla om nya kollektivavtal.

Parallellt med det kommer LO-förbunden att försöka enas om en samordning med egna krav på löner och andra villkor. Det kan bli svettigt på grund av en mycket känslig fråga: arbetstidsförkortning, som väntas komma upp som avtalskrav.

5 Avtalsdelegationer och skarpa förhandlingar

Den 31 mars 2027 går de första avtalen ut och målet är alltid att ha nya avtal på plats för dessa till den 1 april.

Men det är inte alltid det blir så. Om avtalen inte är klara fortsätter den gamla lönen att betalas ut tills vidare. Och när avtalen är påskrivna och klara betalas löneökningen ut retroaktivt från den 1 april.

6 Om man inte kommer överens

Kommer parterna inte överens kan det bli strejk från facket och lockout från arbetsgivaren. ●

Experten



Peter Winstén är avtalssekreterare på Svenska Transportarbetareförbundet.

FOTO: EMIL FLISBÄCK

Hur är stämningen när ni förhandlar med arbetsgivarna?

– Oftast bra, men ibland kan det bli tryckt stämning. Det beror på vilken fråga vi diskuterar.

Finns det krav från er och arbetsgivarna som alltid yrkas på men aldrig går igenom?

– Arbetsgivarna brukar komma med ett förslag om strikt fredsplikt som aldrig går igenom. Alltså att man inte ska få ha sympatistrejk när man bundit sig till ett kollektivavtal.

– Från vårt håll beror det på vilka förslag som medlemmarna lyft under avtalsråden, men rent generellt gillar arbetsgivarna inte när man ger sig på deras rätt att leda och fördela arbetet.

Det blir väldigt sällan strejk, varför?

– Jag tycker att kommer man till konflikt är det i sig ett misslyckande. Vi vill helst komma till avtal under förhandling. Ska man gå ut i strejk måste man ta i beaktande att det innebär ekonomiska och andra risker.

Men ni har ändå varslat om strejk vid många tillfällen?

– Det gör vi bara när det är något så pass viktigt att vi måste få igenom det och vi inte har något annat val. Då handlar det oftast om de allmänna villkoren och inte om lön. ●



FOTO: HEJDLÖSA BILDER / VTI

Pris vid pump kan gå upp. Då går det att kompensera dem med lägst inkomst.

Billigt kompensera värst drabbade av bränslepris

Bränslepriser. När bensin och diesel blir dyrare drabbas människor olika hårt. Men det skulle inte vara särskilt dyrt att kompensera låginkomsttagare på landsbygden.

Text **John Antonsson**

Låginkomsttagare har mer sällan bil och kör också mindre. Överlag kör bilister inte särskilt mycket, men i alla inkomstgrupper finns vissa som sticker ut. Det har forskarna vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, kommit fram till.

Roger Pyddoke är nationalekonom, senior forskare vid VTI och en av personerna bakom studien. Utifrån stora mängder data har forskarna kunnat se var och hur den mesta bilkörningen sker. I alla inkomstgrupper finns en liten grupp som kör väldigt mycket bil. Ungefär 24 procent av bilägarna står för mer än hälften av den totala bränsleförbrukningen.

Enligt Styrmedelsutredningen, som handlar om hur Sverige ska nå klimatmålen, behöver priset på drivmedel höjas. Under de senaste åren har priset i stället sänkts. Argumentet har varit att vi måste ha råd att skjutsa till träning och åka till jobbet. Men den generella prissänkningen har främst gynnat den lilla grupp bilägare som kör mest.

– Om samma politiker skulle vara så angelägna om att människor ska ha råd att åka till jobbet, då skulle de ju kunna öka reseavdraget, säger Roger Pyddoke.

OM BRÄNSLEPRISERNA GÅR upp enligt Styrmedelsutredningens förslag är det möjligt att kompensera låginkomsttagare som tjänar mindre än medianinkomsten. År 2030 skulle bilägande låginkomsttagare på landsbygden få mellan 1 000 och 1 350 kronor per år som kompensation för de höjda priserna. För låginkomsttagare som äger bil i storstäderna skulle ersättningen i stället vara mellan 600 och 1 000 kronor per år.

KOMPENSATIONEN SKULLE KOSTA 0,4 miljarder kronor. Det kan jämföras med de ökade skatteintäkterna från höjda skatter på fossilt drivmedel: 20 miljarder kronor per år. ●

Nytt om forskning

1 En ny studie från Chalmers har upptäckt att elbilsbatterier kan hålla längre när svaga celler kopplas förbi. Livslängden kan öka med så mycket som 20 procent.

Testerna har gjorts i laboratoriemiljö och dagens batterier har inte möjlighet att koppla förbi vissa celler. Till en början skulle batterierna också bli större.

Förbikoppling skulle ha särskild nytta för högspänningsfordon som elbilar med längre räckvidd och ellastbilar.

2 2023 gick färjan Marco Polo på grund och följden blev att mellan 50 och 90 ton bunkerolja släpptes ut i västra Blekinges kustvatten.

Forskare från bland annat Sveriges lantbruksuniversitet har undersökt hur fiskbeståndet sett ut och mått. Det visade sig att ett år efter olyckan hade tånglaken minskat och storspiggen blivit vanligare. Men två år efter olyckan hade beståndet återgått till de gamla nivåerna.

– Resultaten visar att fisksamhället relativt snabbt återhämtade sig efter oljeutsläppet, säger Örjan Östman, forskare på institutionen för akvatiska resurser vid SLU till forskning.se.

Halmstad först med infångad koldioxid

Hamn. Landets första anläggning för mellanlagring av infångad koldioxid kommer att ligga i Halmstad. Mellanlagret beräknas vara färdigbyggt i hamnen och klart för användning 2029, enligt Hallands hamnar. Mellanlagret kommer att drivas av en extern aktör.

Anläggningen kommer att kunna rymma 5 000 ton flytande koldioxid och byggas på ett 10 000 kvadrat stort område. Lagringen sker i utrymmen som kan liknas vid stora, liggande silor. Efter mellanlagring skeppas koldioxiden vidare för permanent lagring. ●



FOTO: SHUTTERSTOCK

Skogsavverkningen verkar minska. Kan påverka skogstransporter och export.

Skogsavverkningen väntas minska 2026

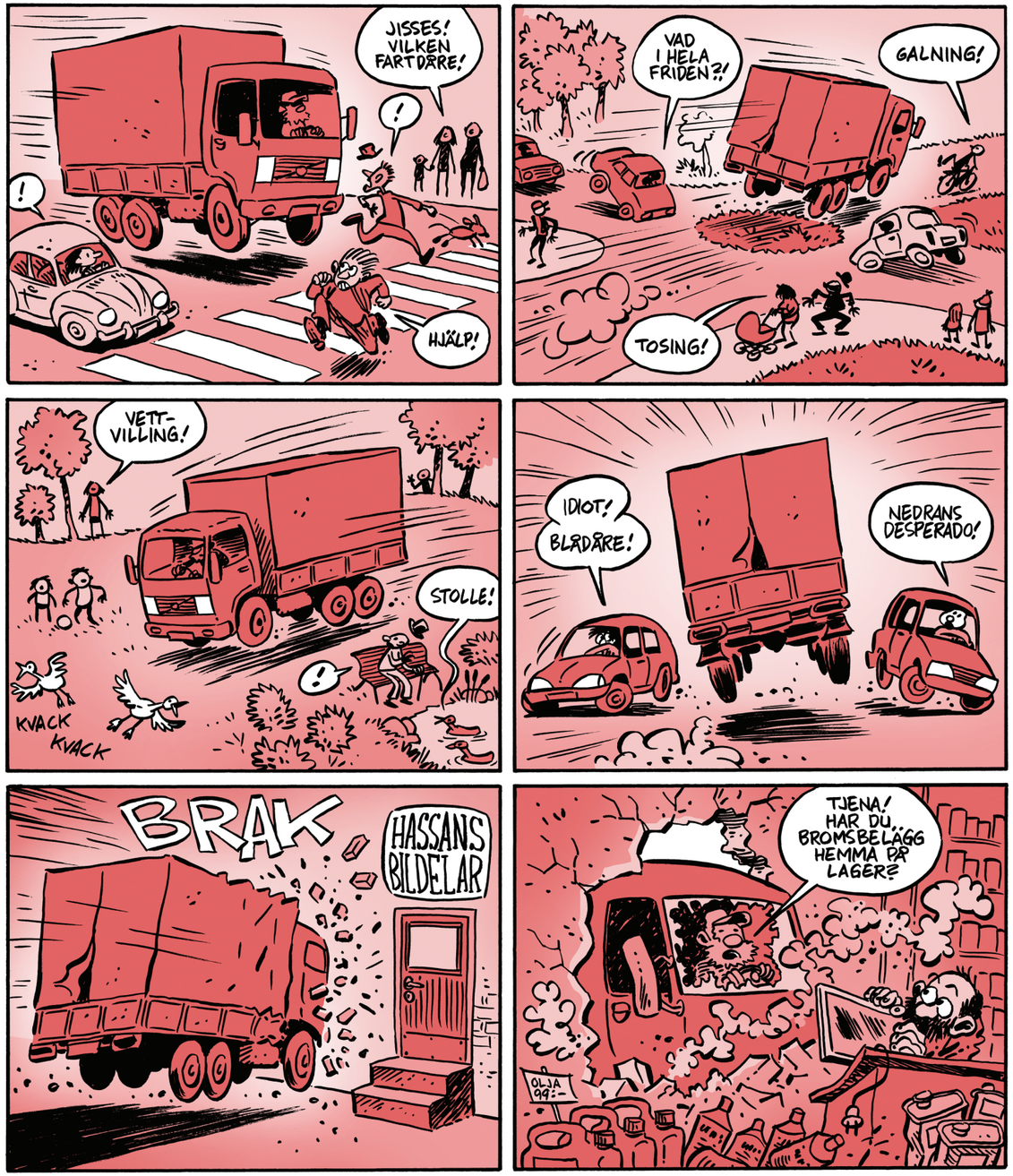
Skogen. Årets avverkning i de svenska skogarna beräknas minska med tre procent jämfört med 2025, till cirka 84,6 miljoner skogskubikmeter. Det visar en ny prognos från Skogsstyrelsen.

Minskningen förklaras av förändringar i virkesförsörjningen och industrins behov av råvara. Störst är nedgången för barrsågtimmer, som väntas minska med fyra procent. Samtidigt beräknas exporten av sågtimmer öka. Det gör att den inhemska avverkningen av sågtimmer inte minskar i lika stor utsträckning som produktionen.

Prognosen är mer osäker än vanligt till följd av rådande marknadsläge och effekter av nyligen inträffade stormar. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**



Hamnen i fokus på historiedagar i Gävle

Porten till Norrland. Det var temat när historieintresserade från hela landet samlades i Gävle. Här lyftes bland annat skogsindustrin och betydelsen av stadens hamn.

Text **Lilly Hallberg**

DAGENS MELLANSVENSKA LOGISTIKNAV i Gävle-Sandviken-regionen har en lång historia, både sett till vägtransporter och sjöfart. Det är också en av anledningarna till valet av värdstad för historiedagarna i år. En annan är regionens industrihistoria.

– Gävle är ju en residensstad och vi har inte varit här tidigare. Vi försöker sprida dagarna över hela landet, inte bara vara i storstäderna, säger Kjell Blückert, ordförande för den ideella föreningen De svenska historiedagarna.

De första historiedagarna som föreningen arrangerade ägde rum i Örebro för drygt 30 år sedan. Sedan dess har det varit årliga konferenser i en rad städer också utanför Sveriges gränser, bland annat i Vasa och Åbo i Finland och Riga i Lettland – städer som en gång låg inom det svenska riket.

Syftet är att skapa årligen återkommande tillfällen för kontakter mellan historiker och historielärare, personal vid museer, arkiv och bibliotek. Och för alla intresserade!

– Vi riktar oss också brett till den historieintresserade allmänheten. Vi vill belysa svensk historia, säger Kjell Blückert.

Historiedagarna

- Arrangeras årligen sedan 1994.
- Drivs av en ideell förening med syfte att samla historieintresserade, särskilt personer som arbetar med ämnet, som forskare, historielärare och museipersonal.
- Utser Årets historielärare, i år Håkan Danielsson vid Katedralskolan i Lund.
- Hölls 2026 i Gävle den första helgen i oktober. Hösten 2027 är Helsingborg värdstad.

VID HÖGSKOLAN I Gävle arrangerades under dagarna en rad seminarier, många med fokus på staden och regionens betydelse som port till Norrland.

➜ Arkeologi i Gävle: Stora stadsbränder och sentida rivningar har försvårat arbetet, men särskilt under senare år har undersökningar gett ny kunskap om hur människor levde här, från 1600-talet och framåt i Norrlands enda medeltida stad.

➜ Borgarkungen från Gävle: Per Ennes i spetsen vid stadens ekonomiska uppsving under 1800-talet då Gävle en tid var landets tredje viktigaste handelsstad.

➜ Mellan Sápmi och Mellansverige – samisk närvaro och statens gränsdragningar.

➜ Norrländsk mathistoria: Om hur en matkultur skapades av nybyggare och om Norrland som råvarukälla till dagens matkultur, byggd på ideal utifrån och med varor transporterade från hela världen.

➜ Skogen och svenskarna, om landet som vuxit ur skogen och trä som viktigaste råmaterial genom tiderna.

MEN HISTORIEDAGARNA HÖLL inte bara till på högskolan. Flera av seminarierna lyfte ämnen som också gick och går att uppleva genom utflykter – i lokaler som står stadigt kvar, som Sveriges fängelsemuseum i gamla Slottshäktet. Liksom utflykter till Järnriket Gästrikland och till Söderhamn, där sju Hälsingegårdar strax utanför staden sedan 2012 utgör världsarv och där de nya sågverken i mitten av 1800-talet var ett nav i Gävleborgs industrialisering.

Leif Grundberg är landsantikvarie och chef för Länsmuseet Gävleborg. Han invigde De svenska historiedagarna och talade då under rubriken *Gävle borg och sjöfartsstaden Gävle*.

– Det är kul att jobba tillsammans med olika aktörer. Vi är naturligtvis glada för att man valt att lägga historiedagarna här, säger han.

Anledningen? Ja, det ska egentligen de i föreningen svara på, framhåller Leif Grundberg, som tidigare bland annat varit chef för Statens maritima och transporthistoriska museer. Men han är glad att ”man upptäckt att vi ligger väl framme när det gäller forskning och museiverksamhet, vi är ett litet kluster här”. Och nästa år hålls Sveriges museers stora vårmöte i Gävle.

I början av oktober pågår fortfarande museets mopedutställning, men snart är det dags att ta ned och bygga upp inför kommande tillfälliga utställning som har anknytning till sjöfart.



FOTO: LÄNSMUSEET GÄVLEBORG

Ångfartyget Fram, fullastad med timmer i Gävle hamn tidigt 1900-tal. (Fartyget sänktes under andra världskriget, torpederat av en tysk U-båt 1940, varvid åtta människor omkom.)



Inre hamnen vid Gavleån, med magasin och båtar vid Alderholmen.

FOTO: OKÄND FOTOGRAF, LÄNSMUSEET GÄVLEBORG

LEIF GRUNDBERG TALAR om en önskan att framhäva Gävles betydelse för handeln och sjöfart under tidigare sekel, om exporten av järn och stål: I början av 1800-talet var Gävle Sveriges största varvsstad. Men också betydelse i dag:

– Gävle hamn är ju ostkustens största containerhamn, men man har lite tappat känslan och förståelsen för det när man inte ser fartygen.



FOTO: LILLY HALLBERG

Museichef Leif Grundberg framför den medeltida kyrkporten från Valbo, som flyttats till Länsmuseet i Gävle.

Förutom tillfälliga utställningar rymmer museet, som öppnade 1940, utställningar om Gästriklands och Hälsinglands historia samt en stor konstsamling. Byggnaden i sig ser ut som ett mäktigt palats från äldre tider och är också byggt med Plesseska palatset i Köpenhamn som förebild, en önskan i donatorn Antonie Rettigs testamente.

I DAG REGLERAS VERKSAMHETEN av museilagen från 2017. Centralt är uppdraget att bygga upp kunskap, att vara tillgängligt för allmänheten och att aktivt driva förvaltning av museisamlingarna.

– Alla delar behövs, det går inte att hoppa över något, säger Leif Grundberg.

För länsmuseet i Gävleborg betyder arbetet med att förvalta samlingarna bland annat att digitalisera omkring två miljoner fotografier, av vilka Transportarbetaren lånat två.

Hur tänker Transport kring pensionsavsättningar när vi förväntas jobba allt längre men arbetsgivaren slutar betala in när man fyllt 65 år? Och vad säger avtalet egentligen när det gäller slutlön? Det är två av frågorna som Transports experter svarar på denna gång.

Illustration **MARTIN HEAP**

Slutlig slutlön?

Jag undrar vad som gäller för slutlön egentligen. Jag slutade arbetet på ett åkeri efter fyra år och tre månader.

Jag jobbade sista dagen den femte i månaden och undrar om utbetalning. På lönebeskedet i slutet av månaden är ingen semester inräknad. Kommer det månaden efter?

Under fliken ”semesterdagar” står att jag har 25 betalda dagar, tio dagar sparade och fem dagar intjänande.

Hur mycket semesterlön är de skyldiga mig?

Erik

Hej Erik! Jag utgår från att din arbetsgivare har kollektivavtal. Din semesterlön ska utbetalas senast en månad efter sista arbetsdagen.

Enligt vad du skriver är det 40 semesterdagar; värdet på de dagarna vet jag inte då din semesterlön beräknas på hur mycket du tjänat under intjänandeåret. Men du ska ha 13 procent på alla lönedelar så som månadslön, ob, övertid och premiekomp.

Dock inte för utbetald semesterlön, traktamenten och sjuklön. (Sjuklön, vabb och föräldraledighet är semesterlönegrundande.)

Magnus Larsson, central ombudsmang



Jobb till 67, men arbetsgivarens inbetalningar till tjänstepensionen upphör när du fyllt 65.

Vad gäller vid kombinerad tjänst?

Jag såg en annons på Facebook där ett åkeri i Dalarna söker någon typ av kombinerad tjänst som chaufför/transportledare/terminalarbete.

Jag reagerade dock på tiden de satt att man ska arbeta. Kan detta verkligen vara lagligt? Och vilket avtal, transportavtalet eller? Enligt annonsen följer man ”gällande transportkollektivavtal”.

Det handlar om nattjänst, 16.00–07.00 med rullande schema: 3 arbetsdagar, 1 ledig dag, 3 arbetsdagar, därefter 7 lediga dagar. Arbetet innebär även jobb på röda dagar och helgdagar.

Chaufför

Tack för ditt mejl!

1. Det är inte helt enkelt att svara på utan att veta mer. Det står inte vilket företag det gäller. Frågan är om det finns ett tecknat kollektivavtal gällande Transportavtalet?

2. Det står att de följer gällande transportkollektivavtal. Den meningen behöver tyvärr inte betyda att de har tecknat transportavtalet. Vissa företag har ju alltså vad som kan kallas ”transportavtal” och rör branschen men där andra fackförbund organiserar, som till exempel busschaufförer i Kommunal.

Har de inget tecknat kollektivavtal gällande transportavtalet så kan inte företaget lägga ut ett sådant schema som beskrivs utan att man fått en dispens från Arbetsmiljöverket för undantag av arbetstidslagens regler om nattarbete.

Skulle det vara så att företaget har gällande kollektivavtal tecknat så finns det i avtalet möjligheter till överenskommelse som gör att företaget skulle kunna bedriva sin verksamhet utifrån texten.

Joakim Guttman, central ombudsman

Pensionsavsättning efter 65?

Jag är 65 år men är ännu inte pensionär utan fortsätter att arbeta heltid och planerar att fortsätta jobba ett par år till, tills jag fyllt 67 i alla fall.

Men det verkar inte påverka så att jag får mer i tjänstepension, om jag förstått saken rätt? Min arbetsgivare gör bara inbetalningar till 65, enligt avtalet (transportavtalet).

Vore det skillnad om jag jobbat med något annat, och alltså gått på ett annat avtal?

Eva

Det är en viktig fråga. Transport verkar för att arbetsgivarens avsättning till tjänstepension ska göras så länge den anställda arbetar. Det gäller också de avtalade försäkringarna, som ger extra trygghet vid exempelvis sjukdom eller arbetsskador.

Arbetsgivare har ju redan i dag möjlighet att fortsätta med inbetalningarna efter den tidigare pensionsåldern, 65 år, men det är frivilligt. Det behöver ändras, så att åldersgränsen tas bort, som en anpassning till dagens förhållanden.

LO håller just nu på att förhandla för nytt pensionsavtal, liksom avtalsförsäkringarna, med Svenskt Näringsliv. Som du kanske har läst har det varit tal om strejk just när det gäller pensionsavsättningar, för att arbete hela yrkeslivet ska premieras, inte som i dag ”bara” mellan 22 år och 65 år.

För många som i dag väljer att arbeta längre, och som går på Transports kollektivavtal, skulle det få stor ekonomisk betydelse när man väl går i pension.

Det är också något som kommit upp inför förhandlingarna för nya kollektivavtal i vår. Men för närvarande pågår alltså förhandlingar centralt och förhoppningsvis kommer parterna överens. Det skulle då betyda förändringar för alla med LO-förbundens kollektivavtal.

Peter Winstén, avtalssekreterare

Fack för reklamutdelare?

Jag har jobbat länge som tidningsbud och funderat på att extraknäcka med att dela ut direktreklam. Men är skeptisk. Vet att Transportarbetareförbundet tidigare var det fack som organiserade reklamdistributörer men sa upp avtalet för att det var problem för några år sedan, har jag sett när jag kollat.

Nu undrar jag vad som hänt. Är det något nytt avtal på gång eller är det något som Transport släppt helt?

Utdelare

Det korta svaret är nej, det finns inget kollektivavtal för reklamdistributörer sedan Transport sa upp avtalet i avtalsrörelsen 2023. Det är beklagligt men vi kom från fackets sida inte fram till en lösning som var försvarbar i förhandlingarna med vår motpart, Almega Tjänsteföretagen. Det gällde bland annat arbetsgivarsidans vägran att acceptera garantilön, och i stället ha en skrivning om ”normalprestation” – något som var omöjligt att komma överens om.

Andreas Kindesjö, central ombudsman



Vad gäller vid kombinerad tjänst som chaufför/transportledare/terminalarbete?

Fråga Transports experter!

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

”Man måste ha den där nyfikenheten”

Stegräknaren står sällan på mindre än 20 000 steg om dagen, och mötena mäts i tusentals. Väktaren Janni Stäveby Mattsson jobbar i ett av Sveriges mest intensiva människomyller. När som helst kan hon behöva rycka ut på bränder i närområdet.

Text och foto **DEXTER SVÄRD HUSS**



Från folkvimmel till lugn: skogen och fisket ger ny energi.

JANNI STÄVEBY MATTSSON

Yrke: Väktare.

Arbetsplats: Gekås Ullared i Halland.

Steg per dag: 20 000.

Möten per dag: 2 000.

Intresse: Fiska och plocka svamp.

– KUNDER KOMMER PLÖTSLIGT fram och berättar om sin barndom.

Varför gör de det?

– Ja, jag har väl en sådan inbjudande aura kanske? Jag vet inte, men jag tycker att det är skitkul alltså. Människor är roliga.

Innan intervjun har hunnit börja kommer ett par fram till väktaren Janni Stäveby Mattsson. Möjligtvis lockade av hennes inbjudande aura. Något har gått snett med parkeringen.

– Det händer att folk tappar bort sin bil på parkeringen, berättar hon efter mötet.

Ena stunden handlar arbetet på Sveriges största varuhus Gekås i halländska Ullared om god service, i nästa sekund kan läget bli akut.

– Det kan gå ifrån att man letar reda på någons bil till att någon faller ihop i ett sjukdomsfall. Det är sådana tvära svängar hela dagarna, säger Janni Stäveby Mattsson.

ATT TRASKA OMKRING i varuhuset genererar omkring 20 000 steg per dag och ingår i konceptet ”Trygg i butik”. Väktare syns, förebygger stölder och får kunder att trivas genom bland annat snack om barndom.

– Vissa dagar går man bara runt, känns det som. Andra dagar kanske man räddar någons liv.

Och möjligheterna att rädda liv har utökats genom ett unikt samarbete, kallat IVPR (I väntan på räddningstjänst). Väktarna är utbildade av räddningstjänsten för att rycka ut vid brand och sjukdomsfall i hela närområdet.

JANNI HAR JOBBAT på Gekås i fem år. Hon pratar med över 2 000 människor, dagligen.

– Man måste ha den här nyfikenheten. Annars blir man nog väldigt trött på det här yrket.

Viljan att möta folk är genuin. Även om det ibland dyker upp ogenomtänkta beslut bland varuhusets alla besökare.

– Sedan är jag en otroligt ickedömande som person. Vårt jobb är ju inte att döma andra människor, utan det finns andra rättsväsenden som gör det.

Hennes grundinställning lyder så här: Det går att lära sig något från alla.

Går man in med den attityden blir medmänniskor automatiskt sugna på att berätta mer om sig själva. Lärdomarna behöver inte alltid vara livsomvälvande, men de leder alltjämt till trevlig stämning.

– Jag kan jättemycket om nageltrång! säger Janni skrattande och berättar om en tidigare kollega, som uppenbarligen hade problem med fossingarna.

FÖR JANNI HANDLAR rollen som skyddsombud om att lyssna på sina kollegor och fånga upp vad som kan förbättras på arbetsplatsen. Även i den rollen möter hon oförutsägbara uppgifter.

– Hot och våld är ju någonting som ingår i vår vardag, så där jobbar vi mycket förebyggande såklart. Men sedan kan det vara att vi har fått en ny trappa på vår rond, så det är både högt och lågt.

Trots att Janni passar som fisken i vattnet på sitt jobb blir veckans tusentals möten utmattande till slut. Efter ett intensivt arbetspass åker hon hem i en radiolös bil och ser fram emot raka motsatsen.

– Skogen och fiske. När det är så tyst laddar jag batterierna. ●



Janni möter tusentals besökare i varuhuset varje dag – med genuin nyfikenhet.

Det här är på gång i din lokalavdelning

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlemstidning. Förbundet har 54 940 medlemmar och är ett av 13 LO-förbund.

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

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

Kort om a-kassan

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

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 2 november till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 HAMN NORRLAND/ MELLANSVERIGE

Är du sugen på en facklig utbildning?

➤ Startpunkten: Vi kommer ut till er hamn och kör Startpunkten, som är en grundutbildning där man får lära sig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du har som medlem.

➤ Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet.

Båda utbildningarna är på fyra timmar och vi kan kombinera dessa så att vi kör Startpunkten på förmiddagen och Avtalspunkten på eftermiddagen.

Är ni sugna? Hör av er till Micke Jansson, 010-480 31 10.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med.

Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpgbgavd2seniorer@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Sektionerna håller medlemsmöten under november månad. På dagordningen står bland annat nominering till uppdrag i sektionen.

Samtliga sektioner håller sina möten på avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48. En halvtimme innan mötena startar serveras det fika.

Datum för de olika sektionernas möten kommer att läggas ut på hemsidan och vi skickar kallelser per mejl.

Representantskapsmöte Härmed kallas representantskapets ledamöter till sammanträde.

➤ Tid: Kl 18.00 den 7 december.

➤ Plats: Quality hotel 11, Maskingatan 11, Göteborg.

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till 19.30.

På dagordningen står bland annat val till föreningar och företag, samt genomgång av motioner inför kongressen.

Om du som ordinarie ledamot inte kan delta är det viktigt att du anmäler förhinder till din sektionsordförande.

Varmt välkomna!

Pensionärssektionen träffas första tisdagen i varje månad klockan 11.00 på avdelning 3:s kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans.

Nästa träff är den 3 november och sedan har vi planerat in en träff den 1 december. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll, skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Kommande Startpunkter:

➤ Tisdag 17 november kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Torsdag 10 december kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

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

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Ta jägarexamen till medlemspris! Vi är glada att kunna erbjuda våra medlemmar möjligheten att ta jägarexamen till förmånligt pris.

Drömmer du om att börja jaga, lära dig mer om natur och viltvård eller utveckla ett nytt intresse? Då är detta ett perfekt tillfälle!

Utbildningen ger dig de kunskaper som krävs för att avlägga jägarexamen och bli en trygg och ansvarsfull jägare.

Som medlem får du ta del av vårt förmånliga erbjudande. Kontakta oss för mer information om kursupplägg, datum och anmälan.

Först till kvarn! Gruppen kommer bestå av cirka 10–12 personer. Mer info finns på vår hemsida (skanna qr-koden).

AVDELNING 12 MALMÖ

Hösten i 12:an fortsätter med avtalskurser, erfarenhetsutbyte och biokväll. Välkommen att lära dig mer om ditt avtal och om att vara med i avdelningens arbete.

Lär dig ditt kollektivavtal
Den 16 november håller vi avtalskurs om Transportavtalet. Under en heldag går vi igenom bland annat lön, arbetstider, semester och permission tillsammans med handläggande ombudsman. Kursen hålls kl 8.30–16.30 på Kosterögatan 5 i Malmö.

Erfarenhetsutbyte för transportombud Den 5 november hålls erfarenhetskonferens för dig som är valt transportombud på arbetsplatsen. Vi träffas i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Biokväll på Panora Tisdagen den 17 november kl 18.00 är det biokväll för avdelningens medlemmar på Panora, salong 2.

Vi ser filmen *Blir du ledsen om jag dör?* Skanna qr-koden för att anmäla dig. Först till kvarn!

Anmälan och information
Anmäl dig till utbildningarna via studier.12@transport.se. Läs mer om avdelningens verksamhet och kommande möten på vår hemsida (skanna qr-koden).

AVDELNING 16 GOTLAND

Årets budgetmöte är preliminärt bestämt till onsdagen den 2 december, med start kl 18.00. Förtäring i julens tecken är planeringen.

Mejl med inbjudan kommer cirka 14 dagar innan mötet, och sedan kommer en påminnelse via sms ungefär en vecka innan. Några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2027.

➤ Beslut om förändring av avdelningens arvoden till styrelsen för 2027 och framåt.

➤ Val av nominerade ombud till kongressen 2027.

Gäst från förbundets valberedning är inbjuden till mötet. Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

Arbetsplatsbesök Under hösten kommer avdelningen att besöka olika arbetsplatser. Där pratar vi om avtalsrörelsen och ni medlemmar får möjlighet att ställa frågor.

Utbildningar: Startpunkten och tvärfackligt Avdelningen håller Startpunkten även för icke-medlemmar i våra branscher, så anmäl intresse via avdelningsmejlen.

Det finns även möjlighet att gå tvärfackliga utbildningar såsom *Om facket* via LO, men här måste man vara medlem i Transport eller något av de andra LO-förbunden för att få delta.

Kontakt med avdelningen
Ring oss på 010-480 30 16 eller skicka mejl till transport.16@transport.se, patrik.gardelin@transport.se eller linn.lingvall.eklund@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Nästa representantskapssammanträde hålls den 9 december. Ledamöter kallas separat.

Nästa medlemsmöte
➤ Sektion Skaraborg: Söndag den 22 november kl 15.00 i Transports lokaler i Skövde.

➤ Sektion Södra Älvsborg: Måndag den 16 november kl 18.00 i Arbetarrörelsens hus i Borås.

Motioner till kongressen
I höst kommer det finnas möjlighet att skicka in motioner inför Transports kongress 28 maj–1 juni 2027.

Besök nästkommande sektionsmöten eller hör av dig till avdelningen.

Mer information kommer att ligga på vår avdelningssida (skanna qr-koden).

För info och anmälan till studier: Kontakta studier.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

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

Avdelningsordförande
Jonna Grip når du på tel 010-480 33 43 eller via e-post jonna.grip@transport.se.

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

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

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

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

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

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

➤ Camilla Gehlin: ung.18@transport.se.

På gång i avdelningen
Följ oss på sociala medier. *Transportpodden Mellersta Norrland* finns på vår hemsida, Podbean, Podcast och Spotify. Facebooksidan når du via qr-koden.

På vår hemsida och i kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

➤ Hemsida: ➤ Kalender:

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

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater. Som ni vet så är avtalsråden i gång, vi är på plats och lyssnar av och lyfter våra punkter.

På förra sektionsmötena öppnade avdelningen upp för nomineringar till kongressombud, och arbetet med motioner är i gång.

Studier För alla er som är nyfikna på vad facket är så har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår ordförande Andreas Kedborn på mejl andreas.kedborn@transport.se för mer information.

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

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kallelse till represntantskapsmöte den 22 november kl 10.00 på Tallnäs stiftsgård i Skillingaryd. Kaffe och fralla serveras från 9.30.

Läs din medlemstidning på webben!

transportarbetaren.se

Mer information kommer i kallelsen.

På representantskapssammanträdet ska det väljas tre nya suppleanter till avdelningsstyrelsen. Vi kommer även att välja kongressombud och suppleanter till kongressen.

Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats, så vill du vara med anmäler du dig till avdelningens mejladress på transport.20@transport.se eller ringer 010-480 30 20.

Sektionerna kommer att hålla sina medlemsmöten under oktober.

➤ Sektion 1: Den 24 oktober kl 9.00 på avdelningsexpeditionen. Styrelsen samlas kl 9.00.

➤ Sektion 2: Den 22 oktober kl 18.00 på avdelningsexpeditionen.

➤ Sektion 3: Den 24 oktober kl 14.00 på avdelningsexpeditionen.

➤ Sektion 4: Den 12 oktober kl 18.30 på ABF i Nässjö.

I höst händer det väldigt mycket på avdelningen.

Håll koll på hemsidan och Facebook så du inte missar något du skulle vara intresserad av (skanna qr-koderna).

➤ Hemsida: ➤ Facebook:

Den 21 oktober kl 11.00–20.00 har vi sista träffen för motionsskrivning till kongressen på avdelningen. Hoppas vi ses där!

Har du som medlem några önskemål om aktiviteter vi ska hitta på nästa år så mejla anna.axelsson@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Nu närmar vi oss Transports kongress, förbundets högsta beslutande organ! Det är här viktiga beslut om vår framtid fattas och du som medlem har möjlighet att göra din röst hörd och kan vara med och utveckla förbundet.

Vill du vara med och påverka? Då har du chansen att bli kongressombud! För att bli ombud behöver du nomineras på ett sektionsmöte.

Ta chansen! Engagera dig, gör din röst hörd och var med och forma Transports framtid! Boka in ditt sektionsmöte redan nu:

➤ Varberg-/Falkenbergsektionen: 17 november.

➤ Halmstadsektionen: 18 november.

➤ Gislavedsektionen: 19 november.

➤ Ljungbysektionen: 24 november.

Motionsstopp är den 28 november, mejla dina förslag till transport.25@transport.se.

I december är det dags för representantskap!

Det blir ett viktigt möte där vi tillsammans går igenom flera betydelsefulla val inför kongressen.

Som ombud är din närvaro och ditt engagemang viktigt. Tillsammans ser vi till att Transports framtid formas av oss medlemmar!

Vi vill också bli fler som engagerar sig och påverkar på jobbet. Kanske är det din tur att ta nästa steg?

Just nu söker vi dig som vill ta ett fackligt uppdrag som Transportombud, skyddsombud eller något annat uppdrag som passar dig.

Ditt engagemang gör skillnad – för kollegorna, arbetsplatsen och hela förbundet. Och kom ihåg: du står aldrig ensam i ditt uppdrag.

Har du fått sms eller mejl från Transport nyligen – eller saknar du utskick? Logga gärna in på *Mina sidor* på transport.se och se till att dina kontakt- och anställningsuppgifter är uppdaterade.

Utbildning Som medlem i Transport har du dessutom tillgång till ett brett utbud av utbildningar.

Vi erbjuder kurser på alla nivåer – både för dig som vill lära dig mer om facket och för dig som redan har ett uppdrag. Vissa hålls lokalt på avdelningen, andra som internat.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Avdelningen söker verksamhetsassistent

Vi söker en verksamhetsassistent på 100 procent med tillträde den 1 februari 2027.

Läs mer på vår hemsida (skanna qr-koden).

Medlemsmöten Vecka 48 kommer det att vara medlemsmöte i din sektion:

➤ Tisdag (24 november): Luleå och Boden.

➤ Onsdag (25 november): Piteå, Gällivare och Kiruna.

➤ Torsdag (26 november): Kalix och Pajala.

Ur dagordningen:

➤ Nominering till kongressombud för Transports kongress 2027.

➤ Nominering av uppdrag i sektionen för 2027.

➤ Information om avtalsrörelsen.

Alla möten börjar kl 18.00 och vi bjuder på fika. Mer information om plats kommer längre fram på hemsidan (skanna qr-koden) samt i nästa nummer av tidningen (som utkommer den 19–20 november).

AVDELNING 28 I NORR

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till L-G, 010-480 34 36 eller larsgunnar.sandgren@transport.se.

Rätt lön – mer lön Vill du veta mer om ditt avtal? Mejla en intresseanmälan till en avtalsgenomgång till transport.28@transport.se. Skriv gärna om det är något specifikt du undrar över i ditt avtal.

Lägenheten Hemavan Vi har sålt vår lägenhet i Hemavan eftersom intresset för att hyra den varit för lågt.

Vi söker fler förtroendevalda till vår organisation. Är du själv intresserad av ett fackligt uppdrag eller vet du någon kollega som är det?

Uppdatera dina kontaktuppgifter på *Mina sidor* på transport.se för att få aktuell information från avdelningen.

AVDELNING 41 UPPSALA

Hej kamrater! Glöm inte uppdatera dina uppgifter på *Mina sidor* på transport.se. Det är viktigt att uppgifterna är korrekta om vi skulle behöva nå dig på din arbetsplats.

Vi vill påminna alla om att deadline för att lämna in motioner till avdelningen inför kongressen 2027 är den 3 november 2026.

Vill du ha hjälp att skriva eller formulera en motion är du välkommen att vända dig till avdelningen.

Studier Är du intresserad av att gå en facklig utbildning? Kontakta studier.41@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Senaste nytt från avdelningen
På ett företag har de anställda fått fel lön utbetald och medlemmarna vänder sig till oss på avdelning 51.

Efter att man har kontrollräknat kom man fram till att det saknades pengar och kallade då företaget till förhandling. Där konstaterade man felaktigheterna och alla 13 medlemmar fick en rättelse på 270 000 kronor.

Representantskapet hölls den 26 september på Korrö, där hade vi avtackning av en jubilar med 30 års aktivt medlemskap. Fantastiskt!

Det var ett bra och givande sammanträde och vi tackar alla som närvarade.

Anmäl dig även till kommande medlemsmöte där du får information om vad som är aktuellt på ditt avtal. Som medlem har du möjlighet att komma med idéer på aktiviteter, samtidigt som du får veta mer om vilka möjligheter vi har genom medlemskapet. Inbjudan kommer till registrerad mejladress.

Planerade medlemsmöten
➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne: Den 17 november kl 17.30 i Kristianstad.

➤ Sektion 2 Blekinge: Inget datum bestämt.

➤ Sektion 3 Kronoberg: Den 15 november kl 14.00 i Växjö.

➤ Sektion 4 Kalmar: Den 15 november kl 14.00 på ABF i Oskarshamn.

Anmälan görs till transport.51@transport.se eller 010-480 30 51.

Mer info finns på vår hemsida (skanna qr-koden).

Avtalsrörelsen är i gång och vi på avdelningen vill gärna ha in era förslag på förändringar till kollektivavtalen!

Vill du skriva en motion till Transports kongress 2027 så erbjuder vi på avdelningen möjligheten att delta vid en motionsskrivarträff. Kontakta oss för mer information.

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

➤ Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad som står i kollektivavtalet. Tillsammans med en ombudsman går man igenom avtalet. Planering sker löpande, vill du veta mer kontakta avdelningen. Skanna qr-koden för att anmäla dig.

Har vi rätt uppgifter? Det är viktigt att du har korrekta anställningsuppgifter och kontaktuppgifter registrerade på din medlemssida. Händer det något på din arbetsplats behöver vi snabbt kunna kontakta dig.

Vi behöver mobilnummer och mejladress till alla våra medlemmar, för vi kommunicerar i första hand via mejl.

Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att dina uppgifter stämmer. På hemsidan hittar du också uppdaterad information om ditt avtal.

Är du pensionär och intresserad av att träffa gamla transportare så är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson i Karlskrona på tel 070-302 56 61.

Våra kontaktuppgifter
➤ Växel: 010-480 30 51.

➤ E-post: transport.51@transport.se.

➤ Hemsida: ➤ Facebook:

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Gå Startpunkten, en grundutbildning i vad facket är, gör och hur det fungerar. Kontakta daniel.hilmer@transport.se. Nästa datum är lördag 24 oktober.

Sektionsmöte den 12 november. Hålls på Kuröds-vägen 9 eller via Teams. Kontakta daniel.hilmer@transport för länk.

På dagordningen bland annat motioner till kongressen 2027, nominering av kongressledamöter samt nomineringar till kongressval.

Representantskapet håller sammanträde den 28 november. Mötet hålls på Bohusgården i Uddevalla.

Är det något annat du funderar på vad gäller jobbet så slå oss en signal på 010-480 30 55 eller skicka ett mejl till transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Representantskapet
Den 28 november är det representantskapsmöte. Ledamöterna kommer att få en kallelse under oktober. Mer info finns på hemsidan. Det är på detta representantskap vi väljer våra ombud till Transports kongress 2027.

Motionsskrivning Vill man förändra något i stadgarna, hur förbundet arbetar med en viss fråga eller något annat som rör Transport så kan varje medlem skicka in en egen motion till kongressen.

Motionen ska först behandlas av avdelningen och vara insänd senast den 28 november till linus.gustavsson@transport.se.

Den 25 oktober kl 18.00 kör vi motionsskrivarkväll på Teams. Vi diskuterar och hjälps åt att skriva motioner som ska skickas in. Den som är intresserad kan höra av sig till linus.gustavsson@transport.se för länk.

Studier Vår introduktionsutbildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlemmar går den. Nästa kurstillfälle är:

➤ Den 29 november kl 13.00–17.00 i Borlänge.

Avtalspunkten är vår utbildning i ditt kollektivavtal. Vi har två Avtalspunkter i november:

➤ Den 8 november kl 13.00–17.00: Transport & miljö, i Rättvik.

➤ Den 22 november kl 13.00–17.00: Taxiförare, i Borlänge.

Alla kursdatum finns på vår hemsida (skanna qr-koden), där finner du även anmälningslänk.

Är du intresserad av fackliga utbildningar? Kontakta studieorganisatören på studier.88@transport.se.



Hyr lägenheten i Lindvallen
Vill du komma undan en stund? Vår lägenhet i Lindvallen har sex bäddar och är fullt utrustad. Mer information, och bilder, finns på hemsidan (skanna qr-koden nedanför). På våra sociala medier kan du se en film från lägenheten och området runt omkring.

För att boka: Ring avdelningen på tel 010-480 30 88.

Så här kontaktar du oss
➤ E-post: transport.88@transport.se

➤ Tel: 010 480 30 88.

➤ Besökadress: Målaregatan 14B, Borlänge. Förboka gärna besök eftersom vi ofta är ute på arbetsplatser.

Sociala medier
➤ Facebook: TransportAVD-88Dalarna

➤ Instagram TransportAvd-88Dalarna

➤ Tiktok: Transportavd88

Skanna qr-koden för att komma till vår hemsida.

Tommy Wreeth

Ditt engagemang har betydelse

Regeringsbildningen verkar diskuteras på alla nivåer, men de högst inblandade och ansvariga verkar tyvärr ha svårt att ens träffas över en kopp kaffe. Till slut skedde dock ett möte. Att detta möte kommer till så sent i processen är konstigt i sig. Mötet borde väl ha skett innan valet eller som senast dagen efter?

Sedan att mötet sker på initiativ av Centern, ett litet och i det närmaste arbetarfientligt, och inte av Socialdemokraterna är för mig ännu mera märkligt. Men det finns kanske bakomliggande orsaker som varken jag eller många andra förstår.

TRANSPORTS VERKSAMHETER ÄR desto mer glädjande, våra avtalsråd har rullat i gång och resan mot bättre villkor har startat. Jag imponeras av hur pålästa och engagerade våra ombud hittills är. På avtalsråden inom bensin och åkeri diskuterades både större och mindre frågor, problem samt kommande avtalskrav. Tack för bra dagar!

Det är från avtalsråden som vi prioriterar kraven i avtalsrörelsen. Avtalsrådens arbete banar sedan vägen för de förbättringar och förändringar som genomförs i kollektivavtalen för våra olika yrkesgrupper. Rådens roll är minst sagt viktig.



VI HAR ÄVEN påbörjat förberedelserna inför förbundets kongress som hålls i maj nästa år. Det är på kongressen som vi stakar ut Transports inriktning framåt i tiden.

Är du intresserad av mer detaljer runt kongressen och vill du påverka genom att skriva en motion? Hör av dig till din lokalavdelning – ditt engagemang har alltid betydelse. ●

”Våra avtalsråd har rullat i gång och resan mot bättre villkor har startat. Jag imponeras av hur pålästa och engagerade våra ombud hittills är.”

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

B Posttidning
Ej retur

Avsändare: Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

Mina Sidor

på transport.se

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

Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897