

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 9 september 2019

**Chefen trakasserade
miljöarbetare i årtal**

Snabbkoll
**Sex tips om hur du
påverkar din pension**

**Historiskt avtal tecknat
med litauiskt företag**

FOTON

Tidningsbud
ger dig
sin morgon

Lastbils- kompisar

Axar hittade hem till Sari Engelhardt Hammer

Chaufförer Automatisk nykterhetskoll i hamn **Hamn** Domstol
avgör om Hamnarbetarförbundet har rätt till eget lokalt avtal
Tidningsbud Kidnappad och misshandlad på tidningsrundan

Välkommen in i vår webshop!

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



transport.se/webshop

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

AdSales Group AB,
Urban Sandström
Tel: 08-580 80 415
E-post: urban@adsales.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 3-4 oktober.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
(föräldradlig)
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFT

Innehåll Nr 9



24



42



28



10



34

4 VÄLKOMMEN

Lena Blomquist om sommar och tidningsbud.

6 GRANSKNING NÄR CHEFEN TRAKASSERAR

Miljöarbetare berättar om kränkningar.

10 GRANSKNING NÄR CHEFEN TRAKASSERAR

Psykolog Anna Norberg om chefers betydelse för hälsan.

12 AKTUELLT

Detta har hänt sen sist.

21 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

22 7 FRÅGOR KJELL LARSSON

Om nödvändigheten av havsplanering.

24 ARBETSPLATS SOPBIL

Trångt i bohusläns kustorter.

28 SNABBKOLL PENSION

Räcker pengarna?

30 GRYNING

Tidningsbudens bästa

morgonbilder.

34 KULTUR

Amfibiebil och andra sommarfordon.

36 SEPTEMBERKRYSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH

Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

Det här händer i din avdelning.

41 MÅNADENS KLUBB

De satsar på arbetsmiljön på Cleanpipe i Göteborg.

42 MÅNADENS MEDLEM

Axar har landat i Sari Engelhardt Hammers hytt.

43 DEBATT PER KÅGESON

Orealistiskt med nollutsläpp, skriver debattören.

44 LEDARE JAN LINDKVIST

Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.



Tuff sommar för tidningsbud

Välkommen tillbaka till papperstidningen! Vi har fyllt webben med nyheter under hela sommaren, och en hel del av dem hittar du i uppdaterat skick på aktuellsidorna. Bläddra igenom dem snabbt om du har varit en flitig nätläsare under semestertiderna.

SJÄLV BÖRJADE JAG drömma om att sommarjobba som tidningsbud när gryningsbilder strömmade in till redaktionen. Så mycket stämning, så vackra morgondimmar, så många möten med djur och natur. Du hittar ett urval på sidorna 30 till 33.

Men – som många andra somrar – har också nyheter om utsatta tidningsbud dykt upp runt om i landet. Under ljumma sommarnätter har flera bud råkat ut för överfall, rån och stölder.

Något av det hemskaste jag, som gammal arbetsmarknadsjournalist i facklig press, har skrivit om är historien som drabbade ett tidningsbud i Kristianstad. Mannen slutförde inte sin runda. Flera timmar senare kom han springande naken och blodig över ett tak. Han räddade sig in genom ett fönster och berättade om kidnappning och tortyr.

Fortfarande när detta skrivs är inte detaljerna kända. En extrem händelse, men också en arbetsmiljöfråga. Ett tidningsbud måste kunna larma polisen på enklast möjliga sätt.

TILLBAKA TILL SOMMAREN. Äntligen fick jag chansen att åka bil på vattnet.

Ett sedan länge planerat reportage om solskensfordon landade i en amfibiebil på Tidan i Västergötland. Idén var att försöka tränga in i fenomenet bilar/moppar/traktorer som plockas fram ur vinterförvaringen när gruset har sopats bort från landsvägen. Läs mer på kulturuppslaget, och se om du känner igen dig i resonemanget.

En stor del av tipsen om säsongfordon – både vrak och ögonstenar – kom från miljöarbetare i sogubbarnas egen Facebookgrupp. Är det en tillfällighet?

lena tipsar

Karl Johan har gått till i Stockholmsområdet. Gör sig bra i en svamprisotto.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Reaktionerna blev många när vi skrev om lastbilsläpet som vek ner sig i diket på E45:an:

"Alla vägar som slutar direkt utanför ytterlinjen borde byggas om ASAP. Inte kul att lägga en lastbil på sidan bara för att det inte finns någon marginal när det vinglar till ..."

Mattias Raymond Gustafsson

"Våra vägar är faktiskt arbetsplats för många och underhållet av vägarna är viktigt för att säkerheten ska fungera."

Lena O Jenemark

"Dessa olyckor beror ofta på vägens skick och utformning. Ofta blir föraren illa skadad."

Elisabeth Lundblad

"Det har ju även varit flertalet olyckor där väg/vajerräcken inte varit tillräckligt höga. Personbilar har farit över dem istället för att fångas upp som de ska göra."

Magnus Rahm

Mest läst på webben

... under sommaren:

1. Kanten på E45 håller inte.

2. Värt att veta om nya taxiavtalet (publicerad 2017).

3. Sista svenska utlandsförarna.

Insänt

Lägg upp fria kurser som video på hemsidan

Transport behöver göra sig mer synligt på sociala medier och verkligen nå fram hela vägen till unga transportarbetare.

Jag hade velat ha fria kurser på nätet som man kan gå. Lära mig hur jag räknar min lön, hur jag ska tolka avtalet, vad som är mina rättigheter och skyldigheter.

Kan ni inte bara släppa kurserna som video på hemsidan? Startpunkten och allt vad man kan gå. Bara sätt upp en kamera längst bak i rummet och micka upp föreläsaren. Sänd ut vad ni gör. Jag är intresserad. Jag vill höra och lära mig mer.

Unga transportarbetare

"Som anställd på Amazon får du räkna med att bli övervakad och att arbetsmiljön och arbetsvillkoren försämrats."



VICTOR FIGUEROA
Chefsutredare på det globala transportfacket ITF, i Almedalen.

Läsarbilden



FOTO: MELINDA ÅSEN

Det är alltid tungt och ofta brett för Melinda Åsen, som jobbar på ett holländskt åkeri som kör specialtransporter.

I augusti var det 30 rejäla kabeltrummar som flyttades från Norrköping till Stockholm. På destinationen används de till elledningar som grävs ner.

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



Inte bara för tidningsbud

... **MEN DE MAGISKA KLIPPORNA** på Hällö ligger inom räckhåll för just tidningsbud som hyr stuga i Hunnebostrand. Allt som krävs är runt 20 minuters bilfärd plus tio minuter till sjöss med lilla Hällöfärjan. Klipporna är av rosa granit som slipats av inlandsisen. Fyren från 1842 är Bohusläns äldsta. Låter Hällö bekant? Du kanske har hört Evert Taube – eller Imperiet – sjunga om ön i Balladen om briggen Bluebird av Hull.

FOTO: JAN LINDKVIST

Kränkta av chefen i åratal



Chefen

→ 60 år, bosatt i Malmö.

→ Anställd vid Sita, senare Suez, i Malmö sedan oktober 2011. Slutar sista september i år.

→ Tidigare CEO (koncernchef) på Ramneskogs, renhållningsbolag och skrothandlare i Malmö, från 2007. Slutade 2009 i samband med ändringar i ledningen för företaget.

→ Anger i sitt cv på LinkedIn tidigare erfarenhet som arbetsledare inom betongindustrin och som ansvarig för ett projekt med att sanera sand i Kuwait, efter Gulfkriget 1991.

→ Kandidatexamen i ekonomi och marknadsföring, Lund, och gymnasieingenjörsexamen, Malmö.

Renhållningen i Malmö

→ Suez kör åter i Malmö sedan i våras. Bolaget förlorade under namnet Sita för några år sedan kontraktet på ett av tre entreprenörsområden i staden, med uppsägningar som följd.

→ I dag har Suez i Malmö omkring 45 anställda och 25 fordon.

Så gjorde vi

Granskningen bygger på samtal med ett tjugotal nuvarande och tidigare anställda vid renhållningsföretaget, liksom med Transports ombudsmän och skyddsombud. De som vill vara anonyma är det, deras berättelser är styrkta av andra och/eller dokumenterad i brevväxling, läkarintyg och/eller ljudupptagning. En del förändringar är gjorda i berättelserna så att det rör likvärdiga händelser, men inte exakt samma omständigheter.

Vi har tagit del av brev och meddelanden till Sitas/Suez företagsledning och fackliga representanter, egna nedskrivna berättelser och bandinspelningar mellan en anställd och den utpekade chefen.

Trakasserier, hot, bestraffningar – renhållningsarbetarna vid Suez berättar om hur en chef och några arbetsledare tillåtit sänka dem under sju år. Och om hur jobbet de trivdes med blev en mardröm.

Under Transportarbetarens pågående granskning valde chefen att säga upp sig och lämna bolaget för en tjänst inom en annan bransch.

Text LILLY HALLBERG Bilder SHUTTERSTOCK



Anställda och tidigare anställda om den psykosociala arbetsmiljön vid Suez/Sita i Malmö:



"Trakasserierna började 2013, de la på mig en massa extra arbete som de visste att jag inte skulle klara. Jag blev satt på en av de tyngsta turerna med en dålig bil, jag jobbade övertid varje dag men lyckades ändå inte hinna med alltid. Efter att jag tagit upp problemen kom det hela tiden hot om varningar och uppsägning. Till slut fick jag problem att sova, hade mardrömmar, fick problem med huvudvärk, minnessvårigheter och ångest. Jag har gått hos en psykolog under lång tid för det här och har varit sjukskriven i perioder."

Jenny Fredriksson, tidigare anställd hos Sita, kör i dag mjölkbil i annan kommun.



"Under ett möte förklarade jag att omläggningen av turerna gjorde att belastningen blev orimligt hög. Chefen blev arg och provocerad och valde att hota mig och ett annat skyddsombud med uppsägning." (Våren 2014)

Tidigare skyddsombud, medelålders man och småbarnspappa.



"Jag har aldrig haft liknande problem med vare sig chefer eller arbetskamrater tidigare. Vissa av dem hade jag jobbat med i 25 år. Men så fort man ifrågasatte något den nya chefen gjorde blev det problem. Mitt helvete började när jag drog i gång en namninsamling för ett möte om arbetsmiljön med vd:n, Märten, som tidigare alltid lyssnat. Jag har gått hos en psykolog, som flera andra, och jag åter fortfarande anti-depressiva. Det här måste få ett slut. Inte för min skull eller för andra som slutat utan för alla som kommer efter."

Lasse Andersson, "LGA", i dag pensionerad.



"När jag blev gravid så ändrades allt, han undrade hur jag kunde göra så mot honom och att jag satt honom i en jäkla sits nu. Jag har aldrig varit på en arbetsplats där så många får utskällningar så att de börjar gråta. Chefen fick oss också att punktmarkera vissa chaufförer, som han inte tyckte om och som han ville ha bort."

Kvinna, tidigare driftledare på kontoret, i dag på annat företag.



"Jag arbetade arbetsmiljömässigt rätt – tog ett, inte två, käril åt gången, enligt boken. Blev hela tiden kontrollerad och fick en varning för att jag inte körde hem turen i tid. Blev uppringd av chefen när jag var ute, har spelat in när han hotar mig och säger att det kommer att gå dåligt för mig."

Anders Sassila, i dag renhållningsarbetare hos annat företag.



"Jag fick hoppa runt mellan olika turer efter min sjukskrivning. Blev flyttad till en tur i Staffanstorp utan lista eller något om var kärlen stod. Fick jobba övertid hela tiden, var stressad och vaknade en natt med bröstsmärtor och fick åka akut till sjukhus."

Mångårig medarbetare, 50-plus.



"Han krävde att vi skulle hålla ut dialysvätska från Gambro i dagvattenbrunnarna på gården, i stället för att köra det till destruktion. När vi vägrade blev vi utskälda."

Sopbilschaufför 50-plus, tidigare anställd.



Nicklas Gyllestad, Jenny Fredriksson, Paul Nilsson, Roland Karlsson och Anders Sassila körde alla tidigare sopbil för Sita/Suez – de gillade jobbet, men blev på olika vis sänkta av arbetsledningen.

Chefen, soporna och sanningarna

Anställda vittnar om årtal av svåra psykosociala arbetsmiljöproblem. Flera har varit sjukskrivna för psykisk ohälsa och fått diagnosen posttraumatiskt stressyndrom. Arbetsledningen sägs systematiskt flytta folk mellan olika turer och punktmarkera folk de vill bli av med. De som ifrågasätter blir själva straffade. Här är sophämtarnas historia från Suez i Malmö.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

De är i olika ålder, har olika kön, vitt skild fysik, bakgrund och nuvarande familjesituation. Det de flesta har gemensamt är att de är erfarna miljöarbetare med stor vana av sina turer på sophämtningen. Och deras erfarenheter av chefen är påfallande samstämmig:

– Hans livsluft verkar vara konflikter, han gillar det, säger flera av dem Transportarbetaren träffar i Malmö.

Några talar om arbetsmiljön som ett helvete.

– Det började 2013 när jag opponerade mig. Först för att jag skulle gå och dra kärl helt själv i 16 gränder där det var olämpligt att backa. En annan gång sa jag ifrån när de ville att jag skulle jobba över, jag sa att jag inte orkade för jag hade redan så mycket övertid, säger Jenny Fredriksson.

HON ÄR EN AV 40 som år 2015 undertecknade ett brev till högsta ledningen på Suez Sverige där de anställda kräver att vd:n kommer på ett möte med dem snarast,

”på grund av den rådande arbetssituationen i Malmö”.

Samtliga utom två chaufförer skrev under brevet. Både enskilda och facket representanter har larmat företagsledningen flera gånger, både före och efter det. Inget har hänt, i alla fall ingen ändring av organisationen i bolaget.

– Chefen började hålla koll på mig, det var alltid något varje dag. Jag vet att det är fler än jag som drabbats. Vi är tre eller fyra stycken som har gått till samma psykolog, säger Jenny Fredriksson.

EN AV DE FÖRSTA att drabbas var Lasse Andersson, LGA kallad.

– Jag sjukskrev mig vid jul för fyra år sedan och efter det har jag inte gått tillbaka. Droppen var när jag i stället för stöd fick den tuffaste turen, hämtning av vitvaror och möbler, säger Lasse Andersson, som i dag är pensionär.

Då hade han under en längre tid varit utsatt. En gång tvingades han att tvätta

sopbilen tre gånger i rad. Många gånger hade chefen klartgjort att det var han som ledde och fördelade arbetet.

– När jag slutade var jag helt slut i nerverna. Det är så många som mått så dåligt under så långt tid, säger LGA.

Driftsledarna ska ha fått order om att punktmarkera honom och flera andra chaufförer som chefen inte gillade. En av driftsledarna intygar i ett brev, riktat till Transports avdelningsordförande, att ”LGA blev satt på att göra uppgifter som chefen visste att han inte skulle klara av fysiskt då han ville få bort honom.”

En annan som punktmarkerades var Jenny Fredriksson.

– Om jag någon gång kom hem från turen i tid fick jag besked att jag skulle stanna kvar till 14.50, tillsammans med andra som också blev straffade, säger Jenny Fredriksson, som i dag har anställning hos en annan arbetsgivare.

– Vi blev behandlade som barn, som fick kvarsittning.

PROBLEMEN BÖRjade RELATIVT omgående också för en av deras kollegor, liksom LGA sophämtare under flera årtioenden.

– När jag kom tillbaka efter en sjukskrivning för att jag opererat axeln började den psykiska misshandeln, säger mannen.

Av en arbetsledare fick han besked att

”Inga utbredda arbetsmiljöproblem i Malmö”

Suez ledning ger en helt annan bild: Arbetsmiljön är i stort bra, hävdar de – bara några få missnöjda ligger bakom kritiken. Ledningen upprepar också sitt fulla förtroende för den Malmöchef som under många år pekats ut.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Chefen, som anställda säger har kränkt dem under lång tid, har valt att sluta. Han har fått en ny tjänst inom åkerinäringen och är bara kvar i renhållningsbolaget september ut.

Transportarbetaren: Har det att du slutar något att göra med vår granskning av arbetsmiljön och din roll?

– Nej! När det gäller arbetsmiljön får du tala med min chef, svarar Malmöchefen, som är på semester.

HANS ÖVERORDNADE ÄR Mats Lundsgård, chef för Suez region syd sedan 2002.

– Jag uppfattar inte att det varit eller är några stora problem med någon arbetsledare. Men jag vet ju att det är några individer, som varit där jättelänge, som säger att det är psykosociala arbetsmiljöproblem.

Det var också klagomål när det gällde Malmöchefens föregångare, enligt regionschefen.

– Men att tala om utbredda konflikter eller arbetsmiljöproblem är fel, så är det inte.

Både Mats Lundsgård och Suez vd, Mårten Widlund, framhåller att medarbetarundersök-



Tillbaka i Malmö. Suez vann upphandlingen förra året och sköter nu sophämtningen i staden.

ningar visar att anställda i Malmö är minst lika nöjda som Suezanställda på andra håll och att de blir allt nöjdare.

På initiativ av facket gjordes 2016 också en kartläggning av den psykosociala arbetsmiljön, utförd av företaget Företagshälsan. Mårten Widlund skriver att det som kom fram i den här undersökningen, ”tillika i dialogen med facket efter avslutad kartläggning” var att Suez agerar korrekt och att de åtgärder som gjorts, till exempel med skyddsutrustning, var tillräckliga.

Men enligt fackligt förtroendevalda har personal på Företagshälsan sagt att enkätsvar försvann, svar som var kritiska mot Malmöchefen. Det är något vd:n inte känner till. Han säger sig hela tiden ha utgått från att skyddsombudet fått se svaren.

också lyfts av fackets företrädare, flera gånger och i olika sammanhang.

– Men inte mycket har hänt. Så är det, säger avdelningsordföranden, som också sitter som ersättare som arbetstagarrepresentant i Suez styrelse.

KENNETH MALMBERG ÄR facklig förtroende- man och skyddsombud hos Suez Malmö.

– På senare tid har det varit problem med fruktansvärt mycket övertid. Nya kontrakt påverkar ofta arbetsmiljön negativt, säger han.

– Det är inte heller lämpligt att skicka unga, nya förare som just fått körkort att köra 10–12 timmar i sträck.

Omkring 15 av sophämtarna är kvar sedan Sita-tiden, drygt 30 är nyanställda för att köra i Malmö.

Enligt Kenneth Malmberg fungerade det i slutet av juni något bättre med övertiden.

– Men generellt upplever jag att företaget har försvårat att nå ut med facklig information till medlemmarna.

KNUT OTTER ÄR arbetstagarrepresentant i Suez bolagsstyrelse.

– Vi har tagit upp problemen ett antal gånger, ofta informellt. Vi har diskuterat, både med vd:n och lokalt med regionchefen och insamlingschefen. Men vi har inte fått någon respons ...

Transportarbetaren: Går det generellt att säga att de personer/facket som larmat om brister i arbetsmiljön har "en annan bild" än företaget?

Suez vd, mejlsvarar via företagets kommunikationschef: ”Detta kan vi inte riktigt uttala oss om då vi inte har pratat med dessa personer.”

MÅRTEN WIDLUND HAR dock i brev svarat en anställd, som säger sig ha blivit kränkt, just att Malmöchefen ”ger en annan bild av det du beskriver”.

Vd:n medger också att han fått ett anonymt brev som bland annat tog upp punktmarkering av vissa, oönskade chaufförer. Här svarar Mårten Widlund att punktmarkering ”är absolut inget som Suez accepterar”.

Även regionschefen Mats Lundsgård har fått brev med klagomål.

– Det är ett par, tre som har skrivit. Jag har fått brev, också några anonyma.

Suez ledning betonar också att företaget inte kan ge detaljerade svar som riskerar att hänga ut enskilda medarbetare.

– Vi jobbar stenhårt för en bra arbetsmiljö men det är ofrånkomligt att det av och till uppstår missnöje, säger Mats Lundsgård.

Turbulens kan till exempel uppstå när folk tvingas sluta eller när många nyanställs, som i våras, enligt regionschefen.

– Alla, nya och gamla, har ställt upp jättemycket i år. Vi har verkligen berömt dem för deras insatser.

Knut Otter har en känsla av att det inte blivit bättre under senare tid utan att problemen med arbetsledaren tvärtom eskalerat.

– Det har till och med hänt att man ringt mig från kontoret i Malmö, tjänstemän, och bett mig ta upp problemen.

ORDFÖRANDE I MALMÖ, Kenneth Pettersson, beklagar utvecklingen.

– Jag förstår inte hur ledningen har kunnat låta det gå så här långt, säger han.

Nu i höst väntar förändringar i ledningen för Suez region syd, med både ny chef i Malmö och en ny regionschef. Båda slutar den 31 september.

Frågan är om det innebär en kursändring. Kenneth Pettersson tror att det kan bli så:

– Det känns som att vindarna har vänt.

”Jag förstår inte hur ledningen har kunnat låta det gå så här långt.”

Kenneth Pettersson, ordförande i Transports Malmöavdelning och tjänstledig från Suez.



Chefen avgörande för hälsan

FOTO: STOCKHOLMS UNIVERSITET



Enligt stressforskaren Anna Norberg utmärks bristande ledarskap ofta av en på olika vis frånvarande chef. Någon som är vag och otydlig snarare än en destruktiv ledare som kränker och förföljer.

Så går du rätt väg



Arbetsgivaren har huvudansvar för att förebygga och hantera konflikter, mobbning, hot och/eller kränkningar på arbetsplatsen. Men om det är arbetsledaren som är den som kränker? Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport, ger råd:

- Om företaget inte har en funktion eller ett system där man kan anmäla oönskade händelser ska man vända sig till sitt fackförbund för rådgivning. Vänd dig till det lokala skyddsombudet och till din avdelning.
- Dokumentera det du är med om. Skriv ned händelser och vad som sagts, spara mejlutskrifter och spela in telefonsamtal.
- Att chefen har stöd uppfifrån, från ledningen, gör ingen skillnad: Om man har en chef som inte följer lagstiftningen och ledningen står bakom så blir det även deras problem.
- Lämnar inte! Att föreslå att någon ska säga upp sig, för att denna påtalar brister i den psykosociala arbetsmiljön, visar att arbetsgivaren inte klarar av att leva upp till de lagkrav som finns på förebyggande arbetsmiljöarbete.
- Om det går så långt som till sjukskrivning är arbetsgivaren skyldig att utreda och erbjuda stöd och rehabilitering. Det regleras i lagstiftningen. Stöd kan man som medlem få av sitt regionala skyddsombud och ombudsman.



Källor

- Arbetsmiljöverket.
- Karolinska institutet.
- Stressforskningsinstitutet vid Stockholms universitet.

Dåligt ledarskap påverkar inte bara sjukfrånvaron på jobbet – utsatta medarbetare riskerar att drabbas av sjukdom långt senare i livet. Ju sämre chef, ju större risk att till exempel drabbas av hjärtinfarkt.

Text Lilly Hallberg

– Chefen är en laddad person, som du är beroende av på många vis. Chefer har ju en maktposition, sätter ramarna för arbetet där vi tillbringar en stor del av vår vaka tid. Det handlar också om en relation till en auktoritet som gör att man är mer känslig för kränkningar, säger psykologen Anna Nyberg, forskare vid Stressforskningsinstitutet, Stockholms universitet.

– Om många anställda beskriver sin chef på samma sätt är det i alla fall mer troligt att bilden är objektiv än om man förlitar sig på enskilda individers uppfattningar. Men det kan ju naturligtvis också vara så att de anställda pratat ihop sig, gått samman mot chefen.

ANNA NYBERG ÅR specialiserad på ledarskap och hälsa. Hennes doktorsavhandling handlar om just chefers påverkan på de anställdas hälsa. I en internationellt uppmärksammat delstudie, där drygt 3 100 män i Stockholms län var med, skattade männen i början av 1990-talet sina chefer. De lämnade svaren i en enkät. Anna Nyberg följde upp männen tio år senare, via hälsoregister hos Socialstyrelsen. Då hade 74 av dem fått en allvarlig hjärt-

sjukdom, som hjärtinfarkt, i vissa fall med dödlig utgång. Slutsatsen blev att när vissa chefsförmågor saknas, som förmåga att ge stöd, då ökar risken för hjärtinfarkt hos anställda kraftigt. Hos männen i denna studie med 25 procent.

Risken var högre ju längre tid de varit anställda.

– Vi blev förvånade över styrkan i resultatet, att det så tydligt visade på ledarskapets betydelse för hälsan när det gäller vissa sjukdomar.

Hon påpekar att det generellt sett är relativt säkerställt att det finns ett samband mellan stress i arbetet och förhöjd risk att drabbas av psykiatriska sjukdomar. Det gäller också stressrelaterad fysisk ohälsa som hjärt- och kärlsjukdom och diabetes typ 2 (äldersdiabetes).

I SVAREN TILL hennes avhandling, med deltagare från olika länder, kunde forskarna också se att det fanns tydliga skillnader i bedömning och förväntningar. Att det går att tala om olika kulturer: I Italien fanns betydligt större tolerans för att chefen betedde sig aktivt otrevlig, en ”det är som det är”-attityd. I Sverige hade de anställda gått in med inställningen att en chef ska vara rättvis, stödjande och kunna arbeta leda på ett mer demokratiskt sätt.

Anna Nyberg betonar att bristande ledarskap ofta utmärks av en på olika vis frånvarande chef, någon som är vag och otydlig. Den aktivt destruktive ledaren, den som kränker och förföljer, är i verkligheten mer sällsynt.

Men destruktiva chefer är långt ifrån ovanliga. Statistik från Arbetsmiljöverket visar att det i mer än hälften av fallen är chefen som är problemet när det gäller arbetsorsakade besvär på grund av kränkande särbehandling.

– Det är ungefär fifty-fifty om det är en överordnad eller arbetskamraterna som står för kränkningarna. Något vanligare är att det är chefen, säger Kjell Blom, utredare på Arbetsmiljöverkets enhet för statistik och analys.

Så har det varit under flera år. Statistiken visar att psykosociala orsaker överlag är betydligt vanligare orsak till besvär än olyckor på arbetsplatsen. Vanligast är problem med för hög arbetsbelastning, som 65 procent av de med besvär under den senaste tolv månadersperioden uppgav som orsak. Omkring fem procent uppgav kränkande behandling av chefen.

Fram till år 2016 ökade antalet som uppgav psykosociala faktorer som anledning till arbetssjukdom. De senaste åren har de psykosociala besvaren i stället minskat.

– Det är svårt att säga varför det går upp och ned i vågor, det kan ha att göra med konjunktur och massmedial uppmärksamhet. Nu ser det ut att öka igen men det är inte säkerställt än, säger Kjell Blom.



Klubb på väg. Skyddsombudet Jonny Kronbäck och ordförande Omar Cheik utanför BMW:s reservdelslager i Staffanstorps.

Här har det vänt

Det nya reservdelslagret i Staffanstorps var en storslagen satsning för BMW. För personalen blev det en smutsig och rörig historia där många tvingades gå. Men tre år senare ser den nya fackklubben ljus på framtiden och har gehör hos ledningen.

Text och foto Lilly Hallberg

– I början var det en massa problem, ibland kändes det rätt hopplöst. Men vi var splittrade, hade inget som samlade oss. Det behövdes en klubb. Jag och en kollega gick runt och frågade andra och fick ihop folk, säger Omar Cheik.

– Sedan tog vi kontakt med Klangen på Transport.

KONTAKTEN MED OMBUDSMANNEN Lars Klang på Malmöavdelningen ledde till stöttning. Ett skadestånd användes till facklig utbildning under våren och under hösten blir det del två. Omar Cheik är i dag klubbens ordförande vid reservdelslagret.

– Det har hänt mycket bara under några månader. Ett av våra mål nu är att 80 procent ska vara fast anställda av Kuehne-Nagel. I dag är det knappt hälften, säger han.

FÖR SNART TRE år sedan tog Kuehne-Nagel över driften vid den nybyggda, stora anläggningen i Staffanstorps. Det schweiziska företaget hade vunnit upphandlingen. Vid biltillverkarens gamla anläggning i Arlöv skötte DHL driften. De anställda tvingades söka sina gamla jobb på öppna marknaden.

Kuehne-Nagel såg det inte som ett övertagande och företaget föredrog i många fall att anställa yngre personer utifrån – eller ta in bemanningspersonal. Något intresse för att diskutera med facket fanns varken från BMW:s eller Kuehne-Nagel, enligt Transports avdelning.

– I dag tycker jag att vi fått till ett samarbete som fungerar med ledningen. Vi har kommit i gång med möten med den lokala ledningen och träffat folk från huvudkontoret. Arbetsmiljöverket har

också varit här, säger Jonny Kronbäck, vice klubbordförande och skyddsombud.

KLUBBEN LISTADE SÅDANT som medlemmarna såg som problem och saker de önskade. De har fått en dator för facket och en teamledare, som det varit mycket missnöje med, har bytts ut. Facket har också resonerat med ledningen om att återinföra en frukostrast som företaget tidigare bjöd på – men som missköttes – för att slippa arbeta fem timmar i sträck utan rast.

– Det känns som att ledningen faktiskt också uppskattar mötena nu. Dörren är öppen, säger Omar Cheik.

”I dag tycker jag att vi fått till ett samarbete som fungerar med ledningen.”

Jonny Kronbäck, vice klubbordförande och skyddsombud



Surrningsarbete ska vara stuveri-
arbetarnas jobb – inte sjömännens.

Mer surrningsjobb för hamnarbetarna

Hamn. Transport är ute och kampanjar i hamnarna. Målet är att mer av surrningsarbetet på fartygen ska utföras av stuveri-
arbetare, inte av sjömän.
– Att jobbet tillhör hamnarbe-
tarna förtydligades i ett inter-
nationellt avtal som skrevs förra
året, säger Transports internatio-
nella chef, Peter Lökvist.
Vem som ska säkra godset
ombord var länge en stridsfråga.
Det är sjömännen, ansåg många
rederier. Nej, sa facken som men-
ade att sjömännen behöver
vila och ledig tid under hamn-
uppehållen.
På papperet segrade den
fackliga linjen och ansvaret har
reglerats i ett avtal mellan det
globala transportfacket, ITF, och
redarna. JL

Ordningsvakternas roll ska utredas

Bevakning. En utredning om
ordningsvakternas roll och be-
fogenheter är på gång. Reger-
ingen jobbar med ett förslag till
direktiv, berättade inrikesminister
Mikael Damberg (S) på ett semi-
narium i Almedalen.
Det är konstigt att väktare och
ordningsvakter inte har längre
utbildning, ansåg Transports
ordförande Tommy Wreeth.
– Kraven på att de ska ingripa i
olika situationer är betydligt stö-
re idag än tidigare. Samtidigt
ser vi ökat våld och omfattande
gängkriminalitet. JL

3,4 %

av de nya lätta lastbilarna var i juli
eldrivna. Betydligt fler än förra året,
vilket kan förklaras med klimat-
bonusen på 60000 kronor som
gäller för personbilar och lätta last-
bilar med nollutsläpp.

Källa: Bil Sweden

Hamnavtalet blir fråga för AD

Hamn. Konflikten i Göteborgs
hamn lever vidare. Hamnarbe-
tarförbundet har stämt arbets-
givarna i Arbetsdomstolen,
eftersom lokala avtal i hamnen
enbart tecknats med Transport.

Text Carl von Scheele

I mars tecknade Hamnarbetar-
förbundet ett kollektivavtal med
arbetsgivarna i Sveriges Hamnar.
Det skedde efter flera år av tuffa
motsättningar, strejker och lockout-
er i Göteborgs containerhamn.
Nu ska innehållet i avtalet provas
av Arbetsdomstolen sedan arbets-
givarna i containerhamnen,
APM Terminals, vägrat att teckna
lokala avtal med Hamnarbetarför-
bundet eller förhandla om detta
med dem.

TVISTEN GÄLLER DELS schemalägg-
ning av skiftarbete, dels bemanning
av lyftkranar i hamnen.
Enligt arbetsgivaren styrs arbets-
villkoren i hamnen av Transports
kollektivavtal, som tecknades först.
Därför har man förhandlat och
tecknat lokala avtal med Transport i
de omtvistade frågorna.
Hamnarbetarförbundets avtal
är vad arbetsmarknadsexperter i
dagligt tal kallar andrahandsavtal

och underordnat Transports först
tecknade avtal.

JURISTEN ERLAND OLAUSON är inte
förvånad över arbetsgivarens age-
rande. Han konstaterar att Hamnar-
betarförbundet var väl medvetet om
innehållet i Transports riksavtal när
man skrev under sitt likalydande
kollektivavtal.
Mot den bakgrunden kan arbets-
givarna inte låta deras medlemmar
få andra villkor än vad Transport
har i sitt avtal.
– Om jag kommer överens med en
person om att sälja en bil med vissa
villkor kan jag sedan inte komma
överens med någon annan om att
sälja samma bil med andra villkor.

”Om jag kommer överens
med en person om att
sälja en bil med vissa
villkor kan jag sedan
inte komma överens
med någon annan om
att sälja samma bil med
andra villkor.”

Erlend Olauson, jurist

Eller att avtalet med den första per-
sonen ska ändras, förklarar han.
Erlend Olauson är före detta av-
talssekreterare på LO och var ordfö-
rande i juristgruppen när parterna
gemensamt tog fram förslaget till
ändrad konfliktkräft med anledning
av stridigheterna i Göteborgs hamn.
– Med tanke på Arbetsdomstolens
tidigare praxis känner jag mig gan-
ska säker på att principen om det
först tecknade avtalet gäller.
Han bedömer också att arbets-
givarna därför knappast kan blir
skadeståndsskyldiga för att de inte
förhandlat om lokala avtal med
Hamnarbetarförbundet.
– Om Arbetsdomstolen av något
skäl ändrar den praxis som hittills
har gällt skulle det vara uppseende-
väckande. Men inget kan uteslutas
här i världen, tillägger Olauson.

HAMNARBETARFÖRBUNDET OCH APM
Terminals har genomfört tviste-
förhandlingar om tolkningen av
kollektivavtalet lokalt och centralt
utan att bli överens.
En fällande dom kan kosta APM
Terminals en halv miljon kronor i
skadestånd.
Enligt Arbetsdomstolen är det
inte troligt att målen kommer upp i
rätten förrän nästa år.

Fler tjejer väljer lastbil

Chaufförer. En förändring är på
gång i lastbilshytterna. Bland
verksamma lastbilschaufförer
är 7 procent kvinnor. För förare
som anställdes under förra året
är siffran 12 procent. Och bland
eleverna på gymnasiernas trans-
portutbildningar är 25 procent
kvinnor, visar siffror från Tya.
– Ja, jag tycker det finns tjejer
överallt. Fler och fler tar för
sig i olika delar av transport-
branschen, säger Esmeralda
Wenebro.
Hon fick själv jobb direkt efter
skolan för fyra år sedan, och kör
mellan Sverige och Norge. Blan-
dat pallgods på ditvägen och
norska sopor på vägen tillbaka.

LB



Polisen undersökte taket på den plats i Kristianstad där tidningsbudet flydde, naken och blodig. Ett stort antal poliser deltog i
insatsen och en av dem skadades allvarligt i armen när han krossade ett fönster.

Torterat tidningsbud flydde naken över tak

Tidningsbud. Varför jobbnatten
slutade i skräck för ett tidnings-
bud i Kristianstad är oklart. Själv
berättade han att han hade
hållits fången, torterats och
misshandlats. Efter flera timmar
kunde han fly naken och blodig
över taken.

Text Lena Blomquist

En 25-årig man greps så gott som
omedelbart. Han häktades ett par
dagar senare, misstänkt för grov
misshandel och människorov.
Ytterligare en person hade, enligt
häktningen, blivit offer för hans
misshandel under måndagen.
Kristianstads tingsrätt beslutade
samtidigt att mannen ska genomgå
en paragraf 7-undersökning, en
liten sinnesundersökning.
– Det är en apart händelse. Jag
har inte varit med om något liknan-
de. Jag tror inte att mina kollegor
har varit det heller. Det känns
våldigt annorlunda, sa åklagare
Marie-Louise Holmberg till lokala
medier efter häktningen.

NÄR DETTA SKRIVS är tidningsbudet
sjukskriven. Han är hemma och

kurerar sig, fortfarande omtumlad,
enligt vd:n hos hans arbetsgivare
Point Logistik.
Polisen har inte presenterat
någon förklaring till varför just tid-
ningsbudet råkade ut för detta. Det
som bedömare hittills har antagit
är att – han var på fel plats vid fel
tidpunkt. Det vill säga: han gjorde
sitt jobb och delade ut tidningar i en
trappuppgång i Kristianstad när en
man kom bakifrån och grep honom
om nacken.

JOHAN LUNDIN ÅR vd på Point Logis-
tik. Han berättar att arbetsledningen
trodde att tidningsbudet var klar
för dagen eftersom han var utlog-
gat ur systemet. När företaget fick
svårtolkade meddelanden om att allt
kanske inte stod rätt till skickades
jourpersonal ut, som hittade budets
tidningsvagn övergiven.
Lokala medier har sedan berättat
hur det vid 11.30-tiden sprang en
naken och blodig man över taken,
jagad av en annan naken man. Off-
ret tog sig in i en lägenhet och fick
hjälp att ringa polisen. Han sa till
en kvinna i lägenheten att han hade
tortrats och misshandlats.

– När vi direkt stämde av läget
med polisen var beskedet att detta
var en enskild händelse, säger Johan
Lundin.
Därför fortsatte utdelningen som
vanligt natten därpå, även i den
aktuella trappuppgången. Men en
diskussion om larmmöjligheter och
budens säkerhet pågår på arbets-
platsen. Händelsen är anmäld till
Arbetsmiljöverket.

– NU STARTAR vi genomgången. Hade
vi kunnat göra något annorlunda?
Behöver vi ändra rutiner? Vi ska
gå igenom läget tillsammans med
skyddsombud, säger Johan Lundin.
Offrets kollega Tine Wesdorp
tycker att tidningsbuden ska få mer
och återkommande information om
hur de ska agera i nödlägen. Hon
saknar en app som tidigare fanns i
alla buds telefon, som gick direkt
till SOS. Det är numera krångligt att
ta kontakt med nattchefen om något
händer.
Transports regionala skyddsom-
bud Kersti Norén-Dahlström, själv
tidningsbud i botten, bekräftar att
det finns och har funnits kritik mot
hur tidningsbudens larm fungerar.

Stal budbil – kraschade in i mack

Tidningsbud/Bensin. När
tidningsbudet var ute på sin
runda i Motala stals hans
bil. Minuter senare kraschar
tjuven in i entrén till en
bensinmack, backar och kör
in igen.
Några timmar senare fann
polis den misstänkte, kraftigt
berusad, på annan plats i
staden.

Text Lilly Hallberg

Det första larmet till Motala-
polisen kom vid 2.30-tiden en
tisdagsmorgon i augusti. Ett
tidningsbud i tjänst hade blivit
av med sin bil: En man i 50-års-
åldern ska ha varit med i bilen
på rundan och senare, när tid-
ningsbudet stannat till, hoppat
över till förarplatsen och kört i
våg.

Tidningsbudet klarade sig
utan fysiska skador och kunde
redan natten därpå jobba som
vanligt.

– **VI SKA** se över våra rutiner så
att något sådant här inte kan
hända igen – man kan inte lämna
nyckeln kvar i bilen när man går
ut vid omlastning, säger Mattias
Ternstedt, vd på Svensk hem-
leverans, som sköter distributio-
nen av NT-koncernens tidningar.
Det var vid en sådan omlast-
ning som bilstölden skedde. Hur
det kom sig att den nu misstänke-
te biltjuven över huvud taget
var med inne i bilen kan Mattias
Ternstedt inte svara på.
Enligt vad tidningsbudet
uppgett till polis hade man-
nen påstått att han skulle lära
sig rundorna. Han hade tagit
kontakt med det utsatta budet
vid kontoret som tidningsbuden
utgår från.

STRAX EFTER BILSTÖLDEN gick in-
brottslarmet vid en Preemmack
i närheten. På övervakningsfil-
merna syns att tjuven kör in med
tidningsbilen på bensinstationen
och sedan rakt in i entrén, backar
och kör in i entrén igen. Sedan
kliver han ur bilen och lämnar
platsen.
Mannen omhändertogs av
polis senare samma morgon.
Han påträffades kraftigt berusad
i centrala Motala.
Mannen är misstänkt för
tillgrepp av fortskaffningsmedel
och försök till stöld.

Stugorna

→ Tidningsbud har förtur till stugorna.

→ För tidningsbud är veckohyran 2 000 kronor. Andra betalar 5 000 kronor under högsäsong. I år var stugorna i Hunnebostrand fulltecknade under åtta veckor. Av 40 olika hyresgäster var 38 tidningsbud.

→ Buden har även tillgång till stugor i Björnrike, i Härjedalen, och lägenheter i Åre. Mer info finns på Transports hemsida.



De fem semesterstugorna ligger på en höjd utanför Hunnebostrands centrum. Under stora delar av året står de outnyttjade.

Sommarpärla för buden

Semester. I Hunnebostrand kan landets tidningsbud hyra semesterstugor billigt. Under högsommaren är det hårt tryck på de fem stugorna, som ägs av en stiftelse som Transport och arbetsgivarna bildat.

Text och foto Jan Lindkvist

– Det är kanon att vara här, säger tidningsbudet Per Abrahamsson, som hyr för första gången.

Hunnebostrand är ett litet fiskarsamhälle som ligger inklämt mellan de bohuslänska granitklipporna. Inom ett par mils radie

finns Bovallstrand, Smögen, Lysekil, Fjällbacka och andra lika pittoreska semesterorter.

PÅ EN HÖJD strax utanför Hunnebostrands centrum ligger de fem semesterstugorna. De har köpts in av en stiftelse som förvaltar Tidningsdistributörernas sociala trygghetsfond.

Under de mesta intensiva högsäsongveckorna är stugorna och lägenheterna attraktiva, men under stora delar av året står de outnyttjade.

– Gör mer reklam för dem! säger tidningsbudet Per Abrahamsson

från Hässleholm. Han har bara jobbat som bud i tio månader och hittade Hunnebostrand av en slump: – Jag var inne på hemsidan och tittade under rubriken anställningsförmåner. Egentligen letade jag efter gymkort, friskvårdsbidrag, men såg stugorna. Det är så fint här att jag nästan kan tänka mig att fortsätta jobba som tidningsbud, bara för att kunna komma tillbaka hit.

I EN STUGA intill bor Roger Ljungberg, som delar ut tidningar för företaget NWT Direct. Han har varit tidningsbud i 30 år och hyrt i

Hunnebostrand flera gånger.

Nu är han här med familjen och ett barnbarn.

– Det bästa är nog att vi alltid haft bra väder. Visst, någon regnskur har det ju kommit, men ofta är det soligt. Vi gillar Bohuslän. Köpa råkor. Promenera på klipporna. När ungarna var små åkte vi alltid till djurparken. Nu är det Smögens berömda brygga som lockar mest.

Under årens lopp har det höjts röster för att stugorna borde säljas. Det tycker både Roger Ljungberg och Per Abrahamsson är en dålig idé.

"Det bästa är nog att vi alltid haft bra väder."

Roger Ljungberg



"Det är så fint här att jag nästan kan tänka mig att fortsätta jobba som tidningsbud, bara för att kunna komma tillbaka hit."

Per Abrahamsson



Hastighetsgräns fanns redan 1907

Trafik. Hastighetsgränser väcker ofta starka känslor. Däremot framstår det kanske som självklart att de finns. I höst är det mest sänkta hastigheter på gång, men för bara 50 år sedan var det i praktiken fri fart på landsvägar.

Text Lilly Hallberg

Skylden "hastighetsbegränsning upphör" plockades ner permanent på de flesta håll i samband med omläggningen till högertrafik 1967. Formellt försvann skylten om fri fart i januari 1970. Men först ett år senare beslutades om en högsta tillåtna hastighet, som kunde tillåtas på motorvägar: 130 kilometer i timmen. Två år senare sänktes den gränsen till 110.

ÄNDÅ HADE SVERIGE generella hastighetsgränser redan 1907. Då blev det tillåtet att dagtid köra högst 15 kilometer i timmen i tätorter, 10 efter att solen gått ner.

Gränserna justerades uppåt några gånger, men så 1930 avskaffades de helt. I stället infördes dåvarande Kungliga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regeln att förare inte skulle köra fortare än att de kunde stanna inom den sträcka av vägen som de såg.

Med den ökade bilismen blev dessa regler ohållbara. På 1950-talet infördes åter angivna maxhastig-



Förmellt försvann skylten om fri fart i januari 1970. Men de flesta plockades ned permanent i samband med övergången till högertrafik 1967.

heter för tätorter: 50 kilometer i timmen. De många olyckorna i dåtidens trafik gjorde också att det blev nödvändigt med tillfälliga hastighetsbegränsningar på landsvägarna under storhelger som påsk.

– Under en lång period fanns underförstått en idé om att mobiliteten har ett pris i döda och skadade. Det har vi helt gått ifrån, säger Maria Krafft, måldirektör på Trafikverket.

"Om alla höll hastigheten skulle 100 liv om året räddas."

Maria Krafft, Trafikverket.

I DAG GÄLLER nollvision: Ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikverket ansvarar för att samordna det arbetet.

– Nollvisionen innebär inte en motsättning mellan framkomlighet och säkerhet, säger Maria Krafft.

Under det gångna halvsekllet har trafiksäkerheten ökat väsentligt.

1966, året före högertrafikomläggningen, infördes obligatorisk bilbesiktning. Det året dog 1 313 personer i trafiken, förra året var det 325 personer som dog till följd av trafikolyckor. Säkrare fordon och bättre vägar är viktiga förklaringar till att dödstalen gått ner.

Statliga Trafiksäkerhetsverket, inrättat 1968, drev igenom en rad beslut som ökade trafiksäkerheten: lag om bilbälte, hjälm för mc-förare, differentierade hastighetsgränser och lag om varselljus.

MEN HELA TIDEN har hastigheten varit en central fråga i säkerhetsarbetet.

– Om alla höll hastigheten skulle 100 liv om året räddas. Överhastigheten leder också till utsläpp av 320 000 ton koldioxid om året, lågt räknat, säger Maria Krafft.

Hon framhåller att hastighetsreglerna alltså både handlar om trafiksäkerhet och är en klimatfråga.

– Regler behövs, människan har dålig riskuppfattning när det gäller hastighet. Den enskilda kan inte bedöma faran i alla situationer.

5 tycker till

Hur känns det att vara tillbaka på jobbet?



Aleksandra Milenkovic Hallgren, resursväktare och gruppleddare, Stockholm:

– Bra, en nystart efter sommaren. Vi ska få nya objekt att jobba in oss på så det blir kul. Första arbetsdagen var jag jättetrott, men det var ändå kul att vara tillbaka och träffa sina arbetskompisar. Jag är resurs, så jag hoppar runt på vakanser.



Stefan Möller, hamnarbetare, Kingelsta:

– Haha... jag skulle behöva mer semester. Det blev bara två veckor. Känner mig lite sliten efter att ha flyttat och sedan kört renovering, målat och byggt ovanpå det. Hade varit skönt att bara vila men vi åker någonstans nästa år, har vi sagt.



Erik Johansson, cateringlastare och skyddsombud, Uppsala:

– Känns väl ganska bra, men jag hade gärna velat ha längre semester än fyra veckor. Jag var i Prag, en fantastisk stad! – Det var stressigt att komma tillbaka, dåligt med folk under semestertider och svårt att få tag i vikarier.



Eddie Prüss, terminalarbetare och klubbordförande, Ljungby:

– Jag har semester än, men det känns inte alls roligt att komma tillbaka. Postnord har sagt upp 22 personer. Det ska nu verkställas så det lär bli infekterat. Tänkte fiska, men det regnar mycket så det blir mest chill och träffa kompisar.



Peter Strålin, sopgubbe och skyddsombud, Ösmo:

– Jätteskönt, vi hade en så fantastisk bra semester! Vi åkte till södra Medelhavet och kryssade och sen till Paris. Visserligen var det mycket att stå i på jobbet efter ungefär tre veckor ledigt, men det var bra. Hanterbart och under kontroll.

Ökade klasskillnader syns i semestervanor

Semester. Att ha och att inte ha råd – ökade klyftor i samhället speglar sig i semestern. Mer än var tredje arbetare åkte varken på en semesterresa eller hade tillgång till fritidshus förra året.

Text Lilly Hallberg

Just före den traditionella industrisemestern släppte LO sin så kallade semesterrapport, om resor, tillgång till semesterboende och fritid. Det är ingen solig läsning. I rapporten framgår stora skillnader i hur arbetare och tjänstemän semestrar.

– Klasskillnaderna har dessutom ökat de senaste tio åren, säger utredaren Mats Larsson, som skrivit rapporten.

ANDELEN ARBETARE som förra året inte gjorde en resa på semestern, eller hade fritidshus eller husvagn, var mer än dubbelt så hög som andelen bland tjänstemän. Skillnaderna har minskat under senare år. Det betyder inte att kvinnorna inom LO-yrkena har fått större ekonomiskt svängrum.

– Det är i stället fler män som kommit in under högkonjunkturen och fått samma dåliga villkor, med osäkra anställningar och relativt låga löner. Det gäller bland annat hotell och restaurang, inom detaljhandeln och vissa grupper inom

Transportsektorn, som bud, säger Mats Larsson.

Det är fortfarande fler kvinnor (34 procent) än män (32 procent) bland arbetarna som varken gjort en semesterresa eller haft tillgång till fritidshus eller husvagn. Skillnaderna har minskat under senare år. Det betyder inte att kvinnorna inom LO-yrkena har fått större ekonomiskt svängrum.

– Det är i stället fler män som kommit in under högkonjunkturen och fått samma dåliga villkor, med osäkra anställningar och relativt låga löner. Det gäller bland annat hotell och restaurang, inom detaljhandeln och vissa grupper inom

Transportsektorn, som bud, säger Mats Larsson.

LO:S ORDFÖRANDE KARL-PETTER Thorwaldsson sa att "det skär i hjärtat att semester inte är för alla" när han gästade TV4:s morgonsoffa för att berätta om rapporten, den 26 juni. Han fick också frågan vilka de egentligen är, "de där arbetarna som ni talar om".

De arbetare som semesterrapporten talar om jobbar i yrken som organiseras av något av LO:s förbund. Tjänstemän definieras som organiserade av TCO eller SACO.

Både höjningar och sänkningar



Trafikverket planerar att i år höja hastighetsgränsen från 90 till 100 kilometer i timmen på nio mil som bedöms ha god säkerhetsstandard.



Samtidigt planerar verket att sänka hastigheten från 90 till 80 kilometer i timmen på 11 mil väg den 1 november.



Först när Sverige gick över till högertrafik fick vi hastighetsgränser utanför tätorterna. Bild från Transportarbetaren 1967.

Inget extra larm för nattpersonal

Bensin. Den som jobbar ensam på en bensinmack under natten borde ha ett larm som larmar om hen blir liggande helt stilla. Det kravet har Transport i Stockholm drivit sedan hösten för två år sedan.

Det finns ett bärbart och ett fast överfallslarm på Circle K:s mackar. Båda kräver att den anställda själv trycker på en knapp. Skyddsombuden krävde att bensinbolagets nattpersonal också skulle förse med ett larm som automatiskt ger signal hos vaktbolag eller polis om bäraren hamnar i liggande läge. Ingen som hade drabbats av sjukdom, olycka eller överfall skulle på så sätt behöva bli liggande på sin arbetsplats.

Arbetsmiljöverket ansåg att befintliga larm räcker, och förvaltningsrätten höll med. Kamarrätten i Stockholm beslutade före sommaren i år att inte pröva fallet, och därmed är det Circle K:s modell som gäller.

LB



FOTO: JOHAN LINDSTEN

Cykelbud tar strid för kollektivavtal.

100 matbud i Norge strejkar för avtal

Cykelbud. I Norge strejkar över 100 matbud som cyklar för Foodora. Kravet är kollektivavtal, och med ett sådant också högre lön.

Espen Utne Landgraaff är klubbordförande och intervjuas i norska Dagsavisen:

– Vi strejkar så länge det är nödvändigt, säger han.

– Det finns kanske runt 400 Foodorabud i Oslo, så vi är en väldigt stor andel av cyklister. Det råder inget tvivel om att strejken skadar företaget.

Norska facket Fellesforbundet har försökt teckna kollektivavtal med Foodora i tre år. Förhandlingarna bröt samman i förra veckan.

LB

466

kilo hushållsavfall tog miljöarbetarna hand om från var och en av oss under förra året, i genomsnitt. Sju kilo mindre än året före.

Källa: Avfall Sverige

App-jobbare vill organisera sig

Cykelbud. App-arbetare i Europa försöker organisera sig för att få bättre arbetsvillkor.

– För att bli starka gentemot plattformarna måste vi samarbeta över gränserna, säger cykelbudet Jean-Daniel Zamor i Paris.

Text Anna Trenning-Himmelsbach

Bud, eller kurirer, som levererar mat och annat för plattformar försöker tillsammans organisera sig i flera europeiska länder.

I sommar har till exempel matbud i Frankrike genomfört maskningsaktioner, och demonstrationer. Protesterna utlöstes när den brittiska mat-appen Deliveroo ändrade sina tariffer, och bland annat slopade minimiersättningen för korta körningar. Buden säger att det gör att de får betydligt sämre betalt.

– Villkoren är inte heller bättre hos andra bolag, som Uber Eats, säger Jean-Daniel Zamor, ordförande för Clap, som organiserar kurirer i Parisregionen.

Själv är han student och cykelbud för Stuart.

– De flesta jobbar heltid. Nu för tiden måste man arbeta många timmar för att det ska löna sig, säger han.

I FRANKRIKE ÄR kurirerna egenföretagare, betalar själva sociala avgifter, och bekostar sin utrustning, som oftare är en scooter än en cykel. Clap

kräver inte att de ska få fasta jobb, eftersom buden sällan vill det. Men de vill ha en minimiersättning på drygt 200 kronor i timmen, bättre försäkringar, och få inblick i hur plattformarna fördelar körningarna.

PROTESTERNA HAR VÄCKT uppmärksamhet i Frankrike, men bara en bråkdel av buden deltar. Det är en splittrad och svärmobiliserad grupp. – Vi träffas sällan. Det finns ju inga personalrum hos företagen. Dessutom är många rädda för repressalier, säger Jean-Daniel Zamor.



FOTO: CHRISTOPHE PETIT-TESSON

Matbud protesterade flera gånger i augusti på gatorna i Paris mot försämrade villkor.

Han är ändå förhoppningsfull, eftersom buden börjar organisera sig över gränserna. Clap har varit med om att bilda en ny europeisk samarbetsorganisation, Transnational courier federation.

I september är han talesman för app-arbetarna vid ett möte i Bryssel. Där ska Europafacket ska försöka hjälpa kurirerna att organisera sig.

– Men vi måste göra det själva. Många av mina kollegor här i Frankrike är unga, och misstänk-samma mot facken, som de uppfattar som för politiska.



FOTO: CHRISTER JONSSON

Christer Jonssons egen bild på lastbilsläpet som skar igenom den mjuka vägkanten och lade sig i diket.

Farligt lösa kanter

Chaufförer. Ett lastbilsläp vek ner sig i diket. En inte ovanlig typ av olycka på E45:an i Dalarna. Men någon ombyggnad är inte prioriterad hos Trafikverket.

Text Lena Blomquist

Christer Jonsson svängde ut från en parkeringsficka med sin last av djurfoder. Vägkanten var lös och sandig och han såg i sidospegeln att släpet låg på sidan i diket. Brandkåren bekräftar att vägen är smal och trång – och att vägkanterna är så lösa att tunga fordon välter ner i diket.

– Vägen är fruktansvärt dålig norr om Orsa, säger chauffören Christer Jonsson.

– Jag fick vänta i två dagar på att hämta en ny dragstång och komma i väg från Dalarna, berättar han.

Christer Jonsson jobbar på ett åkeri i Uddevalla, men kör E45:an norrut ungefär en gång i veckan. Han transporterar kofoder från Hällekis i Västergötland till bönder norr om Östersund.

– Varje dag jag kommer hem och parkerar lastbilen efter den här körningen tänker jag "skönt att jag klarade mig i dag också".

Vad har du för tips till andra som kör E45 mellan Orsa och Sveg?

– Det finns inga alternativa vägar ... så ta det jävligt försiktigt.

Per-Erik Jonsson, distriktschef på Brandkåren norra Dalarna, berättar för Mora tidning att många liknande avakningar då lastbilar skär ner i diket inträffar på vägsträckan varje år.

– Vi har skrivit till Trafikverket två eller tre gånger för att försöka

få vägen bredare och kanter som håller, säger Per-Erik Jonsson till tidningen.

PÅ TRAFIKVERKET'S PRESSAVDELNING har Camilla Hult utrett frågan för Transportarbetarens räkning:

– Vi känner till problematiken, säger hon och beskriver de två alternativ som myndigheten ser för den kritiserade delen av E45.

Ett sätt att få bort de skarpa kanterna där underlaget blir löst är att göra vägen smalare, inget som Trafikverket planerar.

Den andra lösningen är att bredda vägen och det förutsätter ändringar i den vägplan som myndigheten föreslår och regeringen beslutar om.

– Men där finns det andra projekt som ligger före, säger Camilla Hult.

"Vi känner till problematiken. Men där [i vägplanen] finns det andra projekt som ligger före."

Camilla Hult, Trafikverkets pressavdelning.

Hallå där!

JAN "KIRRE" KIRKHAUG

... chaufför och styrelsemedlem i Transports Dalaavdelning, som arbetar för ett fungerande yrkesförarråd.

Vad gör ni i ert yrkesråd?

– Vi träffas och tar upp aktuella trafikfrågor i Dalarna. Det är ett sätt att komma till rätta med fel och brister i trafiken och att få ner trafikdöden. Det är också ett sätt att skapa ett tryck på ansvariga, som Trafikverket, att göra något åt de problem och risker vi vet finns.

Kan du säga något akut som ni vill åtgärda?

– Ja, Dalporten i Grängesberg. Tunneln under järnvägen är smal och där vill vi att Trafikverket byter till röd ljus i stället för blinkande signal. Eller i alla fall byter glas från gula till röda blinkande ljus. Det har hänt flera gånger att man kört in i tunneln och fått möte. Ibland har husvagnar fått backa ut ...

Vad har ni lyckats få igenom?

– Här i Borlänge ska vi, efter att ha kämpat länge, äntligen få uppställningsplatser för tunga fordon. En annan sak är en infart från riksväg 70 till Leksands brod. Där har man varit tvungen att stanna mitt i vägen vid möte. Det kan bli tvärstopp eftersom det inte finns någon avsvängningsfil. Det har vi påtalat för Trafikverket och det ska byggas en nu.

Finns aktiva yrkesförarråd i hela landet?

– Nja, centralt har det fört en ganska slumrande tillvaro under senare år.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Transports Jan Kirkhaug är invald på två år i rädet. Där finns också representanter för Handels, Kommunal, NTF, branschorganisationen Mittakarna och Dalarnas försäkringsbolag.

Nya villkor i sopavtal

Miljöarbetare. Stockholm har i förtid avslutat avtalet för sophämtning som gällt sedan hösten 2017, efter den stora sopkonflikten. Tillsammans med entreprenören har staden nu ingått ett övergångsavtal med nya villkor, men med samma företag: Urbaser. Utbrett missnöje och periodvis tusentals klagomål i veckan ligger bakom. Sophämtningen framför allt i innerstaden har inte fungerat så bra som vi velat, medger Stockholm Vatten och Avfall.

– Det har varit för mycket problem med att klara turerna. De hinner inte med, det blir klagomål och de riskerar vite – så blir det när yrkesskickligt och erfaret folk slutar, säger Magnus Kinnunen, ombudsman på Transports Stockholmsavdelning.

Han betonar att många av de nya, orutinerade miljöarbetarna gör ett mycket bra arbete med tanke på förutsättningarna.

LB

FOTO: LENA BLOMQUIST



A vibrant rainbow pride parade float is shown against a clear blue sky with wispy clouds. A person in a rainbow-striped costume and a top hat stands on the float, holding two rainbow flags. The float is decorated with large orange paper flowers and other festive elements. In the background, a tall, dark brick clock tower with a golden dome and spire is visible. The float appears to be part of a larger parade, with other participants and decorations visible in the lower right corner.



Hinder på vägen. Camilla Rogerstam i Tidaholm vill tillbaka till jobbet som yrkesförare, men tvingas nu kämpa både för hälsan och mot myndigheternas snårskog av regler.

Utan sjukpenning, jobb

Arbetsmarknad. Chauffören Camilla Rogerstam är en av tusentals som hamnat i kläm mellan Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen. Idag står hon utan arbete, inkomst eller ersättning. En läkare skriver ett kompletterande utlåtande som kommer in för sent.
– Det har fått katastrofala konsekvenser, säger hon.

Text och foto Lilly Hallberg

Camilla Rogerstam har kört mjölk-

bil i många år. Både hon och arbetsgivaren vill se en fortsättning på vägarna. Idag är det inte möjligt och hon är tjänstledig från åkeriet.

– Jag har inte gjort något fel, min sjukdom är inget jag valt. Men jag har hamnat i en omöjlig situation för att det inte finns något samarbete mellan instanserna. De bara hänvisar till varandra, säger hon.

– Jag gör allt jag kan för att kunna komma tillbaka och arbeta.

CAMILLA ROGERSTAM HAR mening-eom, godartade tumörer i kraniet,

som hon opererades för i mars i år.

I november 2017 blev Camilla Rogerstam sjukskriven för besvär av sjukdomen.

I mitten av april förra året började hon arbeta igen. Till att börja med på 50 procent, en månad senare på heltid. Då föll hon från översta steget till förarhytten och fick en fraktur och mindre blödning i hjärnan, något helt utan samband med de tumörrelaterade besvären. Efter arbetsplatsolyckan följde sjukskrivning året ut men hon blev fortsatt sjukskriven, nu för sjukdomen.

– Förutom allt annat var det ju otur att jag råkade ut för olyckan just då, säger Camilla Rogerstam.

Tidpunkten spräckte ramen för maximalt antal sjukdagar med ersättning under en period.

Läkaren vid Skaraborgs sjukhus skickade ett kompletterande utlåtande som inte kom in i tid till Försäkringskassan. Det ledde till att Camilla blev utförsäkrad.

NÄR AVSLAGET OM ersättning från Försäkringskassan kom vände sig Camilla Rogerstam till facket. Hon

medlingen och Försäkringskassan.

→ Flera utredningar pågår för närvarande: Socialdepartementet genomför en översyn av ersättnings-systemet. En utredning ser över processen från förebyggande arbete till återgång efter sjukskrivning. En annan utredning ser över begrepp som "normalt förekommande arbete".

och a-kassa

följde rådet från Transports ombudsman och begärde tjänstledigt från åkeriet, som saknar möjlighet att erbjuda annat arbete under en rehabiliteringsperiod.

Men läkaren hade i sitt utlåtande felaktigt skrivit att Camilla Rogerstam saknar förutsättningar för allt slags arbete, inte enbart chaufförsjobb. Det ledde till avslag på ansökan om a-kassa och Camilla står i dag helt utan ersättning från något håll.

NÄR HON RINGDE arbetsförmedlingen för att tala om a-kassans beslut var det första handläggaren frågade: Vad vill du att jag ska göra?

– När jag frågade vad jag ska leva på sa hon bara att vi inte är skyldiga dig ekonomisk hjälp, för det måste du vända dig till kommunen.

– Jag får alltså veta att jag ska gå till socialen. Jag frågade om det verkligen stämde, jag har ju en man som har jobb, äger halva huset och jag har en anställning. Hur ska jag kunna få hjälp där?

Camilla Rogerstam fick också veta att Arbetsförmedlingen inte

har några resurser att hjälpa: hon tillhör inte någon av de prioriterade grupperna, de som står längst bort från arbetsmarknaden.

– Allt jag vill är att komma in i en aktivitet, ett åtgärdsprogram, för att se vad jag klarar av.

ULF NORDENBERG ÄR ombudsman på Transports Skövdeavdelning.

Han följde med Camilla Rogerstam till ett möte på arbetsförmedlingen, nu med sektionschefen för Östra Skaraborg. Åter får Camilla Rogerstam höra att för henne finns inga resurser, att den politiska januariöverenskommelsen inneburit neddragningar både vad gäller personal och myndighetens åtgärdsprogram. Och att Camilla står i kö till ett program inte innebär någon garanti för att hon kommer med i oktober.

Camilla Rogerstram är ledsen, arg och frustrerad.

– Jag vill att det ska komma ut hur man kan bli behandlad. Transports Ulf Nordenberg konstaterar att man måste vara frisk för att vara sjuk.

David Ericsson

Efter olyckan...

Egentligen vill jag inte skriva det här. Det som har hänt, har hänt. Någon i en Tesla gjorde ett misstag i halkan vid avfarten till Sillekrogs parkering, en lastbilschaufför (jag) blev påkörd efter att Teslan studsat in i trailern. Men ingen dog eller blev allvarligt skadad trots att personbilen höll gott och väl hundra kilometer i timmen och jag flög flera meter.

Jag har skrivit om händelsen tidigare och saken är utagerad – eller hade kunnat vara det om följderna av den nu inte fått rent komiska konsekvenser.

JAG GJORDE SOM alla sa: polisanmälde trots att polisen vägrade komma till olycksplatsen. I skaderapporten erkände Teslaföraren sin skuld. Att hon kommit aldeles för snabbt in på lastbilsarkeringen och träffat mig, förmodligen med bilens backspegel, där jag stod pressad mot trailern.

En kvinnlig polis tog emot anmälan och läste igenom den med fotona på den skadade Teslan (som fick bärgas från platsen), mina trasiga kläder och den lätt tilltufsade trailern och konstaterade.

– Du kunde ha dött!

Men efter ett par veckor kom ett brev från Polismyndigheten med deras arbetsbesparande favoritsvar: "Förundersökningen nedlagd".

Motiveringen var: "Ord står mot ord och inga oberoende vittnen finns".

Om de ens brytt sig om att höra den vållande föraren i Teslan, så måste hon ha ljutit. Trots att hon satt och grinade i lastbils-hytten efter olyckan och frågade hur hon kunde gottgöra för det hon ställt till med.

FÖRETAGET JAG JOBBAR för har varit schyst. Alla papper har blivit ifyllda och jag har fått mina tusenlappar i försäkringspengar. Man gick också ett steg längre, undersökte olycksplatsen och påtalade för Trafikverket att där inte fanns någon hastighetsbegränsning.

Verket agerade förvånansvärt snabbt och nu är hastighetsskyltar uppsatta – på sjuttio (70) kilometer i timmen!

Alltså, man ska tillåtas köra i sjuttio in på en mack och en parkering där det finns både barn och vuxna, folk som tankar eller fixar med sina bilar. I praktiken en återvändsgränd med alla stillastående fordon.

Dessa skyltar kanske blir den mest livsfarliga konsekvensen av påkörningen den där januariförmiddagen. Och hur tänkte vägarbetarna som satte upp skyltarna? De arbetare vi chaufförer – som fortfarande har några hjärnceller kvar – värnar så mycket om. Finns det inte någon samvetsklausul för skyltuppsättare? Typ: "det här går bara inte."

Ibland undrar jag vad som har hänt med det här landet. När slutade folk tänka? När slutade folk bry sig om rätt och fel och om andras liv?

Toppen & botten

↑ Att min senaste bok blivit ljudbok och går att ladda ner överallt där ljudböcker finns!

↓ Vi går mot sämre tider, sägs det.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Kjell Larsson bor i Visby där han tidigare var professor i zoologisk ekologi vid Campus Gotland, Uppsala universitet. Sedan 2013 är han professor i sjöfartsvetenskap vid Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Professorn och havets framtid

Han ser konflikterna under havets vidsträckta spegel och lyfter bottenmiljön till ytan. Kjell Larsson har prisats för sin forskning och ser havsplanering som livsnödvändig.

Text och foto LILLY HALLBERG

1 Vad betyder Transports pris för dig?

– Det är ett erkännande och det gör en ju alltid glad, jag känner mig hedrad. Och det är jättebra att själva ämnet uppmärksammas, kopplingen mellan havsmiljö och sjötransporter.

2 Är det en fördel att bo på Gotland för ditt arbete?

– Jag vill bo nära kusten, det känns viktigt. Och Gotland ligger ju mitt i Östersjön, det är full fart med alla fartygs-transporter på båda sidor. Jag har biologi i grunden för min forskning och arbetar också med ett projekt om samspel mellan sjöfågel och bottenfauna i Östersjön.

3 Hur allvarligt är läget för Östersjön?

– Det beror på hur man mäter. Nu pratar vi mycket om algblooming, under många decennier talade vi om problemen med övergödning och döda bottenar. Vissa gamla miljögifter, DDT, PCB och bly, har minskat och det har gjort att vi fått tillbaka havsörn och säl. Tyvärr har det

kommit nya hot mot miljön, bland annat genom sjöfarten. Fartygens bottenfärg sprider inte längre gift som TBT, en vinst för miljön som samtidigt betyder att främmande organismer sprids via skroven. Det finns alltid konflikter mellan olika värden. Det gäller att ha kunskap för att göra kloka avväganden, att inte ge upp.

4 Skulle du vilja ha Greta Thunbergs genomslag i debatten?

– Greta Thunberg har gjort ett fantastiskt jobb med att göra folk medvetna. Hon har varit väldigt bra på att väcka opinion i klimatfrågan. Men det är ju inte hon som ska lösa problemet, det är vi andra som måste göra jobbet – politiker, forskare, företagare. Klimatfrågan är en global överlevnadsfråga.

5 Går det att sprida information om klimat/marin miljö på ett enkelt sätt?

– Det är viktigt att komma ihåg att klimat och miljö inte alltid går hand i hand, som det ibland slentrianmässigt framställs. Vissa saker, som vindkraft, är jättebra för klimatet, men placeringen ska inte vara sådan att den hotar den biologiska mångfalden – bara för att vi har en elbil ska vi inte köra den på stranden. När det gäller havsplanering är det pedagogiska problemet att när vi tittar ut över havet ser vi bara den blå ytan.

6 Vad är havsplanering?

– Det handlar om hur vi ska använda havet geografiskt, som var sjöfarten ska gå. Vi skulle aldrig dra en motorväg genom en nationalpark men farleder går genom den känsligaste miljön, som den skyddade Hoburgs bank och Midsjöbankarna. Öster om Gotland passerar årligen 35 000 fartyg, det är nästan en statistisk omöjlighet att undvika oljeutsläpp.

3 röster om Kjell Larsson:



Tommy Wreeth, förbundsordförande Transport:

– Han är en fantastisk kombination av forskare och bra pedagog. Det behövs

i en fråga som den här, Östersjön är ett känsligt ekosystem som fått utstå långvarig misshandel från människosläktet.



Tina Elfving, föreståndare Stockholms universitets Östersjöcentrum:

– Jag har en stor respekt för Kjells breda och djupa kunskaper

om Östersjön! Att han dessutom är så engagerad i kommunikation och att beslut ska tas på bästa vetenskapliga grund är otroligt värdefullt för samhällets miljöarbete och Östersjöns utveckling.



Ted Bågfeldt, prefekt Sjöfartshögskolan:

– Kjell har en förmåga att se vad som är viktigt och sätta det i ett större perspektiv. Hur en enskild fråga påverkar

i ett större sammanhang. Att helt enkelt se den större bilden.

7 Vad kan jag som privatperson göra?

– När det gäller sjöfarten är det svårt. Som konsument kan du inte se vilket slags fartyg ditt nya kylskåp åkt med, eller din miljövänliga bil. Det gäller att göra politiker medvetna om att det är skillnad på sjöfart och sjöfart. Det finns i dag en del väldigt bra, energisnåla fartyg med modern säkerhetsutrustning. Sedan finns det tyvärr en hel del som inte borde gå i trafik över huvud taget. Vi måste få ett tryck på fraktköparna, att de ställer krav på de fartyg de skickar varorna med. Hittills har priset varit det helt avgörande. När det sedan händer en olycka handlar det om att hitta en syndabock. Det kan vara en styrman som druckit. Men det är ett systemfel. Dåliga säkerhetssystem är dåligt miljötänk.

”Vi skulle aldrig dra en motorväg genom en nationalpark men farleder går genom den känsligaste miljön, som den skyddade Hoburgs bank och Midsjöbankarna.”

KJELL LARSSON

... tilldelades i våras Östersjöakutens pris för sin forskning om Östersjöns ekosystem och sjöfartens miljöeffekter. Stiftelsen Östersjöakuten är ett resultat av en insamling, startad 1994 av Transport på initiativ av Malmöavdelningen. Pengarna donerades senare till Stockholms universitets Östersjöcentrum, som inrättade stiftelsen.



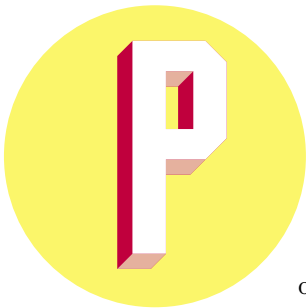
Sopsväng på Smögen



I 20 år har skyddsombudet Åke Olsen jobbat för bättre arbetsmiljö i Bohusläns små kustsamhällen. På turistmetropolen Smögen är säckarna och kärlen borta ur gränderna.



Text och foto JAN LINDKVIST



På Smögen får invånarna själva bära sitt avfall till särskilda sopstationer, som nås med lastbil.

– Men i Hovenäset och Bovall är det fortfarande stora problem, säger Åke Olsen som hoppas mycket på det nya bolaget Rambo, som snart tar över sophämtningen.

Måndag morgon. Klockan är fem i sex och marken ännu våt av dag.

Åke Olsen startar sopbilen. Jag tar redaktionsvolvo.

Han styr mot Hovenäset. Det är ett av alla de små samhällen med charmiga trähus och sjöbodar som klänger sig fast längs de klippiga stränderna.

En dröm för norrmän och rika göteborgare. Inte för miljöarbetare.

Framme i Hovenäset parkerar vi vid ett litet torg. Det är kollegor till Åke som sköter insamlingen här.

– På vissa ställen får de bära säckarna flera hundra meter. Det är många miljöarbetare som slitit ut sig genom åren. Knän och axlar, där träffar det styggast.

Han tar täten in bland kåkarna. Det är stentrappor, prång och knagglig gatsten. Och så trångt mellan husen att det känns som att kliva genom folks vardagsrum.

Åke pekar på gator som är någon

decimeter bredare än sopbilen. Här ska renhållarna backa in.

– Här skulle man behöva små, anpassade sopbilar. I stället har entreprenörerna köpt större och större fordon, säger han och kliver fram till en säckhållare som står på en sluttande granithåll.

– När frosten kommer är det lätt att halka. Det är illa att det fortfarande finns sådana här hämtställen.

ÅKE OLSEN HAR kört sopor i 44 år. Han är själv lite förundrad över att kroppen håller.

– Det är de stora bredaxlade pojkarna som går sönder först, säger han allvarligt.

I slutet på 1990-talet tog han, motvilligt, på sig uppdraget som skyddsombud. Enligt Åke Olsen tog kommunens driftiga tekniska chef då strid med de politiker och kommuntjänstemän som ansåg att det var omöjligt att flytta sopsäckar och tunnor från kundernas bakgårdar, och i stället bygga särskilda kärlgårdar dit sopbilen kunde köra.

I samma veva kopplades Arbetsmiljöverket in.

– Inspektörerna kom ut och rödmärkte 2 000 tunnor, säger Åke Olsen.

Han hoppar in i sopbilen och vi kör ut på Smögen. En populär ö som i praktiken är en enda stor granitklippa.

Han bjuder på ny guidad snabbtur

bland tätt, tätt liggande hus och ner mot den berömda långa bryggan. Sopbehållarna och kärlen är borta och kommunen har byggt skåp – kärlgårdar – dit invånarna bär sina sopor.

Förändringen kom redan 2004. Efter det avstannade arbetsmiljöarbetet, enligt Åke Olsen:

– Det är ett omfattande arbete att åtgärda bristerna. Att bygga nya kärlgårdar tar tid och motståndet bland de boende är starkt. Det har varit väldigt mycket bråk.

Åke Olsen beskriver hur miljöarbetarna fått ta emot glåpord. Knytnävar har förekommit, och han återger målande vad som hände när en uppretad kvinna smög sig på honom bakifrån.

– Hon tog tag i mina öron och vred om. Det gjorde ont som tusan och jag dansade runt som en fyraåring i hennes grepp. Det är tråkigt att förståelsen är så liten för arbetande människor.

Åke startar sopbilen och påbörjar insamlingsrundan på Smögen. På många ställen står stora 660-liters kärl. Vid ett hotell måste han baxa de fulla kärlen över en tröskel. Han använder hela kroppstyngden för att lyckas, och det ser inte ut som en övning Arbetsmiljöverket skulle gilla.

– Personligen har jag inte så ont av de stora kärlen. Men ibland är de så tunga att bilens kärlyft inte orkar med. Och den



Åke Olsen har kört sopor i 44 år. Som skyddsombud har han jobbat länge med att förbättra arbetsmiljön. Fortfarande finns kustsamhällen där renhållarna tvingas bära avfallssäckar långa sträckor.

ska klara 700 kilo, säger Åke.

I Sotenäs, Tanum och Munkedals kommuner är det miljöföretaget Suez som kör in hushållssoporna. Fast bara några månader till. De tre kommunerna har tillsammans med Lysekil bildat ett eget kommunalt miljöbolag, Rambo.

Vid senaste upphandlingen ratade kommunerna alla anbud från privata företag och valde Rambo. Alltså egen regi.

I Lysekil har Rambo redan tagit över. De övriga tre kommunerna är på gång. I februari står Sotenäs på tur.

I DET NYA konceptet ingår kärll med fyra fack. För fyra olika avfallsfraktioner. Åke Olsen är i grunden positiv till Rambo, men han är samtidigt lite fundersam till de nya fyrfacksbilar som kommer på sikt.

– De blir minst en meter längre än den jag kör nu, säger han.

Enligt Åke Olsen är miljöarbetarna ändå över lag positiva till Rambo. Företaget har en mer radikal inställning till arbetsmiljö, anser han.

Som exempel tar han den långa smala grusvägen in mot Smögens vandrarhem. Åke tvingas backa kloss intill en lekplats med gungor.

” Jag har krigat mycket om vår arbetsmiljö. Det var först när vi började gå hand i hand med Arbetsmiljöverket som det började hända saker.”

Åke Olsen, miljöarbetare

– Den lösningen kommer Rambo aldrig att acceptera. Som det är nu backar jag minst en mil i veckan. Det finns regler som säger att backning inte ska vara ett körsätt, utan bara till för att vända bilen.

– Jag har krigat mycket om vår arbetsmiljö. Det var först när vi började gå hand i hand med Arbetsmiljöverket som det började hända saker.

Rundan på Smögen fortsätter. Det är måndag och mycket sopor. Sommartid femdubblas befolkningen, minst, påpekar Åke. Tidigare körde han Smögenrundan själv och det kunde bli mellan 16 och 19 ton avfall på en dag.

Hur kommer det sig att det fortfarande finns arbetsmiljöproblem i vissa områden i Sotenäs kommun, främst Hovenäset och Bovall?

Frågan går till Jörgen Olsson, avdelningschef på Suez:

– Vem säger att den är bristfällig? Frågade du Åke Olsen hur många avvikelserapporter han lämnat in? Det har lagts väldigt få skyddstopp av skyddsombud under de år som Suez Recycling har haft detta uppdrag.

– Visst finns det garanterat saker som behöver förbättras, men det har också gjorts väldigt mycket gällande arbetsmiljön och säkerheten i dessa områden.

PÅ RAMBO ÄR Sofia Agertoft kommunikations- och marknadsansvarig:

– Vi arbetar mycket med att förbättra arbetsmiljön. Den ”formel” vi använder är att få bort enskilda kärll som står illa till och ersätta dem med kärlskåp. Fast det är en omständlig process och många kunder vill köpa sig fria, exempelvis längre dragväg för kärlen.

– Vi accepterar tio meter, inte mer. Ingen ska kunna köpa dålig arbetsmiljö för dem som utför jobbet.



Restaurangerna ligger tätt på Smögen. Arbetsmiljön har förbättrats, men kärlen på 660 liter är tunga och många miljöarbetare har fått förslitningsskador, berättar Åke Olsen.



HAR DU KOLL PÅ DIN PENSION?

Den framtida pensionen kan kännas avlägsen, svåröverskådlig och dyster. Men det behöver inte vara svårt – och varken för tidigt eller för sent att i dag i hög grad påverka sin ekonomi som pensionär.

Text Lilly Hallberg Illustration Mattias Käll

1 Pensionens olika delar

De tre delarna av pensionspyramiden är allmän pension, tjänstepension och eget sparande. Basen, den allmänna pensionen, betalas ut av Pensionsmyndigheten. Den består av inkomstpension, premiepension, tilläggs-pension och garantipension. Pyramidens mellanslag är tjänstepension, som arbets-givaren betalat in till, och toppen utgörs av privat spa-rande. Den totala pensionen kan alltså bestå av allmän pension, tjänstepension och privat pension.

2 Det orange kuvertet

Årsbesked skickas ut av Pensionsmyndigheten. Det så kallade orange kuvertet – som går att få till en digital

brevlåda – har i år skickats ut till 5 789 439 personer som ännu inte gått i pension. Tjänstepension och eget sparande syns inte i årsbe-skedet från Pensionsmyndig-heten.

3 Räkna ut själv

Kontrollera hur mycket du får genom att gå in hos pensionsmyndigheten.se och gör en prognos. Där kan du också se hur månadsbeloppet påverkas av när du väljer att ta ut pension.

4 Höjda åldersgränser

Vi lever allt längre. För att pensionspengarna ska räcka under längre tid kommer åldern att höjas. Inget beslut är ännu taget men

riksdagens pensionsgrupp föreslår att tidigast möjliga uttag av allmän pension redan nästa år höjs från 61 år till 62 år, från och med 2023 till 63 år.

Från och med 2026 ska den lägsta åldern åter ändras när en riktålder införs. Riktåldern räknas ut efter förväntad livslängd, troligen 67 år när den införs, och det ska gå att ta ut pension tre år tidigare. Är du född 1963 eller senare kan du alltså gå i pension tidigast när du är 64 år.

Samtidigt höjs åldern för hur länge du har rätt att jobba kvar, från dagens 67 år, nästa år till 68 och från och med 2023 till 69 år.

5 Möjligt att dela med sig

Det talas ofta om en kvinnofälla i pensionssammanhang. Den som under många år tar huvudansvar för barn och hem, och lönearbetar på deltid, riskerar att bli förlorare när det är dags för pension. Så behöver det inte vara.

Det är möjligt att föra över premiepensionsrätter. Den som tjänar 30 000 kronor i månaden och för över sin premiepension under 15 år höjer sin makas, makes eller registrerade partners pension med cirka 1 000 kronor per månad.

6 Arbeta och spara

För den som har möjlighet lönar det sig mest att fortsätta förvärvsarbete även efter 65 års ålder. Att jobba ett år till, och enligt nuvarande regler för pensionsålder då gå i pension vid 66, kan för en person som tjänar 25 000 kronor i månaden betyda cirka 1 600 kronor mer i pension före skatt. Även att jobba deltid ger stor effekt. Känns det mest jobbigt när banken tjuvar om att du borde pensionspara (mer)? Ge det en chans, gå igenom månads-kostnaderna och se om det finns utrymme att sätta av pengar till pensionen. Även ett mindre månadssparande kan växa till att bli ett mycket bra tillskott när det väl är dags för pensionen.

Expert



Linda Nygren, pensionsspecialist, Pensionsmyndigheten.

Vid vilken ålder är det rimligt att börja pensionsplanera?

– Jag tycker att det kan vara bra att börja planera lite konkret kring 55. Men även yngre borde gå in och göra en pensionsprognos på pensionsmyndigheten.se.

Hur mycket blir pensionen?

– För en medelinkomsttagare, som haft ungefär samma inkomstnivå hela arbetslivet, brukar vi säga att den allmänna pensionen blir ungefär hälften av slutlönen. Om man räknar med en tjänstepension, som de flesta har från sin arbets-givare, så blir det sammanlagt ungefär 60–70 procent av slutlönen.

Hur viktigt är det att välja fonder till premiepensionen?

– Det är inte så viktigt. Det statliga förvalet AP7 Såfa är konstruerat för att passa de allra flesta som inte vill välja fonder i sin premiepension. Men om du en gång har valt fonder är det viktigt att kolla om du behöver byta eller om de fortfarande fungerar bra.

Tjänar en som är vikarie in till pensionen?

– Alla som arbetar och betalar skatt tjänar in till sin pension om lönen på årsbasis överstiger 19 670 kronor. Beloppet gäller för 2019.

Går det att göra något åt saken för mig som är över 50?

– Absolut, bäst effekt ger att försöka jobba så länge du kan. Har du bara möjlighet att jobba deltid har även det stor effekt. Ett alternativ eller komplement är att se över ditt sparande.

”Bäst effekt ger att försöka jobba så länge du kan.”

Info från a-kassan



Foto: Annika Karlöf

Kontrolluppgifter och uppdateringar

Kontrolluppgift blir Individuppgift

A-kassan måste rapportera den skattepliktiga ersättning som du får från oss, och den skatt som dras, till Skatteverket.

Från och med den 1 januari 2019 rapporterar vi det varje månad i stället för en gång per år. Du kommer också att få uppgifterna månadsvis på dina utbetalningsspecifikationer i stället för en gång per år.

Samtidigt byter uppgifterna namn från Kontrolluppgifter till Individuppgifter.

Du hittar uppgifterna på Mina sidor i menyn under Utbetalningar och rubriken Individuppgifter samt på din utbetalningsspecifikation.

Uppdateringar på Mina sidor

Varför är det så många uppdateringar på Mina sidor och Mitt Medlemskap? Mina sidor och Mitt Medlemskap används av alla, eller flera av de 26 a-kassorna.

Tjänsterna måste därför fungera tillsammans med IT-system på alla på de a-kassor som använder dem.

De måste även fungera tillsammans med system på andra myndigheter som till exempel CSN, Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan.

Eftersom informationen i systemen kan påverka din och andra medlemmars ekonomi, är det extremt viktigt att systemen är säkra.

Därför gör vi löpande uppdateringar och uppdateringar.

Följ oss även på Facebook

På vår Facebooksida berättar vi om kommande uppdateringar som kan påverka tillgängligheten till Mina sidor och Mitt Medlemskap.

Här berättar vi också om det sker några förändringar av utbetalningsdatum, ändrade öppettider vid helger, problem med Mina sidor eller andra händelser som avviker från våra normala rutiner.

Följ oss på www.facebook.com/transportsakassa så får du information direkt när det händer något viktigt som du bör känna till!



TRANSPORTS A-KASSA www.transportsakassa.se



"Här är en bild jag tog på tillbakavägen till filialen när jag var klar en morgon. En maskros upplyst av soluppgången i Halmstad", skriver **Pontus Strömberg**.

Jag ger dig min morgon

**Tidningsbudens bästa sommarmorgnar.
Transportarbetaren la ut en efterlysning på
gryningsbilder i budens egen Facebookgrupp,
och redaktionens mejlbox fylldes med foton
på magiska morgnar. Här är ett urval.**



Den här ödesmättade soluppgången fångade **Marie Thorstensson** i Hällefors på bild under sin tidningsrunda.



"Här är de som gör mina morgnar fina", skriver **Gergő Papp** i Bromölla. Han jobbar som jourbud hos Point Logistik.



"Bild tagen en vacker junimorgon på Orrholmen i Karlstad", skriver **Magnus Woldrich** som själv är Karlstadsbo.



"Hade lite svårt att välja bild. Efter trettio år i branschen har det ju blivit några stycken", skriver före detta tidningsbudet **Per Lindskog** som bor i Blentarp i Sjöbo kommun. "Vanliga morgonmöten" kallar han den här bilden.



"Bildens är tagen i Borby på Österlen, den 22 juli 2017", berättar **Carina Ohlin**. Hon både bor och har sin tidningsrunda i den skånska tätorten, som ligger mellan Ystad och Simrishamn och även kallas Österlens hjärta.



"Bildens är tagen kl 04.29 den 1 juli i sommar. Sjön heter Grimsgölen och ligger strax innan Eringsboda, när man kommer från Pellamålavägen ... Där kör jag förbi varje morgon", berättar **Annika Nilsson** som bor i Eringsboda.



Rätt ut i Tidan, mitt i Lidköping, styr Klas Andersson ut sitt mesta sommarfordon. I samma ögonblick upphör försäkringen att gälla, inget bolag är berett att försäkra en bil när den körs i vatten.

Varning för vattenplaning?

Har du rastat ditt sommarfordon i år? För Klas Andersson i Götene handlar det om att låta bilen bada. Han gillar fordon i allmänhet – och sin tyska amfibiebil från 1960-talet i synnerhet.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

RENT STRIKT SKA en veteranbil ha fyllt 30 år, och då blir den befriad från skatt. År bilen 50 eller äldre behöver den inte besiktigas heller. Att de gamla fordonen är en del av vår kulturhistoria har till och med sagts i riksdagen.

Men bland de solskensfordon som på värkanten plockas fram ur lador och garage finns så mycket mer än bilar av äldre årsmodell. När vi efterlyste säsongsåken på Facebook blev listan både lång och varierad: raggaråk, sportbilar, hemma-byggen och en 1930-talslastbil i glänsan-

de originalskick. Nya motorcyklar, gamla moppar, en buss, en brandbil och – en museispårvagn! En hel del husvagnar och några båtar dök också upp.

GEMENSAMT ÄR ATT en lång innesäsong kan användas till mekande och putsande. Och att premiärturen är något speciellt.

– Första gången jag såg en Amphicar var på Daytona Beach i USA, stranden var som en lång cruising med bilar som körde fram och tillbaka. Jag bodde i Kalifornien i ett par år i början av



I garage och hangarer har Klas Andersson inte bara sin Amphicar. Bland gamla bilar finns ett antal trehjuliga mc-bilar av märket Messerschmitt och en handfull små flygplan.

1980-talet, körde skördetröska och åkte runt när det inte var säsong.

Klas Andersson tänkte att det var en frän bil, och väl hemma i Götene i Västergötland igen fick han tag på en Amphicar. Han lyckades övertyga ägaren om att sälja fordonet som stod i en lada och inte var inregistrerat i Sverige.

– Det fanns inga bromsar som fungerade, och jag lackade om den. Sedan är det alltid mycket mekande på en gammal bil. Den är inte perfekt på något sätt, men i bruksskick.



Instrumentpanel, design och motorljud ger en tydlig känsla av 1960-tal. Här rattar Klas Andersson amfibiebil på Tidans vatten.

På frågan om köregenskaper svarar Klas Anderson "som en gammal folka". Han har kört runt sin 1960-talare i Danmark och åkt till bilträffar i Dalarna, men det ska förstås finnas vatten att gasa ut i för att en träff ska vara intressant.

PETER ARDELL ÄR frilansjournalist för bland andra Gasoline Magazine och dessutom informatör på Tekniska högskolan i Stockholm. Han beskriver sig själv som en "passionerad bilgalning som äter, skiter och sover två- och fyrhjulingar". Vem kan passa bättre att fråga om vad som förenar dem som ägnar sin tid åt fordon som bara kan vistas utomhus under några futtiga sommarmånader?

– Svårt att sätta fingret på. Jag träffar så vansinnigt många olika människor som håller på med bilar, men det kan vara nördriet.

Han ser en form av terapi i mekande, väntande och körande.

– Det är oerhört avkopplande att hålla på med gammal, gammal teknik i en modern tid, säger Peter ArdeLL. Bara att få lösa ett jätteenkelt problem med gamla trumbromsar, det ger utrymme att låta tankarna vandra i väg.

En universell känsla när gruset är bort-sopat från asfalten och fordonet plockas fram för säsongen bjuder han på:

– Under de första milen handlar det väldigt mycket om att lukta och lyssna. En magisk upplevelse för alla sinnen.

MEN FÖR KLAS Andersson med Amphicaren är permiärkänslan lite mer speciell:

– Det första är att kolla så det inte kommer in vatten. Jag har en länsypump om det skulle ha blivit en läcka under vintern.

KULTUR



MER OM KLAS ANDERSSONS AMPHICAR 770

→ Prototyp byggd 1961 i Lybeck, året innan serietillverkning startade i Berlin.

→ Motor på 1200 kubik från Triumph Herald.

→ Fyrväxlad, manuell växellåda med kraftuttag till varje propelleraxel.

→ Spak intill vanliga växelspaken kopplar in och ur propellarna som sitter under bilen.

→ Styrs med ratten även i vattnet. Framhjulerna fungerar då som roder.

→ Gör, enligt reklamen på 1960-talet, 70 miles per hour (110 km/tim) på land och sju knop till sjöss".

→ Reservdelar? Kan beställas från en firma i Los Angeles, Gordon imports, som köpte upp hela lagret från Tyskland och fortfarande tillverkar en del.

→ Unik? Uppgifterna varierar men troligen byggdes 3878 Amphicars på 1960-talet. Omkring 500, kanske uppåt 1000, rullar och flyter fortfarande.

Fler sommarfordon

Med stolthet visar transportarbetare upp sina solskensfordon när vi gör en efterlysning på Facebook: Amerikanare och Amazoner. Moppar och motorcyklar. Bussar och båtar. Välputsade eller ruffiga. Här kommer en handfull.

LB



FOTO: PRIVAT

Denna Crescent compact från 1972, treväxlad med Sachs-motor, är en av Janne Olssons runt 15 mopeder. "Åker lite allt möjligt", skriver miljöarbetaren i Jönköping.



FOTO: PRIVAT

"Jag slant på kopplingen", skriver chauffören Pelle Löfsved i Norrköping. "Bilen är en Opel Kadett -68."



FOTO: PRIVAT

Mats Anderssons hotrod blev klar 1985. "Glasfiberkaross, byggd av någon i Umeåtrakten, jag har haft den i cirka tio år", skriver han i soppubbarnas FB-grupp. Grunden är en Ford coupé från 1931.



FOTO: PRIVAT

"Denna plockar vi fram när gatorna är sopade, barnen älskar att åka." Thim Heinebro jobbar på Suez, bor i Köping och berättar om sin Chrysler 300, årsmodell 1966.



FOTO: PRIVAT

För Pamela Gustafsson Eklöf, lastbilschaufför i Falköping, är det ett värtecken att rulla ut brandbilen från 1947. "En Cheva."

A young girl with blonde hair, wearing a blue and white striped shirt, is climbing a wooden ladder that leans against a tree in an orchard. She is reaching up to pick an apple. In the foreground, a large wicker basket is filled with red and yellow apples. The scene is set in a lush green orchard with many trees and sunlight filtering through the leaves. The text "FOTO: IS ROCK" is visible in the bottom right corner.

FOTO: ISTOCK

©Bulls

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Chefen har inte satt in tjänstepension

Taxichaffis

**Du som i efterhand har märkt att
inbetalningarna saknas bör göra
så här:**

hanterar pensionspengarna.

På Foras hemsida finns blanketten "Kompletterande inkomstuppgifter" där du kan fylla i rätt inkomst och komplettera med din kontrolluppgift från Skatteverket. Forä svarar också på frågor på telefon. Och även om Forä inte lyckas kräva in pengarna från din förra arbetsgivare så omfattas du av en garanti som gör att dina pensionspengar inte försvinner.

**Sture Thorsell, försäkrings-
ansvarig på Transport**

Ring till oss på förbundets medlemscenter så hjälper vi dig, numret är 010-4803000.

Förresten vill jag påminna alla som får förändrad inkomst att höra av sig till Transport. Om du till exempel är föräldraledig, och har lägre inkomst under en period, kan du få sänkt avgift. Och om du höjer din lön kan avgiften bli lite högre, med samtidigt påverkar det vad du eventuellt kan få ut från facket's inkomstförsäkring.

**Jim Lassinantti på
Transports medlemscenter**

Matte

Svar: Hej, mitt enkla svar är att du som Transportmedlem ska vända dig till din lokalavdelning. Där kan du be en ombudsman om hjälp att reda ut vad som gäller.

Det är svårt att utifrån det du skriver veta vad som ingår i den summa du kommit överens med arbetsgivaren om.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

? Hej, jag blev sjukpensionär för ett år sedan. Kan jag bli pensionärsmedlem i Transport?

Det är på tok för dyrt för mig att vara med i facket nu och betala fem procent av min månadsinkomst till er.

Lars

? Hej, jag har slutat min anställning efter tre år som kranbilschaufför. Vi var överens om en lön på 176:46 kronor i timmen och att jag skulle ha månadslön. Tyvärr har jag bara fått enstaka lönespecifikationer och nu visar det sig att chefen har beräknat månadslönen på 160 timmar i stället

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

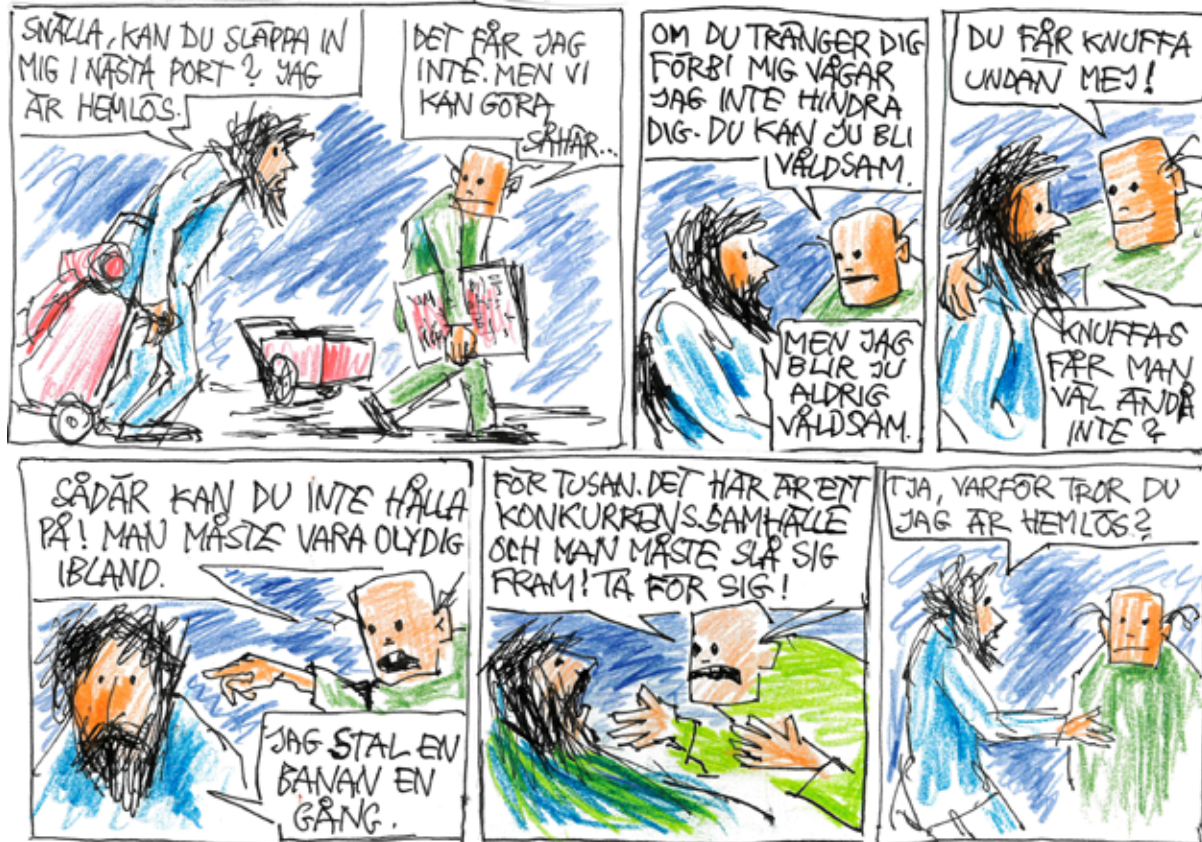
Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet **Kristoffer Nilsson.**



Julikryssets lösning.

Vinnare av två trisslotter:
Anders Johansson, Hovmantorp
Per Lender, Sala
Eva Godin, Gävle.

Vinnare av en trisslott:
 Alf Stenmark, Matfors
 Ingemar Larsson, Alingsås
 Allan Andersson, Torslanda.



Ge oss ett effektivt övervakningssystem

När jag skriver den här krönikan har jag just deltagit i en träff där Transportföretagen presenterade sin rapport *Effektivare tillsyn av yrkestrafiken*. Med på scenen fanns, förutom jag, rapportförfattarna, infrastrukturminister Tomas Eneroth, generaldirektören för Transportstyrelsen, en poliskommissarie tillika trafikstrateg och en samling riksdagsledamöter.

Missförstå mig rätt, det är naturligtvis bra att frågan lyfts så att vi får anledning att diskutera hur vi ska få ordning och reda på svenska vägar. Och visst ska vi slänga upp en mängd kreativa idéer kring hur detta ska gå till. Men med risk för att låta som en grön fackordförande konstaterar jag att det här är inget nytt – och att det banne mig är dags att faktiskt göra något åt saken!

Så, vad fick vi veta? Rapporten konstaterar bland annat att:

- Cabotagetransporterna ökar.
- Vägkontrollerna är för få.
- Företagskontrollerna är ineffektiva.
- Myndigheterna måste skärpa sig.

Det mesta som står där är bra, även om jag saknar det mest uppenbara. Det kommer jag tillbaka till lite senare. De vill att jag på tio minuter skulle berätta vad facket tycker, så jag sade det igen. Det vi har sagt så många gånger.

DET FINNS SEDAN 2018 ett stärkt beställaransvar för transportköpare. Men vi behöver bara titta på hur Sveriges största transportköpare, det vill säga våra stora exportföretag, agerar, eller inte agerar. Då förstår vi att man inte är särdeles rädd för att bli dömd i den här frågan.

Ofta är de enda lagliga internationella transporterna de där lastbilschaufförer inför öppen ridå skjutsas in till Sverige med minibussar. Där bemannar de fordon som sedan utför olagligt cabotage.

Vi ser det, vi fotar och filmar, vi anmäler till polis och skattemyndighet – och ärendet läggs ned omedelbart på grund av bristande resurser. Således behöver beställaransvaret stärkas ytterligare. Det måste också regleras för de speditörer som förmedlar transporterna. Det måste finnas bra verktyg för rättsväsendet och det måste finnas en klar risk att bli fälld

”**Se till att vi kan få ett effektivt, elektroniskt system för att sätta dit dem som göder organiserad brottslighet, dumpar löner och villkor för svenska chaufförer!**”

för den som gör fel!

EU:s nya mobilitetspaket kommer bara att vara så verkningsfullt som Sverige klarar av att leva upp till i form av kontroller. Vi vet att polisen inte har tillräckligt med resurser och vi vet att vi har för få bilinspektörer.

Faktum är att vi inte bara har låtit bli att flytta fram positionerna här, vi har i stället backat. Vi har tappat fyra inspektörer på ett år och målsättningen att enbart ersätta pensionsavgångar är naturligtvis för låg. Vi måste också våga ifrågasätta yrkesrollerna och deras befogenheter.

DETTA FÖR OSS fram till det jag saknade i rapporten. Hur mycket resurser dessa yrkesgrupper än får är Transport övertygat om att Sverige också måste ha möjlighet att övervaka yrkestrafiken elektroniskt. Hur länge har en bil varit i Sverige, hur många stopp har den gjort och när är det dags att göra ett tillslag. Här tycks råda total politisk enighet så jag kan inte för mitt liv begripa vad man väntar på.

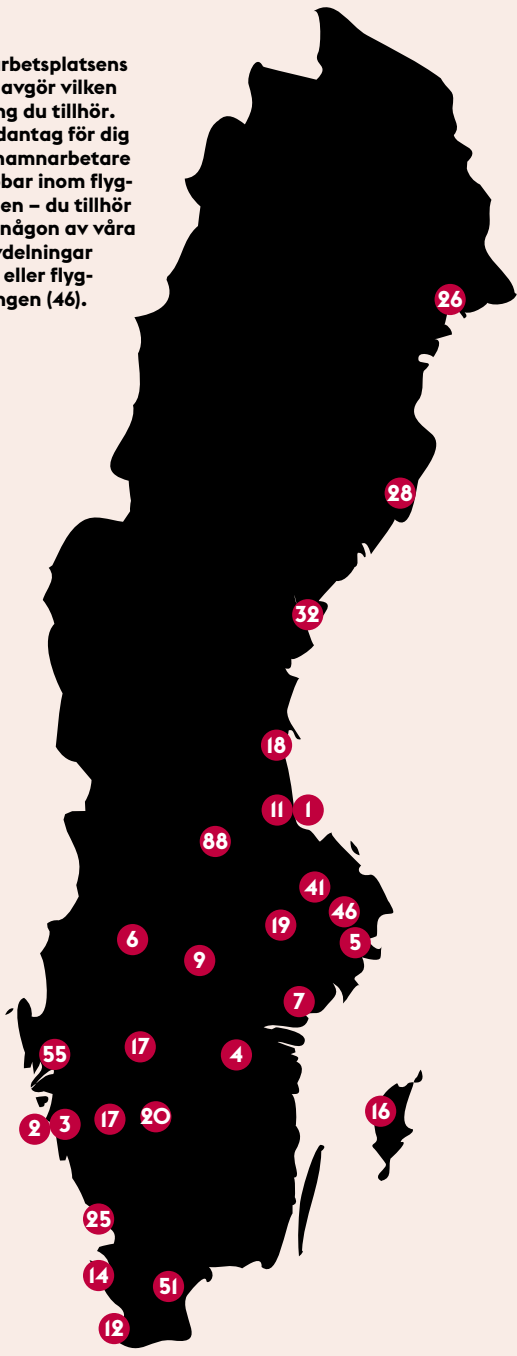
Kom över tröskeln om finansieringen. Se till att vi kan få ett effektivt, elektroniskt system för att sätta dit dem som göder organiserad brottslighet, dumpar löner och villkor för svenska chaufförer och orsakar chaufförsbrist i vårt land!

Hur svårt kan det vara?

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande



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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till sammanträde i representantskapet
Repet har sitt sammanträde måndagen den 7 oktober. Vi kommer att vara på Hotell Kusten på Kustgatan 10 i Göteborg. Vi startar kl 17.30 med fika och sammanträdet börjar kl 18. På dagordningen står bland annat fyllnadsval till avdelningsuppdrag.

Medlemsmöten i sektionerna
Samtliga sektioner kommer att ha sina medlemsmöten på avdelningen, Fjärde Långgatan 48 i Göteborg, på våning åtta. På dagordningarna kommer det bland annat nomineras till avdelningsuppdrag som repet ska göra fyllnadsval till.

► Åkerisektionen har sitt möte lördagen den 7 september kl 11, med fika från 10.30.

► Bevakningssektionen: Onsdagen den 4 september kl 18, med fika från 17.30. På dagordningen: val till styrelse och repet.

► Miljöarbetssektionen: Fredagen den 6 september kl 17.

► Buss- och taxisektionen: Måndagen den 9 september kl 18.15, med fika från kl 17.30. Vi kommer att ha information om medlemsförsäkringar och diskussion om avtalsfrågor med förbundets centrala ombudsman Lennart Sköld på mötet.

► Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 5 september kl 17, med fika från 16.30.

► Terminal och bemanningssektionen: Lördagen den 14 september kl 13, med fika från 12.30.

► Petroleumsektionen: Tisdagen den 10 september kl 18, med fika från 17.30. På mötet kommer vi att nominera och göra fyllnadsval till styrelsen och repet.

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 3 september kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten
► Sektion I: Onsdagen den 11 september kl 18 i våra lokaler på YA, Slakthusvägen 2 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Välkomna!

► Sektion 3: Tisdagen den 3 september kl 18 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan

Transportkortet – laddat med förmåner och rabatter

Transportkortet är ett medlemsbevis som ger rabatter och förmånliga erbjudanden på allt från hotellvistelser och hyrbilar till glasögon och böcker.

Alla aktuella erbjudanden finns samlade på sidan lomervarde.se.



4 Linköping. Vi bjuder på fika, Välkomna!

► Sektion 5: Torsdagen den 5 september kl 18.30 på ABF Motala, Kyrkogatan. Välkomna!

► Sektion 6 & 7 Vimmerby/Västervik: Gemensamt sektionmöte för sektion 6 och 7 lördagen den 7 september kl 12 på BC lunchbar (bredvid OK/Q8), Allén 76 i Västervik. Vi börjar med lunch, som vi bjuder på. Anmälan är önskvärd för att vi ska veta hur mycket mat som går åt. Medlemmar i sektion 6 anmäler sig till Christian Andersson. Ring eller sms:a till 0702-960819 senast den 4 september. Samäkning kan ske från Vimmerby kl 11. Varifrån får ni besked om vid anmälan. Medlemmar i sektion 7 anmäler sig till Niklas Johansson, 070-6236305 eller taxinicke@hotmail.com, senast den 4 september.

Studier för medlemmar
Startpunkten: Tisdagen den 1 oktober kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping. Sista anmälningssdag är den 24 september. Torsdagen den 21 november kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping. Sista anmälningssdag är den 14 november.

Avtalspunkten: Tisdagen den 22 oktober kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping. Alla avtal. Sista anmälningssdag är 15 oktober.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på tel 010-4803138 eller mejla till joakim.carlsson@transport.se.

Repsektionen Hösten första representantskapsmöte hålls på Gustaf Fröding lördagen den 21 september. Alla ledamöter hälsas välkomna.

Vi vill även påminna om Säkerhetsdagen i Göteborg den 5 september, där du som medlem har möjlighet att följa med. För mer information, kontakta Mats på 070-765 25 95.

Studier Det är dags att köra i gång hösten med lite utbildning, och onsdagen den 25 september har vi Startpunkten på avdelningen. Vill du veta lite mer om Transport? Anmäl dig till Monica Strandli på 010-4803184 alternativt monica.strandli@transport.se.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Kamrater, sommaren är över och nu väntar medlemsmöten och representantskap. På dessa möten är det åter dags att nominera ett RSO, se mer information i Transport5:an.

Medlemsmöten
► Miljösektionen: Den 5 september kl 18.30 i Vimpeln.

► Oljesektionen: Den 9 september kl 18.30 i Vimpeln.

► Åkerisektionen: Den 11 sep-

tember kl 18.30 i Vimpeln.

► Terminalsektionen: Den 14 september kl 15 på avdelningen.

► Taxi-/buss-sektionen: Den 16 september kl 18 i Vimpeln.

► Tidningsbudssektionen: Den 16 september kl 17.30 på ABF, Sveavägen.

► Bevakningssektionen: Den 17 september kl 18 i Vimpeln.

Kaffe, te och mackor serveras i vanlig ordning. Ses där!

Representantskapsmöte
går av stapeln den 23 september på ABF Sveavägen. Mötet gästas denna gång av Ordning och reda. Det ser vi mycket fram emot!

Allt gott! "Kamrater tillsammans!"

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Den 9 september är det Yrkesförarnas dag och detta vill avdelning 6 uppmärksamma. Under dagen finns vi på olika terminaler och rastplatser för att bjuda på tårta och present till våra chaufförer.

Mer information kommer att finnas på vår hemsida och vår Facebooksida "Svenska Transportarbetareförbundet Avd 6".

Repsektionen Hösten första representantskapsmöte hålls på Gustaf Fröding lördagen den 21 september. Alla ledamöter hälsas välkomna.

Vi vill även påminna om Säkerhetsdagen i Göteborg den 5 september, där du som medlem har möjlighet att följa med. För mer information, kontakta Mats på 070-765 25 95.

Studier Det är dags att köra i gång hösten med lite utbildning, och onsdagen den 25 september har vi Startpunkten på avdelningen. Vill du veta lite mer om Transport? Anmäl dig till Monica Strandli på 010-4803184 alternativt monica.strandli@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Aktuellt i avdelningen

► Den 1 september är det Flygets dag på Skavsta. Transport

finns där med sitt tält.

► Infoträff i Eskilstuna den 14 september. Kontakta avdelningen för anmälan.

► Infoträff i Nyköping den 19 oktober.

► Den 29 september är det möte med kvinnokommittén i Eskilstuna. Gäst är Anna Ryding.

► David Eriksson är ny medlemsvärvare i avdelningen under hösten.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi på avdelningen hoppas ni har haft en fin sommar och tid för återhämtning!

Kärran Vi vill också påminna om att kärran ej går att låna för tillfället. Den är utlånad till vår grannavdelning för ett medlemsvärvningsprojekt.

Utskick Just nu så gör vi utskick till alla våra medlemmar om att de ska uppdatera sina uppgifter. Detta gör vi bland annat för att kunna komma i kontakt med er om vi behöver.

Nästa Startpunktstillfälle är den 25 september. Har du frågor om utbildningen kan du mejla transport.9@transport.se eller ringa 010-4803009.

Nästa representantskapsmöte är den 14 september kl 11 i avdelningens lokaler.

Nästa avdelningstyrelsemöte är den 17 oktober kl 8.30 i avdelningens lokaler.

TÄVLING: FOTA DITT JOBB

Vi utlyser en fototävling. Fota en situation på ditt jobb och vinn lite fina priser!



Mejla ditt tävlingsbidrag till transport.9@transport.se. Vi kommer att hänga upp de vinnande fotona på vår vägg på avdelningskontoret.

Följ med oss till Ullared
Lördagen den 12 oktober genomför vi den populära Ullaredsresan!

► Alla medlemmar, även respektive och barn är välkomna att anmäla sig. Kostnaden är 100 kr för respektive och 50 kr för barn under 15 år. Medlemmar åker gratis. Först till kvarn gäller. Max antal är 54 personer.

► Kl 3.30 avgår bussen från Elementvägen 5 i Örebro. Vi beräknas vara tillbaka cirka kl 23.

► Anmälan görs till avdelning-

en på tel 010-4803009 eller e-post transport.9@transport.se. Obs! Senast den 13 september ska din anmälan vara inne.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Sektionsmöten Vi vill påminna dig om att komma på medlemsmöte:

► Sektion I: Måndagen den 2 september kl 18 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 3: Lördagen den 5 oktober kl 10 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

► Sektion 4: Lördagen den 14 september kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 5: Lördagen den 7 september kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördagen den 5 oktober kl 10 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

Välkomna!

AVDELNING 16 GOTLAND

Utbildningar – tvärfackligt

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

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

Höstens medlemsmöte hålls torsdagen den 26 september. Utskick sker med brev där inbjudan och dagordning medföljer. Budgetmötet är planerat till början av december.

Arbetsplatsbesök Under hösten kommer avdelningen bedriva uppsökeri mot arbetsplatser som inte varit i kontakt med oss så ofta. Vi kommer att prata om medlemskapets värde, och försöka fånga upp "missade" arbetsskador och andra händelser där eventuella medlemsförsäkringar borde ha trätt in.

Årets Almedalsvecka pågår mellan den 30 juni och 7 juli. Avdelningen deltog i samarbete med LO-distriktet under några av dagarna. Transport centralt genomförde två seminarier under måndagen och tisdagen. Ett seminarium berörde företaget Amazon, det andra handlade om bevakningsbranschen. Ett tredje genomför-



des på onsdagen, i samarbete med Säkerhetsföretagen, och handlade om ordningsvakter och deras roll i framtiden.

EFTER SOMMARJOBBET

Begär arbetsgivarintyg, gärna med vitsord, vid avslutad anställning.

Bra att ha som referens och i CV, när du söker nya arbeten framöver. Vid frågor, kontakta din lokala avdelning eller Transport på direkten, OIO-480 30 00.

Kontakt med avdelningen
Ring OIO-480 30 16 eller mejla transport.l6@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Startpunkter

► Borås: Den 18 september.
► Skövde: Den 19 september.
Anmäl dig till Jerry Walthereson på jerry.walthereson@transport.se eller OIO-480 36 41.

Nästa avdelningsstyrelsemöte är den 4 september i Skövde.

Nästa representantskapsmöte är den 21 september kl 10 i Transports lokaler i Skövde. Alla representantskapsledamöter kallas och har obligatorisk närvaroplikt. Separat kallelse kommer att gå ut. Vid förhinder, meddela detta till Jerry. walthereson@transport.se eller OIO-480 36 41.

Familjedag i Borås Den 7 september anordnar LO-distriktet Västsverige en familjedag på Borås djurpark. Rabatterat inträde för alla medlemmar i LO-förbund, samt deras familjer. 50 kronor för alla över fyra år, yngre barn går in gratis. Biljetter köps utanför entrén. Öppettider: kl 10–16.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Som vanligt uppmanar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er och kolla att det finns någon på plats.

Kampdagar Torsdagen den 26 september i Söderhamn. Vecka 37 (den 9–13 september) har vi aktivitetsvecka och kommer att vara ute och besöka arbetsplatser. Hör av dig om du vill ha besök på din arbetsplats.

Håll koll på oss i sociala medier:

► Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

► Facebook: www.facebook.com/transportavl8/

Följande tider och platser kommer vi att ha information om hur man ska hantera problem med diskriminering och trakasserier i arbetslivet:

Tisdagen den 10 september kl 18–21

► ABF, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.



Stämmer dina medlemsuppgifter?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**. Du kan även ringa Transport på **OIO-480 30 00**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

► ABF, Västergatan 16 i Edsbyn.

Onsdagen den 11 september kl 18–21:

► Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.
► ABF, Norra Järnvägsgränd 49 i Ljusdal.

Sektionernas höstmöten

► Måndagen den 16 september kl 18–21 på avdelningskontoret, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

► Onsdagen den 18 september kl 18–21 på ABF, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

► Torsdagen den 26 september kl 18–21 på ABF, Västergatan 16 i Edsbyn.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Nu laddar vi upp inför avdelningens Gokart-race! Tävligen äger rum den 14 september kl 14 i Västerås på adressen Hälla ring 1. Alla är välkomna att komma och heja! Vi ses där!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kamrater! Vi hoppas alla har haft en trevlig sommar.

Fiskedag Avdelningen bjuder in sina medlemmar till höstfiske i Skräcklagölen. Vi börjar fisket klockan 12 lördagen den 14 september och har tillgång till sjön fram till klockan 12 söndagen den 15 september.

Sektion i Åkeri & miljö har medlemsmöte i avdelningens lokaler lördagen den 21 september. Det börjar klockan 13 och därefter, kl 16, kör vi gokart. Under mötet kommer vi att nominera kongressledamöter till Landsorganisationens (LO) kongress 2020.

Under vecka 37 har vi vår uppsökerivecka, då vi alla är ute på fältet hela veckan. Detta innebär att bemanningen på avdelningen är minimal. Vi uppmanar er därför att höra av er via telefon innan besök.

Som vanligt uppmanar vi er att hålla koll på hemsidan, där det kan dyka upp information och nyheter.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte fredagen den 30 september.

Sektionsmöten

► Halmstad: Tisdagen den 17 september kl 18.30, Meta-huset, Vallås.

► Falkenberg: Torsdagen den 19 september kl 18.30, ABF:s lokaler i Falkenberg.

► Varberg: Måndagen den 23 september kl 18.30, Folkets hus.

► Ljungby: Tisdagen den 24 september kl 18.30, ABF-huset.

► Gislaved: Torsdagen den 26 september kl 18.30. Obs! Mötet hålls på Smålandsstenar Hotell och konferens.

Vi kommer att medverka vid invigningen av det nya gymnasiet i Halmstad, Kristinehedsgymnasiet, torsdagen den 12 september.

Under vecka 37 (den 9–13 september) är vi ute på olika arbetsplatser och rastställen för att besöka er. Vill du att vi kommer till just din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen på transport.25@transport.se.

Glöm inte att kontakta oss om du byter arbetsgivare, adress, inkomst och annat som är av vikt för oss och dig. Och hör gärna av dig om du önskar mer kunskap om facket, eller varför inte ditt avtal. Du når oss på tel OIO-480 30 25 eller e-post transport.25@transport.se.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Företagsbesök Vill du att vi besöker ditt företag under medlemsveckan, eller vid någon annan tidpunkt? Ta kontakt med oss, OIO-480 30 26, så planerar vi in ett besök.

Träffa Transport Den 12 september kommer Transport att stå utanför Haparanda Renhållning, återvinningen, på Köpmansgatan 19 i Haparanda. Vi bjuder på hamburgare och en trevlig pratstund.

Sektionsmöten vecka 37

Måndagen den 9 september

► Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2 i Luleå.

► Gällivare: ABF-LO, Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 10 september

► Boden: ABF Fabriksgränd 6.
► Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25.

Onsdagen den 11 september

► Piteå: Framnäs Folkhögskola, Öjebyn.

► Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 12 september

► Kalix: ABF, Strandgatan 20.
► Haparanda: ABF, Gallerian.

Ur dagordningen: Nominering till vakanta uppdrag i styrelsen. Alla möten börjar kl 18 och vi bjuder på fika.

AVDELNING 28 I NORR

Yrkesförarnas dag, den 9 september

► Kl 5–8: Frukostträff i Umeå.
► Kl 7–9: Frukostträff i Lycksele.
► IO–14: Lunchträff i Skellefteå.

För våra planerade aktiviteter, titta in på avdelningens hemsida och läs mer.

Fjällägenhet i Hemavan
Om du vill vara med i lottningen för högsäsongsvveckorna 2–18 behöver du skicka in en ansökan senast den 31 augusti. Jul och nyår 2019 finns fortfarande tillgängliga för uthyrning. Information om regler och bokning finner du längst ner på avdelningens hemsida.

Nomineringar till avdelningen
Vill du engagera dig i avdelningen eller vet du någon kollega som skulle vilja arbeta fackligt?

Fram till sektionsmötet fredagen den 29 november finns det möjlighet att nominera till fyllnadsval 2019 samt årsmötet 2020. Detta kan du göra via mejl, post eller på nomineringsmötet. Kontakta avdelningen för att få veta mer, eller surfa in på vår hemsida.

Ska vi besöka din arbetsplats under hösten? Kontakta avdelningens ordförande på OIO-480 34 35 eller sandra.jakobsson@transport.se.

Något att lyssna på? Du vet väl om att du som medlem har möjlighet att låna ljudböcker på avdelningens arbetsplatsbibliotek? Vi har drygt 500 titlar i olika kategorier. Välkommen in!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vi har ett nytt regionalt skyddsombud som heter Mikael

Kyttänen och har jobbat som chaufför. Han började den 29 juli och har Sundsvallskontoret som utgångspunkt. Vi hälsar honom välkommen.

Den 8 september kommer vi att medverka på Transportskolans mäsä i Birsta.

Den 9 september är det Yrkesförarens dag. Evenemang den dagen kommer att läggas ut via Facebook och sms.

Den 13–14 september deltar vi på avdelningen vid lastbils-mässan i Ramsele.

AVDELNING 46 FLYG (MÅRSTA)

Kamrater, hoppas ni har haft en bra sommar!

Vi på flygavdelningen tar nu sats inför en hektisk höst där vårt fokus kommer ligga på stärkt organisationsgrad på just din arbetsplats.

Fler medlemmar och ökat fackligt engagemang gör det möjligt att förbättra våra villkor runt om i landet på flyget!



VÅR EGEN T-SHIRT

Hör av er om ni vill ha en t-shirt, som på bilden bärs upp föredömligt av Samir från Klubb 2 SGH Arlanda!

Alla våra kontaktuppgifter finns på: <https://www.transport.se/avdelningar/flyg/> och våra aktiviteter finner du på vår Facebook: Transport Flyg-avdelning.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVRIGE

Välkomna tillbaka! Hoppas ni haft en fin sommar. Som ni vet så har vi legat kort på RSO-sidan ett tag. Nu är det dags att nominera nytt RSO, och det ska ske på sektionsmöten i september.

► Först ut är sektion 4 med sitt möte den 1 september kl 13 på ABF, Södra Långgatan 62 i Kalmar.

► Sektion 2 har möte den 8 september kl 11 i S partikansli på Rådhusgatan 14B i Karlshamn.

► Sektion 3 håller sitt den 14 september kl 11 på ABF, Arabygatan 80 i Växjö.

► Slutligen så håller även sektion 1 sitt möte den 14 september kl 11 på avdelningskontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad. I "ettan" ska det också nomineras sektionsordförande.

Efter avslutade möten så bjuds någon form av förtäring.

Representantskapsmötet är ändrat, från den 28 september

till den 5 oktober på Korro.

Håll koll på hemsidan för eventuella förändringar.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningen är öppen vardagar kl 8–16.40.

Lunchstängt 11.30–12.30.

Tel: OIO-480 30 55.

Mejl: transport.55@transport.se



BONDENS & SKOGENS DAGAR

Vi på avdelningen kommer att delta på Bondens och skogens dagar i Backamo, lördagen den 7 och söndagen den 8 september.

Sektionsmöten

► Åkeri-, miljö-, bensin-, depå-, och taxisektionerna har medlemsmöte tisdagen den 31 augusti kl 10–13, cirka.

► Tidningsbudssektionen har medlemsmöte tisdagen den 3 september kl 17–19.

► Bevakningssektionen har medlemsmöte onsdagen den 4 september kl 15–17.

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

Studier Hör av dig till studieorganisations Alexander Hutter om du är intresserad av någon av kurserna här nedanför. Han nås på OIO-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

► Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar: Tisdagen den 10 september kl 17–21, cirka, på avdelningen.

► Avtalspunkten: Grundutbildning på fyra till åtta timmar i ditt kollektivavtal. Endast för medlemmar.

AVDELNING 88 DALARNA

Nu är semestertiden över för den här gången och allt börjar återgå till det normala.

Båda våra ombudsmän är åter på plats och om du behöver hjälp finns deras ansvarsområden på vår hemsida.

På Yrkesförarens dag den 9 september kommer vi, tillsammans med bland andra Maserfrakt, Jale och TYA, att vara på grusplanen intill Maserfrakts dieselpumpar vid Norra Backa, Borlänge.

Representantskapsammans-träde den 14 september vid Moskogen i Leksand. Kallelse går ut till berörda.



"Arbetsmiljön var det stora problemet när vi drog i gång klubben", säger ordförande Keddy Blidberg, längst till höger. Från vänster medlemmarna Erik Karlsson och Mikael Skändlagård, ledamoten, skyddsombudet och försäkringsrådgivaren Daniel Landerup. Anton Hasselqvist (sekreterare) och Martin Anzén (ledamot) saknas på bilden.

Månadens klubb

"Stämningen är mycket bättre nu"

Har han verkligen håll i huvudet? Ordförande Keddy Blidberg på Cleanpipes Transportklubb i Göteborg? Tillsammans med kollegorna har han i alla fall jobbat hårt och förbättrat både arbetsmiljö, jour och komp.

Text och foto Justina Öster

Några årr syns inte. Men högresta Keddy Blidberg hävdar bestämt att klubben startades efter att en exkollega och Transports ombudsman Karin Petersson i Göteborg "tjatade håll i huvudet" på honom.

– Med nya ägare var det läge, säger han när ledamoten Daniel Lande-

rup och medlemmarna Erik Karlsson och Mikael Skändlagård slår sig ner i klubblokalen.

DE ANSTÄLLDA På Cleanpipe i Angered hanterar allt från slamsugning och högttrycksspolning till torrsugning och transporter av farligt avfall. Skyddsombudet Daniel Landerup "är på film", filmar avlopp.

Det var arbetsmiljön klubben först satte tänderna i. En god kommunikation med ledningen har lett till att den förbättrats rejält.



Mycket energidryck går det åt för att hålla facket fana högt ...

inte samma kunskap om arbetet.

– Det ligger på oss att säga till vad vi vill ha för grejer, säger Keddy.

– Vi gör riskanalyser hela tiden. På plats, tillägger Daniel. Säkerheten sitter i ryggmärgen. För de större jobben gör vi analyser i förväg.

– Förra ägarna kunde komma undan med att skicka en man på ett två-mannajobb. Det har vi satt stopp för, säger Keddy.

Han har förhandlingsrätt. Mycket smidigare än om Göteborgsavdelningen ska kallas in, tycker klubben.

EN SEGER GÄLLER jouten.

Tidigare fick de anställda bara betalt om de ryckte ut under beredskapstiden. Nu får de betalt, oavsett (för 9,5 timmar) och ledigt både dagen innan och efter. Full veckovila.

Rikskortet (förr rikskuponger) är också införd, enligt miljöavtalet. Alla som vill ha får det.

– Innan hävdade ledningen att pengarna redan låg i vår lön.

Efter lång kamp har klubben också fått igenom att anställda får välja om de vill ta komplement i tid eller pengar.

– Valfrihet är bra, tycker gänget.

Diskussioner med företaget om när man ska få ta ut tiden återstår. En rättvis bonus som utgår till alla, utan tidigare godtycke, gäller numera också.

Att klubben kommit så långt beror på att killarna blivit säkrare i sina roller.

– Efter olika Transport-kurser vet vi mer om våra rättigheter och kan säga ifrån.

TRANSPORTKLUBBEN PÅ CLEANPIPE

Antal medlemmar: cirka 35–40.

Tillhör: Avdelning 3 Göteborg.

Historia: Klubben startade för fem år sen, när ett riskkapitalbolag tog över styret av det tidigare familjeföretaget. Största vinsterna är en förbättrad arbetsmiljö, mer ersättning och vila vid beredskap och större inflytande över komptid.



FOTO: XXX

"Både Axar och jag är väldigt energiska, sociala och utåtriktade. Han verkar tro att han är människa, min karl. Han har inget intresse av andra hundar. Jag har blivit starkare ihop med Axar", säger Sari Engelhardt Hammer.

Månadens medlem

Hittehunden Axar krävde sin lastbilsförare

Sökes: Lastbilschaufför till hittehund. Finnes: Sari Engelhardt Hammer, som for till Spanien och hämtade hem Axar.

Text och foto Justina Öster

Fodervårdarna som tagit hand om Axar när han sökte efter mat bland soporna i Rio Cardo i Andalusien letade egentligen efter en husse. En lastbilschaufför. De hade märkt att Coco, som Axar kallades då, tyckte om att åka bil.

– Men jag kör ju lastbil, tyckte anläggningsföraren Sari. Det var ödet.

Sari hade haft flera hundar och tänkte att det fick vara nog. Men så opererade hon ryggen, fick borrelia och gick igenom en tuff skilsmässa. Livet blev svart. Samtalsterapi hjälpte inte, men kanske en ny bästa vän?

Sari hittade honom i en Facebookgrupp för spanska hemlösa hundar och föll direkt. Nu sätter Axar upp benen i hennes knä, spetsar sina oemotståndliga fladder-musöron och ser på henne hemma vid köksbordet. Långa.

– Det tog väl ett år innan han förstod att det är vi två, för resten av livet. Han hade farit illa och kunde plötsligt nafsas, särskilt efter mån. Nu visar han hela tiden sin tacksamhet.

Sari torkar bort några blöta kyssar.

Våren 2018 fick hon besök av en svensk "homechecker" (hemkontrollant), som samarbetade med den spanska hittehunds-organisationen. Först när hon fick ja som adoptivmatte förstod hon att hon själv måste åka och hämta hem Axar.

Sari hade nyss börjat på ett nytt jobb och bytte igen, för att få semester. En väninna hängde på. De flög till Málaga och hyrbilade åtta mil.

– Så fick jag äntligen träffa Axar! Fodervårdarna var ett amerikanskt par som lånade ut en liten husvagn till oss. Riktigt på landet var det, med mandariner och citroner utanför fönstret.

Så flög de hem, Axar i bur. Sakta slipades hans otrygga drag ner, men det gick åt många bilbälten och koppel, tuggade till smulor.

– Han tålde inte att vara ensam, men nu är han väldigt lydig.

Axar är smäcker, som matte, av obestämd blandras. Envis som en terrier med mycket jaktinstinkt. Skulle Sari släppa honom lös "så sprang han till Enköping". På flygplatsen undrade en tullman: Finns det inga hundar i Sverige? Jo, men många spanska hundar far illa och behöver hjälp, svarade Sari. Svenska vänner som också frågar svarar hon:

– En hemlös hund som haft det svårt blir så extra tillgiven och kärleksfull.

SARI ENGELHARDT HAMMER

Ålder: 57 år.

Jobb: Anläggningschaufför.

Familj: Två vuxna döttrar och lastbils-hunden Axar.

Bor: Lägenhet i Sundbyberg.

Facebookgrupp: Axarquía Animal rescue (AAR).

Utbildad: Brandman.



Axar hittades bakom soptunnorna i Rio Cardo i Spanien, livrädd för människor. Nu älskar han att hänga med matte i lastbilen.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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



Om svenska politiker, myndigheter och företag gör allting rätt, bör vi kunna reducera vägtrafikens utsläpp med cirka 45 procent till 2030, skriver Per Kågeson.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Transportsektorn har lång väg kvar till klimatmålet

"Om riksdagen vill gå snabbare fram krävs att skatten på diesel och bensin chockhöjs."

Riksdagen har beslutat att utsläppen av koldioxid från inhemska transporter (exklusive flyg) ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Men hittills uppgår minskningen bara till 18 procent. Om man tar hänsyn till att en del av biodrivmedlen förbrukas i arbetsmaskiner, har transportsektorns utsläpp bara minskat med cirka 15 procent. Det innebär att reduktionstakten måste fyrdubblas under de runt tio år som återstår. Men under 2018 ökade vägtrafikens utsläpp.

MERPATEN AV DEN minskning som skett sedan 2010 är resultatet av ökad användning av biodrivmedel, som dock till cirka 80 procent importeras och till stor del består av palmolja och biprodukten PFAD från plantager i tidigare regnskog. Effektivare fordon har också bidragit till minskningen, medan förhoppningarna om ett minskat transportarbete och färre bilar helt kommit på skam. Någon större överflyttning till tåg har inte ägt rum, och inom gods-rafiken har de olika transportslagens marknadsandelar varit stabila under flera årtionden.

Godstransporterna ökade länge i takt med den ekonomiska tillväxten, men efter finanskrisen har ökningen varit långsammare.

Trafikverket spår dock i sin långtidsprognos en fortsatt och ganska snabb tillväxt av godstransporterna och att fördelningen på väg och järnväg kommer att vara i stort sett oförändrad.

JÄRNVÄGSFÖRESPRÅKARE HÄVDAR ATT utbyggnad av nya spår, inklusive nya stambanor för höghastighetståg, ska frigöra kapacitet som kan användas för överflyttning av gods till tåg. Men mycket talar för att det inte är bristande kapacitet som hindrar en överflyttning. Om så vore fallet skulle man kunna lösa problemet med längre godståg och smärre investeringar i spår som underlättar omkörning och möten.

Flera faktorer talar för att fjärrbilarnas konkurrenskraft kommer att stärkas. Dit hör regler som tillåter tyngre och (kanske också) längre fordon samt inslag av autonoma lastbilar som inte behöver förare när de framförs på motorvägarna. Eftersom förarens lön utgör en stor del av totalkostnaden ökar lönsamheten dramatiskt.

OM UTNYTTJANDE AV biodrivmedel som ersättning för bensin och diesel baseras på vad som kan produceras i Sverige räcker resurserna bara till ungefär en fjärdedel av dagens konsumtion. För att lösa bränsleproblemet måste större delen av

vägtrafiken elektrifieras. Inom distributionstrafiken är detta möjligt med batterier som laddas i depå och terminaler samt i samband med lastning/lossning hos större kunder. För att fjärrtrafiken ska kunna elektrifieras måste delar av motorvägnätet förses med kontaktledning från vilken bilarna kan ladda under körning. För att hinna få någon större effekt till 2030 behöver elvägarna byggas ut under de allra närmaste åren.

OM SVENSKA POLITIKER, myndigheter och företag gör allting rätt, bör vi kunna reducera vägtrafikens utsläpp med cirka 45 procent till 2030. Fortsatt elektrifiering gör det möjligt att nå minus 70 procent i mitten av 2030-talet och att komma nära nollutsläpp ungefär tio år senare. Men om riksdagen vill gå snabbare fram krävs att skatten på diesel och bensin chockhöjs.

Fotnot: Per Kågeson publicerade i juni rapporten "Klimatmål på villavägar?" för Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO).

Delta i debatten!

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



PER KÅGESON forskare och författare inom miljöområdet.

Från baksätet

Bostadskrisen måste lösas

Det finns svarta hål i det svenska välfärdsbygget. Ett rör bostadspolitiken. I främst storstäderna slår bostadsköerna nya rekord.

I Stockholm köar 650 000 personer för en hyresrätt. Kötiden är ungefär tio år för en lägenhet i förorterna. Den som varit förutseende nog att ställa sig eller ungarna i kö på 18-årsdagen kan alltså hoppas på en bostad vid fyllda 28.

BRISTEN PÅ LÄGENHETER med överkomlig hyra skapar stora problem. Unga vuxna tvingas bo hemma orimligt länge. De som inte vill eller kan tvingas betala ockerhyror på andrahandsmarknaden.

En snabbtitt på Blocket visar att snittpriset för enrummare i Storstockholm ligger runt 7 000 till 12 000 kronor i månaden. Dyrast i innerstan förstås. Två rum och kök kostar kring 12 000 till 15 000 kronor.

Blocketspaningen visar också att uthyrning av rum blivit en födkrok. Folk med för stor lägenhet eller villa hyr ut möblerade rum för 5 000 spänn och uppåt.

BOSTADSSITUATIONEN FÖRVÄRRAS av utvecklingen på arbetsmarknaden. Fastighetsbolagen i Storstockholm kräver ofta fast jobb och relativt hög inkomst för att över huvud taget skriva kontrakt. Det hjälper inte om den sökande haft en stadig inkomst i fem år eller har anhöriga som är beredda att gå i borgen för hyran.

Tillsvidareanställning är det som gäller. Även i gamla allmännyttan.

HUR RIMMAR DET med arbetsgivarnas ständigt återkommande krav på större flexibilitet? På längre provanställningar, på lösare anställningsformer?

Det finns de som hyllar gig-ekonomin. Jobba när du vill, tjäna hur mycket (eller lite) du vill.

Visst. Och vad säger gig-jobbarna till hyresvärden? Gig-jobbarna som mödosamt köat sig fram till den åtråvärda lilla hyresrätten längst ut i någon av Stockholms förorter ...

Lilla vän, vi kräver tyvärr fast jobb. Och en garanterad inkomst på minst fyra gånger årshyran.

ATT HA EN BOSTAD, husrum, är klassat som en mänsklig rättighet av FN. Bostadskrisen är en fråga som den röd-gröna regeringen måste prioritera högre.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”

Att ha en bostad, husrum, är klassat som en mänsklig rättighet av FN.



FOTO: LILLY HALLBERG

Hallå där!

FARIDEH HASHEMI

... som kör sitt drömjobb ombord på flygbuss.

Hur har sommaren varit bakom ratten på din flygbuss?

– Det har varit ganska lugnt och skönt, det är det alltid på sommaren – lugnt i trafiken. Det är ju många resenärer men lugnare på vägarna.

Hur länge har du kört buss?

– Nästa år blir det 20 år, på Flygbussarna i Stockholm har jag jobbat i tre och ett halvt. Jag stortrivs, kan inte tänka mig något annat. Det är min hobby, brukar jag säga – när jag själv är på semester saknar jag att köra. Och nästan alla som åker med är glada, både när de är på väg att resa bort och när de kommer hem.

Hur kom du in i yrket som chaufför?

– När jag kom till Sverige från Iran för 30 år sedan var den första bussförare jag såg en kvinna. Det var fascinerande! Jag hade aldrig sett någon kvinna köra buss tidigare. I dag finns det kvinnliga bussförare också i mitt gamla hemland. Senare gick jag en utbildning i Norrköping och fick behörighet för buss.

Vad är det som lockar med tunga fordon?

– Det är roligt att vara störst och ha koll över allt! Många frågar om det inte är svårt men det kan jag inte säga. Det är som att köra bil men det kräver att du är ännu mer uppmärksam.

Får du några särskilda reaktioner från resenärerna för att du är kvinna?

– Det är sällan, det var förr som det var ett mansyrke. Vi blir fler och fler kvinnor, tror att det är två av tio nu. Men en del av mina persiska landsmän, som liksom jag varit i Sverige länge, reagerar och blir ofta imponerade. Jag har flera gånger fått höra att jag är stark!

LILLY HALLBERG

Toppen & botten

↑ Att sommaren är slut, så att man äntligen får åka till jobbet.

↓ Att så många människor okritiskt utnyttjar billiga tjänster som hemkörning av färdigmat.

