TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 9 september 2020

Ringhals sparkar ut huvudskyddsombud

6 frågor
Nya LO-basen om las, avtal och corona

Sparkade miljöarbetare får tillbaka jobbet

KULTUR
Visst läker naturen!

Vi tar pulsen på polska åkerier

Taxi Sparkade telefonister ersätts av tjänstemän ***Hamn*** Norvik tar över Stockholms containertrafik ***Tidningsbud*** Staden vaknar på budens bilder

DETTA ÄR EN ANNONS.

Hej alla nya medlemmar!

Det kan kännas lite svajigt på arbetsmarknaden just nu. Ditt nya medlemskap i facket ger dig större trygghet på jobbet och mer styrka att påverka och förändra dina villkor.

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

FOLKRÖRELSE FÖR FRAMTIDSTRO

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Mariusz, polsk utlandschaufför
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 1–2 oktober.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 9











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist säger hej och tack.

6 SPECIAL POLEN
Häng med till chaufförer och åkare i Polen.

18 AKTUELLT
Tio sidor om vad som har hänt sen sist.

18 FRAMTIDENS HAMN
Norvik har öppnat för trafik.

26 SKYDDSOMBUD UTSPARKAT
Så gick det för skyddsvakten som inte längre var välkommen på Ringhals.

27 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

28 6 FRÅGOR SUSANNA GIDEONSSON
Möt LO:s nya ordförande som har ett förflutet som tidningsbud.

30 TIDNINGSBUDENS GRYNINGSBILDER
När staden vaknar tar buden fram kameran.

34 KULTUR
Visst läker naturen! Och campingen.

36 SEPTEMBERKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS KLUBB
Chaufförerna på Samat Nordic i Surahammar rullar i gång sin klubb.

42 MÅNADENS MEDLEM
Lastbilschaufförern Thomas Jacobsson byggde sitt hus av sjöcontainrar.

44 LEDARE JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.

FOTO: GÖRAN ERIKSSON



Välkommen tillbaka till papperstidningen!

Har sommaren varit annorlunda? Ja, muttrar de som tvingats hålla distans till sina kära och de som gärna åker utomlands på semestern. Näe, svarar kanske de som brukar campa, paddla eller vandra här hemma i Sverige.

Bläddra fram till kultursidorna för lite pepp när det gäller att ta sig ut i naturen. Där finns chans till återhämtning.

VI VALDE ATT göra en lite annorlunda tidning den här gången. Strax innan EU, mitt i sommaren, fattade sitt slutliga beslut om schystare och rättvisare villkor på vägarna reste vårt reportageteam till Polen. Med munskydden på mötte Jan Lindkvist och Justina Öster chaufförer och åkare. Frågan var hur de påverkas av strängare regler. Och om låglönekonkurrensen drabbar också den polska åkeribranschen.

Svaren hittar du i det rejäla reportaget som startar på sidan 6. Där ingår också en skildring av hur det är att jobba på bensinmack på andra sidan Östersjön.

PÅ SVENSK ARBETSMARKNAD har sommaren i alla fall inte varit bättre än vanligt, möjligen sämre. Här intill ser du vilka tre artiklar som har lockat flest läsare på tidningens webb. De handlar om huvudskyddsombudet som blev utsparkat, miljöarbetarna som avskedades och färdtjänstchaufförer som inte fick fortsätta på jobbet när han ställde krav på till exempel rätt lön.

De tre historierna har vi uppdaterat på aktuelltsidorna. Om du vill läsa de långa och detaljerade berättelserna går det att söka upp dem på transportarbetaren.se.

SEDAN VILL JAG bara säga tack och hej då till alla läsare. Efter sex år på Transportarbetaren byter jag till tidningen Fastighetsfolket. Så nu blir det artiklar med, om och för städare, vaktmästare och fastighetsskötare.

Hej då!

”Tack och hej då! Efter sex år på Transportarbetaren byter jag till tidningen Fastighetsfolket.

lena tipsar

Våga byta när du har fastnat i gamla hjulspår. Om du kan.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

När en färdtjänstförare uppgav att chaufförerna lurades på lön blev han utsparkad från företaget.

”Jag är bestört, men inte förvånad, tyvärr. Kommuner och regioner skulle ta sitt ansvar genom att ställa skarpa krav på utförarna i HELA ledet och häva avtalet vid överträdelser. Det skulle vara en effektiv åtgärd för att undvika att förare utnyttjas.”
Carl Svensson

”Varför inte lägga färdtjänsten i statlig regi? Då kan man anställa förare och ge dom lön utan problem. Jag tror att färdtjänsten skulle fungera bättre då, och att både kund och förare skulle bli glada.”
Elisabeth Lundblad

”Jag tycker att detta beteende ska bestraffas starkt. Man ska känna sig trygg på sin arbetsplats och äga sin lön. Att stjäla de anställdas lön borde ge fängelse.”
Niklas Hugosson

Populärt på webben

... under sommaren:

1. Ringhals sparkar ut huvudskyddsombud
2. Miljöarbetare avskedas efter påstådd fortkörning
3. Kritisk färdtjänstchaufför sparkas ut från Nilsbuss

Pressgrannar

Tornväktare? År 2020?

Javisst, i Ystad har det blåsts i alla fyra väderstrecken sedan 1748. Med sin kopparlur förmedlar tornväktaren varje kvart att det är lugnt i staden. Blåsningarna ljuder från S:t Maria kyrkas torn, från klockan nio på kvällen till efter midnatt. Men när tornet skulle rustas blev tornväktariet en arbetsrättslig tvist, berättar Arbetet.

Ystad kommun tyckte att varje kväll var en ny anställning och meddelade bara väktarna att uppdraget var över. Nix, schemat visar att anställningen var fast, konstaterar Arbetsdomstolen. Den klagande tornväktaren får jobbet åter och skadestånd på 60 000 kronor.

”Är det så här vi ska ha det? Sätt på spikskorna nu, Transport.”

BIRGITTA NILSSON kommenterar historien om miljöarbetare som sparkades efter en påstådd fortkörning, på Facebook.

Insänt

Hejda Amazons framfart

Transport och alla andra fackförbund måste hindra Amazon från att utöka sin etablering i Sverige. Amazons enda syfte är vinst till de högsta cheferna. Det är tydligt att de inte bryr sig om något annat.

Det finns också fler företag som inte bryr sig om sina anställdas arbetsmiljö. Skyddsombud och arbetsmiljöinspektörer borde granska dessa företag omgående!

WA

läsarbilden



FOTO: EVA-LOTTA RINGIUS

”PRECIS NÄR JAG LAGT sista tidningen i lådan såg jag något på marken framför bilen”, skriver Eva-Lotta Ringius, tidningsbud på Dalarö, i Haninge, söder om Stockholm. Hon har alltid kameran med sig om nätterna. Så det blev ett antal bilder på ekorren som klättrade upp i ett träd.

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

Sagt på webben

Vi skrev om en ”YKB-utbildare” som skrev ut intyg utan att chaufförerna hade gått kursen.

”Det är inte rätt att fuska. Men vad YKB har att göra med oss som utövat yrket en längre tid kan man undra. Det enda med YKB-kursen som ger något är väl livräddande utbildning som ABC samt brandövning. Det är nog bättre att satsa på bättre viloplatser samt riktiga p-platser vid måltider.”
Mats Skansen

Siffran

43

badplatser finns det i Växjö kommun. Flest i landet.

Källa: SCB

Bilden



FOTO: PRIVAT



FOTO: PRIVAT

EN CYKEL I TRÄDET. Kan den få dig att lätta på gasen? Det hoppas i alla fall Marianne Nordahl och hennes grannar vid en smal, snirklig före detta grusväg i Markim, norr om Stockholm. De tar till alla möjliga medel för att dämpa farten på lastbilar, bussar och privatbilar med förare som har bråttom till Arlanda. Grannarna satte ut en docka med varselväst och svart-och-vitrutig startflagga – den hjälpte i några dagar.

Debatt



MARCUS LENNARTSSON
chaufför, Tingsryd.

Satsa på fler lastbilsparkeringar!

”Alla vill ha sitt gods ”just in time”, men vi chaufförer får helst inte synas och märkas.”

Blir jag vald till statsminister så ska det inte få byggas ett enda nytt industriområde utan ytor för lastbilsparkering. Storleken ska vara i förhållande till hur stort behov av transporter som området kommer att ha.

Och gamla industriområden måste ta väck sina förbudsskyltar fram tills dess att andra parkeringsmöjligheter har ordnats.

DET ÄR RIKTIGT besvärligt att hitta nattparkering numera.

I morgon bitti ska jag lasta på ett industriområde utanför Göteborg. På varenda industrigata här är det parkeringsförbud, trots att det är gott om plats och inga människor i bostäder som jag kan störa.

Nu har jag parkerat utanför gatan, då ska de ju inte kunna bötfälla mig ... hoppas jag ... jag står ju inte PÅ gatan.

Åker väl dit för brott mot terrängkörningslagen i stället.

För dig som undrar så har jag inte körtid för att snurra runt mer för att leta efter andra platser att stå på. Min digitala färdskrivare registrerar allt jag gör och dagens körtid är slut.

ALLA VILL HA sitt gods ”just in time”, men vi chaufförer får helst inte synas och märkas. På många ställen får vi inte komma in och låna toaletten eller skölja av oss (corona). Och som sagt, nattparkeringar blir bara svårare och svårare att hitta.

MEN DET FINNS fortfarande bra företag. Jag blev i veckan erbjuden att sova innanför grindarna inne på en firmas område, med tillgång till toalett, dusch och kaffemaskin. ”Tyvärr kan du dock inte komma ut genom grinden på natten.” Men det gör ju inget, jag ska ju bara sova i bilen.

Så många, ofta lite mindre ställen är jättebra att ha och göra med.

Dags att tänka om och göra rätt, politiker och stadsplanerare!

Delta i debatten!

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

”Ett hårt slag mot polsk åkerinäring”

Polen är en av de stater som konsekvent röstat nej till skärpta regler för åkerier och chaufförer som kör i andra EU-länder. Varför? Hur ser polska åkare på låglönekonkurrens, om de själva skulle drabbas? Vi tog färjan till Gdynia för att få svar.

Text JAN LINDKVIST *Foto* JUSTINA ÖSTER

Från den polska hamnstaden Gdynia går godsfärjor till Karlskrona. Många av dragbilarna är polska, men på väntplanen står också lastbilar från bland annat Litauen, Ukraina och Rumänien.



KARTA: SHUTTERSTOCK



Marcin Skibinski och Andrzej Olechnicki sitter i ledningen för TS Transport service. Åkeriet har 70 dragbilar, alla från Volvo. Olechnicki, som grundade företaget, är skeptisk till EU:s nya strängare regler för lastbilstransporter.

Luften är behagligt sval, liksom de specialdesignade stolarna i vitt stål. Det känns som att kliva in på en affärsbank.

Andrzej Olechnicki ler. Han är grundare till TS Transport service i Gdynia, ett åkeri med 70 lastbilar. Alla från Volvo.

– Ingen är äldre än ett och ett halvt år. Det gör oss till ett av Polens modernaste åkerier, säger han påtagligt stolt.

TS Transport är en sorts framgångsberättelse som det finns fler av i Europas forna kommuniststater. Efter Sovjetunionens upplösning släpptes marknadskrafterna fria och tillsammans med två affärspartners köpte Andrzej Olechnicki ett nedgånget statligt transportföretag.

Efter Polens EU-inträde 2004 tog utvecklingen fart. Både för Polen som land och för Olechnickis bolag.

Under de 15 åren i unionen har Polen nästan femdubblat antalet tunga lastbilar som går i internationell trafik, till omkring 247 000. Närmare 300 000 utlandsförare bemannar bilarna. Polen står ensamt för nästan 30 procent av all utrikestrafik i unionen.

Åkeriet TS Transport är numera helägt av familjen Olechnicki. Verksamheten innefattar transporter, egen lastbilsverkstad och en besiktningsstation som även tar emot externa kunder. Plus en traditionell bensinmack som säljer allt från diesel och motorolja till kaffe, korv och sprit. Åkeriet har också samarbete med lejåkare som gör att ytterligare 220 lastbilar kan mobiliseras.

”När man vill införa nya strängare regler glömmer man det globala perspektivet. EU skulle vara en öppen marknad med fri konkurrens. Nu visar det sig att det bara är fritt så länge det gynnar EU:s gamla medlemsstater.”



Andrzej Olechnicki, grundare till TS Transport service i Gdynia.

FAST DET ÄR INTE ett expansivt familjeföretag som fått oss att köpa färjebiljetter till Gdynia, utan EU:s så kallade mobilitetspaket.

Varför säger Polen envist nej till regler som är tänkta att förbättra villkoren för miljontals lastbilsförare? Hur är egentligen villkoren för de 85 000 ukrainare och belarusier som i dag fått tillträde till EU:s inre marknad – via anställning i polska åkerier?

Åkare Andrzej Olechnicki rynkar pannan, säger:

– När man vill införa nya strängare regler glömmer man det globala perspektivet. EU skulle vara en öppen marknad med fri konkurrens. Nu visar det sig att det bara är fritt så länge det gynnar EU:s gamla medlemsstater.

Andrzej Olechnicki hävdar att han egentligen inte är emot skärpta regler:

– Vi är inte rädda för mobilitetspaketet eller någon specifik del av det. Om alla nya regler kommer att gälla för alla, i alla länder, så anpassar vi oss efter det. Men så kommer det inte att bli! Det finns så många olika intressen och politiska viljor i Europa. Och så många okunniga politiker.

– Coronapandemin visar att Västeuropa skulle stanna utan polska lastbilschaufförer. Jag tycker mig se en tendens att



TS Transport service har en egen verkstad och dessutom en bilbesiktningsanläggning som tar emot även externa kunder.



Gdynia i Polen. Lastbilsförare från Polen och Ukraina väntar på färjan till Karlskrona. Om 1,5 år gäller nya regler för löner, vila i hytten och så kallat cabotage.

Nya EU-regler ska ge ordning och reda

Mitt i sommaren blev det klart. EU-parlamentet godkände slutgiltigt det så kallade mobilitetspaketet. De nya EU-reglerna ska ge sundare konkurrens i åkeribranschen och bättre villkor för chaufförer som kör utomlands.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Transports förbundsordförande Tommy Wreeth är nöjd och lättad:

– Motståndet har varit hårt från länder och aktörer som tjänat på lönedumpningen. Det viktiga nu är att Sverige bygger upp en kontrollfunktion som säkerställer att de nya bestämmelserna följs.

– Trafikpolisen måste rustas upp. Jag ser också framför mig att facket, Transport, får en viktig roll. Främst att kontrollera att chaufförerna får den lön och de villkor de har rätt till. För att klara det måste vårt mandat klargöras och vi måste också få resurser från staten.

SVERIGE ÄR ETT av de länder som drivit på hårt för att få bort den misär som kommit att prägla delar av den internationella transportnäringen. Det är väl känt att chaufförer, främst från östra Europa, tvingats köra och leva månadsvis i lastbilarna. Ofta med en betalning som omöjliggör en vanlig fika eller en dusch.

För tre år hade kritiken fått fäste i EU och en majoritet av länderna ställde sig bakom en uppstramning av regelverken. Motståndet blev dock hårt från de forna öststaterna, som ser låga löner som ett konkurrensmedel. Ett tiotal länder har försökt kasta grus i maskineriet under hela den utdragna beslutsprocessen.

DEN 9 JULI var det voteringar i EU-parlamentet, och en majoritet av parlamentarikerna sa nej till en lång rad ändringsförslag.

– Hade ett enda av dem godkänts, hade hela mobilitetspaket fallit, säger Transports internationella sekreterare Magnus Falk.

Paketet innehåller ett helt batteri av regler, där de allra flesta ses som positiva från fackligt håll. Om ett och ett halvt år ska merparten av bestämmelserna vara införda.

Både Transports Tommy Wreeth och Magnus Falk pekar på kontrollerna som mobilitetspaketets akilleshäl. Arbetsmiljöverket ansvarar i dag för att utländska företag följer utstationeringsbestämmelserna.

– I praktiken fungerar det inte. Arbetsmiljöverket har inte resurser. Vi kommer att ligga på ansvariga politiker för att vår, fackets, roll tydliggörs, säger förbundsordförande Tommy Wreeth.

man vill släppa på de ursprungliga kraven i mobilitetspaketet.

Andrzej Olechnicki är skeptisk till de nya bestämmelserna för den långa helgvilan, som inte längre ska få tas i hytten.

– Vi har köpt in bilar med bästa möjliga komfort för chaufförerna. De sover bra i hytterna. En chaufför som bor i hytten utsätts dessutom för mycket mindre smittrisk är den som måste söka logi någon annanstans. Problemen förvärras av att det saknas fungerande rastplatser i många EU-länder.

Precis som i övriga unionen brottas Polen med chaufförsbrist.

– Det är ett stort problem i hela branschen, säger Andrzej Olechnicki. Att vara yrkeschaufför är inte så attraktivt längre. De unga vill inte ta tunga jobb. Så är det, trots att lönerna ökat stadigt för chaufförer i internationell trafik. Det skiljer inte så mycket längre mellan Polen och Europas västländer.

”Min grundhållning är att speditörerna, mina kollegor ute i Europa, har satt i system att utnyttja firmor och chaufförer från Öst- och Centraleuropa. Det tjänar man stora pengar på.”



Wojciech Miotke, som driver speditörsfirman Agroland.

FÖRRA ÅRET BEVILJADE Polen så kallat tredjelands-tillstånd för drygt 89 000 lastbilsförare från länder utanför EU. Det är officiell polsk statistik. Merparten av chaufförerna kommer från Ukraina och Belarus och får genom anställning i polska åkerier rätt att köra i hela EU.

TS Transport har inga tredjelandsförare, uppger Andrzej Olechnicki. Men hur ser han på risken för lönedumpning i Polen och konkurrens från utländska företag som betalar lägre löner?

– Det största hotet för polska åkerier kommer från öst och syd, där vi har Ukraina, Belarus, Tjeckien och Slovakien. Vi känner av konkurrens även från Balkan. Där kostar dieseln fem kronor mindre och skatter och avgifter är lägre än hos oss.

– Det handlar om länder där lagar och regler också tolkas mer flexibelt än i Polen, säger han diplomatiskt.



Andrzej Olechnicki vinkar föraren Mariusz.

BÅDE ANDRZEJ OLECHNICKI och andra vi pratar med hävdar att ukrainska och belarusiska förare får i stort sett samma löner som polska, när de jobbar i polska företag. Med tanke på situationen i Sverige, där utländsk arbetskraft ofta betalas lägre, inställer sig ändå ett tvivel.

I Polen är det få personer som vill berätta öppet och detaljerat om lönen. Men genom vår tolk och ciceron, den polsk-svenske journalisten Tadeusz Rawa, lär vi oss att en normal arbetarinkomst ligger kring 3 000–4 000 zloty. Netto, efter skatt. Det motsvarar 7 200–9 600 kronor. Fast skillnaderna är stora mellan olika regioner.

Flera källor uppger att polska utlandschaufförer i dag tjänar någonstans i spannet 17 000 till 26 000 kronor. I handen. Ofta är minst hälften traktamente.

Nettolön är en sak, men det som främst påverkar konkurrensen är åkeriernas totala lönekostnad. I Sverige betalar åkarna grovt räknat 50 000 kronor i månaden i lön, traktamente, skatt och arbetsgivaravgifter för en fjärrchaufför som ligger ute veckovis.

I Polen är motsvarande kostnad 31 000–42 000 kronor, enligt Andrzej Olechnicki.

Alldeles intill hamnen har Wojciech Miotke sitt kontor. Han driver speditörsfirman Agroland, som också har en åkeridel med tre bilar. Parallellt sitter han med i flera nationella och internationella grupperingar som diskuterar just mobilitetspaketet och villkoren för Europas chaufförer.

Miotke konstaterar att det finns ett starkt motstånd mot de nya reglerna i den polska åkeribranschen. Själv är han kluven:

– Min personliga åsikt skiljer sig från Sveriges. Men också från synen här i Polen. Min grundhållning är att speditörerna, mina kollegor ute i Europa, har satt i system att utnyttja firmor och chaufförer från Öst- och Centraleuropa. Det tjänar man stora pengar på.

Det finns särskilt en del i vägpaketet som Wojciech Miotke stödjer. Det handlar om chaufförernas liv i hytterna.

– Jag kom in i åkeribranschen 1988, när det fortfarande var kommunism. Jag jobbade i ett statligt åkeriföretag och mitt huvudsakliga arbete var att boka hotellrum åt våra chaufförer.

– Alla som körde fjärrtrafik i Polen hade rätt till hotellövernattning. På hotell som i dag skulle klassas som fyr- eller femstjärniga. Utomlands gällde inte samma regler.



Ett faktablad belyser den polska åkerinäringen. Närmare 250 000 lastbilar är registrerade för utlandstrafik och uppåt 300 000 förare kör utrikestrafik i EU. Wojciech Miotke, åkare och speditör, i het diskussion om mobilitetspaketet med Tomasz Rejek som är ordförande för en lokal åkeriförening i Gdynia.

MIOTKE UNDERSTRYKER ATT han själv aldrig kört lastbil, däremot har han följt med på många resor.

– En enstaka natt i hytten känns okej, men att ligga ute i veckor eller månader är fel. Det är för slitigt. Jag anser att lastbilschaufförer ska ha vettiga arbetsvillkor. Så är det inte i dag. Det är för många som bor långa tider i lastbilen, både hemma och utomlands.

– Tyvärr har vår firma inte råd att betala för logi. Det beror i sin tur på att det finns för många transportföretag, det pressar ned priserna. Och ansvaret ligger återigen hos de stora västeuropeiska speditörerna.

Wojciech Miotke beskriver en utveckling som fått många konsekvenser.

– Det råder brist på chaufförer, och det har lett till en standardsänkning och lägre status i yrket. Det saknas också bilar, eftersom så många jobbar för utländska företag. Tidigare hade vi 20 egna bilar, nu bara tre. Det är för att varje fordon går med förlust, priserna är så pressade.

Ett stenkast från Agrolands kontor finns en åkeriförening, en sorts lastbilscentral med 1 000 anslutna åkerier. De flesta kör på utlandet. Föreningen ger juridisk hjälp och anordnar utbildningar, bland annat YKB-kurser för chaufförerna.

Ordföranden heter Tomasz Rejek:

– Våra medlemsföretag känner av en växande konkurrens från de forna Sovjetstaterna. Samma sak gäller från Tjeckien, Slovakien och Rumänien, som ökat sina internationella transporter.

– Tidigare svarade polska åkerier för en väldigt stor del av importen till Ryssland. Nu har de delvis blivit bortkonkurrerade och söker nya marknader, i västra Europa.

ÄVEN TOMASZ REJEK lyfter fram chaufförsbristen. Hans bild är att löneskillnaderna i branschen minskat i norra Europa.

– Det har gjort att en del lastbilschaufförer börjat återvända. Ändå är tredjelandsförarna helt nödvändiga, de utgör 30 procent av alla Polens utlandschaufförer.

Enligt Rejek tjänar förare i internationell trafik runt 21 000 kronor (efter skatt). Inrikesförare får mellan 12 100 och 14 000 kronor.

– Det är ingen skillnad mellan polska förare och andra nationaliteter, när de

EU:s beslut i korthet

Mobilitetspaketet eller vägpaketet har röstats igenom i EU. Det innebär i korthet:

→ Chaufförer som kör i utlandet ska betraktas som utstationerad arbetskraft och omfattas av EU:s utstationeringsregler. Föraren har rätt till samma grundläggande lönevillkor som chaufförerna i det land där de arbetar.

Bestämmelsen gäller när den utsände föraren kör cabotage, alltså tillfällig inrikestrafik i andra länder. Den omfattar också chaufförer som ligger ute och kör upprepade bilaterala transporter mellan flera EU-länder.

Vid en renodlad internationell transport gäller dock inte utstationeringsregeln. En förare som kör från hemlandet, låt säga Polen, till Spanien och sedan direkt hem igen får nöja sig med polska lönevillkor.

Reglerna kring utstationering ska in i varje EU-lands lagar senast den 2 februari 2022.

→ Bestämmelserna kring cabotagetrafik skärps. Precis som tidigare får chauffören utföra tre cabotageresor inom sju dagar. Men därefter gäller en avkylningsperiod på fyra dagar, då ekipaget måste byta land. Först därefter kan en ny ”cabotagevecka” påbörjas.

→ Fordonet måste återvända till hemlandet minst en gång var åttonde vecka. Chauffören ska resa hem var tredje eller fjärde vecka (beroende på schema).

Cabotagereglerna gäller redan, men ska tillämpas senast den 21 februari 2022.

→ I kör- och vilotidsreglerna slås det fast att föraren inte får inte ta den långa veckovilan i lastbilshytten. Arbetsgivaren måste ordna och bekosta annan logi.

→ Kör- och vilotiderna luckras samtidigt upp på ett par punkter. Det blir enklare att avbryta veckovilan för att flytta lastbilen i samband med tåg- eller färjeresa. Arbetsgivare kommer att kunna schemalägga förare så att veckovila tas på tåg- eller färjeresor – om resan tar längre tid än åtta timmar.

Dessa kör- och vilotidsregler gäller redan.

→ EU kräver nya färdskrivare som ska registrera gränsövergångar och kunna fjärravläsas. Kravet gäller för både nya och gamla lastbilar, med startdatum 2025 respektive 2026.

→ För lätta lastbilar i internationell trafik kommer det att krävas färdskrivare och så kallat gemenskapstillstånd.

→ Åkeriföretag måste ha en betydande verksamhet även i sitt värdland. Detta ska stoppa brevlådeföretag, som skaffar sig en adress och en postbox i ett EU-land och sedan opererar helt och hållet i andra stater.

”Vårt inträde i EU byggde på vi skulle kunna verka fritt i unionen, med våra villkor. Det var också fritt för Sverige att komma hit och köpa upp våra företag. Nu vill ni begränsa konkurrensen för oss.”



Tomasz Rejek, ordförande för en åkeriförening med 1OOO anslutna företag.

jobbar i polska företag. Däremot skiljer det sig mellan länder.

NÄR DET GÄLLER mobilitetspaketet säger Tomasz Rejek:

– Vi och våra medlemsföretag är helt emot de nya reglerna. Vårt inträde i EU byggde på att vi skulle kunna verka fritt i unionen, med våra villkor. Det var också fritt för Sverige att komma hit och köpa upp våra företag. Nu vill ni begränsa konkurrensen för oss.

– Polen har blivit mycket starkt på bilaterala transporter mellan andra EU-länder, exempelvis mellan Tyskland och Frankrike. Det allra värsta är om vi måste ändra löner och traktamenten varje gång lastbilarna passerar en nationsgräns. Vi är inte rädda för högre löner, det kan vi klara. Men det kommer att skapas en enorm byråkrati och krävas en armé av kontorister.

Tomasz Rejek pekar särskilt på kravet om övernattning utanför hytten. Han säger:

– Då måste chauffören ta in på hotell. Men den infrastrukturen finns inte. Över hela Europa är det redan fullt på parkeringarna. Det kommer att bli extremt svårt att hitta en säng att sova i.

CABOTAGET ÄR OCKSÅ en fråga som bekymrar Rejeks anslutna åkare.

– Polska åkerier hade tidigare upp mot 40 procent av alla cabotagekörningar i EU. Det har minskat, och kommer att minska ännu mer.

– Vi räknar med att mobilitetspaketets regler kommer att införas, men vi hoppas att det blir så sent som möjligt. Och det kommer att bli ett hårt slag mot polsk åkerinäring.

I Sverige har det växande antalet utländska förare och lönedumpningen länge varit ett hett diskussionsämne i branschen. Vad vill Tomasz Rejek säga till svenska chaufförer som är kritiska mot utvecklingen?

– Det är många saker vi polacker inte gillar heller. Som den växande konkurrensen från Litauen. Och att det kommer multinationella företag, exempelvis Ikea, och konkurrar ut våra inhemska. Polska arbetare är välkomna utomlands, men inte polska företag.

FACKET BRUKAR HÄVDA att fri lönekonkurrens ofrånkomligen leder till en spiral nedåt. En spiral utan slut.

– Samma tendens finns överallt. De stora speditörerna pressar priserna och det leder till lönedumpning. Fast i Polen finns inte den utvecklingen i nuläget. De utländska förare som kommer hit förstår att det är stor chaufförsbrist och att de har rätt till vissa villkor.

Sent på eftermiddagen är vi tillbaka hos Agroland och Wojciech Miotke, mannen som under kommunisttiden bokade hotellrum åt Polens chaufförer.

Jag har en fråga kvar.

Kommer EU-länderna att klara av att kontrollera att bestämmelserna i mobilitetspaketet verkligen efterlevs?

– Bra fråga! Och svaret är nej. Absolut inte.



Arbetst iderna tär på familjelivet



Mariusz arbetar som utlandschaufför på TS Transport service.



”Mina arbetstider orsakar en ständig dragkamp i familjen. Min hustru vill att jag ska vara hemma mer”, säger Mariusz som bara vill ha förnamnet i tidningen.

Mariusz har jobbat elva år som utlandschaufför på TS Transport service i Gdynia. Han trivs, men överväger ändå att söka annat jobb.

– Trycket är stort från hustrun. Hon vill att jag ska vara hemma mer, säger han.

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

Mariusz kör främst på södra och västra Europa. Till länder som Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien. Normalt ligger han ute två veckor, som mest två och en halv, och är sedan ledig i fyra dagar.

Alla körningar är internationella, alltså mellan länder. Cabotage – tillfällig inrikestrafik – blir det aldrig, berättar han.

Lön?

– Alla vill väl ha mer, ler Mariusz. Men netto tjänar jag 21 000 kronor, inklusive traktamente. Det är ungefär 25 procent mer än vad exempelvis byggjobbare och folk inom industrin får.

– Polen är inne i en jättebyggboom nu, så lönerna har stigit i de branscherna. Skillnaden gentemot chaufförer som kör på utlandet har minskat. Det har gjort att färre söker sig till åkeribranschen och statusen har gått ner. Förr var vårt jobb dessutom mer komplicerat. Det krävdes mer kompetens.

I SVERIGE HAR den växande skaran utländska chaufförer vållat mycket debatt. Hur ser polska yrkesförare på det inflödet av ukrainare och vitryssar?

– I vår firma finns bara polacker. Men det jag hör från andra är inte att de utländska förarna uppfattas som konkurrenter om jobben. Eller att de bidrar till att pressa ner lönerna. De tjänar lika mycket som vi. Och det beror väl på att de vet sitt värde. I Polen är det chaufförernas marknad!

– En och annan kollega har uppfattningen att utländska förare ibland kan vara, hur ska jag säga, lite ”oförutsägbara”. Att de kan till exempel ställa lastbilen någonstans i Europa och åka hem.

MARIUSZ BOR I den populära kustorten Sopot, som kan jämföras med svenska turistmagneter som Båstad eller Västervik. Han är gift och har en dotter på nio månader.

”Jag gillar inte tanken på att tvingas ta in på hotell. I lastbilen vet jag vad jag har. Min dator. Rena lakan. Toalett och dusch är inget problem, det finns för några euro på var och varannan bensinstation.”

Utlandschaufförén Mariusz.

– Mina arbetstider orsakar en ständig dragkamp inom familjen. Jag får ett köruppdrag i taget och vet aldrig exakt när jag kommer hem. Än så länge vill jag fortsätta köra internationellt, men det är ingen hemlighet att jag funderar över framtiden. Särskilt på helgerna, när jag tar veckovilan i hytten, kommer hemlängtan.

I nästa andetag betonar Mariusz att han gillar transportbranschen och är stolt över sig yrke:

– Jag känner att jag är uppskattad på åkeriet. Jag får lägga upp mina hämtningar själv. Firman litar på mig och övervakar inte. För mig är det jätteviktigt med friheten och förtroendet.

EU har precis beslutat om nya regler som är tänkta att förbättra villkoren



Krzyszof kör inrikestrafik i Polen. Han tjänar strax över 12 000 kronor i månaden, efter skatt. Då ingår både lön och traktamente.

för Europas chaufförer. Mariusz är inte entusiastisk:

– Jag gillar inte tanken på att tvingas ta in på hotell. I lastbilen vet jag vad jag har. Min dator. Rena lakan. Toalett och dusch är inget problem, det finns för några euro på var och varannan bensinstation.

– Att lastbilar och chaufförer ska tvingas återvända till hemlandet med jämna mellanrum är en bestämmelse som inte påverkar mig. Det klarar jag med bred marginal ”innanför”.

I GDYNIAS HAMN köar lastbilar i väntan på färjan till Sverige. Krzyszof kör en dragbil, fast bara inrikes. Trailrar till och från hamnen.

Han berättar att han tidigare hade rakt ackord, milpeng. Nu har han fast jobb och 5 000 zloty i månaden (strax över 12 000 kronor). Allt som allt.

– Jag är faktiskt på jakt efter nytt jobb, utlandskörning. Fast allt stannade av i och med corona.

Krzyszof ser ändå fördelar med att arbeta på hemmaplan. Han är gift och har en son på fyra år.

– Jag gillar att komma hem varje kväll. Fast vissa helger blir det först på lördag, det är mindre bra. Men jag är beredd att betala priset det innebär att köra internationellt. Hustrun är med på det, vi vill skaffa hus.

Inte heller Krzyszof är oroad över tredjelandsförarna som sitter i många av hytterna på samma parkering.

VÅR TOLK, TADEUSZ RAWA, pratar även ryska. Vi knackar på hos en ukrainsk chaufför som vill vara anonym. Han kör för ett av Litauens största åkerier och är på väg till Sverige.

– Lönen är ett generellt problem i vårt företag. Tidigare körde jag många år i Ryssland. Det var mycket bättre villkor, säger föraren som absolut inte vill avslöja hur mycket han eller andra kolleger tjänar.

I snitt är ukrainaren ute på vägarna i två månader. Sedan är han hemma i tre, fyra veckor. Utan lön.

Vi frågar hur många förare i Ukraina som tagit arbete i andra länder.

– Många, säger han. Alla som kan.

Vilket land är mest populär att söka sig till?

– Mig spelar det ingen roll. Men jag gillar Sverige. Det är bergigt med ren luft, precis som där jag kommer ifrån.

Föraren berättar att han känner till fackföreningen i Litauen. I Ukraina vet han inte om det finns någon.

EN BIT BORT står en ukrainskregistrerad lastbil. Chauffören som är drygt 40 år arbetar på ett åkeri i västra Ukraina. Inte heller han vill uppge sitt namn eller vara med på bild.

– Jag kör bara bilateralt, mellan Ukraina och Sverige. Med ukrainsk lön, som i branschen ligger kring 650–750 euro (6 800–7 900 kronor).

– Det är bra att köra i Sverige. Trafiken är gles, inte som på kontinenten.

Föraren berättar att han tidigare jobbat länge i ett polskt åkeri. Men han sade upp sig och gick ner 1 000 euro i lön.

– Jag flyttade hem för att få vara med hustrun och familjen nu. Inte när jag är 60 år.

”Lönen är ett generellt problem i vårt företag. Tidigare körde jag många år i Ryssland, det var mycket bättre villkor.”

Anonym ukrainsk chaufför som kör för ett litauiskt åkeri.



Kamila Gorka säljer både vindrutetorkare, bensin, godis, korv och sprit. Hon trivs med jobbet och kollegorna. ”Vi är som en stor familj här på företaget”, säger hon. Till vänster fixar kollegan Monica Moś till cigaretthyllan.

Unga lockas av mackjobb

Att jobba på mack är populärt, framför allt bland yngre, säger Kamila Gorka, som jobbar på TS Transports egen bensinstation.

Fast snart kan det vara slut. Macken bär sig inte.

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

Flexibla arbetstider. Går att kombinera med barn eller studier. Mycket kontakt med människor. Det är några av argumenten som Kamila Gorka lyfter fram när Transportarbetaren frågar om mackjobbets dragningskraft.

Plus lönen.

– Den är hyfsad. Generellt ligger inkomsten i branschen på 2 500–4 000 zloty (6 000–9 700 kronor). Här på den privata sidan får vi lite mer än anställda på landets två stora bensinstationskedjor, säger hon.

INREDNINGEN GÅR I svart, precis som TS Transports kontor. Sortimentet är lite mer sparsmakat än i en svensk OKQ8-station. Men det finns de vanliga biltillbehören, chips, kaffe, dricka, korvgrill och en hylla bakom kassan med vin och sprit.

Transportarbetarens utsända reportrar berättar om mackdöden i Sverige. Om rån, bilister som smiter från notan och att personalen ofta är hänvisad till deltidsjobb.

Kamila Gorka skakar på huvudet, hon känner inte igen sig:

– I Polen blir stationerna snarast fler. Deltider förekommer, men uppfattas inte som något problem. Inte rån och hot heller. Det är sällsynt, även om det finns nattlucka på vissa ställen.

Ett annat svenskt fenomen är höga bränsleskatter som gjort att marginalen är extremt liten på sålda drivmedel. Det är på snabbmaten stationerna kan tjäna pengar.

– Vi har samma tendens här. Så vi behöver sälja andra produkter också, säger Marcin Skibinski, som är ingift i åkarfamiljen bakom TS Transport och ansvarar för mackdelen.



TS Transport har en egen bensinstation på åkeriområdet och bygger också nya lokaler.

Fast det räcker ändå inte, förklarar han. Av 2,4 miljoner liter sålt bränsle hamnar en miljon liter i de egna lastbilarna.

– Så vi överväger faktiskt att lägga ner, förtydligar han.

VI SNEGLAR LITE förundrat på whisky- och vodkaflaskorna i hyllan. Det känns svårkombinerat med bilism. Särskilt som Polen har samma promillegränser för rattfylla som Sverige.

– Vi säljer inte mycket alkohol. Fast på stationerna ute vid motorvägarna är det stor efterfrågan, säger Kamila Gorka.

Hon bor i Gdansk, 34 kilometer från Gdynia, med man och en styvdotter. I tolv år har hon jobbat på bensinstation, varav tio på åkeriets anläggning.

I Sverige gick mackarnas omsättning ner kraftigt i början av coronapandemin.

– Vi kände av en liten nedgång, säger Kamila Gorka. Vi fick strikta regler om desinficering och munskydd. På försommaren blev attityden till corona lite mer avslappnad. Men nu är vi lite oroliga för turistsäsongen, då halva Polen kommer hit till kusten.

”Deltider förekommer, men uppfattas inte som något problem. Inte rån och hot heller. Det är sällsynt även om det finns nattlucka på vissa ställen.”

Kamila Gorka, anställd på TS Transports egen bensinstation.



Anhängarna till Polens styrande högernationalistiska parti, Lag och rättvisa, trotsar solen för att hylla sittande president, Andrzej Duda. Åtskilliga damer i mogen ålder ansluter på torget, men också barnfamiljer som fått höjt barnbidrag. I mängden skymtar fackföreningen Solodaritets, Solidarność, fana från region Gdansk, trots ledaren Lech Walesas fördömande av Dudas politik.



Historiesprängda Tadeusz Rawa tolkar och förklarar.



Mötande vägskyltar för lastbilsförare, som rullar av färjan från Karlskrona till Gdansk.



Grand hotell viker ut sig i fullt majestät, en stenkast från turistmagneten Sopots långa pir med en ström av flanerande besökare. Mobilkameran utnyttjas flitigt, på poserande manér, och ett helt litet samhälle av turistbutiker och serveringar tar vid efter sandstranden.

FOTO: MAREK SZANDURSKI / SHUTTERSTOCK



Nationalkonservative Andrzej Duda vann en knapp seger över liberale Rafal Trzaskowski i Polens presidentval den 12 juli. Duda fick 51,2 procent av rösterna.

Extremnationalist fortsätter styra landet

När Transportarbetaren besöker Polen har värmen kopplat greppet om hela Östersjöregionen. Den korta kuststräckan vid Gdynia och Gdansk är landets egen Riviera. För 38 miljoner invånare.

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

Vår ciceron Tadeusz Rawa svettas bakom munskyddet, som han plikttroget bär inomhus.

RAWA HAR HISTORIA som specialintresse. Att fråga om kommunisttiden och Polens förflutna är som att öppna dammluckor av vetande. Han växte upp på 1960- och 70-talen och minns hur det var att gå ut mitt i natten och ställa sig i kö till matbutiken. Hoppet om en bit kött, efter timmar av väntan. I sämsta fall fanns det bara ättiksprit kvar i hyllan.

HAN BERÄTTAR OM skolan. Det var inte bara den historietörstande elevens prestationer som avgjorde om dörren skulle öppnas till universitet. Rektorn ringde alltid en partifunktionär som hade sista ordet.

Det fungerade, medger Tadeusz Rawa. Elever avstod från att ställa känsliga frågor på lektionerna. Exempelvis om Polens agerande vid vissa av andra världskrigets fasor.

Rawa kom in på universitet. Pluggade i Gdansk, men också Sverige, som kom att bli hans andra hemland.

VI ÅKER TILL SOPOT. Passerar anrika Grand hotell som under ett sekel varit samlingspunkt för allt från ockupationsmaktens nazister till partifunktionärer och megakändisar. Rum för en natt kostar en veckolön för en polsk arbetare.

Rakt ut från den vita stranden sträcker sig en berömd pir, bred och lång som en landningsbana. Folk flanerar över havet och sjunker ner på uteserveringen för en öl. Poserar för varandras mobilkameror.

INNE PÅ TORGET, intill kyrkan, pågår ett propagandamöte inför presidentvalet som hålls under sommaren. Det är anhängare till presidentkandidaten Andrzej Duda, från det styrande partiet Lag och rättvisa. Främste utmanaren är Rafal Trzaskowski från Medborgarplattformen.

Duda är en extremnationalist som får Jimmie Åkesson att blekna i jämförelse. Efter en andra valomgång kommer Andrzej Duda att stå som segrare, med knapp marginal.

EN SAK SLÅR oss. Under tre, fyra intensiva arbetsdagar i Polen har vi sett tusentals människor. Men i princip inte en enda som av utseendet att döma har sin bakgrund i Asien, Afrika eller Sydamerika.

Tadeusz Rawa säger:

– Polens befolkning fick genomgå väldigt mycket under krigen och kommunisttiden. Det var förtryck, korruption och fattigdom. Man anser sig inte redo än för att ta emot flyktingar och invandrare från andra delar av världen.

Terminalarbetare omkom vid växling

Terminal. En terminalarbetare hamnade under ett godståg och omkom på Sundsvalls kombiterminal. Den omkomne är en man i 45-årsåldern. Olyckan skedde i augusti och i samband med växling.

Polisen utreder om det har begåtts ett arbetsmiljöbrott genom vållande till annans död. Trafikverket, Arbetsmiljöverket och Statens haverikommission granskar också olyckan.

Transport i Sundsvall har tidigare inte fått några indikationer på brister i arbetsmiljön på arbetsplatsen, där gods flyttas mellan tåg och lastbilar.

LB

FOTO: PRIVAT



Stellan Ragnarsson nominerades till priset av sina kollegor.

Arbetsmiljöpris till ordningsvakt

Bevakning. ”Stort engagemang och medmänsklighet.” De egenskaperna gjorde att arbetskamrater nominerade Stellan Ragnarsson till 2019 års arbetsmiljöpris. Han är väktare och ordningsvakt i Luleå och får priset av Transports lokalavdelning.

– Jag tycker mest att jag har gjort mitt jobb, kommenterar han.

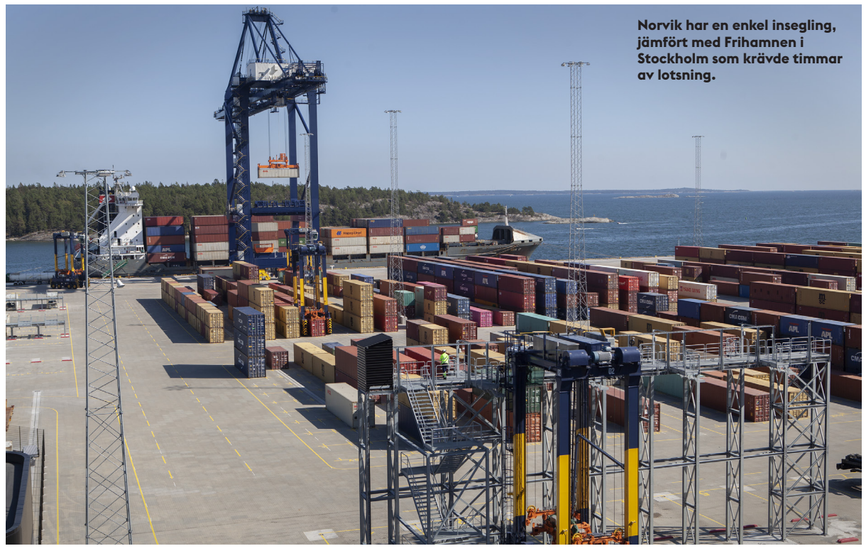
Men Stellan Ragnarsson är förstås glad över både nomineringen och arbetsmiljöpriset.

Enligt motiveringen har han ”under stressade och traumatiska situationer agerat stöd och samtalat med samtliga på ett lugnt och betryggande sätt”.

Förutom äran består arbetsmiljöpriset av ett diplom samt 2 000 kronor. *LB*

75

miljoner kronor satsas på utbildningar om arbetsmiljö. Chefer, skyddsombud och arbetsmiljöombud ska gå kurserna tillsammans. LO, privattjänstemännen och Svenskt Näringsliv lägger pengarna.



Norvik har en enkel insegling, jämfört med Frihamnen i Stockholm som krävde timmar av lotsning.

Stockholms hamn skeppad till Nynäs

Hamn. Den nya containerhamnen i Nynäshamn söder om Stockholm är i drift sedan maj månad. Stockholmarna vill att Norvik tar upp kampen mot livsmedelsporten Helsingborg och klassiska hamnstaden Göteborg.

Text och foto **John Antonsson**

Containerfartyget Freja ligger ensam förtöjt i Norviks hamn. Hon är en feederbåt som går i linje mellan kontinenten och Sverige. Augustidagen i Nynäshamn, söder om Stockholm, är stekande het och hamnverksamheten i gång.

SEDAN I MAJ har containertrafiken flyttats över från Frihamnen i huvudstaden till den nybyggda containerterminalen. De blå post panamax-kranarna är några av de högsta i landet. De mäter 120 meter i uppfällt läge och 80 när de lastar och lossar. Än så länge körs de på det gamla vanliga sättet med förare i hytten. Men inom kort hoppas hamnoperatören från Hongkong, Hutchinson Ports, att de ska kunna flytta in driften i kontorsbyggnaderna och fjärrstyra kranarna. Nästa steg är att kranarna ska vara självkörande förutom vid de avgörande momenten vid upptagning och nedsläpp.

– På kort tid har kranarna blivit något av ett landmärke för Nynäshamn. När ingen båt ligger inne ska kranen vara i uppfällt läge. Första kvällen vi kommit i gång råkade lamporna lämnas påslagna. Kranen syntes i hela skärgården! säger Sam Victorin, kommunikatör på Stockholms hamnar och Transportarbetarens guide i hamnområdet.

De 16 meter höga kinesiskbyggda grensletruckarna körs också av hamnarbetare. Men planen är att människorna som kör dem ska vara ersatta av artificiell intelligens redan inom två år.

TRAFIKEN PÅ HAMNEN motsvarar bara en bråkdel av vad den klarar av. Roro-hamnen kommer i gång under hösten, september enligt plan. Tanken är att Stockholms ska klara av att konkurrera med landets stora hamnar. Sam Victorin berättar att Frihamnen slog rekord förra året då man hanterade motsvarande 60 000 av standardmåttet på 20-fotscontainrar. Containerterminalen vid Norviks hamn är byggd för att klara motsvarande 250 000 och när stenhögen längst bort på kajområdet är borta ska hamnen kunna hantera 500 000. Stenhögen är inte så liten heller. Under bygget av hamnen och framsprängningen av en fyra kilometer lång järnväg har tolv miljoner ton berg sprängts bort. Tio miljoner har gått åt till bygget. Stenkrossen går mest hela tiden, men två miljoner ton sten tar tid att tugga sönder och är något svårsålt. Särskilt i Stockholmsregionen där flera stora infrastrukturprojekt gett ett överflöd av nysprängd sten.

– Vi kommer att ha stor överkapacitet. Norvik är byggt för en stad som växer, det är en investering för 100 år. Det är de perspektiven man får ha på de stora infrastruktursatsningarna, säger Sam Victorin.

POLITIKER OCH MAKTHAVARE talar om sjöfarten som en del av framtidens lösningar för klimatet. Sam Victorin berättar om visioner som att prämtrafik som ska kunna gå med gods från hamnen mot Stockholm och andra tätorter i Mälarregionen.

– Tänk om vi kunde lossa gods på Skeppsbron igen! Som i Paris, där prämar kommer med färskvaror till marknaderna klockan fyra på morgonen. Klockan sex är de borta och stör därför ingen annan trafik.

Det finns vissa regler som sätter stopp. Och konsumenternas krav på vindsnabba fraktalternativ.

– En motordriven pråm kan frakta lika mycket gods som 40 lastbilar, men drivs med bara två vanliga Scaniamotorer. Det kanske kommer att ta en halv dag längre. Men konsumenterna kan kanske klara det för att vi ska fixa miljömålen.

VISION X
PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

BLACKOFF CORNER KIT
Detta LED-kit från Vision X levererar fyra gånger mer ljus än standard corner lights. Den integrerade snygga halo-funktionen ger en hög igenkänningsfaktor som passar den som både vill se och bli sedd.
(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT
Solskyddet är den naturliga platsen för extra långa LED-ramper som ger ett kraftfullt ljusutbyte. Våra ramp-kit på 30”-40” sitter snyggt och skyddat innanför karosslinjerna men levererar ändå mer ljus än ett helt knippe stora xenonlampor.

GRILL-KIT
Våra populäraste LED-ljuskit är de som sätts i grillen. Monteringen görs enkelt och snabbt och ger ett ljus som överträffar traditionella extraljus med bred marginal. Räckvidd eller bredd, vi har ett flertal alternativ. Utseende, bränsleförbrukning och ljudnivå är i princip opåverkade.



NEW GENERATION OF LIGHT
Vision
Global Lighting Systems
SINCE 1997
VISIONXEUROPE.COM

Du beställer dina belysningskit från din Volvo Lastvagnar återförsäljare som även utför monteringen. Har du frågor angående Vision X produkter eller speciella önskemål, kontakta oss på Rindab så hjälper vi dig!

RINDAB

Distributör: AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, 08-747 24 80
info@visionxeurope.com | www.visionxeurope.com | www.rindab.se

5 tycker till

Hur blir din corona-höst, tror du?



Fredrik Gustavsson, flygplatsarbetare och klubbordförande, Örebro:

– Jag vet inte. Det är ovisst, men jag hoppas det vänder. Ryan air har börjat flyga igen från Västerås flygplats, så det känns jättebra. Alla får bära munskydd på flygplatsen. Annars går vi alla och väntar på besked från politikerna, om flygplatsen får vara kvar eller ska läggas ner.



Stefan Lindbom, färdtjänstchaufför, Huddinge:

– Vi hade permitteringar i våras och i somras var vi tvingade att ta sex veckor ledigt. Egentligen ska jag köra buss på heltid, men det är på gränsen att man klarar sig på det man får nu. Färdtjänsten ligger nästan nere eftersom resenärerna är rädda för covid-19.



Carina Ohlin, tidningsbud, skyddsombud och studerande, Borrby:

– Jag har tagit tjänstledigt och sätter mig i skolbänken för att plugga till väktare. Som det ser ut nu ska vi samlas så mycket som möjligt i klassrummet och ha lite grupparbeten på distans. Som tidningsbud hade jag fått jobba på som vanligt, vi är ju samhällsbärande.



Johan Stålhand, lastbilschaufför, skydds- och arbetsplatsombud, försäkringsinformatör:

– Fortsätter det som nu, med den godsmängd vi haft senaste veckan kan det nog bli riktigt bra. Företaget blev uppköpt i början av sommaren, så vi fick lite mer livsmedelsprodukter att köra. I våras blev min tur nedlagd så jag blev truck- och distributionsförare i stället.



Thomas Belvén, cateringchaufför och skyddsombud, Märsta:

– Osäkert och jobbigt med en oviss framtid. Det blir en hård fight för oss för att få behålla jobben!

LO i enad front inför las-förhandlingarna

Anställningsskydd. Efter 21 minuter gick klubban i bordet på LO:s extrainkallade digitala möte. En tidigare splittrad fackföreningsrörelse enades om att fortsätta förhandla med Svenskt Näringsliv om förändringar i lagen om anställningsskydd (las).

Text **Justina Öster**

LO:s näst högsta organ, representantskapet, var enigt i sitt beslut fredag den 14 augusti. Veckan därpå rivstartade förhandlingarna. De fortsätter på tisdagar och torsdagar i ungefär en månad. Slutdatum är den 30 september.

Transports förbundsordförande Tommy Wreeth var ganska nöjd direkt efter beslutet att fortsätta förhandla. Det var LO-styrelsens löften om en omstart – göra om och göra bättre – med mer insyn, delaktighet och möjligheter att påverka förhandlingarna med arbetsgivarsidan som fick LO-förbunden att åter sluta leden efter en söndrande debatt.

I sak lovade LO-styrelsen att inte medverka till att förändra reglerna som rör saklig grund för uppsägning (på grund av arbetsbrist eller av personliga skäl). Styrelsen gav också utfästelser om att reglerna som i dag är tvingande i las inte ska gå att förhandla bort genom centrala kollektivavtal.

Men Transports Tommy Wreeth är ändå bekymrad över vad förhandlingarna kan mynna ut i. Oron baserar han på den statliga utredningens förslag om långtgående förändringar i skyddet för anställda, liksom regeringens januariöverenskommelse med centern och liberalerna. Facken har riktad samlad kritik mot vad man uppfattar som en tydlig slagsida åt arbetsgivarhåll, med försämrad trygghet för anställda som följd.

Om facken och arbetsgivarna inte enas kan utredningens förslag bli svensk lag.

– Vi har en skyldighet att göra ett försök. Men Transport kanske hoppar av överläggningarna längre fram. Det är för tidigt att säga. Allt beror på vad de reella förhandlingarna resulterar i, säger Tommy Wreeth.

Vad skulle kunna få Transport att lämna förhandlingsbordet?

– Det vill jag egentligen inte säga så mycket om. Men ger man sig på själva trygghetsdelen med möjlighet för facket att ogiltigförklara uppsägningar i mindre företag med högst 15 anställda blir det riktigt svårt.

– Likaså om arbetsgivare och politiker pillar på turordningsreglerna med fler än två undantag. Det vore en katastrof för oss i Transport med många små och medelstora företag. Tänk dig en bensinmack eller ett litet åkeri med tio anställda där hälften får gå. Då blir det knappt någon anställningstrygghet kvar. Den delen är livsviktig för oss.

”Vi har en skyldighet att göra ett försök. Men Transport kanske hoppar av överläggningarna längre fram. Det är för tidigt att säga. Allt beror på vad de reella förhandlingarna resulterar i.”

Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

FOTO: JAN LINDKVIST



Bzzt dumpar anställningar

Budkörning. Mopedtaxiföretaget Bzzt har skyltat med fast lön och kollektivavtal. I somras sades alla förare upp. Det som gäller är rakt ackord och så kallad egenanställning. Investerarnas riskkapital var slut.

Kollektivavtalet med Transport rundas. Chaufförer räknar med att lönen sänks radikalt. Tjänstepensionen ryker.

Transport har granskat juridiken kring ”egenanställningar”, en form som ligger någonstans mitt emellan egenföretagare och vanlig anställning. Slutsatsen är att det är ett sorts gungfly där rättspraxis saknas. Modellen får konsekvenser för rätten till a-kassa.

JA

FOTO: LENA BLOMQUIST



Taxi Stockholm har sagt upp samtliga telefonister som jobbar under Transports avtal. Liknande arbetsuppgifter kommer att utföras av anställda under Unionens kollektivavtal.

Taxi Stockholm väljer bort Transports avtal

Taxi. Efter två månader svarade Taxi Stockholm på Transportarbetarens fråga: När alla taxitelefonister har sagts upp ska de som ägnar sig åt ”trafikdirigering” gå på Unionens avtal.

Text **Lena Blomquist**

– Det är inte Taxi Stockholm som avgör vilket avtal som ska gälla. Frågan bör utredas mellan Transport och Unionen, kommenterar Mats Andersson, central ombudsman på Transport.

TAXI STOCKHOLM HAR i två steg sagt upp taxitelefonister. Under våren förhandlade Transport i omgångar om jobben på företagets beställningscentral. Dialogen beskrevs av facket som mycket frostig. Förhandlingarna slutade i oenighet.

SAMTLIGA TELEFONISTER ÄR nu uppsagda, några jobbar fortfarande kvar under sin uppsägningstid. Transport och Transportarbetaren försökte på försommaren få svar på om möjligheten att beställa taxi via telefonen skulle upphöra när telefonisterna hade fasats ut. Och vem som annars skulle ta emot samtalen.

En bakgrund är att Transport, Unionen och Taxi Stockholm för fyra år sedan, efter långa diskussioner, enades om vilka avtal som skulle gälla på beställningscentralen. Växeloperatörerna ska, enligt den uppgörelsen, omfattas av Transports avtal. Trafikledning och en del andra arbetsuppgifter ska ligga hos tjänstemännen, med facklig hemvist i Unionen.

Efter påtryckningar svarade Taxi Stockholm i augusti på de frågor som tidningen ställde till företaget i juni. Vi publicerar frågorna och de mejlade svaren som skickades av pressenhetens Natalia Santos.

Varför säger ni upp samtliga telefonister?

”Eftersom efterfrågan har minskat med upp emot 80 procent har vi inte möjlighet att ha personal som endast besvarar telefonsamtal.”

”Förr bestod en långt större del av beställningscentralens verksamhet av att en taxitelefonist tog emot körningen och la ut på bil. Nu sköts detta med teknik i ökande omfattning. Största delen av arbetet för vår personal i beställningscentralen är numer trafikdirigering.”

Kommer er beställningscentral ha kvar möjligheten att beställa en resa via telefon, och då också möjligheten att få prata med en fysisk person – om man önskar det? Om ja: Vem/vilka ska ta emot dessa samtal?

”Ja, våra anställda.”

Vilket kollektivavtal ska gälla för dem som utför dessa arbetsuppgifter?

”Unionens. Sedan 1998 har Taxi Stockholm bedrivit sin beställningscentral med Unionen som motpart.”

Hur ser Taxi Stockholm på den överenskommelse som Transport, Unionen och företaget träffade den 16 oktober 2016 där parterna enades om skrivningen: ”anställda i befattningen växeloperatörer omfattas av (Transports) Taxiavtal för telefonister”?

”Vi har inga synpunkter som vi vill delge kring den överenskommelsen, men som det ser ut just nu har efterfrågan minskat kraftigt. Därför kan vi inte ha kvar funktionen taxitelefonist.”

Miljövänligt och Driftsäkert Batteri- och Kraftpaket som driver elektrisk och hydraulisk utrustning på lastbilar, släp och trailers.

P-LIGHT har unik återladdning från fordonets belysningskrets. Med laddning från 5A till 45A och batterier från 17Ah till 200Ah kan P-LIGHT driva allt från parkeringsljus, blixtljus, arbetsbelysning, värmare, kapelltäckning till bakgavelliftar, dubbelplan, 1-och 2-axelstyrning och ramper på släp och trailer.

Med P-LIGHT kan släpet bli oberoende av dragbilen och alla funktioner kan köras när släpet/trailern är frånkopplat.

P-LIGHT - Midi och Maxi



P-LIGHT Midi och Maxi driver enklare elektrisk utrustning på släp och trailers.

Midi har 5A laddning och 17Ah batteri, max samtidigt uttag 100W.
Maxi har 10A laddning och 45Ah batterier, max samtidigt uttag 270W

P-LIGHT - Maxi XL och Magnum



P-LIGHT Maxi XL och Magnum driver den mest förekommande elektriska utrustningen på släp och trailers.

Maxi XL har 10A laddning och 45Ah batterier, max samtidigt uttag 270W och ett kraftuttag på upp till 100 A.

Magnum har 10-45A laddning och batterier från 120 - 200Ah, max samtidigt uttag 270W och ett kraftuttag upp till på 300A. Magnum finns i flera modeller, kan monteras direkt på ramen, eller i verktygslåda.

P-LIGHT - Hydro/Comp/Frame



P-LIGHT Hydro driver den mest förekommande hydrauliska utrustningen på släp och trailers. Hydro levereras med hydraulpumpar från 2kW till 4,5kW och drivs med P-LIGHT batteripaket.

P-LIGHT säljs, monteras och servas av de flesta påbyggare och verkstäder. Säljs av de etablerade återförsäljarna av reservdelar och tillbehör för tunga fordon.

Mer info finns på www.p-light.com och support.p-light.com

Kundtjänst och Support
Telefon: 0472-483 83
E-mail: sales@innonet.se

P-LIGHT® Safe Power! established 2000

P-LIGHT är ett registrerat varumärke ägt av:
InnoNet AB - Olvägen 7 - 342 50 Vislanda Tfn 0472-483 83
www.innonet.se

FOTO: JAN LINDKVIST



Darko Andrejic och Dorde Masic har under flera år utgått från Stena recyclings filial i Flemingsberg, söder om Stockholm.

Sparkade miljöarbetare får tillbaka jobben

Renhållning. Stena recycling backar. Två avskedade miljöarbetare får behålla sina tjänster. Det blev klart i förhandlingar med facket.

Arbetarna sparkades efter att en privatperson påstått att de kört sopbilarna ”forcerat” – på en 70-väg, i rusningstrafik.

Text **Jan Lindkvist / Lilly Hallberg**

Transportarbetareförbundet har hela tiden stött Darko Andrejic och Dorde Masic, som i flera års tid kört grovsopor för renhållningsbolaget Stena recycling i Huddinge.

– Det är ett väldigt positivt besked. Med tanke på att de ger oss jobbet tillbaka erkänner ju vår arbetsgivare att de gjort fel, säger Darko Andrejic.

– Det har varit en tuff period för oss och för våra familjer. Att sitta hemma i två och en halv månad och tänka på att man blir avskedad för något som man inte gjort. Att grubbla över vad som kommer att hända, det tar på psyket och påverkade oss mycket kraftigt.

Darko Andrejic och hans kollega är tacksamma för uppbackningen de fått under den här perioden, både från arbetskamrater och facket.

– Du vet aldrig när du kan hamna i en sådan situation som jag gjorde. Jag är glad att ha varit med i ett fackförbund från första dagen i mitt arbetsliv. Jag rekommenderar alla att vara det, säger Andrejic.

TRANSPORTS OMBUDSMAN JOAKIM Guttman genomförde de centrala förhandlingarna, tillsammans med Stockholmsavdelningens ombudsman Annica Collstam.

– Av det som framkommit finns ingen saklig grund för uppsägning, inte ens för en varning. Och avsked på hörsägen är helt uppåt väggarna, säger Joakim Guttman.

– Det är konstigt hanterat och illa skött av arbetsgivaren.

FRÅGAN OM ETT skadestånd var ännu inte löst vid denna tidnings pressläggning. De två miljöarbetarna fick förra veckan ett bud från Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA), som förhandlar för arbetsgivaren. Men de ville ha helgen på sig för att tänka över sitt svar.

– Med tanke på att förhandlingarna inte är klara än vill jag inte kommentera, kan bara säga att vi inte är helt nöjda, säger Darko Andrejic.

Han har tidigare i transportarbetaren.se berättat att han trivdes med jobbet. Men att arbetsförhållandena blev allt värre under det senaste året. Det handlar om utbyte av flera chefer, fler arbetsuppgifter och extrem tidspress. Han har fått utskällningar och anklagats för att inte följa arbetsinstruktionerna. När mer jobb lagts på har det blivit omöjligt att hinna med alla hämtställen.

I MIDSOMMARTID KOM smällen.

➔ Onsdag den 17 juni: De tre miljöarbetarna kör var sin lastbil längs Huddingevägen, i rusningstrafik på eftermiddagen. Mellan dem hamnar en privatbil, en cabriolet. De känner igen bilen och föraren, en tidigare chef på Stena recycling.

Tillbaka på arbetsplatsen skäller en arbetsledare för att de har kört för fort och för att ha tävlat mot varandra med sopbilarna.

Dagen efter kallas de tre renhållningsarbetarna till ett möte efter helgen. De uppmanas att infinna sig i civila kläder.

➔ Måndag den 22 juni: Företaget lägger vid sittande bord fram varsel om omedelbart avsked. Ledningens enda argument är den påstådda fortkörningen på Huddingevägen. ”Beviset”: ett samtal från en privatperson.

Darko Andrejic vägrar skriva på. Han vill först kontakta sitt fack, Transport.

Facket ogiltigförklarar varslen. Men Stena recycling drar bara tillbaka varslet för en av de tre miljöarbetarna som avskedats. För Darko Andrejic och Djordje Masic ligger det kvar.

➔ Fredag den 21 augusti: Centrala förhandlingar på Transports förbundskontor. Stena recycling drar tillbaka varslen om avsked. När det gäller skadeståndsdelen ajourneras förhandlingarna.

➔ Onsdag den 26 augusti: Darko Andrejic och Dorde Masic får ett bud på skadestånd från Stena recycling. De ska lämna svar senast den sista augusti.

Transportarbetaren.se följer fallet. En längre artikel finns också på Transportarbetarens hemsida, *Miljöarbetare avskedas efter påstådd fortkörning.*

Nej till ny YKB-dispens

Covid-19. – Vi är redan så utsatta för corona. Varför ska vi tvingas ihop på YKB-kurser och öka risken? Förläng dispensen för fortbildning ytterligare ett halvår! Uppmaningen kommer från en orolig lastbilschaufför.

Text **Justina Öster**

Inget pekar dock mot att Sverige ska förlänga undantaget för yrkeskompetensbevis (YKB) till följd av pandemin. Frågan avgörs på EU-nivå.

Förare med YKB som upphör den 1 september och därefter får sätta sig på skolbänken igen, oavsett hur pandemin utvecklar sig i höst. Reglerna återfinns i den så kallade omnibusförordningen, som började gälla den 4 juni och omfattar alla EU-länder.

– Det är viktigt att förarna genomgår de kompetenshöjande utbildningarna för trafiksäkerheten. Att inte ha rätt kompetens när man kör ett tungt fordon är en säkerhetsrisk på våra vägar, säger Anna Westerlund vid Transportstyrelsens sektion för yrkestrafikregler.

YKB-utbildarna har gett myndigheten besked om att de löst problemen med pandemin och kan genomföra kurserna på ett säkert sätt.

– Man har till exempel haft färre deltagare och anpassat sig efter rådande omständigheter, säger Anna Westerlund.

Hon påpekar att arbetsgivaren har ansvar för de anställdas arbetsmiljö under utbildningen och att föra en dialog med utbildningsanordnaren om säkerheten.

En arbetsgivare eller YKB-utbildare som, på eget bevåg, skulle satsa på mer distans- och digital utbildning för att skydda deltagarna från virus skulle bryta mot reglerna, förklarar Anna Westerlund.

– Vi har EU-rätten att förhålla oss till.

Angående coronaskyddet räknar Henrik Färnebo på Tya, som både har YKB-kurser och kurser för YKB-lärare, upp munskydd, extra mycket handsprit, större kurslokaler, mer avstånd mellan deltagarna. Och att inte servera buffémat.

Martin Miljeteig är arbetsmiljöombudsman på Transport. Han lägger till att man bara ska gå utbildningen om man är frisk och att särskild hänsyn ska tas till personer i riskgrupper.

– Ansvaret för att utbildningen genomförs på ett säkert sätt vilar på både arbetsgivaren och utbildaren. Medlemmar som är osäkra kan vända sig till sin lokala Transportavdelning, säger Martin Miljeteig.

Nya YKB-regler

Det nya regelverket började gälla den 23 maj i år. Fortfarande är det totalt fem delkurser, om sammanlagt 35 timmar. EU har utökat antalet kurstimmar som får genomföras på distans till högst tolv, när det gäller fortbildning. Chaufförer vars YKB löpte ut mellan den 1 februari och 31 augusti i år fick dispens i sju månader på grund av coronapandemin.

Körskola sålde YKB för 9 000 kronor

Chaufförer. Betala 9 000 kronor – och få ditt yrkeskompetensbevis. Den affärsidén sprack när Transportstyrelsen granskade en trafikskola i Boden – och avslöjade systematiskt fusk med YKB-kurser. Eller rättare sagt: Några kurser var det aldrig frågan om. Chaufförerna hade inte suttit en enda timme i skolbänken.

Myndigheten har polisanmält företaget och återkallat tillståndet att hålla YKB-grundutbildning. *LB*

8 764

medlemmar i Transports a-kassa var arbetslösa och fick ersättning första halvåret. Motsvarande siffra för förra året är 5 276.

Källa: Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen



Luftavfuktning

- Halverad energiförbrukning
- Lika energieffektiv vid alla temperaturer
- Uppkopplingsbar

AIRWATERGREEN
Dehumidifiers Made in Sweden

FOTO: LILLY HALLBERG



Hallå där!

JONNY KRONBÄCK

... som är skyddsombud och vice ordförande i Transportklubben på Kuehne-Nagel i Staffanstorp. Ni har fått tillbaka frukostrasten, som arbetsgivaren tidigare drog in.

Hur gjorde ni?
– Vi körde den gamla klassiska stilen, tjatade, tog upp rasten vid alla våra möten och bad chefen föra det vidare till ledningen. Det satt ganska hårt inne, så vi fick kämpa länge.

Varför är frukostrasten så viktig?
– Att jobba fem timmar i sträck utan paus är ganska mastigt, så det var en liten seger.

En liten?
– En stor! Alla blev glada. Nu kan vi ta en macka och en kopp kaffe, en guldkant som påverkar oss jättemycket. Mest stämningen. Pressar man fem timmar i sträck utan vila går humöret ner. Rasten är en humörshöjare.

Ville arbetsledningen ha något i gengäld??
– Ja, Kuehne-Nagel, som sköter driften vid BMW:s reservdelslager, ville ha upp vissa resultat. Arbetsgivaren har nu utvärderat och det ser över lag bra ut. Så det verkar som vi får behålla rasten.

Har du något tips till andra klubbar och Transportmedlemmar?
– Det gäller att hålla liv i den fackliga verksamheten, annars är det lätt att allt somnar in. Du måste tjata på chefen, tjata, tjata, tjata. Det gäller att inte ge sig.

JUSTINA ÖSTER

Uppgörelse för sparkad förare

FOTO: JAN LINDKVIST



Behrad Ansari, och flera andra färdtjänstförare, har uppgett att åkeriet Nilsbuss lurat dem på lön. Här med Vlado Dimkovski.

Färdtjänst. Chauffören Behrad Ansari hävdade att småländska Nilsbuss lurar färdtjänstförarna på lön. Han försökte organisera arbetskamraterna fackligt. Men i juli blev han utsparkad.

Text **Jan Lindkvist / Lilly Hallberg**

Transportarbetareförbundet ogiltigförklarade avskedet. Vid centrala förhandlingar i mitten av augusti nåddes en uppgörelse. Båda parter har skrivit under på att inte uttala sig om innehållet. Men färdtjänstföraren Behrad Ansari kommer inte att återvända till arbetsgivaren, Nilsbuss. Där var han sedan november förra året anställd.Framtiden är oviss.

– Jag har sökt flera utbildningar och jobb, men pandemin gör det svårt, säger Behrad Ansari.

Fortfarande, efter uppgörelsen, talar han om sin och andras rätt. Och att det inte bara är en fråga om den egna plånboken. Han har tidigare jobbat länge inom taxinäringen i Stockholm. Till Sverige kom han 1987 efter att ha flytt först från förtryckets Iran, sedan från Syrien.

Förra våren flyttade Behrad Ansari till det lilla samhället Broakulla i Emmaboda kommun där han funnit en bostad. Han fick jobb hos Taxi Emma, som hade kontrakt på färdtjänst med Kalmar länstrafik.

– Jag trivs verkligen med jobbet, att ge god service till kunderna är ett viktigt arbete.

Men Taxi Emma försattes i konkurs i oktober förra året. Behrad Ansari blev efter det behovsanställd av Nilsbuss, som tagit över serviceresorna.

REDAN VID FÖRSTA löneutbetalningen reagerade Behrad Ansari på att det fattades timmar. Liknande hände flera gånger under vintern. Han påpekade upprepade gånger problemet. Men enligt honom gav företaget ingen återkoppling. Flera andra chaufförer vittnade om samma sak.

I SLUTET AV juni hade Behrad Ansari en dispyt med en trafikledare. Han fick kort efteråt ett samtal från Nilsbuss vd Anders Fransson, som sa att anställningsavtalet inte skulle förlängas. Ansari var inbokad på körningar fram till den 27 juli. Men under en körning den 1 juli fick han besked om att uppsägningen gjorts muntligt, och att han redan skulle ha slutat den sista juni.

Transportarbetarförbundet kallade då till förhandlingar. Nilsbuss hävdade att det inte rörde sig om något avsked utan bara om en provanställning som avslutats ”i tid”. Enligt facket löpte provanställningstiden ut redan vid månadsskiftet april-maj.

BEHRAD ANSARI ÄR i dag tacksam för fackets stöd under sommarens förhandlingsturer. Helst av allt vill han nu börja jobba igen.

”Jag har sökt flera utbildningar och jobb, men pandemin gör det svårt.”

Behrad Ansari

Fotnot: En längre version, ”Kritisk färdtjänstchaufför sparkas ut från Nilsbuss” finns att läsa på Transportarbetarens hemsida.

Transport rustar för Amazons lager

Terminal. Transport ska specialbevaka det lager- och logistikföretag som har fått e-handelsjätten Amazons uppdrag att sköta den svenska logistiken. Det handlar om ett företag som har kollektivavtal och ett schyst rykte hos facket.

Text **Lena Blomquist**

I början av augusti meddelade Amazon att lanseringen av en svensk sajt var på gång. Strax därpå avslöjades att ett stort lager var under uppbyggnad i Eskilstuna.

DET AMERIKANSKA FÖRETAGET är känt för att pressa villkoren för sina anställda. Rapporter om antifacklig verksamhet hörs från olika delar av världen.

– Så ser däremot inte vår erfarenhet av Kuehne-Nagel ut, säger Transports ordförande Tommy Wreeth. Det är ett företag som följer avtalet och respekterar medbestämmandelagen.

Logistikföretaget Kuehne-Nagel ska sköta Amazons logistik från ett 15 000 kvadratmeter stort lager i Eskilstuna logistikpark när e-handelsjätten etablerar sig i Sverige. Även Kuehne-Nagel är ett globalt företag med 1 400 kontor i över 100 länder.

Kjell Arbestål, ombudsman på Transports Sörmlandsavdelning, var på en första skyddsrond på lagret, tillsammans med flera representanter för facket.

– De var helt öppna och vi fick en bra relation med företaget, säger han.

LAGRET I ESKILSTUNA är under uppbyggnad. Enligt uppgifter till Transport ska hälften av de anställda vara kvinnor, hälften män.

I dag finns det runt 25 anställda, vid årsskiftet är planen att ett 60-tal har börjat jobba där. Och när lagret är fullt utbyggt kommer ungefär 300 lagerarbetare ha sin sysselsättning där. Det kan bli år 2021.

– Vi ska vara där och värva medlemmar. Det är inte varje dag vi får en så stor ny arbetsplats, säger Kjell Arbestål.

Lokalavdelningen får stöd från centrala Transport. En extra medlemsvärvare ska arbeta med Kuehne-Nagels nya lager.

– Även om det är viktigt att hålla isär Amazons rykte med Kuehne-Nagel kommer vi att bevaka företaget lite extra, säger Tommy Wreeth.

Åkerier nyanställer trots corona

Chaufförer. Trots coronan räknar en fjärdedel av åkerierna med att nyanställa det närmaste halvåret. En som är glad över den framtidstron är Nina Kulin, som i våras gick ut gymnasiets transportprogram i Örebro. Hon började direkt på sommarjobbet hos Bertil Anderssons åkeri i Hammar – och har nu fått fast jobb som chaufför.

– Det var lite läskigt i början när man skulle komma ihåg allting. Men nu går det superbra och jag tror absolut att jag kommer att bli kvar på det här jobbet, säger hon.

Bland dem som fått nytt chaufförsjobb det senaste året är 12 procent kvinnor. Totalt 28 procent är nya i branschen. *LB*

FOTO: LENA BLOMQUIST



Provkör Trailer du också!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



65:-/månad

Enkelt - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort inför varje nummer av tidningen.
Prisvärt - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 79 kr i butik.
Bekvämt - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.
Valfrihet - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på
trailer.se/prenumerera

Ringhals sparkade ut sk yddsombud

Bevakning. Statligt ägda Ringhals kärnkraftverk stängde av Transports huvudskyddsombud Andreas Ehm. Efter 20 år som skyddsvakt får han inte längre jobba där.

Text och foto **John Antonsson**



Andreas Ehm var skyddsvakt i 20 år. Helst av allt vill han tillbaka till Ringhals.

– Vi utgår från att Andreas Ehm fick gå på grund av sitt jobb som skyddsombud. Vi har inte fått någon annan förklaring. Det är på grund av det här man inte vågar uttala sig som förtroendevald. Ingen av oss vågar sitta kvar i styrelsen. Vi avgick alltihopa. säger Ronny Johnsson, tidigare klubbordförande för Transport på Ringhals.

Ringhals kärnkraftverk ägs av statliga Vattenfall och har mer än tusen anställda, tre reaktorer och omsätter 6,9 miljarder kronor om året. Ringhals är ett skyddsobjekt. Alltså en plats av sådant skyddsvärt intresse att det ska vaktas av skyddsvakter, många av dem beväpnande.

ANDREAS EHM HADE, förutom ett kort uppehåll, skyddat kärnkraftverket sedan 2000. Han har sett sitt jobb upphandlas flera gånger och haft fyra olika arbetsgivare, men egentligen samma jobb. Han blev huvudskyddsombud 2006.

Den 7 maj är Andreas Ehm hemma på komp, men han avbryter ledigheten för att göra en skyddsrond på Ringhals med fokus på corona. På vägen dit får han ett samtal. Ronden är avblåst, i stället ska han träffa två personer från arbetsgivaren Avarns HR-avdelning. Mötet äger rum i Avarns lokaler på Ringhals område.

– Vi förtroendevalda tar alltid med oss någon annan när vi ska gå in på samtal. Det är alltid bättre om någon annan är med. Som stöd och för att fyra ögon är bättre än två, säger Ronny Johnsson som tillsammans med förhandlingsombud Annika Flack följde med in på mötet.

ANDREAS EHM ANAR oråd när han går in i rummet. Under våren har skyddsarbetet satts på sin spets när de har tacklat coronans osynliga hot.

– Avarn går bara rakt på sak. Kunden, Ringhals, har stängt av mig. Då frågar vi givetvis vad som har hänt? Vad ligger bakom? Jag har inte fått klarhet i det än. Men de försäkrade att det inte hade med min roll som skyddsombud att göra. Ringhals sa att det är för att jag inte delar deras värdegrund. Vilka värderingar menar de då? En värdering de har förmedlat skriftligen är att de uppmuntrar en ifrågasättande attityd.

– Om jag betett mig så illa. Var är mina varningar?

UNDER VÅREN HADE Andreas Ehm hamnat i ett par situationer där det har skurit sig med Ringhals bevakningsledare. Han undrar om det är dessa händelser kan ligga till grund för avstängningen.

Skyddsvakterna på Ringhals är anställda av Avarn men leds av bevakningsledare som är anställda direkt av kärnkraftverket. Enligt Transportarbetarens källor har flera konflikter blossat upp vid situationer av oklarhet om det är Avarn eller Ringhals som bär ansvaret för att lösa ett problem. Det har ofta haft med arbetsmiljön att göra. En anonym skyddsvakt som är anställd av Avarn säger:

– Det finns exempel på bevakningsledare, anställda av Ringhals, som upprepade gånger betett sig extremt illa mot Avarns skyddsvakter, som ändå skyddas av Ringhals.

Den anonyma skyddsvakten ger några exempel: Bevakningsledare som vägrar hälsa, som ignorerar personer, höjer rösten och uppträder aggressivt. Hot av typen: ”Jag kan komma åt dig”. Bevakningsledare som lägger skulden på andra, när de själva gjort fel.

Andreas Ehm är själv säker på att det är hans arbete som skyddsombud som ligger bakom avstängningen.

– Nu har vi ingen lokal klubb och inga förtroendemän. Det är ett slag mot den fackliga verksamheten att ingen vågar låta sig väljas.

Men är du besvärlig?

– Jag företräder arbetstagarna i frågor om arbetsmiljö och står på mig. Kanske tycker de att det är att vara besvärlig.

Fler än Andreas Ehm har mått skit. Transportarbetaren har varit i kontrakt med ett flertal av Andreas Ehms kollegor. Samtliga har valt att vara anonyma, flera av dem är rädda för repressalier från Ringhals.

NÅGRA AV ANDREAS Ehms arbetskamrater har engagerat sig i hans fall. En namninsamling startades och de fick snabbt ett 60-tal underskrifter. En medlem i Transport säger att flera kollegor vill men inte vågar skriva på.

– De vet inte vad som har hänt och skriver därför inte på. Eftersom Ringhals inte vill säga varför de stängt av honom så går det en massa rykten om att han gjort något annat. Rättvisa måste få komma fram. Vi kommer inte ge oss innan det.

En person som varit fackligt engagerad säger:

– Alla tycker att det är förjävligt. Jag trodde inte det skulle kunna hända, det är som på 1930-talet, man vågar inte säga någonting alls.

Andreas Ehm beskrivs som en bra arbetskamrat som varit duktig på jobbet och engagerad i det fackliga arbetet.

– Han var jättebra som huvudskyddsombud. Han hade kompetensen att stå upp för sina arbetskamrater och ta tag i problemen, han har ju till och med varit inne och vikarierat som regionalt skyddsombud på Transports avdelning i Halmstad. Om någon frågade honom om hjälp så såg han till att få det gjort.

En annan person som varit engagerad i facket säger:

– Jag tycker att Avarn kunde ha gjort mer. Som det är nu så säger kunden hoppa, då svarar Avarn bara med att fråga hur högt.

En rutinerad kollega säger:

– Det har aldrig hänt något liknande förut, all arbetsglädje är borta.

EN SKYDDSVAKT SER det som att Ringhals försöker statuera exempel:

– Ingen går säker som skyddsvakt. Nu går vi runt med en känsla av att vi är fullständigt obetydliga och lätta att byta ut. Att vara kompetent och erfaren uppskattas inte, snarare ses det som ett hot. Ringhals vill bara ha ja-sägare.

Skyddsvakten upplever att det närmast råder nolltolerans mot kritik.

– De framtvingar en tystnadskultur. Där skyddsvakter inte längre vågar uttala sina åsikter. Vi har en ohälsosam arbetsmiljö. Skyddsvakter som håller tyst av rädsla för repressalier kan på sikt utgöra en allvarlig säkerhetsrisk.



Hela styrelsen för Trannsports klubb för Avarns skyddsvakter på Ringhals har avgått.

FOTO: VATTENFALL

Facket överväger prövning i domstol

Bevakning. Kärnkraftverket hävdar att det inte beror på hans fackliga arbete. Transport hävdar att Ringhals gjort sig skyldiga till hindande av skyddsombud.

Text **John Antonsson**

Ringhals svarar genom presschef Anna Collin. Hon säger att Andreas Ehm inte blivit avstängd på grund av sitt engagemang.

– Ringhals kommenterar aldrig enskilda personalärenden av integritetsskäl. Vi vill dock poängtera att ingen blir omplacerad eller får sluta på Ringhals för att man har synpunkter eller uttrycker konstruktiv kritik, tvärtom är det något som vi uppmuntrar.

SITUATIONEN MED Andreas Ehm har fått Transport att agera centralt. Förbundsordförande Tommy Wreeth har skrivit ett brev till Ringhals och krävt svar.

– Vad jag har förstått har han varken fått någon tillsägelse eller varning. Ingen har sagt någonting om att han har misskött sig på jobbet. Vi ser det här som en indirekt kränkning av föreningsrätten då man gör sig av med en facklig förtroendeman hos en entreprenör, säger Tommy Wreeth.

Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig har kallat Ringhals till förhandling. Ringhals hävdar att det inte råder en relation som arbetsgivare och arbetstagare och därmed finns ingen förhandlingsplikt.

– Vi har kallat dem till förhandling enligt arbetsmiljölagen, för hindande av skyddsombud. Vi har också anmält Ringhals och flera personer som jobbar där för brott mot Vattenfalls värderingar. Vi överväger att väcka talan i domstol, säger Martin Miljeteig och fortsätter:

– Det är djupt olyckligt att en part kan styra ett företags arbetsmiljöarbete och på ett negativt sätt påverka våra fackliga förtroendemän. Hela situationen är mycket allvarlig.

AVARNS HR-CHEF Karl Sandberg säger att den situation som Andreas Ehm hamnat i ligger utom deras ansvar.

– Vi har ett fungerande samarbete med huvudskyddsombudet Andreas Ehm. Jag har själv känt honom i många år och vi har haft en bra samverkan. Det som sker nu är bortom företagets kontroll eller beslut och har ingenting att göra med relationen mellan Avarn och facket.

Hur ser du på att Avarns anställda som jobbar på Ringhals är rädda för repressalier för att de jobbar fackligt?

– Jag har varit HR-chef i åtta år och vi har aldrig utsatt någon för repressalier. Alla ska ha en rätt till facklig organisering. Vi som företag försöker underlätta och uppmuntra det. Men nu tror jag inte det är oss som företag man syftar på när man säger det, säger Karl Sandberg.

David Ericsson

Värstinglandet!

Se här, ännu en krönika som jag kommer få skäll för! Men det är väl ok. Det är liksom det jag har betalt för som skribent. Att skriva vad jag tycker och känner till, även om inte alla tycker som jag.

Coronan, fladdermusviruset, har knappast lämnat oss någon ro under sommaren, även om det verkar ha lugnat sig något. Men skräcken, som når närapå vidskepliga höjder i våra grannländer, håller i sig.

Med all respekt kan man ifrågasätta den vetenskapliga evidensen i att inga svenskar fick åka in i Norge. Medan folk av andra nationaliteter kunde göra det efter att kanske ha varit månader i Sverige.

Finland krävde karantän i två veckor av svenskar som kom in i landet, men inte av finnar som varit i Sverige!

Danmark lät danskar vistas hur mycket de ville i Sverige, men inte svenskar att resa in i Danmark.

Riktigt less blev jag varje gång jag skulle genom tullen i Helsingör med lastbilen och stoppades av unga ”politibetjenter”. De som inte ens själva hade en aning om varför de stod där. Lastbilarna hade ju rätt att köra in i landet.

> ”Men, tänk om vi haft en borgerlig regering som likt populisterna i grannländerna försökt ta billiga poäng på smittan…

De bad att få se på fraktsedlarna som om de skulle kunna säga något om smittan. Sist ställde sig en ”betjent” så nära mig att vi nästan hade huvudena ihop när han försökte tyda dokumenten. Ingen rädsla för smitta från hans sida. Betydligt större från min!

Vi får vara tacksamma att det inte är färgade, romer eller judar som anses vara ”superspridare”. I så fall hade vi kanske fått återuppleva historiens skräckregimer från trettio- och fyrtiotalen.

SANNINGEN ÄR, SOM nämnts tidigare, att det är den undermåliga äldrevården som orsakade flest dödsfall i Sverige.

Enligt Socialstyrelsen är 90 procent av de som avlidit med covid-19 över 70 år. Medelåldern på de avlidna är 82 år. Så om närmare 6 000 covidsmittade avlidit så är det cirka 600 som är under 70 år. Av dessa hade en klar majoritet andra allvarliga underliggande sjukdomar, som hjärt- och lungsjukdomar.

Hur grannländerna räknar vet vi inte. Bara att Norge, åtminstone till en början, inte räknade in dödsfallen på äldreboenden. Enligt SKR är överdödligheten densamma procentuellt sett i alla nordiska länder denna vår.

Jag har sagt mycket ont om Socialdemokraterna och januariavtalet, som knappast gynnar svenska arbetare. Men, tänk om vi haft en borgerlig regering som likt populisterna i grannländerna försökt ta billiga poäng på smittan …

Allt ändrar sig och efter de inledande misstagen är jag ändå lite nöjd just nu med vår svenska sosseregering.



Toppen & botten

↑ Anders Tegnell: en kunnig och modig ämbetsman.

↓ De borgerliga som angriper honom för att komma åt regeringen. Vilket mod!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

”Utan arbetarna hade landet lamslagits”

Lo:s nyvalda ordförande Susanna Gideonsson ska leda en landsorganisation genom den ekonomiska coronakrisen och höstens avtalsrörelse. Först av allt ska hon hålla ihop 14 förbund genom en las-förhandling.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

3 snabba om ...

Favoritbil:
– Jättesvår fråga. Det finns en bil jag vill ha och inte har. Jag vill ha en Morgan.

Att bo kvar i Västerbotten:
– För mig så är det basen, där jag har mina vänner, släkt och mina rötter. Jag tycker inte man ska behöva bli stockholmare bara för att man ska ha olika befattningar.

Jobbet som tidningsbud:
– Att dela ut morgontidningar var för mig en perfekt kombo av att bli vuxen och tjäna egna pengar samtidigt som cykling och trappspring var en bra konditionsträning.
– Jag klockade ”min” runda varje dag och försökte hela tiden bli snabbare. Samtidigt var inte allt underbart, det fanns morgnar när det snöat massor och man fick dra cykeln framåt.



Susanna Gideonsson kommer närmast från uppdraget som förbundsordförande för Handels. Hon tar över ordförandeklubban efter Karl-Petter Thorwaldsson.

1 Vad är det första du satte på din att göra-lista när du flyttat in i LO-borgen?

– Att få i gång dator och telefon. Om du menar rena sakfrågor var det fokus på att lära känna människor. Vi som valdes in i ledningen träffades inte ens en timme under kongressen. Nästa sak var att börja prata med LO-förbunden, det är det viktigaste. Många känner mig som företrädare för Handels, då drev jag deras frågor. Nu har jag en ny roll och företräder alla förbund.

2 I augusti framträdde bilden av samstämmighet i LO om hur förhandlingarna med Svenskt Näringsliv om las ska fortgå. Vad kan du göra för att ni ska hålla ihop hela vägen in i mål, den sista september?

– Se till att diskussionerna förs där de ska föras. Och att det finns utrymme att diskutera ihop oss, så att det inte skapas missförstånd i onödan. Vid vissa tillfällen har det gått lite fort.

3 Om du hade ett trollspö som kunde ta bort ett fenomen från svensk arbetsmarknad, vad skulle det vara?

– Alla otrygga anställningar. Vikarier måste vi ha. Men vi behöver inte gig-arbete, timanställningar, sms-anställningar eller visstidsanställningar. Bemanning borde också bort, det är ett jävla otyg.

4 Nu har den illa bevarade hemligheten om Amazons intåg i Sverige blivit offentlig. Vad var det första du tänkte när du hörde att det var klart?

– Som före detta ordförande i Handels har jag varit ganska väl förberedd. Men när jag fick höra att de hade en underleverantör med kollektivavtal, var min första tanke: Måtte Transport ha kraft och ork att upprätthålla kollektivavtalet och arbetsmiljöbestämmelserna. För det är ju det som är det stora problemet med Amazon.

5 Arbetsgivarrepresentanter har flaggat för att de inte vill se några löneökningar när avtalsförhandlingarna drar i gång under hösten. Klarar LO-förbunden att stå emot och få till bra avtal?

– Alla förbund inser värdet av vad alla arbetare gjort under corona. Utan arbetarna hade sjukvården inte fungerat. Hade vi inte haft chaufförer hade maten aldrig tagit sig från lagren till butikerna. Utan arbetarna hade landet blivit totalt lamslaget. Så jag tror att alla förbund kommer att kämpa med näbbar och klor för sina krav. Det är vissa företag och branscher som drabbats av corona, men verkligen inte alla.

6 Transportbranschen är en av flera branscher som haft stora problem med lönedumping. Till exempel genom arbetskraftsinvandring. Är det LO centralt eller förbunden själva som ska få bukt med de här problemen?

– Om vi säger så här: Det är en fråga jag inte kan svara på. Förbunden vill så olika. En del förbund vill hantera den här typen av frågor alldeles själva. Andra vill ha hjälp med det. Sen håller vi på att diskutera hur vi ska ställa oss till arbetskraftsinvandring. Vi behöver absolut inte ha någon allmän arbetskraftsinvandring, bara där vi saknar kompetens. Allra minst med dagens regelverk som utnyttjas av arbetsgivare, å det grövsta.

”Vikarier måste vi ha. Men vi behöver inte gig-arbete, timanställningar, sms-anställningar eller visstidsanställningar. Bemanning borde också bort, det är ett jävla otyg.”



”Bilden är tagen i juni vid inloppet till Sundsvall. Stora hamnkajen. Stockholmskajen kallas den också. Eller kort och gott Norra hamnen. Till vänster ligger en hotellbåt och Gustav Adolfs kyrka syns långt bak i bilden”, skriver **Jan-Erik Lindblom**.



Angelica Laago Trolle: ”Bilden är tagen precis utanför Bodafors en tidig morgon när jag var på väg hem. Jag fick stanna och släppa förbi gångtrafikanten (en trana).”

Staden vaknar

Även i år la Transportarbetaren ut en efterlysning på gryningsbilder i tidningsbudens egen Facebookgrupp. Men den här gången bad vi om foton från städer och andra samhällen. Här är ett urval gyllene morgonstunder, när nästan bara buden är vakna ...



Soluppgång över Ydrevägen i Tranås. **Linda Bergkvist Aspring** tog bilden.



Marie Lindgren fångade soluppgången i Sandviken.



”Staden vaknar och jag cyklar mot stranden efter jobbet. Här står min släkting och väntar på mig, så att vi kan njuta av sommaren”, skriver Rose Mary Perumattil Jose från Halmstad.



”Mölle hamn i sol medan resten av Mölle fortfarande ligger i skugga bakom Kullaberg”, skriver Anders Strömbäck i Höganäs.



God morgon, säger retrievern Leia. Familjen Sirén-Blomgren-Ahmed är husvagnscampare sedan många år, och tvekar inte om naturens läkande krafter.

Tillbaka till naturen!

Är det sant att naturen läker? Javisst, svarar forskningen. Vi tog med frågan till det svenska campinglivet. Till den kultur som i litteraturen har beskrivits som ”flintastek, flukthål och förtältsromantik”.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

– DET ÄR MYCKET med naturen. Man känner att man får en väldig återhämtning, säger Ninni Sirén från Skövde.

Tillsammans med familjen, både make, barn, barnbarn och hundar, har hon landat med husvagnen vid kanten av Lersjön i Filipstad. Där blir det kanotpaddling, parkvandring, bestigning av berg med utsiktstorn och en spårtävling för golden retrievern Leia.

– Det är jättemysigt att bo i husvagn, säger nioåriga Julia Ahmed när hon kommer ut till familjens frukostbord.

CAMPINGEN ANDAS LUGN, sjön håller en lagom badtemperatur och är kantad av skog och berg. Den skulle kunna vara svaret på den efterlysning som någon tidigare under sommaren postade i en Facebookgrupp för restips:

”Folktomt, lugnt, naturnära, utsikt över sjö eller hav, helst hav, möjlighet att sitta ute i en skön stol och blicka ut över vattnet, ett vackert ställe att övernatta på. Något matställe i närheten eller möjlighet att laga mat själv.”

FÖRRA ÅRET SLOG den svenska campingen rekord. Branschen räknar i gästnätter – och fick ihop nära 17 miljoner under 2019. I år pekar allt på att totalen blir lägre. Samtidigt ser fler och fler svenskar ut att ha fått upp ögonen för husbilar, husvagnar och tält under en sommar då utlandsresor varit svåra att genomföra.

Det förlösande beskedet kom från statsminister Stefan Löfven på försommaren: Från den 13 juni blev det fritt fram att resa i Sverige, trots coronapandemin.

– Då tog bokningarna fart, säger Peter Jansson, tillförordnad vd på branschorganisationen Svensk Camping.

– Hittills har vi haft en bra säsong i södra Sverige. Medan norra Sverige, där kanske 85 procent av gästerna är norrmän ett normalt år, har tappat mycket, säger han i början av augusti.

Själv tvekar förstås campinghöjdaren inte om husvagnars, husbilars och naturens fördelar.

Varför ska vi just campa?

– Friheten! Du bor nära naturen. Du har ditt eget boende med sig. Avstånd till grannarna, men ändå många likasinnade människor i rörelse.

Och varför i naturen?

– Jag tror den är väldigt viktig i sommar. Många har valt naturen i sitt dagliga liv, inte bara på semestern. Jag ser själv fler än vanligt i skogen när jag är ute och plockar svamp. Och man behöver inte ta sig så långt. Många har upptäckt det i år. Jag tror att de tar med sig detta i framtiden.

FORSKARVÄRLDEN SÄGER INTE emot campingarnas känsla för naturen, tvärtom. Maria Albin, professor och överläkare i arbetsmiljömedicin, konstaterar att många människor berättar att de känner välbefinnande i naturen, att de blir lugna när de sitter vid vattnet och hör vågorna.

– Miljöpsykologer har börjat forska i vad som ligger bakom detta, berättar hon:



FOTO: SCR SVENSK CAMPING

Peter Jansson, tillförordnad vd på Svensk Camping.



FOTO: ULF SIRBORN

Maria Albin är professor/överläkare på Karolinska institutet.



Lersjöns lugna vatten lockar paddlare, och kanoterna finns på campingplatsen.



Campingvärden Martin De Jong försöker komma ut i skogen och plocka svamp när säsongen lugnat ner sig. Gästerna är nästan bara svenskar i år, och de ägnar sig åt vandring, paddling och fiske i trakten kring Filipstad.

STÄLLPLATSERNAS FEM I TOPP

Trött på campingplatser? Då finns det enklare ställplatser där framför allt husbilar kan stå över natten. Husbil.se listar ställplatser, och från maj förra året till maj i år gjordes 1,4 miljoner sökningar på sajtens lista. Bland de fem mest klickade ställplatserna ligger fyra vid havet, en vid en insjö.

1. Bua hamn. Solnedgång året runt i fiskeläget Bua, norr om Varberg.
2. Norra hamnen marina, Helsingborg. Gångavstånd till nöjen, bad och shopping.
3. First camp ställplats i Stockholm. Vid naturreservat och bad i Flatensjön.
4. First camp ställplats Råå vallar. Utsikt över Danmark och några kilometer till Helsingborgs centrum.
5. Karlskrona stadsmarina. Direkt vid havet.

Källa: Husbil.se

– De beskriver att vi blir fascinerade av bladverkets skuggor, grenar som vajar och vatten som krusar sig. Vi blir fokuserade och avslappnade samtidigt. Och det ger ett välbefinnande som verkligen underlättar återhämtning. Blodtrycket blir lägre.

– Det finns också studier som visar att människor är friskare när de bor nära vatten.

Vad säger du då om camping i naturen och vid vattnet?

– Det ger återhämtning från stress. Man grubblar mindre och ägnar sig samtligt åt någon fysisk aktivitet. Ofta umgås man med någon när man är vid havet.

Kristoffer betraktar



Författaren, konstnären, tidningsbudet och mannen bakom Transportarbetarens serie *Nattens hjältar* har kommit med en ny bok. Titeln är *Betraktelser* och i boken betraktar Kristoffer Nilsson livet i både text och illustrationer. Almlöfs förlag. *LB*



FOTO: LENA BLOMQUIST

Katt möter snigel i Ängelsbergs skulpturpark. Konstnär: Ann-Charlott Formhed.

Konstigt i parken

Skulpturparker är ett lättsamt sätt att tugga i sig lite konst, ny eller klassisk. Nästan alltid fri entré och oftast med bra möjlighet att ta fram sin fikatermos. Wikipedia räknar till minst 48 stycken i Sverige och en av dem ligger vid Snyteån i västmanländska Ängelsberg. I år är temat *Djuriskt – djur, människor och miljö i samspel.* Utställningen har öppet till den 27 september. *LB*



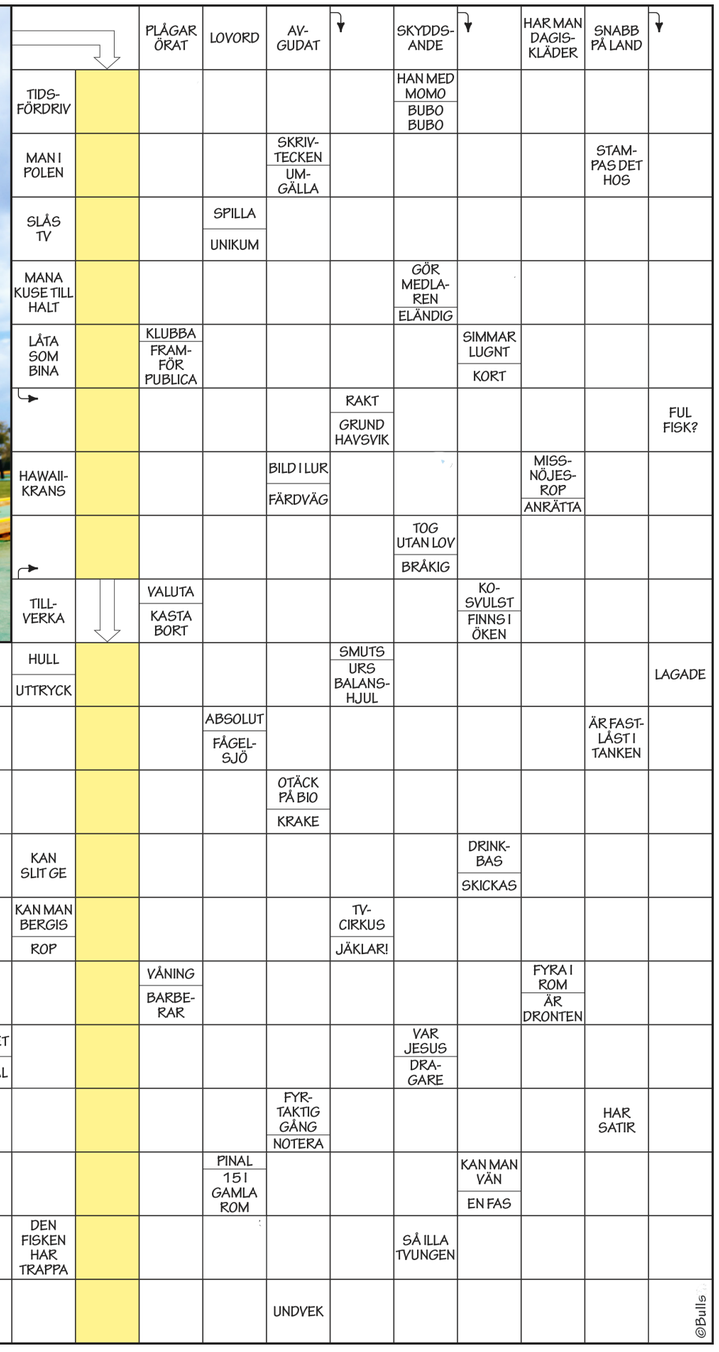
FOTO: VIAPLAY

Johan Rheborg och Fares Fares.

Fares rattar lastbil i blodig thriller

Jordnära heter ett idylliskt jordbrukssamhälle, placerat bakom stängda grindar. Dit kommer lastbilschauffören Johnny (spelad av Fares Fares) som anar att något inte står rätt till. Han spelar mot Johan Rheborg, en karismatisk ledare för gemenskapen. Tv-serien heter *Partisan* och hade premiär den 16 augusti på Viaplay. *LB*


FOTO: BIGSTOCK



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 15 september. Märk kuvertet **”Septemberkrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Får åkeriet drogtesta mig på det här viset?

Min chef meddelade mig att lastbilscentralen, som åkeriet kör för, ville drogtesta mig, Detta efter ett så kallat anonymt tips. Jag slutade ungefär vid midnatt en kväll, och de ville att jag skulle köra till platsen för testet klockan 08.00 dagen därpå.

Två frågor:

➔ Visst bryter tiden för testet mot arbetstidslagen samt kör- o vilotidsreglerna?

➔ Får de alls bete sig på detta viset?

Chauffören

Svar: Det kan bli ett brott mot dygnsvilan när du blir uppmanad att köra bil på morgonen efter ditt sena kvällspass.

En arbetsgivare som vill göra drogtester ska först förhandla med facket. Det ska finnas en förhandlad policy och förhandlade rutiner. (Sedan kan arbetsgivaren införa testerna även om Transport skulle vara emot, om förhandlingen slutar i oenighet.)

Men i ditt fall handlar det om tredje part som vill att du gör drogtestet eftersom lastbilscentralen inte är din arbetsgivare. Jag ser detta som juridiskt tveksamt, både när det gäller den medicinska sekretessen och datalagen GDPR.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport

Kan jag jobba extra för konkurrent?

Hej, jag har en fråga. Jag är anställd på transportavtalet och under visstidsanställning/vid behov. Får man börja arbeta hos en konkurrent inom samma yrke som extra vid behov där också?

På det nya jobbet som jag har fått är de medvetna om min andra anställning. De har inte sagt något om att jag inte får jobba på mitt nuvarande samtidigt.

Fattig chaufför

Svar: Hej, du får jobba på båda ställena. Om du inte har en heltidstjänst behöver du inte heller anmäla och få arbetsgivarens godkännande för att ha ett annat extrajobb upp till heltid.

Om du är arbetslös och får a-kassa för den tid du inte har jobb hos din första arbetsgivare är du ju också tvungen att ta annat jobb om det finns.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Får jag ersättning för extra kostnader?

Hej, jag är lastbilschaufför och kommer att jobba på annan ort och bo på hotell i några veckor. Har jag har rätt att få någon ersättning för de extra kostnader jag kommer få? Till exempel när det gäller mat.

H

Svar: Hej, när din arbetsgivare betalar hotellet behöver han eller hon inte betala något logitraktamente (annars 265 kronor per natt). Enligt Transports transportavtal ska du därutöver få dagtraktamente, eftersom det blir dyrare att till exempel äta när man är borta från hemorten. Summan är 182 kronor per halvt dygn för resor inom Sverige. Tiden börjar räknas när du lämnar ”stationsorten”, oftast det ställe där din arbetsplats ligger.

Om det ingår till exempel frukost på hotellet kan dagtraktamentet dock bli lägre.

Lite andra regler och summor gäller för den som ligger ute i 14 dagar eller mer.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Julikryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Thomas Berg, Brålanda
Örjan Carlsson, Göteborg
Sven-Erik Rådahl, Ursviken.

Vinnarna av en trisslott:
Niklas Niklasson
Oskar Schött, Hjärtum
Gunnar Nylund, Sala.

Nattens hjältar

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



Nu väntar tuffa las-förhandlingar

Sommaren lider mot sitt slut. Både förbundet och arbetarrörelsen, står inför en höst och vinter som förmodligen blir den svåraste och stökigaste på väldigt länge.

Vi ska in i tuffa las-förhandlingar som ska bedrivas under hot och villkor som gör det i det närmaste omöjligt att hitta en bra lösning som skulle flytta fram arbetstagarnas positioner. Och ändå uppfylla något av villkoren i den januariöverenskommelse som Socialdemokraterna träffade med Centern och Liberalerna. Den så kallade ”Toijerutredningen” som presenterades i våras måste i sammanhanget ses som ett rent beställningsjobb från motståndarsidan inför kommande förhandlingar. Och av den balans mellan parterna som nämndes i januariöverenskommelsen syntes inga spår alls. Det var ju den balansen som S menade var deras säkring mot allvarliga försämringar.

> ”Till slut måste man ställa sig frågan om förhandlingar är meningsfulla. Och om det finns några möjligheter att över huvud taget komma överens.

VILKEN MOTSTÅNDAREN OCH de faktiska problemen är i de kommande förhandlingarna är dock inte helt enkelt att svara på. De representanter för både stora och små arbetsgivare, som jag träffar regelbundet, delar inte riktigt den problembild som målats upp av de politiker som förhandlade fram januariöverenskommelsen för C och L.

Till slut måste man ställa sig frågan om förhandlingar är meningsfulla. Och om det finns några möjligheter att över huvud taget komma överens. Vi är möjligen skyldiga att försöka, men vi är under inga omständigheter skyldiga att lyckas.

Ska man säga nej eller hoppa av någonting måste man ju dock kunna förklara och motivera varför. Vilka delar i ett liggande förslag som är helt oacceptabla, och vilka delar som fattas, för att det ska kunna anses att arbetstagarna flyttat fram sina positioner. Förhandlingarna pågår nu för fullt. Troligen kommer ett förslag att ta ställning till i slutet på september, eller så avbryts förhandlingarna innan dess. Framtiden får utvisa vad som sker.

UTÖVER DETTA SÅ stundar en avtalsrörelse, som har skjutits fram från i våras. Arbetsgivarna försöker motivera låga eller inga löneförhöjningar, med hänvisning till coronakriser och det ekonomiska läget. Det blir en riktigt tuff match för arbetarrörelsen att hålla ihop samordningen, och se till att arbetarna i Sverige får sin rättmätiga och välförtjänta löneökning. Både framåt och retroaktivt, i denna avtalsrörelse. Men jag tror på LO samordningen och vår gemensamma styrka.

NI HAR SÄKERT läst mycket om Amazons etablering i Sverige den senaste tiden. Vad gäller terminal- och lagerhanteringen så kommer den att skötas av ett transportföretag på entreprenad, och kollektivavtalet ligger hos vårt förbund. Vi kommer att bevaka denna etablering, som sker i Eskilstuna, med kritiska ögon. Och satsa extra resurser på att organisera upp arbetsplatsen och de anställda. Så att den svenska modellen håller emot även ett företag som Amazon, med sin smått ökända syn på de anställda. Amazon kommer inte att driva anläggningen och verksamheten i egen regi. Men givetvis kommer de att försöka påverka sin entreprenör i frågor som ganska snabbt kan bli direktpåverkande, på både arbetsvillkor och arbetsmiljö. Men vi är beredda på kamp.

Slutligen vill jag uppmana er till fortsatt försiktighet gällande covid-19. Var rädda om er och följ råd och direktiv från myndigheterna. Det gäller att hålla i och hålla ut, kamrater.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 15 september till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Pensionärssektionens möten är inställda tills vidare, hälsar styrelsen.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten

➤ Sektion 1: Torsdagen den 10 september kl 18.00 på Yrkesakademin, Slakthusvägen 2 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås, välkomna!

➤ Sektion 3: Tisdagen den 8 september kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på fika, välkomna!

➤ Sektion 5: Onsdagen den 9 september kl 18.30, ABF Motala på Kyrkogatan. Folksam kommer att informera om försäkringar och pension under mötet. Välkomna!

➤ Sektion 6 & 7 Vimmerby/Västervik har gemensamt sektionsmöte lördagen den 12 september kl 13.00 på BC lunchbar (bredvid OK/Q8), Allén 76 i Västervik. Vi bjuder på kaffe och macka.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Sommaren har passerat, och i vanliga fall skulle allt ha tuffat på med utbildningar, medlemsmöten och så vidare.

Allt detta kommer att ske, men fortfarande inte i den utsträckning eller form som tidigare varit norm.

Medlemsmöten i september kommer att ske digitalt, så även representantskapet.

Du kommer få info om ditt möte i god tid!

Vi ser fram emot att under september månad även kunna erbjuda Startpunkten digitalt.

En liten påminnelse till avdelningens medlemmar: uppdatera dina uppgifter på ”Mina sidor” så du inte missar viktig info från avdelningen!

Var rädda om er, så ses vi så fort det är möjligt och säkert nog! Kamratligen, vi på avdelningen

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Avdelningen tänker även i år uppmärksamma ”Yrkesförarens dag” så tips på platser som får besökas tas tacksamt emot. Även frivilliga som vill hjälpa till under denna dag är välkomna.

Repskapsmöte Den 12 september håller avdelningen representantskapsmöte på Hotell Fröding. Repskapsdelegater är kallade.

Skogsmaskindagarna Mässan för skogsbruk och skogstransport skulle hållts i Karlskoga i september, men ställs in på grund av coronapandemin. Man siktar i stället på att återkomma våren 2022.

Försäkringsprojekt Under september månad kommer vår studieansvariga Monica Strandli att vara ute på ett försäkringsprojekt där hon ska prata avtalsförsäkringar på företagen.

Vi efterlyser medlemmar som vill delta under uppsökeriveckan, vecka 37. Då tänker vi besöka arbetsplatser och träffa både medlemmar och icke medlemmar för facklig information. Intresseanmälan görs till ordförande Mikael Persson på 010-480 31 80.

Avdelning 6 önskar alla medlemmar och förtroendevalda välkomna tillbaka efter semester och ledighet. Hoppas ni är laddade för krafttag i den fackliga rörelsen under höst och vinter 2020.





STUGSEMESTER

Våra stugor i Sälen (översta bilden) och Branäs finns tillgängliga för bokning.

Några tider finns kvar 2020 och 2021 har påbörjats! Mer information om stugorna hittar ni på vår hemsida. Ring 010-480 30 06 för intresseanmälan.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Avdelningsexpeditionen har fortsatt stängt för besök. Behöver ni ändå träffa oss fysiskt? Ring 010-480 30 07 och boka tid och plats.

Glöm inte bort ”Medlem värvar medlem”! Du får 200 kronor i Superpresentkort om du värvar en kamrat. Det är viktigt att vi är många för att vi ska kunna höras i avtalsrörelsen.

Mer inför avtalsrörelsen Tänk på att kolla så dina uppgifter (arbetsgivare, lön, med mera) stämmer i vårt medlemsregister. Logga in på transport.se och fliken ”Mina sidor”.

Vi fortsätter med utomhusuppsökerier på våra arbetsplatser så länge vädret tillåter. Vill du ha besök på din arbetsplats? Kontakta avdelningen på 010-480 30 07 eller transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi hoppas att alla haft en trevlig sommar och att ni fått återhämtning! Tänk på att vi fortfarande har begränsat med besöksmöjligheter under hösten. Ring innan du kommer förbi.

Utbildningar Vi försöker begränsa smittspridningen vid alla utbildningar vi genomför på avdelningen genom olika åtgärder som större ytor, färre deltagare, handsprit och annat. Vi följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

Undrar du vad facket gör? Gå en utbildning och lär dig mer. Ta med en kollega samtidigt. På Startpunkten behöver man inte vara medlem för att få delta.

➤ Startpunktstillfällen: Lördagen den 17 oktober och torsdagen den 26 november.

Har du frågor om utbildningen kan du mejla studier.9@transport.se eller ringa 010-480 30 09.

Nästa avdelningsstyrelsemöte är den 13 oktober på Elementvägen 5.

Nästa representanskapsmöte är den 5 december.

Kvinnor i Transport kommer att planera ett datum längre fram, så håll utkik efter det!

Kärran finns åter på avdelningen för utlåning. Alla medlemmar får låna den gratis. Boka med avdelningen för att se om den är ledig.

AVDELNING 11 NORDUPPLAND/GÄSTRIKLAND

Årsmöte i representantskapet den 5 september. Se kallelsen.

Yrkesförarens dag den 9 september. Kl 10.00–16.00 finns vi (avdelning 11 och avdelning 18) på Tönnebro. Vi bjuder på fikabiljetter.



Värva en kompis – få 200 kronor!

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



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

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Sektionsmöten

➤ Sektion 5: Den 23 september kl 17.30–19.30 på ABF Sandviken.

➤ Sektion 1: Den 24 september kl 17.30–19.30 på avdelning 11 i Gävle.

AVDELNING 12 MALMÖ

Aktuellt i september

➤ Onsdagen den 9 september kl 18.00 kallar Securitasklubben i syd till medlemsmöte i företagets lokaler på Agnesfridsvägen i Malmö.

➤ Torsdagen den 10 september kl 11–14 kan du besöka oss på Rasta i Markaryd, där vi tillsammans med Rasta bjuder på dagens lunch för de som pratar med oss och har eller skaffar Rastas app för yrkeschaufförer.

➤ Fredagen den 11 september kl 13.00 startar Cabotagestudien, där vi ska bemanna Öresundsbron för att logga alla lastbilar som kommer in i eller lämnar landet. Studien fortsätter under hösten, men vi håller på till söndagen den 13 september kl 24.00. Vi kommer att stå i tretimmarspass, så hör v dig till avdelningen om du är intresserad. Ingen ersättning utbetalas, men vi står för eventuell milersättning.

➤ Tisdagen den 15 september kl 17.00–21.00 håller avdelningens studieorganisatör Patrik Persson en Startpunkt, som är en kort utbildning för dig som vill veta mer om Transportfacket. Han bjuder på mat under kvällen. Adressen är Transport avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö.

➤ Lördagen den 19 september kl 9.00 kallas avdelning 12:s representantskapsledamöter till möte på Falsterbo kursgård, Ljungvägen 1 i Höllviken. Frukost från kl 8.00. Kallelse kommer med post.

➤ Måndagen den 21 september kl 9.00 kallas avdelning 12:s styrelse till möte på avdelningskontoret, Kosterögatan 5 i Malmö.

➤ Måndagen den 21 september kl 17.30 kallar sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till medlemsmöte. Denna gång hos ABF, Södra Dragongatan 22 i Ystad

(styrelsen träffas kl 17). På dagordningen bland annat avtalsrörelse och kollektivavtal. Fika serveras, hälsar ordförande Maths Nilsson (tel 0704-80 89 74).

➤ Tisdagen den 22 september kl 18.30 kallar sektion 55 (taxi och buss) till medlemsmöte på Sjöbo Gästis, Gamla torg 7B i Sjöbo. På dagordningen bland annat avtalsrörelsen och försäkringar. Anmälan är obligatorisk, då lokal och mat ska bokas. Anmälan till ordförande Mats Öhman 0761-89 27 90, eller sektion55@hotmail.com. Välkomna!

➤ Måndagen den 28 september kl 18.00 kallar Transports S-förening (Transportsossen) till ett möte som är öppet för alla Transportmedlemmar. Mötet hålls i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Elin Gustafsson från riksdagens Trafikutskott gästar mötet och svarar gärna på frågor. Vi bjuder på något ätbart, så meddela gärna att du kommer till ordförande Mats Öhman på 0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com.

➤ Onsdagen den 30 september kl 18.00 kallar sektion 90 (bevakning) till medlemsmöte (som föregås av ett styrelsemöte) på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö. Varmt välkomna, önskar styrelsen genom Oscar Nilsson.



INSTÄLLD TRÄFF 13/9

Motorträffen vid Nostalgimuséet är tyvärr inställd på grund av coronaläget.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Mötesdags Vi vill påminna om kommande sektionsmöten:

➤ Sektion 1: Måndagen den 14 september kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg. Mötet kommer även att ske digitalt genom kallelse via mejl.

➤ Sektion 3: Lördagen den 12 september kl 10.00 i Folkets hus, Södra vägen 3–7 i Ängelholm, med frukost kl 9.30.

➤ Sektion 4, Lördagen den 26 september kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg. Mötet kommer även att ske digitalt genom kallelse via mejl.

➤ Sektion 5: Torsdagen den 10 september kl 18.00. Mötet kommer att ske digitalt genom kallelse via mejl.

➤ Sektion 7: Lördagen den 19 september kl 10.00. Mötet kommer att ske digitalt genom kallelse via mejl.

AVDELNING 16 GOTLAND

Tvärfacklig introduktionsutbildning, digitalt: Den 28 september. Målgrupp är du som nyligen har blivit eller funderar på att bli medlem. Ledighet enligt studieledighetslagen och skattefritt utbildningsstipendium.

Höstens medlemsmöte är inställt. Förbundet vill att avdelningarna ska arbeta hemifrån, eller sköta så många möten som möjligt digitalt under början av hösten. Därför har avdelningen bestämt att höstmötet ställs in, och att krutet läggs på årets budgetmöte i stället. Budgetmötet är preliminärt planerat till den 2 december.

Efter sommarjobbet Begär arbetsgivarintyg, gärna med vitsord, vid avslutad anställning. Bra att ha som referens och i CV, när ni söker nya arbeten framöver. Vid frågor, kontakta er lokala avdelning eller Transport på direkten, 010-480 30 00.

Arbetsplatsbesök Avdelningen kommer att återuppta arbetsplatsbesöken, när vi kan garantera att vi inte förflyttar eventuell smitta mellan arbetsplatser. Tills vidare följer vi förbundets direktiv att hålla nere antalet besök till ett absolut minimum.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Årsmöte Avdelning 17 kallar härmed representantskapsledamöter till årsmöte! Lördagen den 19 september kl 11 (fika från 10.30) i Transports lokaler på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde. Separat kallelse samt dagordning kommer via mejl.

För frågor kring samåkning utanför Skaraborg, ta kontakt med Marie Samuelsson, 010-480 36 40.

Vid förhinder, kontakta ordförande Jerry Walthéreson på 010-480 36 41.

Aktuella kurser

➤ Startpunkten går av stapeln den 15 september i Borås och den 17 september i Skövde.

➤ Avtalspunkten hålls den 11 november, både i Borås och Skövde.

Anmälan sker till studier.17@transport.se eller till 010-480 36 41.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Nu är vi tillbaka efter semestern och hoppas att ni har haft en skön sommar.

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

Ring först Har du för avsikt att göra ett besök? Hör av dig så gör vi en gemensam bedömning om riskerna.

Sektionernas höstmöten

➤ Tisdagen den 15 september kl 18.00–20.00 på avdelningskontoret i Söderhamn (Kyrkogatan 16, I trappa)

➤ Tisdagen den 15 september kl 18.00–20.00 på ABF Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

➤ Måndagen den 21 september kl 18.00–20.00 på ABF Edsbyn (Västergatan 16)

Onsdagen den 9 september är det ”Yrkesförarens dag” och vi kommer att finnas på plats vid Tönnebro, mellan kl 10.00 och 16.00, tillsammans med Transports avdelning 11 Norduppland/Gästrikland. Kom gärna och besök oss!

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

➤ Hemsidan: https://www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: https://www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: https://app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater, semestertiderna är över för de flesta och vi hoppas ni har haft det bra trots de omständigheter som råder. Avdelningens arbete fortsätter som det har gjort under vår och sommar och vi håller tummarna för att det snart blir ett slut på denna pandemi.

Avdelningsstyrelsen kommer träffas inom kort för att planera höstens verksamheter.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Nu rullar vi i gång hösten och allt vad som står på den agendan. På grund av covid-19 så är de flesta möten och utbildningar lite ”lösa i kanten” tills vi får klara besked från Folkhälsomyndigheten och vårt förbund.

Sektionsmöten Vi har beslutat att flytta fram sektionernas septembermöten på obestämd tid. Vi återkommer med datum, plats och tid när det blir dags för dessa möten.

För övrigt så är avdelningen bemannad som vanligt och om du behöver besöka oss så vill vi att du följer Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer – välkommen hit om du är fullt frisk.

Avdelningsstyrelsemöte
Plats: ABF:s lokaler i Falkenberg. Datum: fredagen den 4 september. Tid: 9.00.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten vecka 37

Måndagen den 7 september
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2 i Luleå.

➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 8 september
➤ Boden: ABF, Fabriksgatan 6, lokal Stora Blå.

➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25 i Kiruna.

Onsdagen den 9 september
➤ Piteå: Framnäs Folkhögskola, Öjebyn.

➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1 i Pajala.

Torsdagen den 10 september
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2.

➤ Haparanda: Digitalt möte.

Alla möten börjar kl 18.00 och vi bjuder på fika

På grund av det rådande läget kommer vi att genomföra digitala möten. Man kommer även att kunna delta på platserna ovan med god social distansering.

Information om hur man kan delta digitalt kommer via sms, avdelningens hemsida och Facebook.

Lokaler kan förändras med kort varsel, så kolla på avdelningens hemsida (www.transport.se, avdelningar) eller Facebook (Svenska Transportarbetareförbundet Avd. 26).

AVDELNING 28 I NORR

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

Fram till nomineringsmötet fredagen den 27 november finns möjlighet att nominera till fyllnadsval 2020, samt till årsmötet 2021. Läs mer på avdelningens hemsida.

Uppdatera dina kontaktuppgifter på transport.se, ”mina sidor” för att få aktuell information från avdelningen.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Avdelningen har årsmöte den 27 september kl 10 på hotell Hallstaberget i Sollefteå. Kallelser har skickats ut via post.

Sektionerna Vi planerar att börja med sektionsmöten under hösten. Kallelser kommer att skickas ut via sms.

Studier Är du intresserad av fackliga studier? Kontakta studieorganisatör Johan Molin på 010-480 34 69 eller mejla johan.molin@transport.se.

Har du frågor, eller funderar du på något om kollektiva försäkringar? Kontakta våra försäkringsinformatörer:

➤ Björn Nilsson: 070-295 12 89 eller björn.avd32@gmail.com.

➤ Jan Stålemar: 070-240 54 56 eller janstransport32@gmail.com.

Vi följer rekommendationerna om covid-19.

Prenumerera gärna på vår Youtubekanal! Sök efter Transportarbetareförbundet avd 32.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Transportare! Tya anordnar Yrkesförarens dag den 9 september. För att hylla våra chaufförer, som får Sverige att rulla. Vi på avdelning 51 kommer att finnas på plats från klockan 10.00 utanför Rasta i Kalmar för att göra detsamma. Har du tid och möjlighet så stanna till och hälsa på oss i tältet. Vi bjuder på fika när ni kommer förbi. Ha en bra dag önskar vi på avdelning 51!

Välkommen på medlemsmöte! Vi vill gärna träffa er och höra era synpunkter, frågor och ideér på aktiviteter. Detta är grunden till hur sektionerna kan utvecklas.

➤ Sektion 2 Blekinge: Vi träffas onsdagen den 23 september kl 18.00 på Rådhusgatan 14B i Karlshamn (Socialdemokraternas lokal). Val av ny sektionsordförande och en styrelseledamot kommer att hållas. Vi bjuder på fika. Alla medlemmar är välkomna. Vid frågor, ring 010-480 30 51 eller mejla transport.51@transport.se.

➤ Sektion 4 Kalmar län: Vi träffas söndagen den 6 september kl 14.00 i ABF:s lokal på Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Vi bjuder på fika. Alla medlemmar är välkomna. Vid frågor, ring 010-480 30 51 eller mejla transport.51@transport.se.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningskontoret har öppet vardagar kl 8.00–16.40, lunchstängt 11.30–12.30. På grund av corona håller vi stängt för besök tills vidare. Men vi är anträffbara på tel 010-480 30 55 eller e-post transport.55@transport.se.

Representantskapsmöte Representantskapet har sammanträde lördagen den 3 oktober, med start kl 10.00.Mötet kommer att hållas via Teams. Kallelse skickas till ledamöter i representantskapet.

Studier Studieorganisatör Alexander Hutter svarar på frågor, och tar emot anmälningar till kurserna här nedan. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning (även för icke medlemmar) som hålls på avdelningsexpeditionen, tisdagen den 8 september kl 17.00–21.00 och lördagen den 10 oktober kl 10.00–14.00 (cirkatider).

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning (endast för medlemmar) på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Vi kan även komma till arbetsplatsen och hålla utbildningen. Hör av dig om du är intresserad.

Fråga oss om…

➤ Arbetsmiljö och försäkringar: Regionala skyddsombudet Anders Dristig, 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Kollektivavtal och arbetsrätt: Jan Lendin, 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se. Lennart Sköld, 010-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

Personalförändring Vår kollega och arbetskamrat Lennart Sköld går i pension vid september månads utgång. Vi tackar honom för de år han jobbat i vår avdelning och önskar honom lycka till som pensionär.



???????

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

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



Kid Lindberg och Helena Wahlberg satsar på facket på Samat Nordic. Båda kör tankbil.

Månadens klubb

”Folk ska trivas på jobbet”

Det började som lite löst snack om att starta en chaufförsgrupp. Resultatet blev fackklubben på Samat Nordic. Med medlemmar som kör tankbil med flytande gas från fabriken i Surahammar.

Text och foto **Lena Blomquist**

– VI TRÄFFADES VID skiftbyten, ringde runt och frågade om det fanns intresse för en klubb, och efter några månader bildade vi den. Det var i mars 2018.

Helena Wahlberg, vice ordförande, och Kid Lindberg, sekreterare, berättar att de fick en hel del starthjälp av Transports avdelning 19 i Västerås.

I SURAHAMMAR HAR företaget sin bas på Air Liquides område. Samtliga transporter utgörs av flytande gas från fabriken, ut till de nordiska länderna. Med olika skift och en hel del chaufförer som ligger ute i flera dygn är det inte så lätt att få ihop hela styrelsen. Ännu svårare att kalla till klubbmöte.

– Vi har personalmöte två gånger om året, och i samband med det kan klubben träffas, säger Helena Wahlberg. Annars blir det mycket telefon.

Under coronavåren har klubben drivit och fått igenom en egen duschkupa för chaufförerna, som tidigare har kommit in på fabriken när de behöver.

– Vi jobbar med personalfrågor, säger Helena Wahlberg. Folk ska trivas på jobbet.

På agendan står möten med ledningen fyra gånger per år. Utgångspunkten är att diskutera och försöka komma överens.

– Då luftar vi frågor från båda sidor, säger Kid Lindberg.

– Både företaget och vi i klubben arbetar för vår säkerhet, säger Helena Wahlberg.

TRANSPORTKLUBBENS skyddsombud satte i gång att utbilda sig så fort han utsågs.

– Han har gjort en hel del när det gäller arbetsmiljön. Mest ute hos kunder som vi levererar till, säger Helena Wahlberg.

– Vi är alltid ensamma där och då måste det fungera säkert vid lossningen, förklarar Kid Lindberg.

Exempel på åtgärder: En trappa har byggts på ett lossningsställe där bilen står på vägen och tanken ligger nedanför en slänt med rullgrus. Lampor har installerats. Ett larm som reagerar när bäraren ligger still är på gång.

Helena Wahlberg och Kid Lindberg är också laddade för fackliga kurser. Om hur fler medlemmar kan rekryteras. Om sina skyldigheter gentemot arbetsgivaren. Och för att formulera bra svar på frågan om vad facket egentligen gör.

Ja, vad är viktigast med facket?

– Att stoppa arbetsgivarna från att göra som de vill, säger Helena Wahlberg. Det skulle vara vilda västern om inte facken hade funnits.

– Försäkringsbiten är också viktig, säger Kid Lindberg.



Farligt gods, betyder skylten. Eller för att vara mer exakt: Argon, kyld, flytande.

FAKTA OM SAMAT NORDIC

Företaget ingår i Samat group som sedan 40 år transporterar olja, bensin, kemikalier, gas och asfalt i Europa. Koncernen finns i tolv länder, har över 2 000 fordon och fler än 2 500 anställda. Omsättningen var förra året 310 miljoner euro (3,1 miljarder kronor).

Samat Nordic bildades 2016 när Samat köpte och övertog verksamheten i finska Haanpaa. Det svenska huvudkontoret ligger i Helsingborg.



Mer om huset…

➜ Boyta: Drygt 151 kvadratmeter.

➜ Huspris: Cirka två miljoner. ”Vi fick gå till banken två gånger och har sponsorer”.

➜ Huset är: ”Som ett svävande Tetris” (ett dataspel med byggklossar).

➜ Mer: Kolla på containervillan.se och klokahem.com/blog.

”Halvvägs in i bygget tog det emot. Det var tungt att stiga upp halv sju på lördagen och sätta i gång, men varje ny sak som kom på plats gav energi. En spark i baken att jobba lite till”, säger Thomas Jacobsson.

”Vårt hus är byggt av sjöcontainrar”

Inbäddat i grönskan och infogat efter ett berg ligger det: lastbilsföraren Thomas Jacobssons och familjens hus. Byggklossarna är åtta sjöcontainrar, som fraktats haven runt. Och landat på Värmdö, utanför Stockholm.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

– HIGH CUBE. 20 fots containrar med 2,90 i höjd. I vanliga finns inte tillräcklig takhöjd, säger Thomas uppifrån gallerbalkongen.

Tre av containrarna, som pusslats ihop till en villa i tre plan, har bara gjort varsin fartygsresa över havet. Övriga har fraktats kors och tvärs.

– De är lite buckliga, med klistermärken kvar som visar att de varit på äventyr i Bermuda, Neapel och andra ställen.

Thomas lutar sig fram över metallräcket vid yttertrappan som svärfar fixat, säger att de aldrig klarat bygget utan ”Oppfinnar-Jockes” hjälp. Det är de två som svettats ihop, testat, byggt, diskuterat och ”stångats” mot frun och arkitekten.

– De kommer väl överens (skratt). Problem dyker upp, men vi har löst dem efterhand. Det värsta som hände var första hjälpen-lådan jag fick i huvudet. Och en bula.

Till det kan läggas en mindre brand, som släcktes i hast, när de skar plåt. En bit av värmeslingorna fick läggas om i cementgolvet. Glödloppor är förrädiska.

ATT PUSSLA IHOP några containrar ovanpå varann. Det tar väl max ett år, tänkte Thomas. Tre och ett halvt år senare kunde familjen äntligen lämna byggboden på tomten och flytta in.

På husets rymliga terrass (containertak) finns både odlingar, dagbädd, bord och stolar. Där sitter Thomas och följer grågäss, fiskgjusar, häger och tranor kring sjön. Bäver finns och rådjur och räv stryker kring huset med stora specialbeställda fönster. Att slita bort containergolvet var ett hästjobb, konstaterar han.

Thomas visar in i dotterns pysselhörna och sönernas musikrum. Från en begagnad sopnedkast-lucka en trappa upp leder ett rör rätt ner till tvättstugan. Avundsjuk blir man. Thomas jobbar på en rivningsfirma och tanken var att återanvända så mycket material som möjligt. Tyvärr kom käppar i hjulet.



Hustrun Lindas favoritplats – dagbädden med blomster, fågelsång och myggnät på takterrassen.

– Svenska byggregler och energikrav satte stopp för begagnade fönster till exempel. Treglas krävs. Eftersom det här huset är permanent så är reglerna strängare än för fritidshus.

Återvunnet är i alla fall badkaret på fot i badrummet med andlös utsikt mot berget i mossgrönt och grått. Lugna färger som går igen i industristilen inomhus. Bägge trapporna mellan våningarna är uppfångade från rivningshus. Lägg till det fynd på Blocket.

EN GOD ARKITEKT och dito konstruktör är A och O, tipsar Thomas, som anlitade ett lokalt företag för gjutningarna.

– Vi borrade ner i berget, tryckte ner och fäste pelare i betongplintar för att förankra huset.

Pelarna syns väl inomhus. På dem, liksom containerväggarna, fäster familjen saker med magneter. Som dotterns teckningar.

– Det var tur att vi var så naiva. Annars hade vi aldrig gett oss på bygget. Det tog ett tag att förstå. Men en dag stod jag i köket och tänkte: Vi bor här. Vi har faktiskt byggt det här.



Upp till husets entré leder en åsnestig.

THOMAS JACOBSSON

Bor: Värmdö (Stockholm).

Ålder: 50 år.

Familj: Frun Linda Ulfsdotter, barnen Signe, 9, Fabian, 15, Isak, 19, och portugisiska vattenhunden Sami.

Jobb: Kör kranväxlare.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56200 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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