TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 9 september 2021

Bästa tipsen:
Påverka med en motion

Arbetsmiljö
Vibrationer i hytten kan ge ryggvärk och ischias

Får arbetsgivare sparka ovaccinerade anställda?

KULTUR
Hon vill ge svordomen upprättelse

Dags för nya rutiner

Taxi Barriärstrid ***Terminal*** E-handelsjättarna
Åkeri Ellastbilar ***Studier*** Terminsstart

DETTA ÄR EN ANNONS.

Rösta i kyrkovalet den 19 september du också!

Kyrkovalet handlar om vilka värderingar som ska vara vägledande i Svenska kyrkans arbete.

Tycker du att vi ska ha en kyrka där alla kan gifta sig eller bara vissa? Ska kyrkan ha sommarläger för alla barn eller bara för de som har råd? Ska vi ha en folkkyrka för alla eller en kyrka som sprider rädsla och fördomar?

Var med och påverka med din röst. För allas lika värde och rätt. En kyrka öppen för alla!

Mer information om hur du röstar finns på, *svenskakyrkan.se*

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

En kyrka öppen för alla!

VÄLKOMMEN

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Pelle Bergkvist, sophämtare. Foto: Kamilla Kvarntorp

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 30 september – 1 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



LILLY HALLBERG
Tf chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 03



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



KAMILLA KVARNTORP
Reporter
010-480 33 02



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 9











4 VÄLKOMMEN
John Antonsson skriver om cyklister och lastbilschaufförer.

6 ELBILAR
Elektrifiering och klimatkris – möjligheter i Helsingborg och hot globalt.

8 ZALANDOS LAGER
Röster inifrån terminalen i Brunna.

14 BARRIÄRSKYDD
Heta känslor inom taxi och färdtjänst om krav på plexiglas mellan förare och passagerare.

15 "INGENS LILLA GUMMA"
Tankbilstjej som tydligt visar sin inställning i bilen.

15 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

16 COVIDVACCIN
Har arbetsgivaren rätt att kräva vaccinering?

17 SNABBKOLL MOTIONER
Så skriver du bästa motionen till kongressen.

24 SPECIAL VIBRATIONER
Helkroppsvibrationer är en stor, ofta dold, fara för många chaufförer.

32 KULTUR
Nu jävlar, slår forskare fast att det behövs kraftuttryck.

34 SEPTEMBERKRYSSET

36 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Vill se mer kontroll.

36 MEDLEMSSIDOR

39 MÅNADENS STUDIER
Transports studieombudsman berättar om vad som är på gång.

40 MÅNADENS MEDLEM
Populära Pelle blir pensionär efter 42 år som sopgubbe.

42 LEDARE
Lilly Hallberg skriver om önskan och möjligheter att hjälpa utsatta i Afghanistan.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Mäkla fred på vägen

När jag var hemma i Piteå i somras passade jag på att cykla varje dag. Den längsta rundan på min enväxlade turkosa stålis gick från Böle, genom Roknäs, förbi Svensbyn, den sneddade Bergsviken. Jag var sjukt mör när jag passerade en gammal arbetsplats, men nu är det länge sedan Pite hade donken. Ett bestående minne från cykelrundan är när en lastbilschaufför kröp bakom mig i säkert en minut på Långnäsvägen för att säkerställa att han kunde göra en helt säker omkörning. Förarens hänsyn gjorde mig glad.

Chauffören var nog en av dem som gjort att lastbilsförare rankas så högt i den undersökning du kan läsa om i den här tidningen.

När jag kom tillbaka till jobbet efter en lång semester blev jag ledsen. En läsare hade tipsat oss om vulgärt cykelhat i en av de stora chaufförsgrupperna på Facebook. I kommentarerna till samma artikel om olika transportslag hade några lastbilschaufförer tyckt att det var passande att skoja om att köra ihjäl cyklister.

Gubbarnas skämt var långt mycket jävligare än det vanliga cykelhatet som ibland blossar upp bland motorister. Men jag vet att ett mer rumsrent agg bubblar ganska brett och undrar vad vi ska göra åt det. Mejla mig gärna dina bästa tips för hur vi mäklar fred.

JAG TROR NÄMLIGEN att många lastbilschaufförer kan känna sig in i och förstå den orättfärdiga kritiken. De är ju själva utsatta för liknande påhopp. Inte minst i klimatdebatten, där vissa tyckare tar varje chans att måla med breda penslar och peka ut just lastbilstrafiken som en av klimatets största fiender.

Till skillnad från de flesta affärsresor med flyg, onödiga bilresor och utsläppen från den storskaliga djurhållningen är ju stora delar av lastbilstrafiken en helt oundviklig del av samhällets blodomlopp. Utan den får vi ingen mat i våra butiker eller för den delen cykelslangar hos sporthandlaren.

KANSKE NÄRMAR VI oss den framtid där åtminstone vissa av dessa transporter går att göra både tyst och avgasfritt. Den verkligheten snuddar vi vid redan nu hos Börje Jönssons åkeri, som fått in en helt eldriven dragbil. Vem hade trott det för tio år sedan?

John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

> ”Gubbarnas skämt var långt mycket jävligare än det vanliga cykelhatet som ibland blossar upp.

John tipsar

Gör pannkaka till ungarna oftare! Vegetariskt är bra för klimatet.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om att Arbetsmiljöverket kräver att två taxibolag i Örebro ska ha barriärskydd mellan förare och resenärer:

”Inte genomtänkt. Förare behöver i alla fall komma i stor kontakt med kunder.”
Björn

”Med den närkontakt vi har med kunderna är detta barriärskydd bara en barriär som försvårar vårt arbete och utsätter oss för ännu mer risker. Personlig skyddsutrustning måste väl ändå räcka. Mer vikt borde ha lagts vid att vi skulle ha fått tillgång till vaccin tidigare än gemene man.”
Lise

”Idiotiskt att pressa fram dessa åtgärder ett – ett och ett halvt år för sent!”
Carsten

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
2. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare
3. Här är villkoren i det nya avtalet med Foodora

Pressgrannar

Handeln tappar personal på grund av hyvling

Vår pressgranne Handelsnytt skriver att anställda i handeln säger upp sig, trots att de trivs på jobbet. Den vanligaste orsaken är att de inte kan leva på sin lön. Särskilt de som jobbar inom modehandeln har fått färre timmar efter hyvling. Chefen för Handels fackliga rådgivning, Claes Larsson, säger:

– Många i handeln jobbar deltid så när timmarna dras ner ytterligare räcker inte lönen till.

”Jag skulle älskat att ha Stefan Löfven som sommarstugegranne. Han är hygglig, reko och hjälpsam.”

JONAS SJÖSTEDT
i TT-intervju om sin nya bok, som annars mest tar upp vänsterns besvikelse över Socialdemokraternas samarbete åt höger.

läsarbilden



FOTO: JONAS SANDSTRÖM

JÄRNVÄGENS LÅGT LIGGANDE spår förvandlat till kanal efter katastrofregnet natten till den 18 augusti. Bilden är tagen från tåget strax utanför Gävle.

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

Insänt

Fortsatt instabilt politiskt läge!

Äntligen är januariavtalet passé, tack Nooshi. Fast det var inte det som arbetarrörelsen ville fälla regeringen på. Den viktigaste frågan för LO-kollektivet är LAS. Nu får man hoppas på att Socialdemokraterna inte driver igenom den. Han och partiet borde börja tänka på hur man skall försöka att motivera en större del av LO-kollektivet att rösta på det parti som fackföreningarna en gång startade.

SOM PARTI SPRUNGET ur arbetarrörelsen kan man inte bedriva högerpolitik och påstå att det är socialdemokratisk politik. Vi har förståelse för att det parlamentariska läget inte inbjuder till några större utsvävningar, men att tillåta att partssamverkan på svensk arbetsmarknad förskjuts i en riktning kommer inte att hjälpa partiet att läka de sår som uppstått. Detta på grund av att man sett makten som något viktigare än folkets vilja.

VI FÖRSTÅR ATT det kommer en ny regeringskris till hösten. Mot bakgrund av finansministerns uttalande så verkar det som att partiet kommer att hålla något till höger om mitten. Det vore ett fatalt misstag i detta läge, de högerpopulistiska krafterna får då fyra år på sig att regera detta land.

SKA VI PÅ allvar försöka mobilisera in för nästa val bör alla ta ett ansvar för att dialogen och debatten görs i samverkan med samtliga LO-förbund. Vi kan inte motivera våra medlemmar att vare sig rösta eller bli medlemmar i ett parti som inte värnar den svenska modellen.

Mikael Ladman, Örjan Jakobsson
Ombudsmän i Transport

Bilden



FOTO: JENNIE MAANINKA

– MAMMA, MAMMA, DET HÄR ÄR SÅ COOLT! Holly 2,5 år hänger gärna med mamma Jennie Maaninka i lastbilshytten. Även pappa kör lastbil så hon kommer nog också att bli chaufför, spår Jennie. Dottern bistår vid biltvätten och ”var inte mer än året” när hon följde med Jennie första gången på jobbet.

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

Debatt

”Fel bygga lönepolitik på orättvisor”

I år firar jag 60 år med Transportarbetareförbundet. För att vara lite internationell, det har runnit rätt mycket vatten under broarna över Seine.

Men en liten iakttagelse: Minns tiden när vi grundade löneutvecklingen utifrån den solidariska lönebildningen där LO var, skulle vara, garanten för just solidaritet. Tyvärr blev det inte så bra.

EN RAD FÖRBUND såg med förtröstan på sin möjlighet att genom lokala löneavtal få betydligt större utfall än genom LO-avtalet. Det uppstod en skenande löneglidning. De förbund, som likt Transport stod kvar i det solidariska avtalet, blev klart distanserade lönemässigt.

Jag lanserade begreppet löneglidningslimousiner. Vi inom Transport såg hela tiden hur man gled förbi, medan vi höll till ute på vägrenen. Det som var bra då var diskussion och debatt om det orättvisa systemet.

NU HAR VI det så kallade 2 procentsystemet, som om något verkligen är ett orättvist sätt att bedriva lönepolitik samtidigt som det talas rätt mycket om ökade klyftor.

Med detta system får den som tjänar 50 000 kronor i månaden 1 000 kronor i lyft, den som tjänar 25 000 får 500 kronor. Så går det år för år och då är det inte underligt att det blir ökade klyftor. Men jämfört med förr är debatten väldigt lam. Man ser inte en skymt av kampvilja. Man säger att systemet är bra för Sverige, men ska det verkligen vara orättvisa som är bra för Sverige?

LENNART JOHANSSON
Pensionär och tidigare ombudsman avdelning 38 Kalmar

”Ska det verkligen vara orättvisa som är bra för Sverige?”

Delta i debatten!

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



Vice vd Magnus Jonsson visar upp den eldrivna lastbilen som ser ut som vilken ny Volvo som helst. Chassit är detsamma som på en ”vanlig”. Eftersom lastbilen är ett fältprov fick Transportarbetaren inte fotografera motorn.

Eldriven dragbil på Börje Jönssons

Teknik. För några år sedan trodde ingen att det var möjligt. Men nu börjar de komma. Helt batteridrivna lastbilar som tar sig långt och orkar dra tungt.

Text och foto **John Antonsson**

Det är den första måndagen i juli när Transportarbetaren besöker Börje Jönssons åkeri för att provåka åkeriets eldrivna dragbil.

Vice vd Magnus Jonsson stoppar in nyckeln i Volvon och vrider om, precis som i en vanlig bil. Det första som hörs är luftkompressorerna.

HAN BACKAR UT ur garaget och bilen rullar tyst ut i industriområdet. Mest av allt hörs däcken nu. Magnus ger ett lite hårdare tryck på gasen och dragbilen, som inte har någon vagn påkopplad gungar till.

– Känner du det. Däcken släpper från asfalten innan antisladdsystemet sätter in.

MED ETT NORMALLASTAT släp ska bilen ta sig upp till 30 mil.

– Bara vi får tillgång till bra laddstationer så kan chaufförerna ta rast när lastbilen behöver laddas. Då kan vi köra en hel slinga på el, säger åkaren Ulf Jönsson.

DRAGBILEN VÄGER FAKTISKT ungefär samma som en dieseldriven version. Och du ser inte heller någon skillnad dem emellan. Karossen, hytten, ja allt utom batteripacken vid vändskivan och den batteridrivna motorn är identiska med Volvos vanliga produktionsbilar.

När Transportarbetaren besökte åkeriet hade det nya släpet inte kommit ännu. För att bli ett ytterligare smartare fordon har släpvagnen inbyggda generatorer i hjulen. Det gör att livsmedlen som fraktas kan kylas ned av den överskottsenergi som skapas under transporten.

PRISLAPPEN ÄR DÄREMOT betydligt dyrare. Bilen kostar en bra slant mer än en vanlig och batteripacken går loss för miljonbelopp.

– Jag tror att det ska gå att göra lönsamt, men då krävs det att det finns laddningsplatser och helst att vi får ett stöd från staten, säger Ulf Jönsson.

Ulf Jönsson vill gärna berätta att åkeriet införskaffat två bilar som går på biogas, på linje till Hamburg, även om det är betydligt svårare att fylla på med biogas där än hemma i Sverige. Dessutom har de kört med HVO-100 på övriga flottan sedan 2013.

MER ELLASTBILAR BORDE fungera, säger åkaren. Men det förutsätter framför allt att det finns tillgång till el och laddstationer.

– När Pågen måste ställa in en utbyggnad för att vi har för lite el måste något nytt till. Jag tycker att vi borde bygga ut kärnkraften, säger Ulf Jönsson.

SAMMA DAG SOM Transportarbetaren besökte Börje Jönssons slumpade det sig att Volvo, Daimler och Scania presenterade en plan på att bygga ett gemensamt nät av laddstationer i Europa. DN skriver att de tre företagen planerar att satsa 500 miljoner euro för att installera och driva minst 1 700 olika laddningspunkter i ett samriskföretag.



Lastbilen har till skillnad från en vanlig dieseldriven lastbil inget tanklock. Däremot kontakter för att ladda batterierna med el.

”Klimatanpassningen kommer påverka alla”

Klimat. Budskapet från FN:s klimatpanel är glasklart: nu måste utsläppen ner fort. Annars kan vi vänta oss två graders uppvärmning med ödesdigra konsekvenser. I Sverige kommer mer än en tredjedel av klimatutsläppen från transporter.

Text **John Antonsson**

I början av augusti släpptes en ny klimatrapport från FN:s klimatpanel IPCC. Den befäste ytterligare att vi redan nu är inne i varmare tider. Forskarna och experterna bedömer att människan redan har höjt jordens temperatur med 1,1 grad sedan industrialiseringen startade.

Om vi fortsätter i samma takt som i dag är vi uppe i 1,5 grads höjning någon gång mellan 2030 och 2052.

VID 1,5 GRADERS temperaturhöjning kommer allt från höjda havsnivåer till ännu fler skogsbränder vara den nya verkligheten. Men det är ändå ett klart bättre scenario än för två graders uppvärmning, vilken anses vara det varmaste mänskligheten tros klara av att anpassa sig till.

För att klara ”bara” 1,5 graders uppvärmning skriver IPCC att mänskligheten måste minska klimatutsläppen med 45 procent av 2010 års nivå till och med 2030 och runt 2050 ska det vara netto noll utsläpp. I praktiken innebär det väldigt lite utsläpp, och de oundvikliga utsläppen ska köpas med nya tekniker som exempelvis koldioxidlagring.

– Man ska ha klart för sig att de flesta av oss läser sammanfattningen. Den har förhandlats fram politiskt. Mycket av det som står i den stora rapporten är betydligt dystrare.

SÅ SÄGER ULF Jarnefjord, han är transportare med bakgrund som regionalt skyddsombud i Göteborg. Han har bland annat jobbat med klimatprojekt för Transport, LO och jobbar med klimatfrågor på Europafacket Etuc. Han har deltagit i alla klimattoppmöten i över ett decennium.

Ulf Jarnefjord är skeptisk till att vi klarar att hålla oss under 1,5 graders uppvärmning. I forskarnas scenario förutsätts att vi dels minskar våra utsläpp i rasande fart, dels utöver det måste nya teknologier som inte är färdigutvecklade för storskalig användning komma på plats.

– Det blir allt mer tydligt att man måste göra något väldigt radikalt för att minska utsläppen. Mycket mer radikalt nu än om man börjat i slutet av 1980-talet när alla fakta först presenterades. Nu talar vi om en utsläppsminskning på mellan 7 och 15 procent per år.

Varför anser du att det är en fråga facket ska engagera sig i?

– Det är enorma förändringar vi står inför och de kommer att påverka alla människor. Särskilt alla arbetare som jobbar i den fossildrivna industrin. Inte minst transportarbetarna. I Sverige kommer nära en tredjedel av alla utsläpp från transportsektorn och den måste bli helt fossilfri. Dessutom behöver de onödiga transporterna minska. Det som är förbundens viktigaste uppgift är att se till att fossiljobben ersätts med andra bra jobb och det är det som är utmaningen. Att det ska få ske på ett rättvist sätt. Jag har själv träffat polska kolgruvearbetare. De har lån precis som vi och deras jobb får inte bara försvinna utan måste ersättas av andra.

ENLIGT ULF JARNEFJORD kan en omställning med mindre klimatutsläpp leda till fler jobb. Han pekar på utvecklingen i norra Västerbotten och Norrbotten som exempel.

– Men att det blir fler jobb innebär inte automatiskt att de blir schysta. Där har fackföreningsrörelsen en till uppgift att fylla.



FOTO: JAN LINDKVIST

Ulf Jarnefjord har en bakgrund i Transport och jobbar med klimatfrågor för Europafacket, Etuc.

”Det är enorma förändringar vi står inför och de kommer att påverka alla människor.”

Ulf Jarnefjord, Transportmedlem som jobbar på Europafacket med klimatfrågor.

Hårdare tag mot transportfusket

Åkeri. Tuffare regler för kombitransporter, skärpta regler vid användning av utländska fordon och kraftfulla åtgärder för att svenska löner och villkor ska gälla alla yrkesförare på svenska vägar. Det är några av punkterna i regeringens nya lagförslag som är ute på remiss.

Svenska Transportarbetareförbundet välkomnar förslaget.

– Regeringens förslag är ett steg i rätt riktning. För Transport och våra medlemmar är förslagen om kombi och nyttjanderättsavtal särskilt viktiga, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

Ett av förslagen är att det så kallade cabotageundantaget, för kombinerade transporter, tas bort vilket innebär att reglerna för cabotagetransporter kommer att gälla vid alla transporter som ett utländskt transportföretag utför inom Sveriges gränser. Enligt regeringen kommer det att försvåra för oseriösa aktörer att konkurrera genom att dumpa löner och villkor.

I remissen föreslås också att svenska tillståndshavare bara ska få använda utländska fordon i verksamheten om det finns särskilda skäl. För att sätta stopp för att svenska åkerier inte verkar som bulvaner åt utländska företag, i syfte att kringgå cabotagereglerna, ska utländska fordon enbart få köras av tillståndshavarens personal. *LH*

”Viktiga beslut för svenska modellen”

Facket. Service- och tjänstebranschen i Norden, Sun, tog flera beslut på sin kongress i slutet av augusti. Det viktigaste beslutet var, enligt Transport, en stadgeändring som gör att medlemsförbunden kan begära sympatiåtgärder hos systerförbunden i Sun.

Ändringen var ett resultat av en motion från Transport.

– Vi såg ett behov att stärka och utveckla det fackliga samarbetet i Norden för att kunna försvara den svenska och nordiska modellen, säger Transports internationella chef Peter Lövkvist. *KK*

5,2

miljarder kronor, så mycket var kryptovalutan som stals från plattformen Poly Network värd. Hackarna ändrade sig sedan och lämnade tillbaka den rekordstora summan, skriver Dagens Nyheter.

Olika bild av Zaland os omskrivna lager

Terminal. Klädjätten Zalandos logistikcenter norr om Stockholm har åter hamnat i fokus. Men många anställda känner inte igen sig i de beskrivningar av katastrofal arbetsmiljö som målats upp i riksmedia.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Transportarbetaren har haft möjlighet att komma in på Ingram Micros stora lager i Brunna i Upplands-Bro, en av Stockholms kranskommuner, och tala med anställda på golvet. Om arbetsmiljön, men också om facklig organisering, och påstådda trakasserier från arbetsledning – och från arbetskamrater, som också medvetet sägs sabotera arbetet som ett led i sin aktivism.

FÖR ETT PAR år sedan var det stora problem som Transports medlemstidning tidigare skrivit om: Personalen slog larm om hot från chefer, smygfilmning och minutövervakning. Transports arbetsmiljöombudsman, Martin Miljeteig, talade om att arbetsförhållandena var ”som att kastas tillbaka till 30-talet”. Stockholmsavdelningen var redan då engagerad och har fortsatt arbetet för bättre arbetsmiljö, men också för facklig utbildning. Sedan dess är ledningen för företaget utbytt och för både Ingramanställda och bemanningsanställda gäller Transports kollektivavtal. Men ingen påstår att allt är perfekt.

I början av juli i år fick Expressens artikel En dag vågade arbetarna säga ifrån, (210703) stort genomslag i debatten. I kvällstidningen vittnade arbetarna om ”modernt slaveri”, och e-handelns baksida ”som Amazonarbetare i USA och Tyskland larmade om”. De anställda vid lagret i Brunna berättade också om sina krav, bland annat på att få ha sina privata mobiltelefoner med sig in på jobbet.

ANDRA REAGERADE OCKSÅ. Anställda på lagret. De menar att bilden var djupt osann och kränkande för dem. Några av dem Transportarbetaren talar med känner sig utnyttjade, använda som exempel i ett fackligt utspel.

Inne på lagret är det snart dags för morgonskiftet att gå av. En grupp män sitter tillsammans och pratar, utmed en vägg i den fyra våningar höga lagerlokalen. Golvytan motsvarar tre fotbollsplaner.



Skiftbyte på den jättelika terminalen i Brunna.

Temperaturen är behagligt sval. Fläktsystemet är på dygnet runt. Salahdine El Ghorfi, som plockat varor, ser glad ut och byter några ord med en kamrat.

– Det är lite tråkigt ibland. Men det har blivit bättre, med arbetsmiljön, säger han.

FÖR DEN SOM talar med folk på plats i Brunna framstår det snabbt som att sommarens skriverier varit hårt vinklade.

– Det är klockrena lögner, jag blir så förbannad. Det är några, max tio, som sprider dem, säger en yngre man på väg in på jobbet.

Han vill vara anonym. Det vill också två tjejer, som just parkerat och är på väg över den stora p-platsen. De jobbar kvällsskift och ska strax gå på.

– Jag tycker att det är bra här. Bättre än på andra arbetsplatser jag varit på. Jag vill inte ha konflikter, men företaget är det minsta problemet, säger den ena av tjejerna.

Hennes kamrat håller med, tycker att arbetsmiljön i stort är bra. Ingen av dem är med i något fack. De tycker dock att syndikalisternas beskrivning, som flera tidningar återgett, inte stämmer.

–Nej, jag upplever det inte så alls. Alltså, jag respekterar verkligen att folk har en annan åsikt, och förstår att man är orolig att inte kunna bli nådd. Men det kan man ju, fast man inte får ha med sin egen mobil in.

TRANSPORTS STOCKHOLMSAVDELNING fick också ta del av många reaktioner, från arbetare som anser att beskrivningen – inte arbetsförhållandena – är upprörande.

En man skriver om hur en liten grupp trakasserar dem som inte vill gå ”det bråkiga fackets” (SAC:s) ärenden. För att inte själv råka illa ut vill han inte säga sitt namn, men ger exempel hur man kan råka ut. Som att påstås ha talat nedlåtande om någon arbetskamrats ursprung, nationalitet. Sedan skickas några, ofta nyanställda, fram till arbetsledare som ”vittnen” till de påhittade sakerna.

EN ANNAN SKRIVER om hur det är syndikalisterna som utnyttjar okunniga, nyanlända för sina syften: bråk och uppmärksamhet, inte stolar eller mobiltelefoner.

Transports Stockholmsavdelning har i flera år arbetat för att förbättra arbetsmiljön på Ingram Micro i Brunna. ”Sedan de satte i spaden i jorden”, enligt Kim Råneby, regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Stockholmsavdelning.

– I dag fungerar samverkan med cheferna, något annat kan jag inte säga.

Kim Råneby har tidigare, före pandemin, gjort en så kallad 6:6a-anmälan; en begäran om åtgärder och svar som arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagens paragraf är skyldig att svara på. En person som under den perioden var intresserad av uppdraget som lokalt skyddsombud fick sin provanställning avbruten. Han uppmanar också anställda att höra av sig om eventuella missförhållanden.

– Jag har mandat, och det vet Ingram Micro. De lyssnar.

ROTATIONSARBETE HAR INFÖRTS, inomhusklimatet har åtgärdats och facket har också lyckats förhandla fram stolar för att de anställda ska kunna variera arbetsställning vid sin station. Företaget har anlitat en ergonom har varit med ute på arbetsplatsen vid utprovningen.

– Vi har alla testat stolar. Det är tre olika modeller som man provat vilken som är bäst för en, berättar en kvinna på returavdelningen.

Vid stationen intill jobbar två män med returer av skor, som är mer tidskrävande än textil.

– Det är bra att vi börjat rotera mellan olika uppgifter, det är rättvist, säger Ilkay Yaziciouglu.

Han är sedan två år anställd av Ingram och medlem i Transport.

– Jag vet en del som känner sig utsatta av dem från det andra facket, men så känner inte jag.

Liksom kamraterna intill har han upplevt att andra saboterar verksamheten.

– En dag använde de nödlinjen 14 gånger så allt stoppades, och det tar tid från oss, säger en kille.

EN ANNAN KILLE säger att man självklart kan gå på toaletten under arbetstid utan att ledningen skriker.

– Men 20 gånger på en timme? Ja, då fattar man ju att ”de” reagerar.

Varken Ilkay Yaziciouglu eller hans närmaste arbetskamrat har haft problem med arbetsledarna. De känner sig inte bevakade, utan tycker att det är bra att kunna fråga om vad som gäller för nya varor eller om man undrar om något i lönen.

– Det behöver inte alltid vara problem, säger Ilkay Yaziciouglu.

Liksom arbetskamraten från bemanningsbolaget Lernia jobbar han alltid morgonskiftet.

– Vi har samma villkor, säger Ilkay.

MEN ENLIGT DE utdelade flygbladen från Zads säger Transport bara att allt är bra med arbetsmiljön och samarbetet med företaget.

Men det är inte sant, framhåller Transport.

– Det finns problem och vi jobbar hela tiden för bättre arbetsmiljö. Hårt, säger Nina Broman från Stockholmsavdelningen.

På anslagstavlan, i en korridor på väg till lunchmatsalen, sitter hennes kontaktuppgifter och bild, liksom Kim Råneby, regionalt skyddsombud på avdelningen. En våning upp, i ett öppet fikarum där HR-avdelningen har öppna veckomöten för anställda, ligger broschyrer från bland annat Transport. Fackliga utbildningar på betald arbetstid hålls regelbundet. Det startade efter att ett skadestånd användes just till ändamålet.

– Vi har hittills utbildat över 150 medarbetare här på Ingram, om hur man gör för att påverka sin arbetsmiljö och hur gången är när det gäller skyddsfrågor, säger Nina Broman.

HON UNDERSTRYKER ATT Transport självklart respekterar föreningsfriheten, att syndikalisterna har all rätt i världen att organisera sig. Men att det å andra sidan går att kräva respekt – också från företagets sida – för det avtal som finns. Och det är ett avtal som Transport äger.

Transportarbetaren träffade i början av augusti anställda både inne på lagret och utanför, i samband med skiftbyte. En del var medlemmar i Transport, andra i Handels eller Kommunal, och många var inte med i facket alls. Men ingen organiserad i Zads.

FÖRST VIA Simon Hedelin, studieansvarig i SAC Syndikalisterna centralt, kom vi i kontakt med en medarbetare på Ingram i Brunna.

Här har Simon Hedelin själv svarat på ett antal frågor från Transportarbetaren skriftligt:

Är det något du vill framhålla i sammanhanget?

”När ett LO-förbund tar strid för kollektivavtal brukar arbetsgivarna utmåla protesterna som ett arbetsmiljöproblem. Samma hållning intar Transport gentemot de anställda på Ingram Micro, som valt att organisera sig och ta strid för ett eget kollektivavtal.”

På vilket sätt motarbetar Transport anställda vid lagret i Brunna?

”Transport har opponerat sig mot varje steg de anställda själva har tagit. Man har agerat mot exponeringen i media, man framställde protesten som ett arbetsmiljöproblem, man har opponerat sig mot rätten att teckna kollektivavtal.”

Har det eller har det inte lagts ett strejkvarsel från Zads?

”Sektionen la ett varsel den 27 maj i syfte att uppnå kollektivavtal med bolaget. Varslet specificerade inte explicit vilka typer av stridsåtgärder som skulle vara aktuella.”

Vad betyder det i praktiken att sektionen själv bestämmer hur stridsåtgärder ska genomföras?

”I andra fackföreningar måste beslut om stridsåtgärder och strejk fattas högre upp i den fackliga hierarkin. I vår förening är det de anställda själva som fattar sådana beslut.”

Fakta

Transport har kollektivavtalet på arbetsplatsen och organiserar både Ingramanställda och bemanningsanställda.

Med stöd av SAC Syndikalisterna bildades 2019 Zalandoarbetarnas Driftsektion, Zads.

Syndikalisternas driftsektion kräver bland annat att föräldrar ska få ha med sig sin egen mobiltelefon på jobbet, en egen anslagstavla och rätt att utse egna skyddsombud.

Driftsektionen kräver sedan i våras också ett eget kollektivavtal. När företaget sa nej varslade Zads om ”ospecificerade” stridsåtgärder. Att det skulle handla om varumärkesbränning – smutskastning mot Zalando – tillbakavisas av SAC Syndikalisterna.

I början av sommaren genomförde syndikalisterna en protestaktion utanför lagret i Brunna, inför medier som bjudits in.



Nina Broman från Transports Stockholmsavdelning.



Arbetarna på väg till bussen som företaget abonnerat.

VD: ”Vi följer svensk arbetsrätt”

Arbetsmiljö. De representanter för Ingram Micro som tog emot vid Transportarbetarens besök 10 augusti förklarade hur den löpande verksamheten fungerar. Bemanning, skift, fakta om anläggningen och information till personalen.

Övriga frågor hänvisades till Sylvain Monneyron, vd, som var på semester vid tidpunkten. Han har därför svarat skriftligt.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Vill ni säga något när det gäller den medarbetare som gått ut i media med att han blivit avskedad på grund av sitt fackliga engagemang, efter att han talat om grava missförhållanden?

”Låt mig först säga att jag är stolt över vår arbetsplats. Det finns såklart alltid saker som kan bli bättre och vi samarbetar med våra anställda och med Transport för att utveckla en bra arbetsmiljö för alla medarbetare.

Det är viktigt att vara medveten om bakgrunden här: Vi tackade i våras nej till att teckna ett kollektivavtal med SAC Syndikalisterna eftersom vi redan har ett heltäckande kollektivavtal med Transport, i enlighet med den svenska modellen. SAC Syndikalisterna varslade då om stridsåtgärder. Att Syndikalisterna kontaktar media med olika felaktiga påståenden om vår arbetsmiljö, bör ses i det sammanhanget.

Vi kan inte diskutera enskilda medarbetare publikt. Men rent generellt kan jag säga att vi följer svensk arbetsrätt och att eventuell facklig tillhörighet aldrig har, och heller aldrig kommer att, påverka någons anställning hos oss.”

Varför vill ni inte teckna kollektivavtal med SAC Syndikalisternas lokala driftsenhet?

”Vi har tackat nej till att teckna ett kollektivavtal med SAC Syndikalisterna eftersom vi redan har ett heltäckande kollektivavtal med Transport, i enlighet med den svenska modellen. Vi har samarbetat med vår arbetsgivarorganisation, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, i den här frågan.”

Har företagsledningen fått kännedom om att andra känner sig pressade eller trakasserade av syndikalisterna när det gäller att delta i deras ”alternativa” metoder för bättre arbetsmiljö?

”Vi har fått signaler om att medarbetare känt press och olust kopplat till situationen med SAC Syndikalisterna. Vi utreder alla uppgifter om arbetsmiljöproblem som kommer till vår kännedom och hanterar dem i enlighet med gällande arbetsrätt. Vi har nolltolerans mot alla typer av trakasserier och dåligt uppträdande och vi har flera vägar att rapportera problem inklusive en anonym visselblåsartelefon för alla anställda.”

Varför får man inte ha mobiltelefon med sig in på lagret?

”Mobiltelefoner är inte tillåtna i vårt logistikcenter av säkerhetsskäl, vilket är standard för många logistikföretag. Vi har rutiner för att se till att familjemedlemmar alltid kan komma i kontakt med våra medarbetare.”

Hur är er inställning till fackligt engagemang?

”Som företag respekterar vi våra anställdas rättighet att starta, gå med i eller besluta att inte gå med i organisationer efter eget val. Vi behandlar alla våra medarbetare lika och med respekt, oavsett eventuell facklig tillhörighet.”

Fakta

Ingram Micro är ett globalt distributionsföretag med bas och huvudkontor i USA. I Sverige har företaget försäljningskontor i Stockholm och Göteborg samt distributionscenter i Stockholms län (Brunna och Rosersberg) och i Borås.

Vid logistikcentret i Brunna, Upplands-Bro kommun, drivs verksamhet för e-handelsplattformen Zalando sedan 2017.

I Brunna arbetar 484 Ingramanställda, samt personal från fyra bemanningsbolag; antalet varierar och är kopplat till Zalandos ordervolym. Men det rör sig om upp till 900 personer varje dag (uppgift 210810).

Transport har kollektivavtalet på arbetsplatsen och organiserar både Ingramanställda och bemanningsanställda.

”Många får svettutslag på kroppen”

Arbetsmiljö. Bristerna i arbetsmiljön på Ingram Micro är stora, även om det har skett vissa förbättringar de senaste åren. Det anser en medlem i Zads, som vill vara anonym, men som arbetar med returer på lagret.

Medlemmar i syndikalisternas lokala driftsenhet beskriver arbetsmiljön på arbetsplatsen som mycket dålig.

– Det finns inga fläktar, så på sommaren blir det jättevarmt. Vi jobbar stående hela dagen och många får svettutslag på kroppen på grund av den dåliga ventilationen. På vintern är det jättekallt.

Sedan hen började arbeta på lagret för några år sedan har arbetsmiljön förbättrats. Fler toaletter har byggts, en partner till en gravid kvinna kan få tillstånd att ha med sig mobilen på jobbet och personalen får prata med varandra när de arbetar. Företaget har också satt in en bänk på varje avdelning, där de anställda får vila sig fem minuter varje timme.

– Men teamledarna stressar oss och säger att vi har suttit där för länge, trots att det inte har gått fem minuter.

Hen berättar att just nu kämpar Zads för att få ha skyddsombud, fackliga möten en timme i veckan på arbetstid, rätt för småbarnsföräldrar att ha med sig mobiltelefoner för att förskola och skola ska kunna nå dem vid behov samt stolar vid arbetsstationerna. Och ett eget kollektivavtal.

Transport har ett kollektivavtal, varför vill ni ha ett eget?

– Ingen från Transport har varit på arbetsplatsen och frågat oss som jobbar här vad vi tycker. Det känns som att Transport står på Ingrams sida, inte på de anställdas sida.

Hen tycker inte att det är rättvist att Zads medlemmar beskrivs som bråkmakare och skapar konflikter.

– Vi har bara sagt att vi vill ha mer rättigheter och respekt. Ingen ska behöva gå till jobbet med en klump i magen eller skada sig av arbetet. Så länge cheferna behandlar oss som maskiner måste vi säga ifrån.

Kamilla Kvarntorp



FOTO: PRESSBILD/SOCIALDEMOKRATERNA

Stefan Löfven meddelade sin avgång vid det årliga sommartalet.

Wreeth förvånas av Löfvens avgång

Politik. – Personligen tycker jag inte att det var väntat, om det är klokt får nog framtiden utvisa – vi vet ju inte vem det blir som efterträder Stefan ännu, kommenterar Transports förbundsordförande Tommy Wreeth statsministerns beslut att avgå.

Text **Lillly Hallberg**

Stefan Löfven (S) meddelade beslutet söndagen den 22 augusti då han höll sitt sommartal vid Runö folkhögskola i Åkersberga, norr om Stockholm. Löfven kommer att avgå vid Socialdemokraternas partikongress i november i år.

– I nästa års valrörelse så kommer Socialdemokraterna att ledas av någon annan än mig. Jag har meddelat partiets verkställande utskott och valberedningens ordförande att jag vill lämna uppdraget som partiordförande och därefter bli entledigad som som statsminister, sa Stefan Löfven i talet.

PÅ RUNÖ BERÄTTADE Löfven också att han tidigare varit inställd på ytterligare en mandatperiod, men att beslutet att avgå är något som under en tid mognat fram.

– Men allt har ett slut och jag vill ge min efterträdare de allra bästa förutsättningarna, kommenterade Löfven tidpunkten för sin avgång.

FLERA SOCIALDEMOKRATER I ledande positioner överraskades av beskedet. Socialminister Lena Hallengren skriver i en kommentar till Dagens Nyheter att Löfvens besked kommer oväntat för henne. Aida Hadzialic, oppositionsregionråd för Socialdemokraterna i Stockholm, uttrycker förvåning över beskedet.



Också Transportarbetarförbundets ordförande, Tommy Wreeth, säger att det var ett rätt oväntat besked. Om tidpunkten för att lämna över är bra återstår att se, enligt Wreeth:

– Det beror ju på vem efterträdaren blir. Personligen tror jag att Magdalena Andersson skulle vara ett bra namn.

I månadens ordförandekrönika, som du kan läsa på sidan 36, utvecklar Tommy Wreeth tankar om vad som krävs av den nya ledaren för Socialdemokraterna.

Enligt flera politiska bedömare är finansminister Magdalena Andersson också mest sannolik som efterträdare. Hon har lyfts fram som kronprinsessa i partiet, men enligt statsvetare som nyhetsbyrån TT talat med är det långt ifrån självklart att det blir Andersson som tar över.

STEFAN LÖFVEN TILLTRÄDDE som partiordförande för SAP i januari 2012. Tidigare var han förbundsordförande för IF Metall under sex år.

Efter valet 2014 utsågs Löfven till Sveriges statsminister och tillträdde den 3 oktober samma år.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Vår debutroman ute nu! Finns i din bokhandel och på nätet.



"den ofrivillige busschauffören"

**** En episk berättelse om en familj som, på grund av det heliga kriget och ett politiskt maktspel på allra högsta nivå, tvingas till att splittras för att till slut åter få försonas igen ****

Livet leker för den mycket framgångsrika familjen Lindegren. Men av en absolut ren tillfällighet så börjar motiverade, välfinansierade, välordnade och starka krafter sakta men säkert avslöjas, vilka har beslutat sig för att förändra det svenska samhället för evigt.

Detta medför på sikt att Sverige som nation står för sin kanske största utmaning i modern tid då terrorister med till synes oändliga resurser börjar spela sitt livsfarliga spel om herraväldet, sympatierna och opinionen i det svenska riket.

Mitt i skottlinjen hamnar familjefadern, entreprenören och företagaren David Lindegren som både mot sin vetskap och vilja, av oerhört mäktiga intressen, kastas rakt in i händelsernas centrum.

Detta oönskade engagemang skapar oöverstigliga problem för honom, det förändrar hela hans liv och ställer också hans familjs kärlek och lojalitet på mer än omänskliga prövningar.

Hans liv blir istället i ensamhet, ett till synes omöjligt uppdrag, att jaga och till slut förstöra en organisation vars aktiviteter obönhörligt tvingade in honom i stridens hetta.

Till slut så vet han inte längre säkert vilket som är det största problemet för honom. Att spåra upp och neutralisera terroristcellen eller att vinna tillbaka sin familj och sitt liv igen?

Mirou Sweden
www.mirou.co.uk

Så ska det bli ordning och reda på rastplatserna

Åkeri. Tydligare regler på rastplatsen ska öka trafiksäkerheten. Trafikverket vill komma till rätta med dagens stora problem – många rastplatser används under långa perioder som avställningsplats av åkerier.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Många chaufförer vittnar om oreda och nedskräpning på landets rastplatser. Trafikverket ska nu försöka komma till rätta med problemet.

Rastplats Glumslöv, längs E6:an genom Landskrona kommun, ingår i ett pilotprojekt. Här har läget varit sådant att förare inte stannar, trots behov av paus. Otryggt och trångt.

– Den här rastplatsen är felanvänd. Det finns åkerier som ställer upp sina trailers under långa perioder. Det är inte alls det som är meningen med våra rastplatser, säger Louise Linderoth, åtgärdsplanerare på Trafikverket.

– Funktionen ska vara att ta rast och vila, men i dag är det tyvärr många som bara kör förbi. Trailers tar så många platser i anspråk att det inte finns andra några lediga platser.

LOUISE LINDEROTH FÖRKLARAR det hårda trycket på Glumslövs rastplats: Det är sista rastplatsen i Sverige för den som ska över bron till Danmark, den första för den som kommer från kontinenten förutom rastplatsen på brofästet på Malmösidan.

– Det är en viktig rastplats för många, och vi börjar där. I framtiden är det möjligt att det blir förändringar på andra platser, säger hon.

Det betyder att maxtiden för stopp i Glumslöv halveras, till elva eller tolv timmar. I dag är det tillåtet att parkera ett dygn utan tillstånd måndag – fredag, och hela helger. I Trafikverkets plan ingår att skapa tydligare struktur på platsen, med zoner, för att underlätta bevakning.

– Vi samarbetar med polisen, och de har ju också märkt av problemen. Trafiken på sträckan har ökat och vi märker av på trafikplatserna att den tunga trafiken ökat, säger Louise Linderoth.

TOTALT FINNS RUNT 270 rastplatser i landet som sköts av Trafikverket. Rastplatserna är till för alla trafikanters möjlighet till rast och vila, för yrkesförare dessutom möjlighet att följa lagar om kör- och vilotider. Därför kräver det statliga verket tillstånd av dem som parkerar längre än ett dygn. Men efterlevnaden har varit dålig, liksom resurserna för kontroll.

TIDIGARE HAR ETT antal trafikplatser i landet stängts, för gott eller för en längre tidsperiod. Eller för den tid det tagit att sanera och städa. Vid Botorpström längs E22:an, mellan Västervik och Oskarshamn, togs skylten ned 2015 och toahusen låstes. Det efter att rastplatsen använts som parkering och bostad av framför allt EU-immigranter under längre tid. Den är nu åter öppnad.

– För några år sedan var det problem med bosättningar under längre tid, vet jag. Men det var under en period och jag känner inte till några sådana fall i dag. Det är inte därför vi genomför de här åtgärderna, säger Louise Linderoth.

Trafikverket kommer att testa flera åtgärder vid rastplatsen i Glumslöv.

– Vi kommer att rita nya parkeringsplatser på rastplatsen för att förtydliga vad som gäller och vi håller på att se över de parkeringsbestämmelser som gäller på platsen, säger Louise Linderoth.

– Vi ser också över möjligheten att ha någon form av kameraövervakning på platsen, och just den insatsen är en del av ett nationellt pilotprojekt. Men det är inte klart med tillstånd för kameraövervakning.

REGERINGEN GAV FÖR tre år sedan Trafikverket i uppdrag att se över hur säkerheten kan förbättras vid uppställningsplatser runt om i landet. Det är här Glumslövs rastplats kommer in. Slutsatserna kommer att bli underlag för hur kameraövervakning kan användas vid rastplatser och hur bevakningen bäst görs.

Trafikverket har valt att avgränsa det omfattande uppdraget till stamvägsnätet och det så kallade Ten-T-vägnätet, det transeuropeiska transportnätet. Dessa vägnät är viktiga för godstransporter.

NÄR DET GÄLLER säkra uppställningsplatser är kapacitetsbristen spridd över landet, men i sin strategirapport pekar Trafikverket ut fyra sträckor som utmärker sig:

➔ E6 Malmö–Göteborg–norska gränsen.

➔ E4 Malmö–Stockholm.

➔ Storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.

➔ Sundsvallsområdet.

NÄR REGERINGEN 2018 tillsatte utredningen uttryckte infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) att det ingår i regeringens arbete med att skapa ordning och reda på vägarna: Säkrare uppställningsplatser behövs för att minska risken för stöld av diesel och gods samt för att öka tryggheten för yrkeschaufförer som stannar längs vägen för att vila.

– Säkrare uppställningsplatser är också något som transportbranschen länge efterlyst, sa Eneroth då.

VID GLUMSLÖVS RASTPLATS har arbetet pågått i sommar. En del av rastplatsen, där parkeringen för tunga fordon finns, har delvis varit avstängd under en sommarvecka. Men det har hela tiden varit möjligt att köra in och tanka eller ta en paus.

– När det är klart hoppas vi på bättre ruljans. Så att fler ska kunna stanna på rastplatsen i Glumslöv för att sträcka på benen eller få den rast som kör- och vilotidsreglera kräver, säger Trafikverkets Louise Linderoth.

Extremt skyfall över chockat Gävle

Väder. – Jag har aldrig varit med om sådana skurar, det har inte gått att ta sig till jobbet – grusvägar är bortspolade, under vissa viadukter är vattnet två meter högt, säger Niclas Sandström, ombudsman på Transports Gävleavdelning.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: MATTIAS GUSTAFSSON

Det gick inte att ta sig fram på Gävles gator efter det obarmhärtiga skyfallet.

Natten till onsdagen den 18 augusti drog skyfallen in.

I Gävle föll 161,6 millimeter regn på ett dygn, lika mycket regn som det normalt faller under två månader.

Många byggnader översvämmades i Gävle och skolstarten sköts fram. Bara under natten till onsdagen fick räddningstjänsten in omkring 400 larmsamtal om översvämningar i området. Polisen i regionen talar om en naturkatastrof.

– Vattnet har ingenstans att rinna av, källare står under vatten och butikerna i stan har decimeterhögt vatten, säger Niclas Sandström på avdelning 11 Norduppland/Gästrikland.

Transports ombudsman väcktes vid 2-tiden på natten av ett VMA-meddelande, viktigt meddelande till allmänheten, utskickat av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

– Det var en uppmaning att hålla sig inne. Men i morse blåste de av VMA, och en hel del tänkte att det då nog gick att köra bil, men det gick ju inte. Det är meterhögt vatten under många viadukter, säger Niclas Sandström.

Utanför hans hus var det mesta av gruset bortspolat från vägen. En rejäl vattenfåra har grävt sin väg i marken.

MATTIAS GUSTAFSSON ÄR lastbilschaufför och sitter också i Gävleavdelningens styrelse. När Transportarbetaren talar med honom är det eftermiddag och han är på väg att avsluta arbetsdagen. På vägarna ute i regionen har det trots allt fungerat att köra.

– Men inne i stan är det väldigt svårt, både för personbilar och lastbilar. Även om det ju är värre för mindre, låga bilar så är det på sina håll omöjligt för alla att ta sig fram. Vattnet står upp till underkanten på broar, det är kaos, säger Mattias Gustafsson.

Ett sådant ställe var under järnvägsviadukten över Upplandsleden, nära Schenker i Gävle. Vägen går här i en djup försänkning under bron. På eftermiddagen stod vattnet enligt uppgift 4,5 meter högt i ”gropen”. En lastbilschaufför var tvungen att rädda sig själv genom att simma.

– Två lastbilar har kört fast, de syns inte längre, så högt är vattnet. Och jag tvivlar på att det går att komma in på Schenker, säger Mattias Gustafsson.

När han tog sig till jobbet vid 6-tiden på morgonen var det relativt lugnt i trafiken. Folk hade hörsammat varningen och stannat hemma. Men strax före klockan 7 blåstes VMA-varningen av, något som han och kollegorna ställer sig frågande till. Trafikläget var knappast normalt.

– Vissa bilister fastnade direkt, och sedan blev det bara värre under dagen. Bussarna går ju inte och polisen uppmanade folk att stanna hemma.

Lastbilschaufförer mest utsatta

Arbetsmiljö. Nära 500 personer har dött i arbetsolyckor i Sverige de senaste tio åren. Transport är en av de branscher som är mest drabbade – lastbilschaufförer är den enskilt mest utsatta gruppen, visar nya siffror från Arbetsmiljöverket.

Text **Lilly Hallberg**

Aktuell statistik från Arbetsmiljöverket (AV) visar åter dystra siffror över döden på jobbet: Över 400 personer i den svenska arbetskraften och 90 ”övriga” som jobbat i Sverige har dött i arbetsolyckor.

I gruppen ”övriga” finns många utländska chaufförer som kört i landet.

– Varje dödsolycka är en tragedi och många skulle kunna förhindras om rätt information, säkerhetsåtgärder och kunskap funnits. Ingen ska behöva bli sjuk, skadas eller dö av jobbet, säger Erna Zelmin-Ekenhem, Arbetsmiljöverkets generaldirektör, i ett pressmeddelande.

SAMMANLAGT 404 OLYCKOR med dödlig utgång som inträffat mellan åren 2011 och 2020 har analyserats av AV. Rapporten visar att det framför allt är män mellan 55 och 64 år som arbetar i enmansföretag, eller företag med få anställda, som råkar ut för olyckor med dödlig utgång på jobbet. Under den senaste tioårsperioden har nio av tio som förolyckats i arbetet varit män. De flesta dödsolyckor sker också i mansdominerade branscher.

Den vanligaste händelse som lett till en dödsolycka var förlorad kontroll över transportmedel. Det kan handla om trafikolyckor, eller att någon blir påkörd utanför fordonet. Många dödsolyckor inträffar i samband med lastning och lossning.

Forskare kollar datorn som chef

Arbetsmiljö. Allt fler anställda får order via en mobilapp. Hur påverkar det arbetsmiljö och hälsa i transportbranschen? Det ska en forskare vid Karolinska Institutet söka svar på.

Carin Håkansta, doktor i arbetsvetenskap, har tilldelats närmare 3,8 miljoner kronor av Afa Försäkring för att studera effekter av algoritmiskt ledarskap. Det innebär att datorer tar beslut och ger anställda order.

De studier som tidigare har gjorts visar att anställda inte riktigt litar på beslut som tas av en dator.

LH

Transport trycker på för konvention mot våld

Arbetsmiljö. Hittills har bara sju länder ratificerat ILO:s konvention om avskaffande av våld och trakasserier i arbetslivet. Transport uppmanar nu regeringen att arbeta för att konventionen godkänns av EU:s ministerråd.

Den 21 juni 2019 antog den internationella arbetstagarorganisationen ILO en konvention om avskaffade av våld och trakasserier i arbetslivet. I början på augusti hade konventionen bara undertecknats av Argentina, Ecuador, Fiji, Mauritius, Namibia, Somalia och Uruguay. Endast i Fiji och Uruguay är konventionen juridiskt bindande.

För att Sverige och resten av EU:s medlemsländer ska kunna ratificera konventionen måste den först godkännas av EU:s ministerråd. Men coronapandemin har gjort att ratificeringen har dragit ut på tiden.

– Jag vet inte om frågan ens finns på dagordningen nu. Den har väl inte ansetts vara så viktig. Men vi tycker att frågan är jätteviktig och borde prioriteras. Det handlar om trakasserier och våld i arbetslivet för de anställda. Det är framför allt viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv. Majoriteten av de som utsätts för sexuella och psykiska trakasserier är kvinnor, säger Transports internationella chef Peter Lövkvist.

KK

8,0%

Så hög var arbetslösheten i juli, enligt Statistiska centralbyrån.

4 tycker till

Har ni plexiglasskydd? Är det bra eller dåligt?



Erik Smedjeborg, färdtjänstförare, skyddsombud i Örebro:
– Jag har fått plexiglas i min bil. Det är bra, då behöver vi inte ha munskydd hela tiden om vi har kund i bilen. Upplever inte att det hindrar sikten eller blir reflexer. Skyddet är som en ”gardin” vi kan dra isär, så vi behöver inte gå ur bussen utan kan gå genom den. Det kommer inte för sent, finns fortfarande smitta. Barriären skyddar mot vanlig influensa och förkylningar också.



Viktor Petrov, färdtjänstförare Linköping:
– Det finns inte i taxibilarna i Linköping och Norrköping. Förarna vill inte ha det. De kommer ändå i närkontakt med kunderna när de ska av och på, så de tycker inte plexiglas gör någon nytta. Alla borde ha munskydd, men det har inte chaufförerna heller. Bara en liten flaska sprit och ett par handskar, i bästa fall. Östgötatrafiken tvingar förare att ta passagerare i framsätet, men om de säger nej straffas de inte.



Stefan Larsson, ordförande taxiklubben i Örnsköldsvik:
– Vi har skydd och det går jättebra att ta betalt. Kunderna kan blippa sin betalning genom plexiglaset, utan problem. Det pratas om att ventilationen försämras, men den går att ställa in. Skyddet är bra, det tycker kunderna också. En trygghet även om det inte är helt lufttätt. Bra att inte ha någon i framsätet heller. Vi har munskydd den tid vi är i närkontakt med kunder och kan erbjuda dem det också. Vill ge arbetsgivarna inom Örntaxi en eloge.



Per-Eric Larsson, skolbussförare i Sörmland:
– Vi fick skydd för länge sen, förra året tror jag. Ett litet hinder är det ju, men mig stör det inte. Det skyddar lite grand, om någon sitter och hostar och nyser. Om jag måste tar jag ett barn i framsätet, men det är inte så ofta. Det gör mig inget, jag är dubbelvaccinerad och har inte haft corona.

Kritik mot Arbetsmiljöverket om långsamma covidbeslut

Taxi. Det går för långsamt med besluten gällande coronaskydd för taxi- och färdtjänstförare, kritiserar Transport. Kräv plexiglasskydd och stopp för framsätesåkning i hela landet, uppmanar facket.
”Vi har inte möjlighet att fatta generella beslut för en hel bransch”, svarar Arbetsmiljöverket.

Text **Justina Öster**



FOTO: ERIK SMEDJEBORG

Barriärskyddet är mjukt och öppningsbart, så att chaufförern slipper gå runt för att komma in i baksätet.

På sociala medier är debatten het om för- och nackdelar med barriärskydd i taxi-, färdtjänst- och skolskjutsfordon. I ett beslut i somras kräver Arbetsmiljöverket att två företag i Örebro ska montera barriärsskydd mellan chaufförer och passagerare och att passagerare inte ska tillåtas sitta i framsätet, även om de har speciella tillstånd.

Är detta inte genomfört den 3 september hotar Arbetsmiljöverket (AV) bolagen med vite på 100 000 kronor vid varje resa som görs.

AV HAR TIDIGARE fattat beslut om plexiglas och stopp för framsätesåkning för ett taxibolag i Stockholm (i slutet av mars) och ytterligare ett i Västerås (i april.) För Örebroföretagen kom beslutet i mitten av juli.

– Det är tråkigt att Arbetsmiljöverkets handläggning är så långsam i de här ärendena. Efter beslutet om plexiglas och ingen framsätesåkning i Stockholm tog jag kontakt med de stora bolagen i Örebro och bad dem agera, säger Transports regionala skyddsombud Mikael Wahlberg, som drev frågan till AV.

TRANSPORTS CENTRALA arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig tycker att beslutet är bra med hänvisning till att smittspridningen åter ökar i samhället.

– Arbetsmiljöverket hänvisar också till att vaccin inte ger 100 procents skydd mot smitta. Men om verket fattat ett generellt beslut för hela branschen hade processen gått mycket snabbare. Nu har många av våra medlemmar tvingats köra med dåligt coronaskydd under alldeles för lång tid och allt för många gör det än. Många har smittats, säger han.

Transportarbetaren har försökt få svar från myndighetens generaldirektör, Erna Zelmin-Ekenhem. I stället mejlar regionchef Pernilla Niia. Hon skriver att myndighetens beslut ”riktar sig till enskilda företag och är fattade efter att skyddsombud väckt ärenden hos AV på just de företagen”. Att AV inte kan fatta generella förbud eller föreläggganden för en hel bransch, förklarar hon:

”Våra beslut behöver grunda sig på förutsättningarna och riskerna hos den inspekterade arbetsgivaren. Det framgår av arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets befogenheter.”

Myndigheten har däremot informerat branschen om sina beslut, framför Pernilla Niia.

Varför har det tagit så lång tid från det att regionala skyddsombud ställt krav på bättre coronaskydd till dess att AV fattat beslut?

Regionchefen ger inget svar som gäller för hela landet, utan riktar in sig på de två senaste besluten, i Örebro.

”Vår handläggning har pågått i enlighet med förvaltningslagen och våra interna rutiner. Innan AV fattar ett beslut ska AV ta in uppgifter och även underrätta arbetsgivaren om vilka underlag vi kommer att använda inför ett kommande beslut. Det har skett i dessa ärenden.”

MYNDIGHETEN FICK IN anmälan i april/maj och inspektioner och flera kontakter med arbetsgivaren och skyddsombudet gjordes under samma tid. ”Vi underrättade arbetsgivaren i juni och fick in synpunkter i slutet av juni. Beslutet fattades i juli”, skriver hon.

I OLIKA FACEBOOK-GRUPPER går åsikterna isär om plexiglasskydden. Vissa har plexiglas i sina fordon, andra inte. En del välkomnar skydden och är ”jättenöjda”, andra vill inte ha dem. En chaufför skriver: ”Ser själv många fördelar med skydd för föraren. Förr hade vi det alltid i bilarna, men på 1990-talet togs det bort.”

EN ÅKARE SKRIVER att han erbjöd sig att montera plexiglas redan förra sommaren men att förarna sa nej. ”De tyckte att det var onödigt, störande och att det är svårt att ta betalt genom plexiskivan. Dessutom tar den benutrymme för kunden, samt att en av mina chaufförer har hörapparat och inte kan höra kunden mumla i glaset.”

Regionala skyddsombudet Mikael Löwdin på Transports avdelning i Västerås begärde plexiglas och stopp för framsätesåkning i taxibilarna, men inte i bussarna på ett lokalt bolag och fick gehör hos AV.

– De anställda var nöjda med att få skydden i småbilarna och att Region Västmanland delade ut munskydd och riktiga andningsskydd. De använder förarna när de spänner fast och hjälper passagerarna på- och av fordonen. Men på de två företagen i Örebro gäller beslutet om plexiglas även för bussarna, säger han.







Fingret i fönstret verkar fungera. Ingen kallar Alva Edlund för ”lilla gumman”.

”Kalla mig inte lilla gumman!”

Åkeri. Nej, ingen ska kalla Alva Edlund ”lilla gumman”. Därför har hon prytt vindrutan i tankbilen med en GUMMAN-dekal och förstärkt budskapet med ett pekande finger. Som fjädrar på ojämna vägar.

Text och foto **Justina Öster**

Den sticker ut när Alva Edlund stannar för att tanka på en mack i Vilhelmina. Egentligen utbildade hon sig till billackerare, men hittade inget jobb och satsade på att ta lastbilskort i stället. Att valet sedan föll på tankbilsförare visade sig lyckat.

– Det är jättekul! Dagarna är väldigt olika, ingen är den andra lik. Och, säger Alva och skrattar, det som inte lossar sig själv ska man inte hämta.

Tarbergs trucking löper firmanamnet utmed tankbilen.

– Jag har jobbat där i två år. Vi är sex chaufförer på åkeriet, men bara jag är tjej. Det funkar jättebra, helt perfekt! Så jag rekommenderar absolut jobbet till andra.

Chaufförsyrket brukar gå i arv, men Alva Edlund är pionjär i sin familj.

– Jag har alltid velat köra lastbil sedan jag såg andra göra det på tv. Nu kör jag för OK Västerbotten i halva Västernorrland.

Bönder och båtägare behöver bränsle, liksom skogsmaskiner, villaägare med flera.

– Jag jobbar lördag i dag men är ledig i morgon. Sedan kör jag tre dagar till innan jag är ledig en vecka. Så jag arbetar varannan vecka.

Har någon kallat dig lilla gumman?

– Nej det har aldrig hänt. Skylten är förebyggande, säger Alva Edlund.

David Ericsson

Follow the money

Jag är varken jurist eller psykolog, sannerligen inte. Men jag kan se en poäng med strängare straff för grov kriminalitet. Inte för att jag tror att det skulle vara någon quick fix mot gängbrottsligheten. I USA har man dödsstraff i många stater utan att ens det verkar hjälpa.

Men en del personer kan tydligen inte vara ute på gatorna och vistas bland andra människor på ett säkert sätt.

Den så kallade 4–100-principen skulle också kunna få en knäck med strängare straff. Alltså idén om att en minderårig som exempelvis mördar, får max fyra års ungdomsfängelse och sedan blir kung i sitt kvarter med 100 procent respekt.

> ”Pengarna talar och skapar kapital och tillgångar för ett antal personer.

I DAG HANDLAR allt vi gör i samhället om pengar. Inte bara i våra arbeten. I skolan ska bolag göra vinst, helst på tiotals procent per år på varje elev. Blir vi sjuka ”pinnar” vårdgivaren av sjukbesöken flera åkommor ger fler besök – och ”pinnar”.

I tv, tidningar och internet konsumerar vi reklam och förväntas köpa varor så att både mediebolag och varuproducenten gör vinst. På börserna ringer klockorna varje dag för ”all time high”. Allt medan vi plockas på miljontals kronor i räntor för boende, bilar, båtar och sommarhus. Pengarna talar och skapar kapital och tillgångar för ett antal personer.

DET FINNS DOCK olika former av kapital. Det kan vara värdepapper, fastigheter och företag för de rikaste. Sedan finns det ett annat kapital: ”våldskapitalet” för de allra fattigaste. Och varför skulle inte de vilja vara med i utelivet runt Stureplan där kvinnorna flockas runt den nya Porschen?

Numera är det inte bara inhemska kriminella utan också de vars föräldrar ofta är flyktingar, traumatiserade av att ha sett sina hem bombade och släktingar mördas. De, barnen till dem, är nästan analfabeter men vill också köra BMW (fast antagligen utan körkort). De vill kunna köpa sig uppmärksamhet, men med knarkaffärer (med de rika). Även om deras kapital är våldet.

Så denna ”marknadsliberalism”, allas vår totala fixering vid att i varje enskilt ögonblick tjäna pengar, droppar till slut ner till de fattigaste som ökar sitt ”kapital” genom att ha ihjäl varandra. Cash is king!

Det finns ingen quick fix mot det här. Men att återinföra människovärdet och ett mänskligt samhälle som norm är kanske ett sätt att stoppa gängvåldet?

Att acceptera att invandring är en komplex sak som kräver tid. Och samtidigt glädjas åt alla de hundratusentals invandrare som tagit sig över språk- och andra barriärer, och nu bidrar till allas vår välfärd i Sverige.



Toppen & botten

↑ Härligt extralång semester på grund av – produktionsstörningar ...

↓ Det kostar 30 kronor att få hem mat med ett matbud. Frågor på det?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Får arbetsgivaren kräva vaccinering?

Arbetsrätt. Många frågor, inga eviga svar. Påbud och restriktioner ändras snabbt under den pågående pandemin. Transport har sammanställt vägledning när det gäller arbetsgivarens rätt att ställa krav på vaccinering eller uppvisande av covidpass.

Text **Lilly Halberg** *Foto* **Shutterstock**



Transports ståndpunkt är att ingen är skyldig att svara på frågor om man vaccinerat sig eller ej.

Kan en arbetsgivare tvinga vissa med viktiga uppdrag, som många kundkontakter, att vaccinera sig? Eller säga nej till att anställa någon som inte vill vaccinera sig? Transportarbetareförbundet har fått en rad frågor om vad som egentligen gäller i ett anställningsförhållande för den som inte kan eller vill ta vaccin.

– Arbetsrättsligt är det helt oprövat. Därför har förbundet gjort en kortare utredning och sedan ett ställningstagande, för både anställda och arbetsgivare, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

HAN STÅR TILLSAMMANS med förbundets avtalssekreterare, Peter Winstén, bakom ställningstagandet. Båda framhåller vikten av att arbetsgivaren fortsatt tar sitt ansvar vad gäller förebyggande åtgärder för att minska smittspridning. Sådant som att planera arbetet så att det går att hålla avstånd, ordna med skyddsutrustning och barriärskydd mellan förare och passagerare. Och genomför riskanalyser i verksamheten, tillsammans med skyddsombud!

> **”Det är inte saklig grund för arbetsgivaren att säga upp någon för att han eller hon är ovaccinerad.”**
>
> Peter Winstén, Transports avtalssekreterare.

Men en sak tycks klar: Det är inte uppsägningsgrundande att vägra ta vaccin mot covid. Det är en uppfattning som LO som helhet delar.

– Det är inte saklig grund för arbetsgivaren att säga upp någon för att han eller hon är ovaccinerad som enda skäl, vilket också arbetsgivarsidan klart säger, säger Peter Winstén.

Transport anser att utgångspunkten är att arbetsgivaren – eller kunden – inte kan ställa krav på vaccinering så länge svenska myndigheter inte gör det. Vidare att arbetsgivaren ska underlätta för alla anställda som vill ta covidvaccin, och att få göra det på betald arbetstid.

MEN TRANSPORTS STÅNDPUNKT är också att ingen är skyldig att svara på frågor om man vaccinerat sig eller ej. Eller upprätta register över vaccinerade eller icke vaccinerade.

– Här är vi inne på känsliga personuppgifter. Också när det gäller covidpass handlar det om integritetsskydd. Vi anser att det går att kräva med syftet hos EU:s digitala covidpass, som gäller resor och inget annat, säger Martin Miljeteig.

HAN PÅPEKAR ATT många har jobbat med dåligt skydd, eller inget skydd alls, under hela pandemin:

– Det finns många jättebra arbetsgivare, men tyvärr också alltför många som inte uppfyllt sitt arbetsmiljöansvar.

TRANSPORT BETONAR ATT Folkhälsomyndighetens råd fortfarande gäller: Stanna hemma även om du bara känner dig lite sjuk, håll avstånd till andra, tvätta händerna ofta och testa dig vid symtom.

Även den som fått vaccin löper en liten risk att bli sjuk och smitta andra. Därför gäller råden även för den som är fullvaccinerad.

– Håll i, håll ut, säger Miljeteig.

DEN SOM BLIR omplacerad, uppsagd eller får en varning av sin arbetsgivare för vägran att ta vaccin ska ta kontakt med en ombudsman på sin lokala avdelning inom Transport. Det är också lokalavdelningen som sedan utreder och eventuellt kallar till förhandling om det krävs. Problem? Förhandlingsstöd ges av Martin Miljeteig och Peter Winstén centralt på förbundet.

Lastbilsförare populära att möta

Trafik. Vägens riddare är omtyckta i trafiken. Lastbilschaufförer får gott betyg av medtrafikanterna, visar en Sifo-undersökning. Minst omtyckta är cyklister och personer på elsparkcykel.

Text **Lilly Hallberg**

Få stör sig på lastbilsförare i trafiken. Bara traktorförare och motorcyklister väcker mindre irritation. Det framgår av undersökningen som opinionsmätningsföretaget Sifo gjort, på uppdrag av bilhandlaren Kvdbil. Totalt intervjuades drygt 1 000 personer i åldern 18–79 år i mars i år.

I STOCKHOLM, GÖTEBORG och Malmö stör sig de flesta som svarat allra mest på elsparkcyklister. I landet som helhet är det annars cyklisterna som upplevs som störst problem – över hälften av de tillfrågade, 51 procent, har svarat att cyklister har sämst beteende i trafiken.

PÅ FRÅGAN ”VILKEN typ av trafikant eller trafikanter anser du har sämst beteende i trafiken?” har de svarande haft tolv kategorier av trafikanter att välja mellan. 21 procent har svarat att de tycker att bilister har sämst beteende.

FÖR LASTBILSCHAUFFÖRER ÄR siffran bara 13 procent. Och bland personer utan tillgång till bil upplevs lastbilschaufförer än mindre som ett problem, bara 7 procent har svarat att de stör sig mest på denna kategori.

Förhållandevis många, 23 procent, stör sig på taxichaufförers trafikbeteende. Det märks särskilt i de tre storstadsregionerna där siffran är högre, 31 procent.

GÅNGTRAFIKANTER UPPLEVS SOM den mest störande gruppen av 19 procent av dem som svarat, personer både med och utan tillgång till bil.

OCH VILKET SLAGS beteende är det som stör mest? Ja, klart flest (68 procent) har svarat farliga omkörningar. På andra plats kommer rattsurfning (62 procent) och cyklister som inte följer trafikreglerna (49 procent).



3 TIPS FÖR DIG SOM VILL VARA MED OCH PÅVERKA

Påverka Transport genom att skriva motioner (förslag) till förbundets kongress 2022. Det här är vår guide.

Text **John Antonsson** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Vad är en motion?

En motion är ett förslag du skickar in till en förening du är medlem i. I de flesta föreningar brukar motioner behandlas på årsmöten och kongresser.

I Transport lämnas motioner i regel in till avdelningens styrelse. Det går att skriva en motion som enskild medlem, tillsammans med andra medlemmar, och genom att skicka in en motion som din klubb har antagit.

2 Vad ska en motion innehålla?

Bäst är att tänka på ett problem som du ser och att föreslå någon slags lösning på problemet.

Börja med en bra, rubrik eller överskrift, som sammanfattar vad du vill. Exempelvis *Ja till gratis glass på jobbet.*

Nästa steg är att skriva en text där du förklarar varför det är ett problem att glassen inte är gratis på jobbet. Ett retoriskt knep är att använda sig av logiska argument som är baserade på fakta och samtidigt förmedla något som väcker känslor.

Ett knep är att se texten som en krokodil. Först ska den liksom hugga tag i läsaren. Sedan ska läsaren arbetas genom kroppen och få all fakta. Sedan skadar det inte om du skriver något snärtigt i slutet, slår till läsaren med svansen!

En motion avslutas alltid med en eller flera att-satser. Du vill att arbetsgivare ska dela ut glass. Därför skriver du:

Att Transport ska verka för att arbetsgivare ska åläggas att ge minst en glass till varje anställd och dag.

Du har skickat motionen till kongressen för att du vill att Transport ska driva frågan mot arbetsgivarna. Därför skriver du också:

Att Transportarbetareförbundet i första hand driver frågan om fri glass vid nästa avtalsrörelse.

Och kanske dessutom:

Att Transport i andra hand påverka politiker att lagstifta om fri glass på arbetsplatserna.

3 Var ute i god tid

Om du vill ha en bra chans att få igenom ditt förslag är det en god idé att försöka få med sig avdelningen.

Den 25 februari nästa år är sista datum för att lämna in motioner till avdelningarna. Men du har större chans att kunna ändra den och få ett bredare stöd om du lämnar in den tidigare.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Nästa kongress

Transports kongress inleds den 26 augusti 2022. Den äger rum i Örebro och pågår i fem dagar.

Sista datum för att skicka motioner till din lokalavdelning är den 25 februari. 25 mars är sista datum för avdelningen att skicka motioner till förbundet.

Den 25 april gör förbundsstyrelsen en första genomgång av svar till motionerna.

Experten



Lars Mikaelsson, förbundssekreterare Transport.

Är det värt att skicka en motion själv?

– Vid varje kongress brukar det alltid vara någon enskild motion som går igenom. Så man ska inte ge upp även om avdelningen inte står bakom den. Men chansen är så klart större om man får avdelningen med sig. De kan också hjälpa till med formuleringarna så att motionen blir så rak och tydlig som möjligt.

– Därför tycker jag att det är bra att lämna in sin motion till avdelningen så tidigt som möjligt. Då finns större chans att de kan hjälpa dig, då får du kanske chansen att ändra dina krav lite så att du får med dig ett bredare och en större chans att få igenom den på kongressen.

Vad ska den som skriver sitt livs första motion tänka på?

– Om man som medlem vill skriva en motion för första gången är det bra att kontakta avdelningen för att det ska bli bra. Det finns en del fallgropar som man bör undvika. Bra att tänka på är att ha en snärtig rubrik och en brödtext som beskriver problemet på ett vettigt sätt. Och har den information som behövs. Och att sedan få till en att-sats som inte går att misstolka. En vanlig fallgrop är att skriva för många att-satser.

Vilka typer av motioner går oftast igenom?

– En bra sak att tänka på är att inte alltid ha för mycket detaljer. Som att säga att vi ska ställa krav på exakt 50 kronor i ob-tillägg. En sån motion får svårt att gå igenom eftersom det bakbinder oss i förhandlingarna. De flesta kraven som handlar om avtalsrörelserna brukar vi också i regel ta vid våra avtalskonferenser.

– Annars är en bra riktlinje att det är välkommet med förslag som rör villkoren på arbetsplatserna. Där har vi också bäst chans att faktiskt påverka.

TEXSTAR

texstar.se

TEXSTAR

Syns du inte, finns du inte.

TEXSTAR HI-VIS – FÅR ER ATT LYSA.

Det går inte att överskatta vikten av varselkläder för ökad synlighet. I mörker, skymning och gryning kan man vara svår att se – då är det inte läge att chansa. Se till att ha rätt typ av varselkläder, för rätt arbetsuppgifter och som uppfyller alla de funktionella och visuella krav dagens användare ställer. Texstars varselkollektion Hi-Vis är, som allt från Texstar; väldesignade kvalitetsprodukter med smarta detaljer och stretch – utan att kompromissa om säkerheten.
Upplev Texstar Hi-Vis idag. Besök texstar.se

”De gör miljarder – vi sliter ihjäl oss”

Trots strejker och protester i Italien är situationen för de som arbetar för Amazon fortfarande svår. Vi har följt en chaufför under ett arbetspass, och pratat med en annan om stressen, algoritmer och känslan av att bara vara ett nummer.

Text och foto **KRISTINA WALLIN**



Ringa, vänta på svar och kanske ringa upp med telefonen. Algoritmen ger inga extra sekunder om någon väntar med att svara.

amazon

Slaveri

Så kallar såväl anställda som fack och arbetsrätts-experter Amazons sätt att hantera sin personal världen över. I Sverige, där nätjätten har svårt att få in foten på marknaden, är situationen fortfarande under kontroll, men facken är oroliga för att utvecklingen i andra länder sprider sig även hit.

I Italien, där Amazon står för en stor del av näthandeln, är arbetsvillkoren hårda och skadorna många. Liksom i de flesta andra europeiska länder där företaget växer stort. Men även om EU:s sysselsättnings-utskott är oroligt för utvecklingen, är det lite unionen kan göra om inte de enskilda länderna själva granskar Amazons handlande.

DET ÄR 35 GRADER varmt i skuggan, utan en enda vindil. Sandro Paolucci parkerar skåpbilen på busshållplatsen, drar upp munskyddet och går ut i den stekheta luften. Han ska göra en av sina över 170 leveranser för Amazon i dag.

– De gör miljarder medan vi får slita ihjäl oss, nästan bokstavligt. I genomsnitt en femtedel av arbetskraften på företaget jag jobbar för är sjukskrivna på grund av skador de får under arbetstid, berättar han medan han öppnar sidodörren och börjar leta paketet att leverera.

Leveranserna måste gå snabbt och det finns inte tid att leta efter övergångsstället. Med famnen full av kuvert och paket tittar han sig för innan han skyndar över den vältrafikerade gatan. Väl framme vid rätt ingång letar han upp namnet på porttelefonen.

Fem sekunder, tio sekunder, en minut. Han mumlar för sig själv medan han letar upp telefonnumret på jobbtelefonen.

– Sådant här gör att man hamnat efter på schemat, för algoritmen räknar inte med att det tar tid att ringa, säger han medan han väntar på att någon ska svara.

– Hej, det är Amazonbudet. Det är ingen som svarar på porttelefonen … Ok, jag ringer på hos grannen, lägg inte på är ni snäll.

Grannen svarar, Sandro springer in i trappuppgången, lägger paketet på första trappsteget och springer ut igen. Nu måste han snabbt leta reda på nästa leveransadress, som bör vara i närheten.

– Om den ligger inom 50 meter så räknas det som ett enda stopp. Jag har 127 stopp i dag, men flera leveranser på många av dem. Trots det räknas de som ett enda stopp, konstaterar han och skakar på huvudet.

”Alla vet till exempel att vi inte kan parkera ordentligt, för då skulle det vara omöjligt att hinna med!”

Italienska Amazonbudet Sandro Paolucci.



Amazonbudet Sandro Paolucci tycker om sitt jobb, men han tycker att stressen och arbetstempot tar kål på honom.

NÄSTA LEVERANS ÄR en affär, och det är snabbt gjort. Speciellt nu i covidtider när ingen ska skriva under något.

– Herre Gud, det är ju omöjligt att tänka sig att hinna med om alla ska skriva under också, utbrister han.

Sandro Paolucci blev Amazonbud sedan covid slagit till mot hans bar, som tvingades stänga. Företaget han jobbar för är inte ägt av Amazon, men arbetar enbart för dem som underleverantör. Han själv började arbeta på timbasis genom ett bemanningsföretag, sedan anslöt han sig till facket, som lyckades förhandla fram fast anställning till 40 personer.

Fast att de har fast anställning innebär inte att jobbet blivit lugnare. Det ger dem mer i lönekuvertet och sjukpenning, men kraven är lika höga ändå. Sandro visar mig meddelanden på deras interna chat, där ledningen skriver till alla buden.

”Åk tillbaka”, ”Åk tillbaka”, ”Åk tillbaka” är meddelandet som de skickat till de anställda tio gånger på raken, sent på eftermiddagen dagen innan. ”Låt kunderna känna sig omfamnade och omhändertagna av oss, åk tillbaka tills paketet är levererat” står det efter det.

– När jag gjort mina 173 påringningar och leveranser i dag är det alltså meningen att jag ska börja om från början igen. Ledningen vill att skåpbilen ska vara tom innan jag kommer tillbaka till lagret, förklarar han medan han lägger ännu ett olevererat paket bredvid sig och startar motorn.

Trafiken är intensiv och det gäller att inte tappa koncentrationen en sekund, för då är risken för en olycka stor. I Italien är vänlighet i trafiken ett tämligen okänt begrepp, och det handlar mest om en kamp om att få det där lediga utrymmet i filen framför innan någon annan tar det. Olyckor händer så klart.

– Alla vet till exempel att vi inte kan parkera ordentligt, för då skulle det vara omöjligt att hinna med! I teorin ska vi betala böter själva, jag har fortfarande inte fått några så jag vet inte hur det är i praktiken, konstaterar Sandro.

MARCO, SOM VILL vara anonym på grund av rädsla för repressalier, arbetar på en annan underleverantör som bud för Amazon. Vi talas vid efter hans långa arbetspass, klockan nio på kvällen.

– Vi får en massa meddelanden och video om säkerheten från Amazon, men det är ju ett skämt. Om jag verkligen skulle följa alla trafikregler skulle det aldrig gå att göra alla leveranser de vill att vi ska hinna med, förklarar han.

– Jag känner en förare som krockade med skåpbilen, och hon berättade gråtande för mig att hon måste betala självrisken på tio tusen kronor, fortsätter han.

Innan han blev förare jobbade han på ett av Amazons lager.

– Det enda positiva jag har att säga om Amazon som arbetsgivare är att vi fick gratis kaffe och vatten plus att det fanns en vilosal, men tyvärr hann vi vare sig dricka kaffe i lugn och ro eller sitta och vila oss, eftersom den var på andra sidan lagerlokalen och vi hann inte dit på våra korta raster, berättar han sarkastiskt.

På Amazon var få av arbetarna fast anställda. Marco hade liksom de flesta ett tidsbegränsat kontrakt och när det gick ut sökte han sig till underleverantören. Lönen är bättre, men stressen värre.

– Vi är inte människor, utan bara ett nummer. Ingen bryr sig om ifall vi har en dålig dag, de ser bara algoritmen som säger att vi måste göra så många leveranser på så kort tid, säger han.

Sandro Paolucci håller med om att de bara är ett nummer.

– Cheferna är väldigt unga och har nästan ingen erfarenhet alls. De ser oss inte som personer, utan bara prickar på deras dator, konstaterar han.

VI FORTSÄTTER TUREN med skåpbilen. En snabb färd genom staden, en parkering i en korsning och ett tungt paket som ska levereras en bit bort. Sedan tillbaka till skåpbilen eftersom Sandro måste hämta fler paket. Luften blir allt varmare, tempot allt högre för att allt ska hinnas med.

Matpaus? Toalettbesök? Något ställe där det inte är stekhett för att vila upp sig?

– Ja du, bra frågor. Någon paus från hettan blir det inte och för det mesta är det svårt att få in både mat och toaletter. Jag vägrar dock att kissa i flaskor som många gör. Det känns nedvärderande för mig som person, säger Sandro bestämt.

Marco berättar att han inte hunnit kissa på hela dagen, utan väntade tills han kom hem. Han vägrar också att använda sig av flaskor.

– Men en morgon när jag skulle lasta skåpbilen hittade jag en flaska full med urin i lastutrymmet. En av cheferna tyckte att jag skulle strunta i det och åka ändå, men jag vägrade både att göra det och att ta i flaskan. Till slut kom en annan ut med handskar på sig och tog den.

Hur länge tror de att de orkar med?

– Jag hoppas att kroppen och psyket klarar stressen tills det är dags att gå i pension om några årtionden, men för att det ska bli så måste arbetsvillkoren förändras, svarar Marco.

Sandro är nära pensionen och är övertygad om att han kommer att hålla hela vägen ut.

– Det tror jag, om jag inte råkar ut för någon olycka. Så hoppas jag att våra villkor blir bättre snart, även om det ser mörkt ut, säger han.



Sandro Paolucci stönar när han inser att skåpbilen inte packats rätt utan han måste ta ut och sätta in de tunga behållarna.

”Vi är inte människor, utan bara ett nummer. Ingen bryr sig om ifall vi har en dålig dag, de ser bara algoritmen som säger att vi måste göra så många leveranser på så kort tid.”

Italienska Amazonbudet Sandro Paolucci.

EU vill ha skärpta regler mot Amazons framfart

Fackfientlig verksamhet, dåliga arbetsvillkor, enorm stress och övervakning av personalen. Amazons metoder är likadana i alla länder där det vuxit sig stort visade ett möte som EU:s sysselsättningsutskott organiserat med experter från flera länder. Nu är frågan om EU har möjlighet att stoppa Amazon från att fortsätta så här – innan det är för sent.

Text **Kristina Wallin**

”Om vi inte stoppar Amazon nu kommer andra företag att följa efter dem”. Det var en genomgående kommentar när sysselsättningsutskottet diskuterade USA-företagets metoder i juni. Alla politiska grupper i utskottet var överens om att något måste göras.

Olika aktörer deltog från flera EU-länder och berättade om problemen i just deras land när det gäller Amazon. Det visade sig att problemen är liknande nästan överallt, även om land som Spanien, enligt dess egen yrkesinspektion, har en strikt lagstiftning som begränsar möjligheten för företag att använda sig av underleverantörer för att försämra anställningsvillkoren.

ATT ANVÄNDA SIG av underleverantörer, vars villkor Amazon inte bryr sig om, är en av företagets strategier för att hålla nere kostnaderna för lager- och budverksamhet. Det har även olika system för att kontrollera var de anställda gör, enligt flera av mötesdeltagarna. Arbetsrättsexperten Marcin Zieleniecki från Gdansks universitet i Polen berättade att Amazon där till exempel tvingar de anställda, som till större delen har korttidskontrakt, att skriva under ett avtal där de förbinder sig att inte berätta för någon hur mycket de tjänar.

ORHAN AKMAN, SOM är ordförande för de anställda inom näthandeln i det tyska fackeet Verdi, förklarade att Amazon i många länder är lika med näthandeln, eftersom det lyckats få en så dominerande position. Han kallade företaget ”en stat utan gränser” och konstaterade att dess omsättning är större än flera EU-länders BNP.

Han berättade att de i Tyskland ständigt måste kontrollera Amazons handlingar, och att det även bryter mot nationella lagar. Verdi kämpar för att få till stånd ett kollektivavtal med företaget.

Sysselsättningsutskottets mötesordförande, nederländska Agnes Jongerius, berättade att Amazon håller på att bygga ett enormt centrallager i Nederländerna, men att hittills nästan ingen inhemsk arbetskraft anställts. Arbetarna kommer enligt henne att hyras in från låginkomstländer.

PROBLEMET ÄR ATT EU inte har speciellt mycket att säga till om när det gäller organisations- och arbetsrätt i de enskilda länderna. Det konstaterade EU-kommissionens representant. Det krävs nya och mer restriktiva direktiv om situationen ska kunna ändras på EU-nivå.

Utskottet hade bjudit in Amazons ledning att delta i mötet, men ingen ville vara med. Det ansåg flera av ledamöterna var ett bevis på att företaget inte bryr sig om institutionerna, utan anser sig kunna göra som de vill ändå. Hittills har det varit verkligheten i många länder, men nu hoppas alltså EU-ledamöterna kunna ändra på det.



Leverans till butik är det bästa tycker Sandro Paolucci, för det finns alltid någon där.



Magnus Falk är samhällspolitisk chef på Transport.

FOTO: JAN LINDKVIST

Transport: ”Vi håller ögonen på situationen”

Det krävs samarbete över gränserna för att lösa problemet med företag som Amazon. Det anser både Svenska Transportarbetareförbundet och den internationella paraplyorganisationen ITF (Internationella Transportarbetarefederationen).

Text **Kristina Wallin**

– Vi håller oss ständigt i kontakt med facken i andra länder, berättar Magnus Falk, som är samhällspolitisk chef på Transport.

ITF HÅLLER PÅ att utforma en strategi för att möta det ökade hotet från multinationella jättar, men i vill i nuläget inte avslöja vad den går ut på. Federationen poängterar att det inte bara är Amazon som använder sig av antifackliga metoder och slavliknande arbetsvillkor världen över, och att det kan motverka slutresultatet om man koncentrerar sig enbart på nätbolaget från Seattle.

– Det vi kan säga är att det är viktigt att göra bolagens ledningar uppmärksamma på hur de anställda behandlas i olika länder. För dessa globala företag är det viktigt att de inser detta snabbt för att inte förlora kunder, som i allt större utsträckning kräver att produktion och distribution ser på ett etiskt riktigt sätt, säger Rory McCourt som är en av de informationsansvariga på ITF.

I SVERIGE HAR Amazon haft svårt att få fart på sin verksamhet, som inte växt som det var tänkt. Enligt Magnus Falk finns det en hyfsad anslutningsgrad hos underleverantören, som har ett 50-tal anställda, och arbetsvillkoren är inte alls som i andra länder.

– Vi håller så klart ögonen på situationen, men känslan är att Amazon har svårt att komma in på den svenska marknaden. Svenska konsumenter har nog något slags kritiskt medvetande, konstaterar han.



Den dolda fa ran

Flisbilsföraren Johan skakade sönder rygg och nacke på dåliga norrländska vägar. Vibrationer i hytten kan ge värk, problem med ländryggen och ischias. Transportarbetaren granskar i två nummer skadliga helkroppsvibrationer.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Illustration* **MICHAEL SCHNEIDER**

Ingen arbetsförmåga, sa Arbetsförmedlingen. Du kan jobba, sa Försäkringskassan. Lastbilsföraren Johan skumpade sönder ryggen på Norrlands dåliga vägar, men vann till slut första ronden mot kassan.

FAST TVÅ TUNGA fajter återstår.

Om åkaren lyssnat.

Om han fått en annan förarstol.

Om han bytt jobb i tid.

Många ”om” snurrar i Johans huvud när han berättar hemma i köket i Västernorrland. Men nu blev det som det blev. Johan trivdes med jobbarkompisarna och stannade kvar på åkeriet i 18 år. Trots att åkaren, som drev företaget längsta tiden, mest räknade kronor och ören och inte lyssnade på hans vädjanden om en bättre, mer ergonomisk förarstol.

– Jag har provkört en gång och det är inget fel på stolen, sa chefen. Fast den gav inget stöd för huvud och nacke. Jag var den enda på åkeriet som hade en sån. Alla kollegor som någon gång hoppade in och körde min flisbil klagade. De dåliga vägarna gör att det guppar mycket mer. Man skumpar framåt, bakåt och åt sidorna.

– Det är mycket kurvor och så ska du parera när du får möte med andra lastbilar på smala vägar. Timmerbilar har ganska hög tyngdpunkt, men vanliga tradare och grusbilar har inte lika hög tyngdpunkt som en flisbil. De gungar inte och hoppar inte omkring lika mycket som flisbilar.

Johans kollega som senare körde samma bil fick nog och sa upp sig, efter att han slutat.

– Hon insåg att det var för skadligt för kroppen att fortsätta köra flisbil. Trots att hon var duktig på att träna och hålla i gång fick hon också smärta och värk, säger Johan.

VI KALLAR HONOM så eftersom han vill vara anonym. Orten är liten och folk pratar. Det här är hans berättelse.

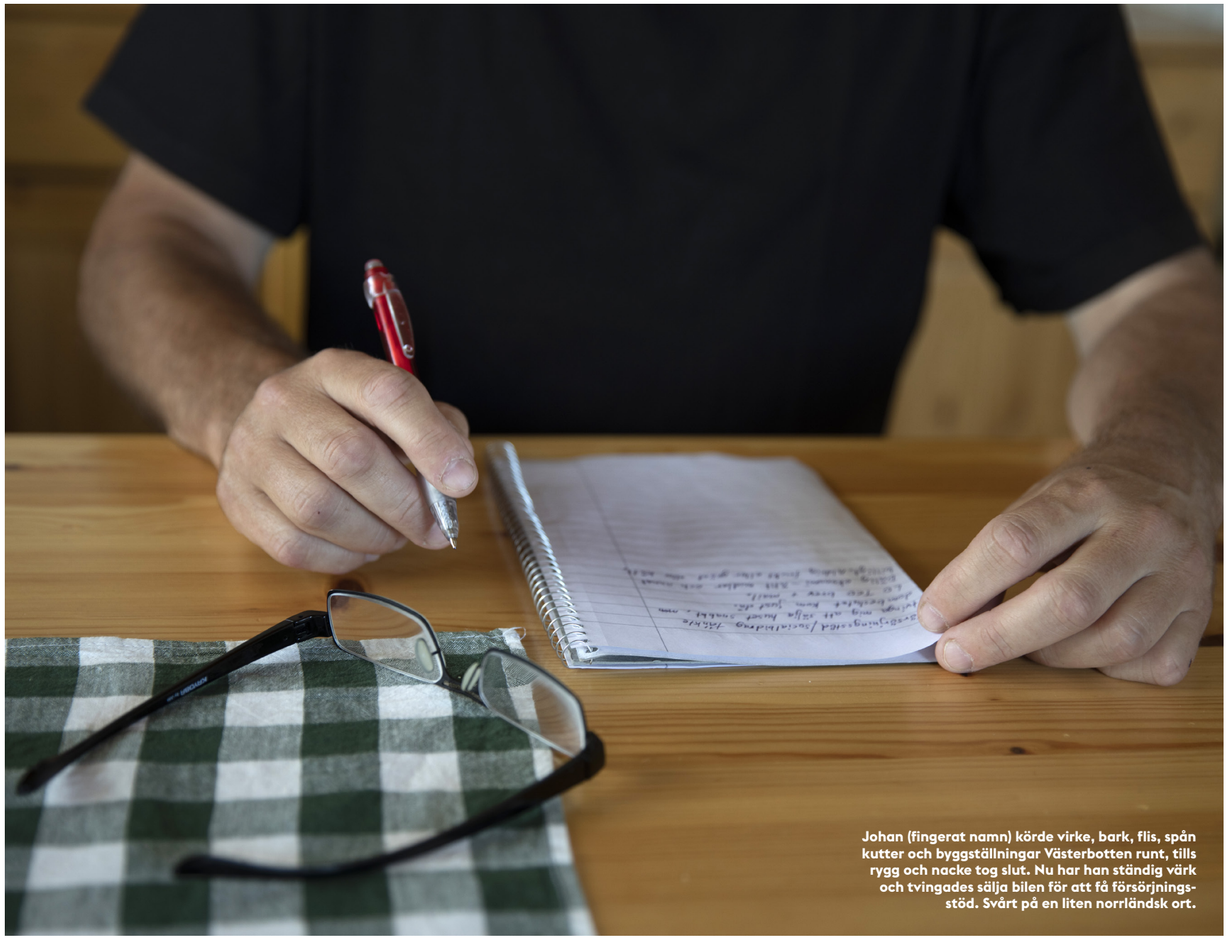
Johan kämpade på och värken i rygg och nacke tilltog, ibland tvingades han sjukskriva sig men ofta tänkte han: Snart är det helg och jag får vila kroppen. Han gick till naprapater och massörer, knaprade värktabletter och var konstant trött. Till slut sa kroppen ifrån och Johan sjukskrev sig, hösten 2018.

Nu har han några år kvar till 60. De prydligt uppradade pärmarna och en sprängfull mapp talar sitt tydliga språk om den korrespondens med försäkringskassa och arbetsförmedling som sedan följde.

– Jag måste ha rätt pärm framme om någon myndighetsperson ringer. Värken gör att jag tappar närvarokänslan, koncentrationen och inte minns saker och ting.

Efter ett halvårs (180 dagar) sjukskrivning sa Försäkringskassan nej till fortsatt sjukpenning. Försäkringsläkare och handläggare klassade Johans besvär som åldersrelaterade. Läkarintygen från vårdcentralen, företagshälsovården och olika lasarett vägde lätt. Han skulle ut på öppna arbetsmarknaden och söka ”normalt förekommande arbete”.

FOTO: JAN LINDKVIST



Johan (fingerat namn) körde virke, bark, flis, spån kutter och byggställningar Västerbotten runt, tills rygg och nacke tog slut. Nu har han ständig värk och tvingades sälja bilen för att få försörjningsstöd. Svårt på en liten norrländsk ort.

På åkeriet fanns inga andra uppgifter för Johan. Återstod arbetsförmedling och a-kassa, aktivitetsstöd och arbetsträning på ett företag som Johan själv sökte upp. Men rygg och nacke höll inte.

– Arbetsförmedlingen avbröt arbetsträningen. Jag var för dålig i kroppen, hade ingen arbetsförmåga. Och så blev jag av med a-kassan, fast jag egentligen hade 95 dagar kvar.

Johan bollades åter till Försäkringskassan, som vidhöll: Du ska ut och jobba.

– Arbetsförmedlingens bedömning brydde de sig inte om.

KLÄMD MELLAN STOLARNA satt Johan. På ett sätt medierna rapporterat om i åratal, som politiker tillsatt utredningar om och sagt sig vilja åtgärda.

Till saken hör att Johan skadat ryggen genom ett fall på sitt tidigare jobb vid ett sågverk, innan han började köra lastbil. Olyckan anmäldes som arbetsskada. Men han fick aldrig någon ersättning eftersom han avbröt sjukskrivningen, stretade på och jobbade. Vårdcentralen, som fungerar dåligt, talade om mjukdelsskador som skulle ”läka ut”. Läkaren skrev ut värktabletter, men smärtan förvärrades i stället allt mer i chaufförsjobbet.

”En månad fick jag klara mig på 789 kronor i stöd. Frukt var inte att tänka på och kött? Bara falukorv till extrapris och mycket nudlar.”

Johan vände sig till regionala skyddsombudet på Transports lokalavdelning och fick hjälp att överklaga Försäkringskassans avslag. Kassan vidhöll sitt nej och Transport beslöt på central nivå att driva Johans fall via fackens juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd.

EFTER ETT OCH ett halvt år, i mars 2021, föll domen i Umeå förvaltningsrätt. Johan hade rätt till sjukpenning och kassan betalade retroaktivt, totalt nästan 167 000 kronor.

– Försäkringshandläggaren hade aldrig sett ett så stort belopp förr, säger Johan.

Men pengarna han fått i försörjningsstöd (tidigare socialbidrag) fick han betala tillbaka. Hans ekonomi var körd i botten och huskontot (tänkt för renovering) tömt. Banken hade beviljat amorteringsfrihet och Johan, som lever själv, hade motvilligt fått söka bidrag från kommunen.

Villkoret var att han sålde bilen, en Volkswagen årsmodell 2010. Snabbt, så det blev till underpris, 30 000 kronor. Det blev knepigt på en liten ort med dåliga kommunala kommunikationer.

– En månad fick jag klara mig på 789 kronor i stöd. Frukt var inte att tänka på och kött? Bara falukorv till extrapris och mycket nudlar.

TACK VARE DOMEN kan Johan bo kvar i sitt hus, åtminstone ett tag till. Socialkontoret gav honom tre månaders frist att sälja huset, för att bevilja mer stöd.

– Men var ska jag bo i stället? I lägenhet? Då får jag mycket högre boendekostnader.

Johan tystnar. Han är blek, ursäktar att han måste resa sig från bordet för att sträcka på ryggen. Värken kryper som myror längs ryggraden, från svanken till nacken, dygnet om. Han har huvudvärk och ser suddigt, får ibland yrsel och tappar lokalsinnet, vet inte var han är. Tror det kommer av spänningarna i nacke och axlar.

Vid röntgen upptäcktes flera diskbråck, som förvärrats. Sjukgymnasten har gett honom ett träningsprogram med gummiband.

INGET SMÄRTSTILLANDE HJÄLPER fast Johan testat alla möjliga tabletter och sprutor. Varje morgon är en kamp att ta sig ur sängen, vissa dagar förblir han liggande: Nähä, det vart ingen gräsklippning.

Behöver Johan uträtta ett ärende får han be en kompis köra eller låna en bil. Och i så fall pausa efter några mil.

– Ibland när värken kommer blir jag som tårögd. Det är svårt att förklara men tungt bara att lyfta kaffekokaren. Armarna domnar bort, det pirrar i dem hela tiden.

”Många tänker inte på att man kan bli sjuk eller skada sig i jobbet och att Försäkringskassan kan säga nej till ersättning. Då står man där.”

Johan berömmer åkaren som tog över lastbilarna efter den ”penningintresserade som skapade stor personalomsättning”. Men säger att hans nya chef blev tvungen att säga upp honom av medicinska skäl. Då försvann också företagshälsovården, som Johan fått god hjälp av. Han har träffat läkare på allt från smärtmottagningar till reumatologiska sjukhuskliniker.

– Alla säger att jag är medicinskt färdigutredd och saknar arbetsförmåga. Men. Min högsta önskan är att bli opererad så att jag kan börja jobba igen. Som jag är van. Jag har hört att man kan bränna av nervändar så att smärtan försvinner.

Johan sjunker ner på stolen och suckar.

– Fast jobba igen … det är nog bara att glömma.

Försäkringskassan har utlovat sjukpenning fram till årsskiftet, sedan är framtiden oviss. Oron kryper redan inför andra och tredje ronden. Mot kassan. Transport ska åter anlita LO-TCO Rättsskydd för att driva hans begäran om sjukersättning (förtidspension) och rätt till livränta. Det vill säga ersättning för förlorad arbetsinkomst. En ny väntetid tar vid för Johan.

Hans råd till andra lyder kort:

– Gå med i facket! Det är viktigt för att kunna få rättshjälp. Många tänker inte på att man kan bli sjuk eller skada sig i jobbet och att Försäkringskassan kan säga nej till ersättning. Då står man där.

Vad är vibrationer?

Vibrationer är fram- och tillbakagående rörelser och stötar. Storleken på vibrationerna anges som acceleration i enheten m/s² (meter per sekund i kvadrat). Vibrationer kan pågå kontinuerligt eller komma som stötar.

De delas upp i två huvudgrupper:

➔ **Helkroppsvibrationer** påverkar hela kroppen. De överförs när du står eller sitter på ett underlag som vibrerar, när du sitter i eller på ett fordon eller en mobil maskin.

➔ **Hand- och armvibrationer** uppkommer när personer håller i maskiner.

Fordons-, maskin- och truckförare hör till yrkesgrupper som utsätts för vibrationer. Upprepade stötar, när fordon och mobila maskiner körs på ojämnt underlag, innebär en särskild risk och bör särskilt uppmärksammas. Även om motorn går på tomgång överförs vibrationer genom sätet eller fötterna till hela kroppen.

Gränsvärden (insatsvärden) talar om hur mycket vibrationer anställda får utsättas för. Utsätts en eller flera personer för högre exponering måste arbetsgivaren vidta åtgärder och dämpa skakningarna. För helkroppsvibrationer gäller gränsen A(8) = O,5 m/s².

Källa: Arbetsmiljöverket



FOTO: SHUTTERSTOCK

Försäkringskassan gör alltid individuella bedömningar

Transportarbetaren sökte Försäkringskassan för att ställa frågor kring Johans och andra vibrationsskadade chaufförers rätt till sjukpenning, sjukersättning (förtidspension) och livränta. Försäkringskoordinator Per Holmdahl svarar endast på frågor via e-post och uttalar sig bara om livränta.

Han hänvisar till kunskapsöversikten om sambandet mellan vibrationer och ryggbesvär, *Exponering för helkroppsvibrationer och uppkomst av ländryggssjuklighet*. Och lyfter även fram en rapport från SBU (Statens beredning för medicinsk och social utvärdering), *Arbetsmiljöns betydelse för ryggproblem. En systematisk litteraturöversikt.*

Per Holmdahl skriver:

”Det är viktigt att framhålla att försäkringsmedicinska bedömningar i livränteärenden är individuella och innebär en helhetsbedömning där sammanvägning görs av många olika medicinska faktorer utöver kunskapsläget. Därför kan utfallen variera även om kunskapsläget är detsamma.”



FOTO: SHUTTERSTOCK

Stora risker – lite fakta

Har du ont i ryggen? Rätt inställd förarstol? Konsekvenserna av skakningar kan bli stora, men få mätningar görs av vibrationer.

Text **JUSTINA ÖSTER**

Helkroppsvibrationer. Så kallas skakningarna du utsätts för via förarsätet i lastbilen eller bussen, när du kör på ojämna, gropiga vägar. Värst utsatta är chaufförer i norra Sverige och störst är problemen vintertid, visar en studie om färdvibrationer och ohälsa bland yrkesförare.

Undersökningen gjordes av konsultbolaget Vectura inom ramen för ett EU-projekt 2012.

ATT MÅNGA CHAUFFÖRER dras med ryggproblem, som leder till sjukskrivningar och pension i förtid, är väl känt. Studien visade att förare utsattes för kraftiga stötar och gupp, fick värk, ischias och diskbråck. Men också utsattes för så plågsamt buller att de fick ta till hörselkåpor för att inte skada hörseln när vägbanorna antog ”tvättbrädemönster” efter snöröjning.

Undersökningen följde chaufförerna på väg i svenska Norrland, finska Lappland, norra Norge och Skottland under senvintertid. Den period då vägbanorna skapar sämst arbetsmiljö i lastbilshytterna, inte minst på grund av tjälen.

Företaget Vecturas dåvarande teknikchef Johan Granlund varnade också för att sättningar och nivåskillnader på vägavsnitt vid vägtrummor och broskarvar är väldigt påfrestande för chaufförernas kroppar.

FÖRARE PÅVERKAS OLIKA av vibrationer. Bland övergående effekter märks rörelsesjuka, störd motorik, synpåverkan, nedsatt prestationsförmåga och ökad risk för trötthethetskänsla, enligt Arbetsmiljöverkets skrift ”Minska vibrationerna i jobbet”. Bland bestående besvär listas nack- och ryggskador.

Arbetsgivare är enligt arbetsmiljölagen skyldiga att göra riskbedömningar och vidta åtgärder för att försöka förhindra Chauffören Johan bad chefen byta ut sin skakiga chaufförsstol. Åkaren lyssnade inte och han körde på tills det tog stopp.

I dag är Johans värk kronisk. Samtidigt kämpar han för att få sina problem erkända – och ersättning från Försäkringskassan. Det gäller att bevisa att hans värk kommer av vibrationerna.

Finns det forskning som stödjer Johans besvär?

Forskaren Hans Pettersson, vid Institutionen för folkhälsa och klinisk medicin på Umeå universitet, pekar på en kunskapssammanställning. Den visar ett tydligt samband mellan skakningar och värk, att förare som utsätts för vibrationer i hytten riskerar att få problem med ländryggen. Fler studier gör klart att vibrationerna också kan ge ischias.



FOTO: UMEÅ UNIVERSITET

Hur är det med problem i nacke, höfter och axlar?

– Det kan bli besvär där också men ett lika tydligt samband finns inte konstaterat. Fast, tillägger Hans Pettersson, det är klart att det spelar roll om du kör på jämna asfalterade vägar eller ojämna.

Problemet är att skilja ut vibrationerna som orsak till värken i bland annat rygg och nacke. Hur väl förarstolen fungerar spelar in liksom körstilen, om chauffören lättar på gasen när vägen är dålig. Inte alltid så lätt om frakt ska fram. Att arbetet är stillasittande påverkar också kroppen, räknar Pettersson upp.

Problemet med studierna som gjorts är att forskarna inte mätt hur mycket vibrationer chaufförer utsatts för och under hur lång tid – för att de ska vara skadliga, förklarar han.

Hans Pettersson har själv mätt helkroppsvibrationer i lastbilshytter. Mätaren ser ut som en sittplatta, ungefär som en grammofonskiva, som chauffören sitter på under en arbetsdag.

Borde man forska mer om de vibrationer som bland annat lastbils- och bussförare utsätts för?

– Framför allt borde man undersöka hur mycket människor exponeras för vibrationer i arbetslivet, ifall det är så att det finns en stark koppling och att vibrationer i lastbilar och bussar ger skador. Man skulle kunna studera förare på dåliga vägar mer. Vissa kör på grusväg och det är ännu sämre.



FOTO: JUSTINA ÖSTERN

Asfaltläggare irriterar och bromsar transporterna när arbetet pågår, men en jämn nylagd vägbana dämpar vibrationerna i lastbilshytten. Viktigt är att ställa in och serva förarstolen efter respektive chaufför och tala med biltillverkaren om vibrationer, tipsar Arbetsmiljöverket.

Checklista

Åkerier kan inte rusta upp vägar, men Arbetsmiljöverket föreslår några andra åtgärder:

- ➜ Ändra om möjligt körsträckan.
- ➜ Serva och se till att dämpningen i förarsätet är rätt inställd för respektive chaufför.
- ➜ Tänk på vibrationer vid inköp av lastbilar, tala med tillverkaren, serva bilen.
- ➜ Se över arbetstider och raster, föreslå rörelseträning.
- ➜ Tala körteknik och anpassa hastighet till slitna vägar.
- ➜ Följ upp åtgärderna.

Vägarna är svårt för arbetsgivarna att åtgärda, påpekar Hans Pettersson. De är Trafikverkets ansvar.

Hans beskriver skakningar framåt, bakåt och i sidled:

– Att studsa upp och ner är mindre farligt eftersom ländryggen dämpar stötarna. Framåt, bakåt, åt höger och vänster är farligare. Också roterande rörelser kan var ett problem, men de tar man inte med i dagens mätstudier.

MÅNGA MED RYGG- och nackproblem skickas runt mellan olika vårdgivare. Företagshälsovården har generellt bäst kunskap om arbetsrelaterade besvär. Men för den som testat allt finns ytterligare en väg, en enskild person kan själv skicka en remiss till specialistvården. Det kallas *egen vårdbegäran* och är ganska okänt.

”Man borde undersöka hur mycket människor exponeras för vibrationer i arbetslivet, ifall det är så att det finns en stark koppling och att vibrationer i lastbilar och bussar ger skador.”

Hans Pettersson forskar om hållbar hälsa på Umeå universitet.

Av Arbetsmiljöverkets (AV) statistik framgår att arbetsgivarna under 2015–2019 anmälde cirka *230 arbetsskador* på grund av helkroppsvibrationer till Försäkringskassan. Tillverkning, transport och magasinering liksom byggverksamhet hörde till branscherna med flest anmälda skador.

STATISTIKEN VISAR OCKSÅ att ungefär *en av tio män* som kör fordon och mobila maskiner utsätts för helkroppsvibrationer på jobbet. Men. Betydligt fler vibrationsskador anmäls inom tillverkningsindustri och byggbransch. År 2015–2019 anmälde arbetsgivarna cirka 1 560 arbetsskador orsakade av vibrationer från handhållna verktyg.

Vibrationsskador klassas som arbetssjukdom. Blir de godkända ger de rätt till

FOTO: SHUTTERSTOCK



Farligt potthål i vägen. Upprepade stötar som fortplantar sig i lastbilar och truckar är särskilt skadliga. En norrländsk timmerbilsförare beskrev i ett tidigare reportage i Transportarbetaren känslan på dåliga vägar: ”Det känns som om köttet ska skakas loss från skelettet.”

ersättning. Till skillnad från arbetsskador vid olyckor smyger sig besvären på över tid och många fortsätter arbeta länge innan de söker vård.

Vibrationsskador toppar antalet godkända arbetssjukdomar hos försäkringsbolaget, Afa försäkringar. Under åren 2014–2017 gick tre av tio fall att härleda till farliga vibrationer. Hårdast drabbade är byggnads- och industriarbetare. Hur många lastbils- och bussförare som skadats av vibrationer i arbetet går inte att utläsa ur Afa:s statistik.

FRÅGAN INFINNER SIG om åkerierna anmäler onda ryggar som vibrationsskador till Försäkringskassan? Att arm- och handvibrationer placerar sig så högt i statistiken innebär i alla fall att mer forskningsresurser riktas dit, konstaterar forskaren Hans Pettersson.

Liksom fler riktade inspektioner från Arbetsmiljöverket (AV). Under åren 2018–2020 inspekterade AV en rad arbetsplatser med inriktning på vibrationer från handhållna och mobila maskiner, bland annat truckar.

Få arbetsgivare hade gjort riskbedömningar eller kände till hur mycket vibrationer deras anställda utsattes för.

– Man kan ana att det inte är bättre inom åkeribranschen heller, säger en anställd på AV.

Men myndigheten planerar inga riktade insatser mot transportsektorn.

Lättare för 60-åringar att få förtidspension

Mildare regler för att få rätt till sjukersättning för personer som är 60 år eller äldre och närmar sig pensionen. Förslaget framförs i en statlig utredning som presenteras i slutet av augusti.

Text **Justina Öster**

FOTO: TCO



Utredaren Samuel Engblom.

Efter stark facklig kritik om hårdhänt hantering av utslitna äldre arbetare, som hamnar mellan stolarna hos Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen, tillsatte regeringen våren 2020 en statlig utredning. Den skulle se över reglerna för sjukersättning (tidigare förtidspension), aktivitetsersättning till personer med funktionsnedsättning och även föreslå förändringar kring rehabilitering.

SJUKERSÄTTNING BETALAS UT till och med månaden innan du fyller 65 år. Utredaren Samuel Engblom är samhällspolitisk chef på TCO och föreslår nu att arbetsförmågan hos personer som är 60 år eller äldre inte ska bedömas mot alla arbeten på arbetsmarknaden. (Alla normalt förekommande arbeten på Försäkringskassans språk.)

ENLIGT FÖRSLAGET SKA 60-åringarnas och 60-plussarnas arbetsförmåga i stället bedömas mot yrken som de har erfarenhet av och ”andra lämpliga arbeten som är tillgängliga”.

Ytterligare ett förslag syftar till att människor inte ska ”fastna” i sjukpenningsystemet trots att alla åtgärder är uttömda för att förbättra personernas arbetsförmåga. Fler förändringar syftar till att försöka främja rehabilitering framför sjukskrivning.



Cirka en av tio män utsätts för helkroppsvibrationer på jobbet.

Män är mest utsatta

Ungefär en av tio män som kör fordon och mobila maskiner utsätts för vibrationer på jobbet.

230 ARBETSSKADOR på grund av dessa helkroppsvibrationer anmäldes av arbetsgivarna till Försäkringskassan under åren 2015–2019.

EN ARBETSSKADA som orsakas av arbete med vibrerande arbetsutrustning, exempelvis en lastbil, klassas som arbetssjukdom.

SCB:S UNDERSÖKNING av arbetsmiljön som Arbetsmiljöverket beställt visar också att cirka 6 procent av de sysselsatta (omkring 330 000 personer) blev utsatta för vibrationer från fordon och mobila maskiner minst en fjärdedel av arbetstiden år 2019.

MÄN ÄR MER UTSATTA än kvinnor. Det vill säga 10 procent av de arbetande männen att jämföra med 2 procent av kvinnorna.

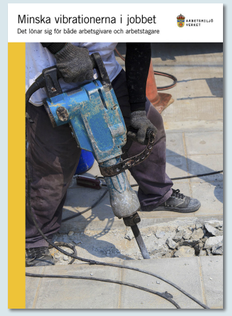
MEST HELKROPPSVIBRATIONER utsattes män i åldrarna 50–64 år för, totalt 15 procent av de sysselsatta.

”Alla säger att jag är medicinskt färdigutredd och saknar arbetsförmåga. Men. Min högsta önskan är att bli opererad så att jag kan börja jobba igen.”

Johan, vibrationsskadad flisbilschaufför.



BILD: SHUTTERSTOCK



RISKBEDÖMNINGAR SKA FÖRHINDRA SKADOR

Arbetsgivare är skyldiga att förebygga och försöka förhindra vibrationsskador genom att göra riskbedömningar.

I Arbetsmiljöverkets skrift ***Minska vibrationerna i jobbet*** listas företagens åtgärder i fyra steg:

➔ Undersök arbetsförhållandena och ta reda på hur utsatta olika anställda är för vibrationer under en arbetsdag.

➔ Bedöm riskerna för skador.

➔ Åtgärda och gör en handlingsplan.

➔ Kontrollera och följ upp i samverkan med anställda och skyddsombud.

Fotnot: Insatserna regleras i två föreskrifter, AFS 2019:12 med allmänna råd om vibrationer och AFS 2019:3 om medicinska kontroller i arbetslivet.

1 av 10

sysselsatta utsätts för hand- och armvibrationer i arbetet.

I nästa nummer

... av Transportarbetaren berättar vi om en databas och en liten ”manick” som kan mäta skadliga vibrationer, om företagshälsovårdens roll och medicinska kontroller. Vi tipsar om hur gravida chaufförer bör agera och undersöker om Arbetsmiljöverket, arbetsgivare och fack planerar några insatser. Hur har du det själv i hytten? Tipsa Transportarbetaren på justina.oster@transportarbetaren.se eller ring 010-480 33 04.



Ett litet ”jävlar” kan vara tricket om du vill ha en vän. Det funkar också mot smärtan om du råkar tappa domkraften på tån. Lingvisten Kristy Beers Fägersten vet massor om konstruktivt svärande, och hon vill gärna ge svordomen upprättelse. Vi behöver den.

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

NÄR TRAFIKEN VARIT vidrig, chefen stressar och du fastnar i en broöppning, vad säger du då? Helvetes jävla skit, kanske?

Det är på pricken vad du borde göra i alla fall, för det hjälper dig att slappna av. Kristy Beers Fägersten, professor vid Södertörns högskola samt svordomsforskare, förklarar:

– Är det stressigt och tufft kan man må bra av att svära – det lättar på trycket. Forskning visar rent fysiska fördelar med att svära, som högre tolerans för smärta och bättre uthållighet vid fysisk ansträngning.

MEN DET GÄLLER att svära rätt. Genom tiderna har vi människor också skapat ofarliga svordomsordförråd: Det finns gott om nästansvordomar, som fasen, järnspikar, där pepparn växer och så vidare. Men de funkar inte som smärtstillande. Drar du hammaren på tummen är det ett innerligt känt ”jävlarrrrr” som gäller.

Intressant med just det svenska svärandet är att det är diaboliskt, vi har ett närmast oändligt antal uttryck för hin håle. I alla de nordiska länderna har svärandet historiskt sett bestått nästan uteslutande av olika benämningar på himmel och helvete och allt relaterat. Men populärkulturen från de engelskspråkiga länderna har under senare decennier dragit in med en repertoar bestående av könsrelaterade svordomar. Vi säger dem på både svenska och engelska. Här är det säkert att anta att det finns mycket stora generationsskillnader i användningen.

DET DÄR SENARE är nog bra att tänka på i det sociala svärandet. Forskning kan nämligen också visa hur vi skaffar oss sociala fördelar genom svordomar. I vissa sammanhang kan det vara ett sätt att visa att man har humor, eller göra att man upplevs som mer ärlig och rak. En chef kan svära för att lätta upp stämningen på jobbet, hen visar med svordomen att hen är som folk är mest. Och någon som är lite utanför kan bli inkluderad i ett slag med hjälp av ett par svordomar.

”Svordomar och grovt språkbruk är ju speciella för att de är så socialt riskabla. Kommer man undan med svärande är det något som verkligen förenar.”

Svordomsforskaren Kristy Beers Fägersten.

– Den som aldrig svär kan riskera att verka lite suspekt, konstaterar Kristy Beers Fägersten.

Men det gäller att hålla tungan rätt i mun. Hon förklarar svordomens användbarhet med att den är ett socialt risktagande – det finns människor som tar anstöt. Därför är det främst med den farliga svordomen som vi subtilt kan ge tillkänna hur vi förhåller oss till andra. Något hon aldrig upphör att förundras över är hur bra vi är på det. Vi är spontant skickliga, eftersom vi fått med oss valörerna i svordomarna med modersmjölken. Men det går också att använda svordomarna medvetet, förstås. Vill du bli vän med någon särskild? Prova ett litet ”åh fan!”.

– Det är alltid möjligt att på ett snabbt sätt komma nära även en främling om man tar till en svordom. Det skickar en signal att vi är informella, att ”hej, jag känner mig bekväm med dig, jag vågar svära”. Det vanligaste är att en svordom möts av en annan svordom, eller av ett skratt, berättar Kristy Beers Fägersten.

HON PÅPEKAR NOGA att det kan gå fel. Annars fanns ingen risk, och därmed heller ingen användbarhet. Men det kommer du i så fall att märka på en gång: lika bra som vi är på att svära socialt, är vi på att svara på en svordom. Inget skratt, ingen svordom tillbaka? Oops.

I den egna forskningen har Kristy Beers Fägersten sett att det svärs väldigt mycket mellan människor som tycker om varann. Mest svärs det bland människor som är lika, som exempelvis enkönade grupper i ungefär samma ålder och yrkesmässiga status. Med vårt svärande markerar vi att vi tillhör en gemenskap – de som är tillsammans, svär tillsammans. På så vis kan svordomar också utvecklas till en jargong i olika yrkesgrupper.

– Det finns så klart många sätt att signalera grupptillhörighet: kläder, intressen, eller andra språkliga markörer. Men svordomar och grovt språkbruk är ju speciella för att de är så socialt riskabla. Kommer man undan med svärande är det något som verkligen förenar.

SVORDOMEN KAN OCKSÅ exkludera, ibland genom sin frånvaro: Bryts likheten i gruppen genom att någon med annat kön, annan ålder, eller annan status kliver in – då upphör ofta svärandet. Ja, eller tvärtom: Man fortsätter svära utan att bry sig om ifall den som kom in kanske känner sig obekväm. Vi kan ha att göra med en demonstration, eller bara med omedvetenhet.

Här är vi forskningsmässigt ute på lite skakig grund, eftersom Kristy Beers Fägersten forskar på bra saker med svärandet. Men på en direkt fråga om vad som kan hända om mansdominans utmanas av ett ökande antal kvinnliga yrkesutövare tillåter hon sig att fundera:

– Det är knepigt förstås. Om en grupp använder vissa ord på ett sätt som man i gruppen upplever som oproblematiskt så blir det till sist bara ord. De betyder inget. Man ska ha förståelse för att orden kan ha tappat i betydelse. Viktigare är: Vad händer om någon påminner om betydelsen?

JA, VAD HÄNDER om någon säger: ”Vi tycker inte om det, vi känner oss utpekade”? Det är ett enormt risktagande att göra så. Ett annat alternativ som finns är att själv anamma det språkbruk som redan finns i gruppen.

– Men har man verkligen svårt för de svordomar som ingår i språket så är det stressframkallande för den som måste tillmötesgå på det sättet. Det här kan vara superproblematiskt. Det kan vara svårt att ställa om, men man måste inse att ord och språk har betydelse för alla.

EN ENKEL REGEL alltså, från svordomarnas främsta vapendragare: Var snäll. Då kommer svordomarna att berika ditt språk och ditt sociala liv. Så inihelvete mycket!

Kristy Beers Fägersten, professor med koll på svordomar.



FOTO: ANNA HARTVIG / SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA

Svordomar lindrar smärta

Enligt en amerikansk studie från 2009 är svordomar effektiva som smärtlindring. Studenter fick i ett experiment svära medan de höll handen i iskallt vatten, vilket är ett vanligt sätt att mäta smärta. De svärande studenterna höll ut 40 sekunder längre än kontrollgruppen där studenterna bara fick upprepa ett neutralt ord. De svärande studenterna rapporterade också en svagare smärtupplevelse än kontrollgruppen. *MS*

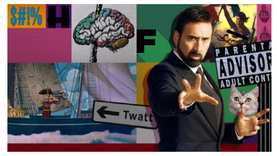


FOTO: NETFLIX

History of swear words

... är en Netflix-serie som leds av skådespelaren Nicolas Cage. Till sin hjälp har han ett stort gäng kända amerikanska skådespelare. Det första programmet har ägnats ordet ”fuck”, ett av skådespelarens viktigaste verktyg (enligt dem själva). ”Fuck” kan användas helt oavsett vilket sinnestillstånd som ska uttryckas, och det används *ofta*. Sen följer program som vardera handlar om ”shit”, ”bitch”, ”dick”... ja, ni förstår upplägget. *History of swear words* på Netflix, för den vars öron inte riskerar trilla av. *MS*

Från Vaserra till Herregud

... är en artikel skriven av svordomsforskaren Ulla Stroh-Wollin, som har forskat främst om diaboliska och celesta svordomar. Här finns fina gamla ord att plocka upp. Under medeltiden var svordomar som anspelar på korsfästelsen vanliga. De inleddes med ”vaserra”, en sammandragning av ”vars herra” som betyder ”Vår herres” på fornsvenska. En svordom kunde lyda ”Vår herres fem sår”, eller ”Vår herres lungor”. Inget vi hör i dag, precis. Fast ”Död och pina” kommer från ”Whors Herres Harda Dödh och pina”. Ulla Stroh-Wollin påpekar också att svordomen ”katten” troligen kommer av ”vasfamikatten”, som är en förvanskning av frasen ”Vars herra fem under”. Så rester finns, men vaserra-formen är utdöd, liksom svordomarna ”pocker” och ”raggen” som båda är omskrivningar av djävulen. *MS*



FOTO: MIKAEL WALLERSTEDT/ UPPSALA UNIVERSITET

SEPTEMBERKRYSSET



HAR SKOGAR	MOT-VILJA	HAR GESÄLL GÅTT I		KOR MEN INTE TJURAR	DANSKT F.D. LÄN	DAGS-MEJA												
								ACCEP-TERA										
SPRIDS HAT PÅ				BE-SVARA / STYR-DON														
FÅGEL I SKOG						ÖMSOM / LUGNT I MUSIKEN												
					KARAK-TÄR / FÖRÄDLA													
TITTAR FRAMÅT		TILJA / SKOJAR TILL DET																
DISTRA-HERADE								BÄR MED SIG ARV										
MYNT				DECKAR-MARIA / TYP AV LYRA														
ÄR DET SOM STIMU-LERAR	VÄDER-STRECK / AULOR				STÅNG / METALL-BELÄGG-NING				LYXIGT PÅ VÄG	DE BOR NÄST-GÅRDS	VAKTAD		SÄGG TILL KOMPIS		NILSSON-TITEL	ÖVER-DRIVET IN-TRESSE	BLEV TYNGD	
DISPO-NERA			STRYKA / DEN BITER I KINDEN					PYSTE / VIRKE							ÄR TALLRIK / TALLINN FÖRR			
VISST REDE						GÖRA NÅGOT SVENSKT / DUPERA					LÅTER SOM BINA / VÅRAR							
				LUMPEN / SLÄDE					KORUM / BOKORM				SPEL-STAD / FIRMA-MÄRKE					
KLASS		BORT-VALD / HÄLSAN						MELODI / SMÅLE						PER / STOL UTAN RYGG				
STARKT TILL TÅREN					BÅRDER / LUFT-FÖRLED						STIMU-LERA O-TILLÅTET / GANAR					SER MAN STRÅNG PÅ		
HALTAR FRAM							SES MED YIN / BRUKAR SPETS					FÖR ROCK / TRULAR						
TAK-TÄCK-NING			BYXOR / NÄRA ÖGAT						I VISS LÖSNING / KÖTT-MÄRKE						ÄR GLATT / ROS I HAMN			
						GRÖN RAST-PLATS / UNDFLY				SÄLJER BILLIGT / GRÖN								KAN MAN FARA
BÖJAR	BÖJLIG TRÄ-RIBBA / FYROP			SAM-VÄLDE / FÖR JOBB				TILL RIS-RÄTTER / KAN INTE LITEN?						VÅRDELD / DRYGT 3,14				
HAR INTE SKALLIG?					DEN GLIDER MAN I						AND-HÄMT-NING							
RYMMA FRÅN							STARKA FRÅN PAR-FYMER						GÅ UTAN MÅL					

©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 14 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



Lösningen på julikrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Christer Ahlén, Västervik
Peter Sand, Göteborg
Martin Pettersson, Kristianstad.

Vinnarna av en trisslott:
Andreas Johansson, Hjo
Jan Eliasson, Lundsbrunn
Örjan Persson, Enskededalen.

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

Avdrag för YKB?

Min gamla arbetsgivare drog kostnaden för YKB (yrkeskompetensbevis) på min slutlön, trots att han skulle stå för den.

Jag får inget tillbaka trots påtryckningar.

Sedan, som ett tillägg, har han heller aldrig betalat lön när vi gått kurs för YKB heller. Inte för någon av de anställda.

Finns det något jag kan göra som tidigare anställd chaufför? *M*

Svar: Arbetsgivaren ska stå för den utbildningen. Det är vi överens om i kollektivavtalet att all kompetensutveckling nödvändig för arbetet ska tillhandahållas genom arbetsgivarens försorg (§18, mom 7 Transportavtalet) och enligt bilaga G ska utbildningen ersättas med grundlön.

Jag tycker du ska vända dig till din lokalavdelning för att få hjälp.
Magnus Larsson, central ombudsman

Sen lön?

Min chef är alltid sen med löneutbetalning. Vad kan göras? Är ett helvete jämt och ständigt med mina autogirobetalningar när lönen kommer in vid olika datum, men aldrig i rättan tid.
Aldrig på den 25:e

Svar: Förutsatt att din arbetsgivare har kollektivavtal, är det i detta mer eller mindre alltid reglerat, när lönen skall vara den anställde tillhanda senast.

Om din arbetsgivare inte följer det bör du kontakta din Transportavdelning, för att diskutera hur ni skall agera. Där kan till exempel finnas möjlighet för avdelningen att påkalla tvisteförhandling med din arbetsgivare för brott mot kollektivavtalet, och utifrån det bland annat kräva att arbetsgivaren framöver gör rätt.
Magnus Thelander, central ombudsman



Magnus Larsson



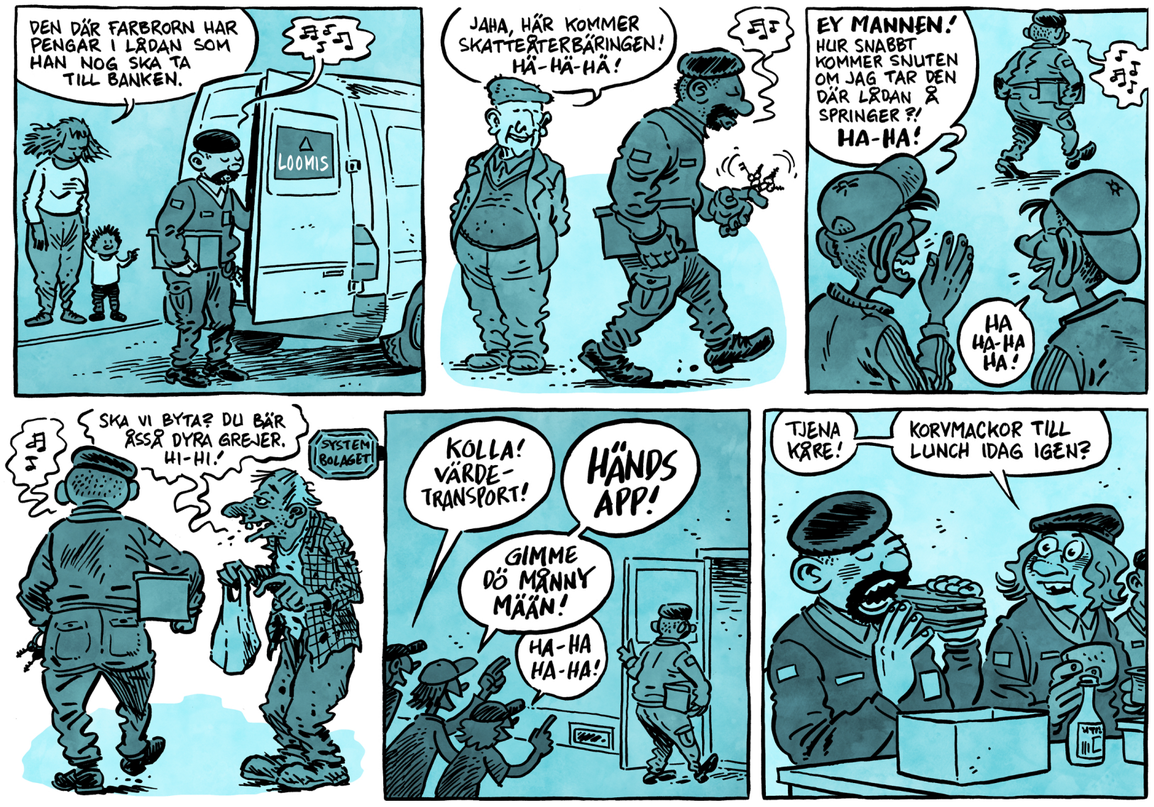
Magnus Thelander

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **0IO-48030 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-4030 01**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Ett helsike för den som ska kontrollera

Efter en lång skön sommar känns det spännande att öppna datorn och friska upp minnet med vad som är på gång i höst. Det blir mycket att ta tag i. Det som ligger högst upp på min agenda är de nya reglerna för godstransporter på väg. De ligger så högt att de stannat kvar i minnet trots 30-gradiga semesterdagar i vårt vackra land. Mest Närke då. Samtidigt som jag skriver det här meddelar Stefan Löfven att han tänker avgå som partiordförande och statsminister i höst, men mer om det senare.

> ”
> Vi måste ha en ny myndighet där alla delar av yrkestrafikens regelverk samlas.

MOBILITETSPAKETET, ELLER VÄGPAKETET, kallas det europeiska regelverk som nu ska införas i svensk lag. Det handlar om att cabotage ska räknas som utstationering, och det för med sig att de utstationerade chaufförerna har rätt till svensk lön när de arbetar i Sverige. Det här är något jag funderat mycket på. Hur det ska fungera i praktiken? Enligt vår svenska modell är det parterna på arbetsmarknaden som styr över lön. Så hur ska myndigheterna kunna kontrollera att de får rätt betalt? Rimligen borde Transport involveras på något sätt. Cabotagereglerna kommer ändras från dagens tre cabotagetransporter under en sjudagarsperiod till ett fritt antal under en fyradagarsperiod. Sedan får du en karensperiod innan du kan köra i Sverige igen. Vägdelen i en kombinerad transport kommer räknas som cabotage och alltså också hamna under utstationeringsreglerna. Transport har kämpat för detta i många år, då det varit ett hopplöst kryphål som i hög grad utnyttjas av fuskande åkerier.

Ja, vad vill jag säga med det här korta resonemanget kring de nya reglerna? Jo, det blir ett helsike för den som ska kontrollera dem. Dagens kontroller fungerar inte tillfredsställande. För att de här nya och bättre reglerna, ja de är bättre, ska få någon effekt krävs mer. Regeringskansliet har en remiss ute om hur kontrollen av yrkestrafiken ska se ut i framtiden. Jag kan inte nog understryka min och Transports uppfattning – vi måste ha en ny myndighet där alla delar av yrkestrafikens regelverk samlas. Det är den enda möjligheten för att vi ska få de positiva effekterna av mobilitetspaketet som vi hoppas på.

ÅTER TILL FRÅGAN om Stefan Löfvens besked om att han avgår som partiledare för Socialdemokraterna och som Sveriges statsminister. Han gör det i samband med Socialdemokraternas partikongress i början av november i år. Jag har svårt att bedöma om tiden är den rätta och om beslutet är det bästa för socialdemokratin. Dock är jag säker på att en möjlighet nu uppstår, för oss inom Transport och övriga LO-förbund, att ta fram en tydlig kravbild på den framtida inriktningen gällande äkta socialdemokratisk arbetarpolitik. Och faktiskt även en kravprofil på vilka egenskaper vi vill se hos en kommande partiledare. Tänk om vi inom LO-förbunden skulle kunna enas om detta. Jag hoppas verkligen vi kan göra det och att vi är både enade och tydliga. Det värsta som kan hända är att processen sker utan LO:s inflytande och möjlighet att påverka. Jag tror faktiskt att arbetarrörelsens framtida samverkan med Socialdemokraterna står på spel här. Om vi inte kan återta styrningen av partiet och få till en tydlig sväng åt vänster innan den kommande avtalsrörelsen så är jag djupt bekymrad över möjligheten till en vettig och framgångsrik valrörelse 2022. Det måste bli ett slut på märkliga avtal med centerpartister och liberaler för att behålla makten till priset av en knäckt ryggrad.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

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 14 september till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Vi kommer att byta adress den 1 september.

➤ Gamla adressen: Sätrahöjden 16, 806 33 Gävle.
➤ Nya adressen: Strömvägen 8A, 901 32 Umeå.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Möte i bevakningssektionen Härmed kallar vi till medlemsmöte den 21 september kl 18.30, i avdelningens lokaler. Där ska vi bland annat nominera till vakanta uppdrag i styrelsen och representantskapet, samt presentera verksamhetsplanen.

Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten
Vi hoppas kunna genomföra våra sektionsmöten fysiskt. Skulle läget ändra sig så ställer vi om till digitala möten. Därför har vi obligatorisk anmälan. Så vi kan få ut information vid eventuella ändringar.

Anmäl dig till joakim.carlsson@transport.se eller 010-480 31 38, senast tre dagar innan respektive möte.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 14 september kl 18.00 på Marieborgsvägen 16 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Välkomna, hälsar styrelsen!

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

➤ Sektion 5: Tisdagen den 7 september kl 18.00–20.00 på ABF Motala, Kyrkogatan 6. Vi bjuder på kaffe och macka. Välkomna!

➤ Sektion 6 & 7 Vimmerby/Västervik: Håller gemensamt sektionsmöte lördagen den 11 september kl 14.00 på BC lunchbar (bredvid OK/Q8), Allén 76 i Västervik. Vi bjuder på kaffe och macka.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Under hösten kommer vi att hålla avtalsutbildningar i alla kollektivavtal, så anmäl dig snarast.

Medlemsvärvartävling i avdelning 6, 1 augusti 2021–31 augusti 2022

➤ 1:a pris: Valfri vecka i en av avdelningens stugor under vinter 2022–sommar 2023.
➤ 2:a pris: ?
➤ 3:e pris: ?

Du ska ha värvat minst tre medlemmar som varit kvar minst tre månader. Glöm inte att kryssa i värvad av. Mer information eller frågor? Ring avdelning 6 på tel 010-480 30 06.

Den 9 september är det yrkesförarens dag. Avdelningen kommer att besöka så många chaufförer vi kan under dagen. I länet.



Sälen.



Branäs.

HYR VÅRA STUGOR

Nu är det dags att anmäla intresse till våra stugor i Sälen och Branäs inför vintersäsongen 2021–22. Tilldelning sker under hösten 2021.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Yrkesförarens dag Den 9 september kommer avdelningen att stå vid Kuehne Nagel i Kjula, Eskilstuna, och grilla hamburgare. Du som är chaufför är välkommen att komma förbi och prata om fackliga värderingar.

Medlemsmöte
➤ Sektion 3, Katrineholm/Flen/Vingåker: Onsdagen den 8 september kl 18.00 i ABF:s lokal på Videvägen 9 i Katrineholm. Anmälan till avdelningen på tel 010-480 30 07 eller mejl transport.7@transport.se senast den 6 september. Välkommen!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Kvinnor i Transport Nu är det dags för en träff på avdelningen för att diskutera vad vi ska göra:

➤ Måndagen den 20 september kl 17.00, på Elementvägen i Örebro.

Nästa representantskapsmöte är den 18 september kl 11–15 i Korskyrkans lokaler i Örebro. Kallelser har skickats till alla ledamöter.

På dagordningen står bland annat val- och arbetsordning, info om den kommande kongressen och besök från Peter Lövkvist från den internationella enheten i förbundet.

Avdelningsstyrelsemöte, om bland annat verksamhet och budget, den 5-6 november. Tid och plats kommer senare.

Utbildningar
Startpunkten:
➤ Tisdagen den 5 oktober.
➤ Torsdagen den 14 oktober.

Avtalspunkten, åkeri:
➤ Del 1: Tisdagen den 7 september kl 18.00-20.00.
➤ Del 2: Torsdagen den 9 september kl 18.00-20.00.
➤ Lördagen den 25 september, heldag.

Motionsskrivarkväll Vi börjar närma oss nästa kongress och ni kanske vill skriva motioner för att påverka förbundet. Så vi kommer ha kvällar då vi tittar på hur man skriver en motion. Följande datum har vi motionsskrivarkvällar kl 18.00–20.00:

➤ Onsdagen den 6 oktober.
➤ Torsdagen den 4 november.
➤ Tisdagen den 7 december.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna vår släpkärra gratis? Hör av dig till avdelningen på tel 010-480 30 09 för att boka den.



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.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 12 MALMÖ

Taxi/färdtjänst förare/telefonister och bussförare Inbjudan till medlems-drop-in hos buss-/taxisektionen.

➤ När: Tisdagen den 14 september kl 16.00–19.30.
➤ Plats: Transport avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö.

Vi kommer att ha grillen tänd, så kom förbi och ät en korv – eller bara för att säga hej och ventilera dina tankar. Ingen föranmälan. Varmt välkomna önskar styrelsen genom ordförande Mats Öhman (0761-89 27 90 eller sektion55@hotmail.com).

Transportsossen Kallelse till medlemsmöte i Transports S-förening i Malmö.

➤ När: Tisdagen den 21 september kl 18.00.
➤ Plats: Transport avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö. Grillen kommer att vara tänd.

Om du ännu inte är medlem i Transportsossen är du välkommen att bli det. Anmäl digs till ordförande Mats Öhman (0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com). Varmt välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Nytt mötesdatum I förra numret av Transportarbetaren påminde vi om kommande sektionsmöten, men *sektion 3* har sedan dess blivit tvungna att ändra mötesdatum till *lördagen den 4 september.*

Tid och plats är desamma. Det vill säga kl 10.00 på Folkets hus, Södra vägen 3–7 i Ängelholm. Välkomna!

AVDELNING 16 GOTLAND,

Medlemsmöte/grilldag
För att få en nystart i verksamheten i höst, har avdelningen beslutat att vi ska genomföra en grilldag på höstmötet.

Öppet möte utanför Arbetarrörelsens hus, lördagen den 11 september kl 10.30–14.30. Alla medlemmar är välkomna att delta. Ta gärna med eventuell partner och barn. Eller varför inte någon på arbetsplatsen som kan tänka sig bli medlem.

Så stanna till en halvtimme eller två, innan ni ska lördagshandla. Avdelningen bjuder på hamburgare och grillad korv. Anmälan senast torsdagen den 9 september, så vi kan bestämma inköp av varor.

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.

Tvärfackliga utbildningar
➤ Introduktionsutbildning, digitalt: Den 28 oktober. Målgrupp: För dig som nyligen har blivit medlem, eller funderar på att bli medlem. Ledighet enligt studieledighetslagen och skattefritt utbildningsstipendium.

➤ Medlem i facket: Den 5–7 oktober. Målgrupp: Du som är medlem i något av LO:s fackförbund. Inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen och skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

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

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vi hoppas att de flesta har haft en bra semester och att det känns bra att komma tillbaka till vardagen.

Coronasäkert Vi fortsätter att vara försiktiga på avdelningskontoret. Är du i behov av att

träffa oss? Slå en signal först så att vi kan planera en corona-säker träff.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi från avdelningen kommer och gör ett besök på din arbetsplats? Kontakta oss på tel 010-480 30 18.

Studier Är du intresserad någon facklig utbildning? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

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

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater Semestertiderna är över för de flesta, och vi hoppas ni har haft det bra trots omständigheterna som råder. Avdelningens arbete fortsätter och vi börjar se ett slut på pandemin. Vi planerar att hålla våra möten fysiskt för de som är färdigvaccinerade, men möjligheten att delta digitalt kommer att finnas kvar tills vidare.

➤ Sektion 1 har medlemsmöte torsdagen den 9 september kl 18.30.
➤ Sektion 2 har medlemsmöte onsdagen den 15 september kl 18.30.
➤ Representantskapsmötet hålls tisdagen den 28 september kl 18.00.

Hoppas ni väljer att delta och kommer med förslag på vad vi ska hitta på, nu när det har börjat lätta.

Kamratliga hälsningar från ordförande Andreas.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hoppas att ni har haft en bra semester och fått tid för en välbehövlig återhämtning.

Vi hoppas kunna återgå till vanlig verksamhet från den 1 september. Så här på avdelningen planeras det för fullt för kommande aktiviteter. Det kommer även vara en del utbildningar framöver.

Tills vi vet om vi kan ha fysiska möten så sker alla medlemsmöten digitalt. Länk för detta finner du på vår hemsida. Vet du inte vilken sektion du tillhör? Kontakta avdelningen så hjälper vi till med att guida dig till rätt sektion.

Sektion 1 har planerat nästa medlemsmöte till den 13 november kl 10.00.

Fiska med familjen i Hökensås Ni har väl inte glömt att boka in fisket och familjedagen i Hökensås den 25 september. Det blir även tipspromenad, fiskdamm och lite korvgrillning. Fisket varar från 00.00–24.00 och vi på avdelningen är på plats mellan 12.00–17.00.

Vi följer folkmyndighetens rekommendationer. Mer info finns på hemsidan.

Medlemsvärvning Ni har väl inte missat att vi har en **extra premie** när ni värvar en ny medlem.

Vi vill påminna alla våra medlemmar om att inte glömma att ställa frågan *"är du medlem i Transport?"* till andra.

Det behöver inte bara vara på den egna arbetsplatsen, utan passa på när du är ute och åker. Ställ frågan på macken när du tankar, däckverkstaden när du byter däck, eller företaget som levererar saker hem till dig.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte
Plats: Via Teams.
Datum: Fredagen den 3 september.
Tid: 9.00.

Sektionsmöten
➤ Halmstad: 14 september.
➤ Varberg: 15 september.
➤ Gislaved: 16 september.
➤ Ljungby: 21 september.
➤ Falkenberg: 22 september.

Tid och plats meddelas senare. Eventuellt blir mötena digitala på grund av rådande pandemi.

Representantskapsmöte
Lördagen den 2 oktober.
Tid och plats meddelas i kallelsen. Eventuellt blir mötet digitalt på grund av rådande pandemi.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Årsmöten i sektionerna vecka 37

Vecka 37 (13–16 september) håller sektionerna digitala medlemsmöten (via Teams).

Måndagen den 13 september
➤ Luleå
➤ Gällivare

Tisdagen den 14 september
➤ Boden
➤ Kiruna

Onsdagen den 15 september
➤ Piteå
➤ Korpilombolo

Torsdagen den 16 september
➤ Kalix
➤ Haparanda

Mötena börjar kl 18. Länk kommer att finnas på hemsidan, samt skickas ut via sms innan mötet. Om du inte får något sms beror det på att vi inte har aktuellt telefonnummer till dig.

Gå gärna in på *Mina sidor* på www.transport.se och kolla så att dina kontaktuppgifter stämmer.

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 i november finns möjlighet att nominera till fyllnadsval 2021, samt till årsmötet 2022. Läs mer på avdelningens hemsida.

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



HYR AVDELNINGENS LÄGENHET I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga i vår fjällägenhet i Hemavan under våren, vecka 2–19 2022.

Skicka in en intresseanmälan till avdelning 28. Om det kommer in flera önskemål om samma vecka drar vi lott.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan, https://www.transport.se/avdelningar/i-norr/.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Avdelningens sektioner kommer att ha sina sektionsmöten nu under hösten. Kallelse till mötena kommer att skickas ut på sms.

Motioner Det är dags för att skriva motioner till kongressen 2022. Skriv din motion och skicka den till avdelningsordförande Johan Molin, johan.molin@transport.se.

Studier Intresserad att gå en utbildning? Kontakta Johan Molin (johan.molin@transport.se eller 010-480 34 69) för anmälan och information.

TikTok Nu finns avdelning 32 på TikTok. Följ oss där så att du inte missar allt bra som vi lägger ut.

Mer roliga saker är på gång i avdelningen. Vi är bland annat på gång med att starta podd och mycket mera. Allt nytt och roligt kommer att visas upp på YouTube, TikTok och Facebook. Följ oss på dessa kanaler så att du inte missar något.

Försäkringsinfo Vår försäkringsinformatör Jan Stålemar jobbar vidare med att informera och hjälpa till med avtalsförsäkringar.

Vill du boka ett besök, eller att Jan ska komma till just din arbetsplats och informera om försäkringarna? Kontakta Jan på 070-240 54 56 eller janstransport32@gmail.com.

Vi blir alltmer digitala. För att du som är medlem inte ska missa bra och viktig information är det viktigt att vi har rätt uppgifter till dig. Logga in på Mina sidor och se över dina uppgifter, så att de stämmer.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Nu är sommaren snart gången och förhoppningsvis har alla haft en fin sommar trots det speciella läget i vårt samhälle.

Först ut är sektionsmöten:

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne: 16 september kl 18.00.

➤ Sektion 2 Blekinge: 9 september kl 18.00.

➤ Sektion 3 Kronoberg: 12 september kl 10.00.

➤ Sektion 4 Kalmar: 25 september kl 14.00.

Mer information om plats kommer i kallelse och på hemsidan.

Har ni synpunkter, frågor eller idéer angående era arbetsplatser, funderar på verksamheten i sektionerna eller bara vill träffas över en fika och snacka med andra transportare så är ni välkomna.

Samtliga styrelser hälsar medlemmar i Transportarbetareförbundet välkomna till respektive sektions medlemsmöte.

Yrkesförarens dag Vi hyllar yrkesförare på Yrkesförarens dag. Den 9 september kommer sektion 4, tillsammans med personal från avdelningen, att finnas på plats på Rasta i Kalmar. Passa gärna på att ta en rast och kom förbi och snacka med oss, i samarbete med Rasta bjuder vi på korv eller kaffe med tilltugg.

Representantskapet i avdelning 51 har sammanträde den 25 september på Korrö. Mer information kommer att finnas på hemsidan och ledamöter kallas via brev och via vår hemsida.

Studier Planering pågår för fysiska utbildningar under hösten.

Under förutsättning att coronarestriktionerna tillåter det planerar avdelningen att hålla fysiska utbildningar, som den fackliga introduktionen Startpunkten. Men även Avtalspunkter, där du som medlem får mer kunskaper om det kollektivavtal du arbetar inom.

Avdelningen och förbundet tillhandahåller givetvis fler utbildningar. Kunskap är makt. Varmt välkomna att höra av er för mer information.

Vi på avdelningen vill önska fortsatt trevlig september.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–fredag. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

Repskapsutbildning Tisdagen den 12 oktober har vi en utbildning för representantskapsledamöter. Efter utbildningen har representantskapet höstmöte. Utbildningen blir av om inte Folkhälsomyndigheten ändrar på de restriktioner som finns i dag.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på 010-480 36 25 eller dan.johansson@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt avtal. Hör av dig till avdelningen på 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se så bokar vi en dag.

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

Har du frågor om…
➤ Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 010-480 30 55 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Eller du kanske vill gå en facklig utbildning?

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.



SEMESTER I FJÄLLEN?

Vår lägenhet i Sälen finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning av lägenheten.

Så planera in höstens och vinterns fritidsaktiviteter. Det är bara att gå in och boka på transport.se – eller ringa direkt till avdelning 88 på 010-480 30 88.

Det finns bra fiskevatten i norra Dalarna, möjligheter till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation. Gå in på salen.se så hittar du mer information om utbudet.

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).

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Transports studieombudsman Jonas Persson ser fram emot att de fysiska utbildningarna startar igen. Men han betonar att det är viktig att hålla avstånd och följa andra restriktioner för att minska risken för att coronasmittan sprids.

Månadens studier

Säkerheten prioriteras när Transports kurser startar

Mänger av fackliga utbildningar har ställts in i spåren av pandemin. Men nu börjar kurserna sakta komma i gång igen, både centralt och i avdelningarna.

Text och foto **Kamilla Kvarntorp**

Sedan pandemins början i mars förra året har förbundet tvingats ställa in omkring 35 fackliga utbildningar, som skulle ha hållits fysiskt. Totalt handlar det om uppemot 900 personer som inte har fått den utbildning som var planerad. Exempel på utbildningar som har ställts in är den grundläggande utbildningen *Vi i Transport*, den fackliga ledarskapsutbildningen *Flit* och den avancerade skyddsombudsutbildningen *Dragen*.

– Framför allt leder det till att våra fackligt förtroendevalda blir mer otrygga, säger Transports studieombudsman Jonas Persson.

MEN VECKA 34 startade de centrala utbildningarna igen. För att de ska kunna genomföras fysiskt under pandemin hålls antalet deltagare nere.

– Vi följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer och prioriterar trygghet och säkerhet – håller avstånd och har stora lokaler så att vi inte sitter nära varandra. Alla måste hjälpas åt med att följa restriktionerna under utbildningarna. Det är roligt att vi kommer i gång med utbildningarna, men vi har fortfarande en pandemi, säger Jonas Persson.

FLERA AVDELNINGAR sätter också snart i gång med sina utbildningar. Patrik Persson (lilla bilden) är studieorganisatör i avdelning 12 i Malmö. Han räknar med att utbildningar som vidareutbildningen för arbetsplatsombud, *Avtalspunkten* och *Vi i Transport*-utbildningen nu blir av.



– Men vi säger till medlemmarna att utbildningarna kan ställas in och att det är förbundsstyrelsen som tar det beslutet, beroende på hur smittspridningen utvecklas.

SJÄLV SKA HAN bland annat hålla i en motionsskrivarutbildning inför kongressen nästa år.

– Får vi inte in några motioner har vi inget att fatta beslut om. Därför är det viktigt att alla medlemmar vet att de har rätt att skriva motioner och hur det går till, säger han.

Under pandemin har utbildningar som *Startpunkten* och *Avtalspunkten* hållits digitalt.

Både Jonas Persson och Patrik Persson tror att den digitala undervisningen är här för att stanna – som ett komplement till den fysiska. Då kan medlemmar som inte har möjlighet att resa för att gå en utbildning lättare delta. Men de tycker att fysiska utbildningar ska vara standarden även i fortsättningen.

– Då deltar medlemmar från olika arbetsplatser och det blir ett nätverkande. Det är också lättare för dem som är obekväma med att prata i grupp att ställa frågor, till exempel i pausen, säger Patrik Persson.

DIGITALA SATSNINGAR UNDER PANDEMIN

➔ **Startpunkten** togs fram som en e-learning-utbildning. Kursdeltagarna fick tillgång till en förinspelad föreläsning, bildspel och besvarade frågor via en länk.

➔ Två kursledare höll en medlemsutbildning med fem avdelningar via länk från Göteborg. Kursdeltagarna satt lokalt i stora corona-anpassade konferensrum.



Vid årsskiftet går Pelle Bergkvist i pension efter 42 år som sophämtare. Men det hade lika gärna kunna bli ett jobb inom industrin, om inte chefen för sopkörningen i Falun hade erbjudit honom en fast tjänst mot att han tog körkort för lastbil. ”Valet var lätt, jag har alltid gillat att jobba med kroppen och att vara ute.”

”Nu måste jag hitta nya rutiner”

Ett fritt jobb, där man får vara ute och röra sig. Men allra bäst är gemenskapen med kollegorna. Så beskriver Pelle Bergkvist jobbet som sopgubbe. Ändå väljer han att gå hem tre år i förtid – efter 42 år.

Text och foto **KAMILLA KVARNTORP**

PELLE BERGKVIST HAR jobbat som sophämtare sedan han var 19 år, men vid årssiktet går han i pension.

– Geisten är inte densamma när du blir äldre. Rutinen, lugnet och erfarenheten finns där men ivern att lära sig något nytt är borta, säger han när Transportarbetaren åker med honom en arbetsdag i slutet på augusti.

Ända sedan han var i 30-årsåldern har han tänkt att han vill gå i pension när han fortfarande är pigg.

– Jag vill vara en fungerade människa och kunna göra saker, som att vandra i bergen.

EXAKT VAD PELLE ska ägna sig åt som pensionär vet han inte ännu. Han var en duktig höjdhoppare i sin ungdom, har åkt 15 Vasalopp och är mycket fotbollsintresserad så någon form av motion lutar det åt.

– Jag är en vanemänniska. Nu måste jag bara hitta nya rutiner.

Pelle Bergkvist berättar att han alltid har ogillat förändringar. Kanske har det bidragit till att han har kört sopor i hela 42 år, till skillnad från de flesta renhållningsarbetare som brukar få arbetsuppgifter som är mindre krävande för kroppen efter 20 år.

– Jag hade också chansen att byta uppgifter, men förändringar och jag går inte ihop och jag har gillat att vara ute och jobba med kroppen. Men nu börjar åldern komma i kapp en, säger Pelle Bergkvist.

HAN HAR INGA bekymmer med knän, axlar och ben som brukar ta stryk. Men det händer att han drabbas av kraftig smärta i ryggen.

– Men det är mest den allmänna energin, strömmen, som är nedsatt, säger han och ler brett.

Det gör han ofta samtidigt som han gärna berättar om sitt arbete och vant tömmer över 700 tunnor.

Sedan 1979 när han började köra sopor har arbetsförhållandena förändrats rejält.

– Att vara sopgubbe i dag och för 42 år sedan är som att ha två helt olika jobb.



Papperssäckarna har bytts ut mot soptunnor i plast och vissa turer behöver sophämtarna inte ens kliva ur bilen. Risken för att skada sig på jobbet har också minskat avsevärt sedan Pelle Bergkvist började köra sopor i Falun för 42 år sedan.

Då slängdes soporna, utan att sorteras, i papperssäckar som stod gömda bakom husen. Säckarnas samlades sedan ihop på en kärra och kördes till sopbilen. När säckarna, som ibland var fulla med krossat glas, var tunga brukade sophämtarna hjälpa till med benet för att få upp dem i bilen.

– Här har jag nog någon reva, säger Pelle och pekar på vänster vad.

NU LÄGGER HUSHÅLLEN sina sopor i plasttunnor som körs fram till vägkanten. Dagen vi träffar Pelle Bergkvist behöver han knappt gå ur bilen.

– Det är ett sagolikt system. Jag skulle nästan kunna ha gipsat ben och jobba, säger han.

Många av sina kollegor har han jobbat ihop med i över 20 år. De umgås även privat: Åker på charterresor, vandrar och tar ibland en öl efter jobbet.

– Det svåra blir inte att sluta jobba. Det vemodiga blir att lämna gänget, men de har lovat att ringa till mig. Och jag kan ju åka upp till tippen en eftermiddag när de har slutat och fika med dem, säger Pelle Bergkvist.

PELLE BERGKVIST

Ålder: Fyller 62 år den 22 september.

Bor: Falun.

Familj: Gift med Susanne, döttrarna Wilma 21 år och Klara 20 år.

Bakgrund: Arbetade till sjöss när han var 16–18 år, men insåg att det inte skulle fungera att vara borta flera månader i sträck om han ville bilda familj. Som 19-åring började han köra sopor.

Aktuell: Går i pension den 31 december efter 42 år som sophämtare i Falun.

Intressen: Gillar all sport, särskilt engelsk fotboll.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 400 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 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 **transport.se** och **transportsakassa.se**

Afghanistan – vilja och vanmakt

Bilderna från Kabuls flygplats träffar som slag mot hjärtat. Desperata människor som klamrar sig fast utanpå plan som lyfter, de sista dödsdömda försöken ut från ett land i talibaners makt. Bilderna påminner om fiktion i film.

När insikten om realitet drabbar följer tanken: Nu, omedelbart, måste vi göra allt vi kan för att hjälpa. Till vilket pris som helst.

Frågan är hur. Så söker vi alla svar, hos alltifrån gudar, konfliktexperter, världsledare och litteraturens giganter till lokalpolitiker som talar om stopp för asylsökande. Eller genom att bidra med något till Svenska Afghanistankommittén (SAK).

HJÄLPINSATSER BYGGER OFTAST på beslutsprocesser som ter sig hopplöst långsamt malande i sammanhanget. Här handlar det om närmare 40 miljoner människor i världens mest korrupta land som behöver hjälp. Nu.

Symboliken från Kabuls flygplats blir lika uppenbar som grym: Alla får inte plats. Oändligt många fler blir kvar i kaoset på landningsbanorna.



LO-EKONOMEN RUDOLF MEIDNER (1914–2005) berättar i biografin *Skärvor ur ett nittonhundratalsliv* hur han arbetade med nödhjälp efter kriget i Tyskland, ett land då bokstavligen i ruiner. Hur barn köade i timmar för mat, men att det inte gick att hjälpa alla – hungriga fick många vända hem. Meidner såg det grymma, hjärtskärande, men också nödvändiga i att hålla sig till planen, för att det organiserade hjälparbetet alls skulle fungera.

EN VECKA EFTER att Afghanistans huvudstad föll landade ett flygplan på Arlanda, med en första grupp evakuerade lokalanställda från den svenska ambassaden. Att tolkar och andra som arbetat för Sverige ska få den hjälpen är självklart. Samtidigt höjs röster för att inte ”öppna famnen” som vid flyktingkrisen 2015. Ledare som Tysklands Angela Merkel har talat om behovet av att hjälpa aktivister, men även att förhindra en ny flyktingvåg till Europa.

MOT SLUTET AV sitt sommartal den 22 augusti tog också Stefan Löfven upp sin bestörtning över utvecklingen i Afghanistan. Sveriges avgående statsminister underströk i talet att vårt lands engagemang för Afghanistan är djupt och ligger fast. Men att det är genom bistånd till folket där som hjälparbetet måste fortsätta. Och att ”världssamfundet enigt måste stå upp för det afghanska folkets rätt att bygga en fredlig framtid”.

Vagt och utan svar på hur det går att få ett snabbt slut på lidande i ett skräckvälde? Ja, men antagligen också den enda realistiska hållningen för framtiden.

Lilly Hallberg är tf chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Symboliken från Kabuls flygplats blir lika uppenbar som grym: Alla får inte plats. Oändligt många fler blir kvar i kaoset på landningsbanorna.

Plus & minus

↑ Terminsstart. Nystart och massa möjligheter. Kolla på avdelningssidorna för utbildningar!

↓ Svenska Dagbladets utlovade artikelserie om ”Vänsterns avhoppare”, dominerad av kulturpersonligheter som kallar sig socialister, typ, men upptäckt en värld utanför Södermalm i Stockholm.



FOTO: REGION ÖREBRO

Hallå där!

PETTER ARNEBACK

... regional utvecklingschef i Örebro län – som vunnit kampen om Sveriges första elväg.

Kan jag säga grattis, är Trafikverkets beslut att se som en vinst?

–Jadå, absolut. Det är ett stort framsteg för regionen och något som vi jobbat hårt för, med argument kopplade till hållbara logistiksatsningar.

Men varför är er sträcka, Hallsberg–Örebro, bättre än Västerhaninge–Nynäshamn, som valet stått mellan?

–Nja, jag vet faktiskt inte vad det gäller en jämförelse med Region Stockholm. Vi har tryckt på vårt geografiska läge mitt emellan de tre storstadsregionerna. Stora godsvolymer transporteras på sträckan i södra Närke, och det är också kopplat till flygplatsen. Vi har ett starkt logistiknav i regionen som håller för en jämförelse.

Vad kör du själv?

–Jag? Ja, jag cyklar oftast, jag gillar att cykla. Men annars har jag en elbil, en plug in-hybrid.

Hur har sommaren varit hittills?

–Fantastisk, och det känns som att det fortsätter bra med goda trender och tendenser. Att samhället öppnar upp, om vi talar om pandemin.

När är det tänkt att den tunga trafiken ska rulla i gång på E20?

–Vid årsskiftet 2025/2026 är det sagt. Då ska byggandet vara klart.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Trafikverket offentliggjorde den 1 juli beslutet att Sveriges första permanenta elväg ska byggas på E20 mellan Hallsberg och Örebro. Satsningen på elväg är ett led i målet att minska koldioxidutsläpp från godstrafik. Valet av sträcka har skett utifrån flera kriterier, bland annat trafikvolym, natur- och kulturmiljö, vägtyp och försvarets riksintressen.

TEXSTAR

KLASS 2 HI-VIS SWEATSHIRT JACKET
FJ86 Unisex

Hi-Vis

Det går inte att överskatta vikten av varselkläder för ökad synlighet. I mörker, skymning och gryning kan man vara svår att se – då är det inte läge att chansa. Vår Hi-Vis Sweatshirt Jacket är en modern varseljacka i omvänd fleece med borstad insida och slät utsida, utformad för att ge hög synlighet under alla ljusförhållanden. Insidans foder är skönt borstad och värmer hela vägen upp i den höga kragen. Jackan är smuts- och vattenavvisande och uppfyller kraven för klass 2.

Läs mer på texstar.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.



Hantera vintern med självförtroende.

Nya Conti Scandinavia Generation 3.

Nyhet!

Säkerhet startar med däcken. Den nya generationen av Conti Scandinavia är utvecklad för att ge ett enastående grepp oavsett vad du möter på vägen. Som snö, is och tvära kurvor. Mönstret är optimerat för att användas under hela året. Översta delen av mönstret är optimerat för fantastiskt grepp på vintern medan nedre delen av mönstret är optimerat för lång livslängd under sommaren.

Läs mer om säkerhet du kan lita på hela vägen på **continental.se/transport**



Scandinavia HS3 | Scandinavia HS3 ED | Scandinavia HD3 | Scandinavia Extreme HD3 | Scandinavia HT3