

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 10 oktober 2018

Fler lastbilar på vägarna
när oljehamnarna flyttar

7 frågor

Arbetslös? Skyll dig själv!

Vissa bevakningsföretag
anmäler nästan inga olyckor

KULTUR

Gamla
filmer får
nytt liv

Full fart i skogen

Sture Joelsson kör timmer så det ryker

Tidningsbud Nya yrken för tidningsbud när posten tar över **Flyg** Giftiga kemikalier sprids
på flygplatser **Lager och terminal** Hot från robotar fråga för världskongress



Ny medlem
i facket?

”Nu har jag
en riktigt bra
hemförsäkring”

Transportarbetarförbundet och Folksam har tillsammans skapat en riktigt bra hemförsäkring som ingår i ditt medlemskap. Det gör att försäkringen har ett lägre pris än om du skulle köpa den.

Men inte nog med det. Med hemmet försäkrat hos oss får du samlingsrabatt på många andra av våra försäkringar. Självklart ingår hemförsäkring från Folksam även för dig som varit medlem en längre tid i Transportarbetarförbundet.



Hur stor samlingsrabatt kan du få?
Ring 0771-950 950 eller läs mer på
folksam.se/transport

Folksam
För allt du bryr dig om

TRANSPORT
ARBETARENSvenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.Box 714, 101 33
Stockholm.Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.seOmslagsfoto:
Lena Blomquist**ANNONSER**DA Media AB,
08-786 03 34
annons@damedia.se**TRYCK**Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 1-2 november.**PRENUMERATION**200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla info@transport-
arbetaren.se.**REDAKTION**E-post:
fornamn.efternamn@
transportarbetaren.se
Telefon:
010-480 30 00**JAN LINDKVIST**
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01**LENA BLOMQUIST**
Redaktionschef
010-480 33 08**JUSTINA ÖSTER**
Reporter
010-480 33 04**CHRISTINA AHLUND**
Redigerare
010-480 33 05**JOHN ANTONSSON**
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 10

28

Regionala
skyddsombudet
Olivera Pobra.**4 VÄLKOMMEN**
Lena Blomquist om
arbetslöshet.**6 GRANSKNING
BEVAKNING**
Regionala skyddsom-
budet tycker att bevak-
ningsföretagen måste bli
bättre på att anmäla våld,
tillbud och olyckor.**10 AKTUELLT**
Åtta sidor om vad som har
hänt sen sist.**12 ITF-KONGRESS**Lager och terminaler
i fokus på internatio-
nell transportarbetar-
kongress.**17 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON****18 FOKUS FRAMTIDEN**
Ökad lastbilstrafik blir
resultatet när oljehamnar
läggs ner och Stockholms
containerhamn flyttar
söderut.**26 7 FRÅGOR TORA NORD**
Forskaren beskriver atti-tyden att arbetslösa får
klara sig själva.**28 ARBETSPLATS
TIMMERBIL**
Sture Joelsson blickar
bakåt i en bransch som
kör för högtryck i höst.**34 KULTUR**
Så hittar du klassikerna
– på tv och bio.**36 OKTOBERKRYSET****37 FRÅGA FACKET****38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**
Transports ordförande
har ordet.**38 MEDLEMSSIDOR****41 MÅNADENS KLUBB****42 MÅNADENS MEDLEM****43 DEBATT****44 LEDARE**
Chefredaktör Jan
Lindkvist om skånska
flyktingar.



De riskerar att bli av med jobbet

Ar du orolig för att bli av med jobbet? Eller sitter du fast i arbetslöshet? I augusti fick 2 914 personer ersättning från Transports a-kassa. Trots att ordningsvakter och väktare får nya uppgifter i samhället, och trots suget efter olika sorters chaufförer, saknar alltför många transportare jobb.

I det här numret skriver vi om vilka attityder som möter arbetssökande. Forskaren Tora Nord konstaterar att allt mer skuld och skyldigheter läggs över på den som är utan jobb. Samhällets ansvar har minskat, över tid.

Rättvist eller orättfärdigt? Forskarens slutsats är att ett hårdare samhälle leder till ökad splittring, segregation och utanförskap. Men frågan är i högsta grad politisk.

FORTFARANDE NÄR DETTA skrivs pågår samtal om hur regeringen ska se ut. På tv och i tidningar pågår ett gigantiskt pusslande med olika varianter av styre. Någon konstellation med blocköverskridande stöd är grundtipset, för än så länge har inget av de klassiska partierna öppnat för ett regelrätt samarbete med Sverigedemokraterna.

I vilket fall lär regeringsbildandet också generera en viss sorts arbetslöshet. Politiska tjänstemän och partifärgade kommunikatörer riskerar att bli av med det jobb de redan har – eller det jobb de räknade med att få efter ett eventuellt regeringsskifte.

Om de också får skylla sig själva – det återstår att se. Attityden till en utsatt grupp kan ändras ju närmare man själv kommer den. (Även om partierna brukar ta hand om sina lojala medarbetare.)

NÅGOT HELT ANNAT: Hösten är uppenbarligen en bra tid att ta tag i sitt eget kaos. I förra tidningen (sökord "prylbanta" på tidningens webb) skrev Justina Öster om hur det kan kännas som om prylarna åter upp en.

Vi lottade ut en bok om prylbantningen – och har aldrig tidigare fått in så många svar. Grattis och lycka till ni tre som vann!

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Om de också får skylla sig själva – det återstår att se.

Lena tipsar

Arvinge okänd är alltid spännande. Missa inte när tv-teamet letar rätt på det mystiska tidningsbudet Eliphas Matswerus systrar i Zimbabwe.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Olika artiklar om partiernas politik inför valet och kommentarer kring valresultatet resulterade i kommentarer av olika slag:

"Partierna vill ha makt så de kan sko sig själva, men frågan är vad vill LO?"
Guy Lönnvik

"Transport ska skita i politiken och driva fackliga frågor i stället."
Hasse Bäckdahl

Mest läst på webben

...den senaste månaden:

1. Åkeri körde olagligt – nu stäms speditören.
2. Värt att veta om nya taxiavtalet (31 oktober 2017).
3. Åter dina prylar upp dig?

Sagt på webben

David Ericssons krönika handlade om klimathotet och vad vi kan göra:

"Jag håller med dig. Politikerna måste ta ansvar för de stora besluten när det gäller omställningen till en hållbar framtid. Och andra, som inte har den möjligheten, för de små besluten; alltifrån att välja bort flyg och plast till att shoppa mindre."
Siv Ingegerd Aksila

Insänt

Hej chaufför! Hur mycket är ditt liv värt, tycker du?

Är ditt liv värt runt 25 spänn? Mysko fråga kanske, men vad kostar en varselväst? Jag tror ju i min enfald att din familj och alla dina vänner värdesätter ditt liv till mer än några fattiga kronor.

Fick höra vid ett arbetsplatsbesök på en stor terminal att folk struntar i att använda varselväst, trots att det var ett krav. Man struntar i varselvästen av olika anledningar. Som mest skyllde man på glömska, man skyllde också på värmen och en massa andra saker.

Försök nu att tänka dig, hur det skulle kännas för den som råkade köra på dig, med en stor truck, lastmaskin eller lastbil. Men den olyckan hade kunnat undvikas genom att du hade tagit på dig en varselväst.

Åke W

"Särskilt bekymmersamt är att det finns majoritet i riksdagen för förslaget om inträdesjobb, det vill säga politikersatta löner på arbetsmarknaden, vilket är ett stort brott mot idén med den svenska modellen."



URSULA BERGE, samhällspolitisk chef på Akademikerförbundet SSR, om mandatfördelningen i riksdagen. Från Dagens Arena.

Läsarbilden



FOTO: STEFAN REIFENTHAL

En tidig morgon på Landvetters flygplats. Fotografen Stefan Reifenthal, loadmaster och SAS-anställd sedan 24 år, räknar med att det inom ett par månader blir säsong för av-isning igen. Självt fotar han oftare mustanger och andra amerikanare än flygplan.

Kolla hans filmer på Youtube-kanalen steffmustang.

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

FEHRENKÖTTER

Gammal är äldst

MISSADE DU de 82 gamla lastbilarna som i förra månadsskiftet tog en runda genom södra Sverige? Här får du i så fall möta äldermannen: en Mercedes L6600 årgång 1952. Också Scania och Volvo var representerade. Liksom en del utdöda märken som Krupp, Büssing, Gräf & Stift, Henschel, Jelcz, Steyr...

Den veckolånga veteranbilskaravanen körs vartannat år och startar i Tyskland. Ulf Jönsson, från Börje Jönssons åkeri, hade fyra gamla bilar med i år när turen gick genom Sverige. Bakom ett par av rattarna satt pensionerade chaufförer från företaget.

FOTO: TOMMY HOLL

D WAF 06257

GEBR. RECKER · HARSEWINKEL · GREFFEN

Mörkertal kring olyckor och tillbud?

Transportarbetaren har begärt ut samtliga anmälda allvarliga tillbud



SECURITAS SVERIGE

Anmälda olyckor och
tillbud: **482**

Antal anställda i företaget
år 2017: **7166**



AVARN

Anmälda olyckor och
tillbud: **96**

Antal anställda i företaget
år 2017: **2016**



NOKAS

Anmälda olyckor och
tillbud: **525**

Antal anställda i företaget
år 2017: **1908**



APCOA/EUROPARK

Anmälda olyckor och
tillbud: **1**

Antal anställda i företaget
år 2017: **388**



Q PARK SVERIGE

Anmälda olyckor och
tillbud: **107**

Antal anställda i företaget
år 2017: **371**



TEMPEST SECURITY

Anmälda olyckor och
tillbud: **12**

Antal anställda i företaget
år 2017: **330**

Enligt lagen ska arbetsgivare anmäla allvarliga olyckor och tillbud till Arbetsmiljöverket. Transportarbetaren har gått igenom landets tio största företag i bevakningsbranschen. Genomgången visar att vissa företag anmäler ett stort antal olyckor och tillbud. Vissa knappt några alls.

Text JOHN ANTONSSON Grafik CHRISTINA AHLUND



och olyckor mellan 2013-01-01 och 2018-09-14



LOOMIS SVERIGE

Anmälda olyckor och tillbud:

171

Antal anställda i företaget

år 2017: **666**



ADDICI SECURITY

Anmälda olyckor och

tillbud: **10**

Antal anställda i företaget

år 2017: **395**



NOKAS VÄRDEHANTERING

Anmälda olyckor och

tillbud: **20**

Antal anställda i företaget

år 2017: **248**



COMMUTER SECURITY GROUP

Anmälda olyckor och

tillbud: **75**

Antal anställda i företaget

år 2017: **218**

SEX ALLVARLIGA HÄNDELSE

1

En ordningsvakt och tre vaktare i Piteå försöker avlägsna en bråkig man från en matsal. Mannen slår och sparkar. Får sedan hjälp av en folksamling. Vakterna tvingas fly och larma polis som kommer till platsen. Då blir ordningsvakten skullad.

2

En vaktare hjälper en vårdare på en psykiatrisk avdelning på ett sjukhus i Borås. Vaktaren blir sparkad i huvudet.

3

En ordningsvakt ser två personer i ett buskage utanför Stockholm. De säger hej. Vakten hör ett prassel bakom sig, innan hen hinner vända sig blir det svart. Vakten vaknar till lite och trycker på larm. Enligt anmälan ska vakten ha blivit slagen med ett tillhygge.

4

Två vaktare i Linköping har kallats av trygghetsjour. När de kliver ur sina bilar blir de beskjutna med grön laser. Den ena vaktaren blir träffad och har problem med huvudvärk i något dygn.

5

Fyra olika bevakningsföretag har personal på plats vid terrorattentatet på Drottninggatan i Stockholm. Tre företag anmäler det som olycksfall. Ett företag anmäler händelsen som ett tillbud.

6

En parkeringsvakt ska dela ut en parkeringsbot i Stockholm. En bilist kör nästan på hen. Föraren tutar och kör rakt mot vakten som upplever att personen bakom ratten vill köra på hen. Händelsen anmäldes som ett tillbud.



Det säger lagen

Arbetsgivare ska enligt arbetsmiljölagen 3:3 a anmäla allvarliga olyckor och tillbud.

- Dödsfall och allvarigare personolyckor ska alltid anmälas. Ett tillbud är en händelse som kunde ha varit en olycka. Allvarliga tillbud som kan leda till fara för liv och hälsa ska också alltid anmälas.
- Ett företag som inte har anmält allvarliga olyckor och tillbud kan dömas för arbetsmiljöbrott.
- Arbetsgivare måste också utreda allvarliga tillbud.
- Exakt var gränsen går för vad som ska anmälas är inte helt tydligt. Vår genomgång visar ett stort spann på vilken typ av händelser som anmäls. Arbetsmiljöverket har gett ett antal exempel på olyckor som alltid ska anmälas. Bland dem finns trafikolyckor med personskada, värde-transportrån och ordningsvakter som sticker sig på kanyler. Andra exempel är kroppsliga skador, skador efter hot eller våld och ohälsa på grund av konflikter eller hög arbetsbelastning. Arbetsmiljöverket rekommenderar arbetsgivare att hellre anmäla en olycka för mycket än en för lite.

Källor: Arbetsmiljöverket, Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd.



De tio största bevakningsföretagen har anmält över 1700 allvarliga händelser sedan 2013. I rutan ovanför kan du läsa om några av alla fall med hot, våld och olyckor som drabbar vaktare, ordningsvakter, parkeringsvakter och skyddsvakter.

Transportarbetaren har gått igenom statistiken sedan den 1 januari 2013 till den 14 september i år och läst samtliga anmälningar från 2016 och 2017.

Sifforna begärde vi först ut för att få en bättre bild av vilken typ av våld och hot bevakningspersonal utsätts för. Men det som slog oss var att bilden är långt ifrån heltäckande, på grund av att anmälningsfrekvensen skiljer sig åt.

FLEST ANMÄLNINGAR KOMMER från Nokas. De är inte ens en tredjedel så stora som Securitas.

– Jag har en punchline där jag säger att vi är Sveriges farligaste företag. Det är jag stolt över. Det är för att vi i stor uträkning förhåller oss till lagen och rapporterar och anmäler tillbud och olyckor. Det finns säkert ett visst mörkertal, men

de anmälningar vi har är en indikation, säger David Lundin, arbetsmiljöexpert på Nokas.

Vad har rapportkulturen gett er?

– Jag måste vara ärlig. Det har inte gett oss ett jänkla dugg, mer än att vi klarat oss från domar för arbetsmiljöbrott. Den viktiga biten är ju att branschen som sådan förbättrar sig och därmed får positiv uppmärksamhet. Vi vill verka för sundare branschnormer och bättre branschvillkor, säger David Lundin.

Enligt lag ska alla allvarliga olyckor och tillbud anmälas till Arbetsmiljöverket. Myndigheten rekommenderar arbetsgivare att hellre anmäla en händelse för mycket än en för lite. När Transportarbetaren först börjar gå igenom anmälningar är de inte särskilt många. Som mest ett 20-tal från branschens allra största företag. Men efter att ha varit i kontakt med Arbetsmiljöverket visar det sig att enbart de anmälningar som anses vara så pass allvarliga att myndigheten agerar på något sätt syns i diariet. Därför begärde Transportarbetaren ut en förteckning över samtliga anmälda tillbud och olyckor från 2013 och fram till i dag.

DÅ VISADE DET sig att nio av tio företag skickat in tio anmälningar eller fler. Ett företag sticker ut med särskilt låg anmäl-

”Jag har en punchline där jag säger att vi är Sveriges farligaste företag. Det är jag stolt över. Det är för att vi i stor utsträckning förhåller oss till lagen och rapporterar och anmäler tillbud och olyckor.”

David Lundin, arbetsmiljöexpert på Nokas

ningsfrekvens. Det är Apcoa. Med dotterbolaget Europark. Företaget har skickat in en anmälan om en händelse 2015.

Det går till exempel att jämföra med Q park, ett annat stort parkeringsföretag. Bolaget har skickat in sammanlagt 107 anmälningar under samma period.

NÄR TRANSPORTARBETAREN FÖRST är i kontakt med Apcoa/Europark och den operativa chefen Fredrik Westergård säger han att företaget följer gängse rutiner. Företaget rapporterar händelser i det rapporteringssystem alla bevakningsföretag får tillgång till genom branchorganisationen Bya (bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd).

Eftersom Transportarbetaren läst samtliga anmälningar som Arbetsmiljöverket agerat på de senaste två åren hade vi upptäckt att fyra olika bevakningsföretag anmält terrorattentatet på Drottninggatan till Arbetsmiljöverket förra året. Ett bolag anmälde det som tillbud med medföljande psykisk chock. De tre andra som en olycka. Det fanns parkeringsvakter från Europark på plats, men händelsen anmäldes inte som allvarlig

– Vi tog hand om våra anställda efteråt och de fick träffa psykolog och beteendevetare, sa Fredrik Westergård.

Därefter bad han om att få frågor på mejl för att kunna kolla med företagets personalavdelning.

Vi skickade ett antal frågor och fick detta till svar:

”Europark rapporterar regelbundet in arbetsskador, incidenter och tillbud och upprättar handlingsplaner för att så långt som möjligt eliminera risker och problem. Vi har inte gjort bedömningen att någon arbetsskada eller tillbud har varit av sådan art att den skulle ha föranlett en rapport till Arbetsmiljöverket. Just nu pågår en utredning av ärenden som anmälts till Afa försäkring för att se om någon historisk arbetsskada möjligen skulle kunna klassas som allvarlig och därmed rapporteras till Arbetsmiljöverket i efterhand.”

MARTIN MILJETEIG ÄR central ombudsman med ansvar för arbetsmiljö på Transport. Han tycker att de företag som har anmält få händelser har en utmaning framför sig i att förbättra sina rutiner.

– Att ha anmält en enda, eller få, olyckor och tillbud under en längre period skulle jag hävda visar på grova brister i arbetsmiljöarbetet. Att inte anmäla allvarliga tillbud och olyckor är i grunden ett lagbrott, säger han.



Olivera Pobra är tjänstledig från sitt jobb som ordningsvakt.

FOTO: LENA BLOMQUIST

”Jag skulle inte skylla på okunskap”

Regionala skyddsombudet Olivera Pobra tycker att företagen måste bli bättre på att anmäla händelser. Annars finns det ett stort mörkertal kring olyckor och tillbud.

– Det kan leda till fler och värre arbetsskador. Arbetsgivarna är ansvariga för sina anställdas arbetsmiljö och måste anmäla. Hellre en anmälan för mycket, än en för lite, säger hon.

Per Martelius, som jobbar med arbetsmiljö på Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya), tror att det kan finnas flera förklaringar bakom skillnaderna.

– En anledning kan vara att företag saknar systematiskt arbetsmiljöarbete. Det kan även vara så att de interna rutinerna kring omhändertagande, utredning och dokumentation fungerar, men att den sista pusselbiten brister. Han fortsätter:

– Men det kan också vara så att det saknas kunskap om att det ska anmälas, samt vad det är som ska anmälas. I många fall kan denna brist avhjälpas med mer information och utbildning.

Varför är det viktigt att anmäla?

– Myndigheten kan göra en objektiv bedömning av händelsen och vid behov begära åtgärder från företaget. Men det är också viktigt att de får en så korrekt bild som möjligt över de olycksfall och tillbud som inträffar, så att myndighetens arbete bygger på korrekt information.

OLIVERA POBRA ÄR tjänstledig från sitt jobb som ordningsvakt och vikarierar som regionalt skyddsombud för Transport i Stockholm. Hennes jobb är att vara skyddsombud på arbetsplatser som saknar egna. Hon tror att skillnaderna i vissa fall beror på okunskap. Men tycker inte att det är en ursäkt.

– Jag skulle vara försiktig med att dra det kortet. Jag är helt säker på att arbetsgivarna har kunskapen i sina led men kanske har uppgifterna delegerats ner till en nivå där kunskapen inte finns.

Genomgången av anmälda allvarliga tillbud och olyckor pekar också på att många av de företag som har en något starkare facklig kultur med lokala skyddsombud också har fler anmälningar. Olivera Pobra säger att det är svårt att räkna till för alla företag, som saknar egna skyddsombud.

– Vi kommer oftast ut när något redan har hänt eller en arbetstagare har larmat om dålig arbetsmiljö. Vi försöker bygga samverkan med arbetsgivarna, men det är svårt att få tiden att räcka till eftersom vi är tre regionala skyddsombud på flera tusen företag i Stockholm.

John Antonsson



Fyra av bevakningsföretagen som hade personal på plats i samband med attentatet på Drottninggatan i Stockholm anmälde det som allvarlig olycka eller tillbud. Två företag på plats gjorde ingen anmälan om händelsen förra året.

FOTO: FREDRIK SANDBERG/TT

Stort företag tog över problemmack

Bensin. I förra numret skrev Transportarbetaren om en bensinmack i Gävle där ägaren satte i system att lura anställda på lön. I första hand var det migrantarbetare som drabbades. Flera av dem kopplade in facket, Transport.

Macken har nu fått nya ägare. Bolaget Colabitoil, som driver ett 40-tal stationer i främst Gästrikland och Hälsingland, har tagit över verksamheten. Inklusive personalen.

Förutom mackar och tankbils transporter satsar Colabitoil på import och viss egen framställning av biodrivmedel. Bolaget har kollektivavtal för de mackanställda och inget otalt med facket.

Den tidigare ägaren till Gävle-macken utreds av Skatteverket. Indikationer finns på att för lite skatt betalats in för minst en av de anställda som facket hjälpte.

JL

FOTO: ROLLS-ROYCE



Roboten ska kunna undersöka och felsöka i flygmotorer.

Världens minsta flygmekaniker?

Flyg. 4,5 centimeter stor är i dag roboten som ska kunna ta sig in i flygmotorer för att undersöka och felsöka. Den kan röra sig horisontellt och vertikalt. Idén är att roboten ska skicka ut resultatet på videolänk. Motorn ska sedan kunna repareras på plats.

Forskarna räknar med att robotarna i framtiden kan krympas en centimeter i diameter och röra sig i en svärm. Mikrorobotarna utvecklas av Rolls-Royce i samarbete med Harvarduniversitetet. En konstnär har gjort roboten på bilden.

LB

30 000

kronor i böter och skadestånd kostade det lastbilschauffören som för snart ett år sen rattade ut på hängbron vid Tegsnäset i Västerbotten. Maxvikt på bron var sju ton, bilen vägde 52.

Källa: Folkbladet

Livet efter den sista utdelningsrundan

Tidningsbud. Här står ett före detta tidningsbud och röjer sly i Anja Pärsons slalombacke. Tidningsläsarna i Örnsköldsvik får vänta på sin papperstidning till posten kommer – eller gå in på nätet.

Text Lena Blomquist

Fem månader har gått sedan distributörerna som delade ut Örnsköldsviks Allehanda (ÖA) gjorde sin sista runda. För Dick Karlström blev resultatet ett helt nytt jobb efter ungefär 30 år som tidningsbud.

Carin Edholm är leveranschef på Trygghetsfonden TSL:s region norr.

FONDEN HAR ERBJUDIT alla runt 50 uppsagda tidningsbud hjälp att komma vidare. Många av de uppsagda hade tidningsutdelningen som ett extraknäck och räknar med att klara sig själva. Hittills har 16 tackat ja till TSL-stöd.

– Två har fått nytt jobb, berättar Carin Edholm. De övriga 14 är mitt inne i sitt omställningsprogram där de får coachning och om det behövs även hjälp till utbildning.

Hon beskriver projektet som typiskt. Digitaliseringens konsekvenser är att vissa blir av med jobbet, konstaterar hon. De uppsagda tidningsbuderna har fått planera sin framtid tillsammans med en coach. Det handlar om att skriva cv, söka jobb, hitta en utbildning.



– Vi har haft ett väldigt bra samarbete både med Transport och arbetsgivaren, säger Carin Edholm. Sett över hela lan-

det får 90 procent av de transportmedlemmar som tackar ja till TSL nytt jobb inom ett år.

I Örnsköldsvik blev tre bud kvar på heltid hos utdelningsföretaget Tidningstjänst, och tre på en dag i veckan. De sex tar hand om Dagens Nyheter och Dagens Industri som valde att fortsätta med morgonutdelning i centrala stan.

ROGER SJÖBERG är tidningsbudet som älskar sitt jobb och inte visste vad han skulle hitta på när ÖA kom med beskedet att tidningen skulle delas med post. Han fick stanna, men springer i trappuppgångar i stället för att köra sin tidigare 16-milarunda långt utanför staden.



Dick Karlström har sadlat om från att dela ut tidningar till att röja sly. När vintern kommer ska han gå en YKB-kurs.

– Det fungerar mycket bättre än jag trodde, säger han. ÖA har jag inte haft sedan i våras, men det finns ju en del att läsa i DN också ...

TILLBAKA TILL ANJA PÄRSONS backe i Tärnaby.

– Jag kommer att köra roboten som röjer sly fram tills snön kommer, berättar före detta tidningsbudet Dick Karlström.

Jobbet har han skaffat själv, men TSL-coachen har hjälpt till med en YKB-kurs så att Dick Karlström får köra de tunga bilar han redan hade körkort för.

– Jag är inte orolig, säger han. Chaufförsjobb finns alltid.

PÅ ETT INDUSTRIFÖRETAG i Örnsköldsvik hittar vi det andra före detta budet som finns i TSL:s statistik över dem som fått nytt jobb.

– Coachen var jätteduktig. Han pratade lite och hjälpte mig att skriva ett cv, berättar Kristoffer Tranberg.

Han har hunnit sommarjobba med brödpackning innan han, via ett bemanningsföretag, började på hydraulikföretaget Specma.

– Jag har hamnat på röravdelningen.

Trygghetsfonden

Trygghetsfonden TSL gäller för privatanställda arbetare som blir uppsagda på grund av arbetsbrist från ett företag som har kollektivavtal med ett LO-förbund. 100 000 arbetsgivare med omkring 900 000 arbetare omfattas, bland dem alla som jobbar på företag med Transports kollektivavtal.

TSL erbjuder coacher som hjälper till att hitta nytt jobb, börja studera eller kanske starta eget. Allt utifrån den uppsagdas önskemål och med start redan under uppsägningstiden.

FOTO: PRIVAT

Snart slutar fler med morgonutdelningen

Tidningsbud. Örnsköldsviks Allehanda har levt vidare utan morgonutdelning sedan i maj. Förändringen är under utvärdering – men klart är att flera tidningar kommer att följa efter.

Text **Lena Blomquist**

Mittmedia, mediebjässen som ger ut ÖA och en rad andra lokala och regionala tidningar, är på gång igen den 1 oktober. Då blir Nynäs- hamns-Posten postutdelad, och läsarna får den framåt eftermiddagen.

– Det blir nog inte lika stor sak eftersom NP är en tvådagars tidning, konstaterar Per Bowallius, vd på Mittmedia.

Han berättar att den indragna morgonutdelningen i Nynäshamn och Örnsköldsvik med omnejd får rulla på under hösten. Sedan kommer förändringen att utvärderas, med sikte på framtiden för andra tidningar inom koncernen.

– Förutsättningarna är olika utifrån geografin, säger han. Jag kan inte säga än om och var vi kommer att gå vidare.

Per Bowallius kan däremot förklara vad som ligger bakom Mittmedias linje. Bakgrunden är att tidningsbuden gör samma runda oavsett om fler och fler prenumeranter säger upp papperstidningen, kanske för att gå över till en digital prenumeration.

– Kostnadsstrukturen är en av de stora utmaningarna i mediebranschen. När våra tidningar tappar i

upplaga har vi ändå legat kvar med samma distributionskostnader. Med postutdelning betalar vi för varje ex, säger Per Bowallius.

På ÖA konstaterar chefredaktör Karin Näslund att den indragna morgonutdelningen har fungerat bättre än förväntat:

– Många har valt bort papperstidningen och bytt till e-tidning. Om vi tittar på totalt antal betalande läsare så har det inte minskat så mycket sedan vi informerade om den här förändringen för snart ett år sen, och i augusti hade vi fler digitala prenumeranter än printprenumeranter.

NÅGRA SIFFROR På upplageförändringar eller det ekonomiska utfallet vill varken hon eller vd Per Bowallius dela med sig av innan utvärderingen är klar.

– Det viktiga för oss är att vi kan fortsätta bedriva vår lokala journalistik, säger Karin Näslund.

Medan Mittmedia blickar mot en framtid utan tidningsbud väljer andra mediekoncerner att låta utdelningsföretagen söka flera intäkter. Där delar buden ut post, paket och reklam. I något fall frukostbröd på lördagsmorgnarna.

Varför har Mittmedia tagit täten när det gäller att avskaffa morgonutdelningen?

– Vi har jobbat länge med digitaliseringen. Och vi märker att allt fler läsare föredrar den digitala tidningen, säger Per Bowallius.

VILL DU SLUTA RÖKA ELLER SNUSA?

KOSTNADSFRITT STÖD FÖR DIG SOM VILL VARA TOBAKSFRI

SLUTA-RÖKA-LINJEN



RING 020-84 00 00
www.slutarokalinjen.se



Funderar du över dina alkoholvanor?

020-84 44 48 alkohollinjen.se

FOTO: LENA BLOMQUIST



Facket i jakt på medlemmar

Uppsökeri. Tempo, tempo, tempo. I värsta morgonrusningen hinner taxiförarna med högst 30 sekunders prat. Men efter hand blir samtalen längre och djupare när Transports avdelning 5 söker upp chaufförer som väntar på passagerare vid Bromma flygplats. Facket, politiken och världens avhandlades när Transport var på arbetsplatsbesök i taxikön vid Bromma flygplats.

Veckan före valet sökte avdelningarna upp så många medlemmar – och ickemedlemmar – som de hann med. Pia Edvall och Bo Nilsson tog så många samtal de bara kunde. LB



FOTO: JAN LÖKVIST

Lager- och terminalarbetare spelar en viktig roll när transportarbetare från hela världen samlas till kongress. På Schenkers lager i Arlanda stad har robotar tagit över en hel del av jobben.

Robotar eller lagerarbetare? Het fråga på världskongress

Internationellt. Ökad e-handel och robotar som tar över. Det är dags att lager- och terminalarbetarna får en egen politisk plattform för att slåss för sina jobb. Frågan drivs av Transport på transportarbetarnas internationella kongress i Singapore.

Text Justina Öster

Internationella Transportarbetare-federationens (ITF) kongress hålls i Singapore den 14–20 oktober. Internationella chefen Peter Lökvist kommer att vara på plats för att försvara svenska Transports motion om att bygga upp en egen enhet för lager-, logistik och terminalarbetare inom federationen.

DÄR DRIVS VERKSAMHETEN inom en rad sektioner och hittills har lager- och terminalanställda hänvisats till vägsektionen. Men de har haft svårt att göra sin stämma hörd bland yrkeschaufförerna, som kämpar med andra problem. (Tongångarna känns igen från svenska Transport, där terminalarna velat bryta sig loss från lastbilsförarna och få ett eget avtal.)

Förslaget till ITF:s kongress är undertecknat av en rad nordiska fack. Det har brett stöd, även i federationens styrelse, och antas bli klubb

utan protest, uppger Peter Lökvist.

UPPRINNELSEN ÄR EN arbetsgrupp som funderat över hur facken, globalt, ska ta tag i lager- och terminalarbetarnas nya arbetssituation med växande e-handel och människor som i rask takt byts ut mot robotar.

– Det gäller att sluta uppgörelser med arbetsgivarna, så att så många som möjligt får behålla jobben. Ett bra exempel är ett helautomatiserat lager i Norge. Där lyckades



facket behålla 80 procent av arbetstagarna, säger Peter Lökvist.

– De har gått från handplockning till att övervaka och sköta teknik och maskiner. Människor behövs fortfarande. Vi måste jobba för att de ska få vidareutbildning och stanna kvar i företagen.

LÖKVIST PEKAR PÅ ytterligare ett lyckat exempel bland hamnarbetarna, som också står i frontlinjen när den nya teknologin marscherar in. Går det som Transport vill kommer ITF:s nya kommitté för lager och terminal att sammanträda varje år, få ekonomiska och personella resurser och ta fram en årlig arbetsplan.

Som i ITF:s övriga arbete väntas den ta upp bland annat kampanj- arbete, Ikea är ett exempel, och medlemsvärning. Att få med unga är särskilt viktigt, påpekar Peter Lökvist. De representeras på kongressen av Ludwig Eriksson från förbundsstyrelsen. Kvinnliga frågor som stopp för våld och sexuella trakasserier på arbetsplatserna står också på dagordningen. Anna Ryding och Lena Hunt Wiberg från förbundsstyrelsen, liksom Lotta Larsson från Halmstadsavdelningen, är engagerade i dem.

Totalt reser 13 personer från Transport för en veckas kongress. Varför så många?

– De är från förbundsstyrelsen och Transports olika branscher och behöver en inblick i det internationella arbete som är en grundbult i Transport. Det är viktigt att vi är med och beslutar om vilka frågor transportfacken ska jobba med, globalt.

– Solidaritetsarbete står inskrivet i Transports stadgar. Vi kan inte isolera oss när företagen blir globala och arbetar över gränserna.

Kongressen pågår i en vecka. Varför så länge?

– ITF:s kongresser skiljer sig från andra eftersom deltagarna inte bara debatterar i kongresshallen utan i

flera dagar samlas i olika sektioner. Där väljer de styrelse, program att jobba efter och beslutar om motioner i sina frågor.

Vad händer på ITF:s kongress?

→ **Totalt 39 motioner ska behandlas.**

→ **ITF:s ansikte utåt, Stephen Cotton från England, väntas bli omvald.**

→ **Beslut väntas om att ITF:s kongresser ska hållas vart femte år, i stället för vart fjärde. Då kommer även Europeiska Transportarbetare-federationen (ETF) och den nordiska federationen (NTF) följa efter.**

→ **Plattformsekonomi ska diskuteras. Insatser behövs för att organisera anställda i nya plattformsföretag, där arbetsgivarna inte tar traditionellt ansvar utan lägger över risken på arbetstagarna, som egenföretagare. Uber är ett exempel.**

→ **FOC-kampanjen mot bekvämlighetsflaggade fartyg och sjömän som jobbar på usla villkor för låg lön går vidare.**

→ **Stöd till palestinska transportfacket, som organiserar lastbilsförare och terminalarbetare. Transport deltar i ett pågående projekt.**

Friande dom om beställarens ansvar

Åkeri. Åklagarens bevisning fick underkänt på alla punkter. Speditören friades helt i den första rättegången som har prövat beställarens ansvar när ett anlitat åkeri bryter mot lagarna.

Text **Lena Blomquist**

– Nu ska vi dra lärdom av domen, säger Mikael Bäckström, kammaråklagare med trafikbrott som specialitet.

Han ledde förundersökningen mot det speditörsföretag som ställdes inför rätta, men överlät åt en annan åklagare att driva fallet i Uppsala tingsrätt. Det är Mikael Bäckström som nu ska gå igenom domen för att granska om han själv eller polisen har brutit i arbetssätt och behöver veta mer om vilka bevis som krävs för en fällande dom.

– Lagen om beställarens ansvar är knepig och rätt så ny för polisen och oss åklagare, säger han. Den har ändrats i sommar, men är ändå så lik att vi kan dra slutsatser av den här domen.

BAKGRUND: Trafikpolisen stoppade för två år sedan en bulgarisk lastbil i Skutskär, utanför Gävle. Ekipaget var på väg med pappersbalar till Göteborgs hamn. Chauffören, som kom från Makedonien, berättade att han i flera månaders tid hade kört inrikestrafik till och från Göteborgs hamn. Med några avstickare till Norge.

Utifrån fraktsedlar och körjournal misstänkte polisen att han hade brutit mot reglerna om cabotage, det vill säga att han hade kört fler inrikestransporter än tillåtet i Sverige. Även den firma som hade anlitat åkeriet granskades, en del av ett stort internationellt speditörsbolag.

RÄTTEGÅNGEN: Onsdag för två veckor sedan hölls förhandlingarna i Uppsala tingsrätt. De var första gången beställarens ansvar hos en transportköpare skulle prövas rättsligt.

Åklagaren Linn Löw hävdade att speditören hade beställt 25 transporter som skett olovligt i Sverige.

Det anlitade åkeriet saknar svenskt trafiktillstånd och transportererna har brutit mot cabotagereglerna, sa hon. Speditörsfirmans vd nekade till brott.

DOMEN: Tingsrätten slog fast att speditören inte har gjort sig skyldig till brott mot beställarens ansvar. Domstolen fick ingen tydlig bild av hur transportererna hade utförts – vare sig från åklagaren eller genom bevisningen. Det fanns heller inga bevis för att det stämde företaget hade beställt fler än två av de 25 transportererna.

Dessutom går rätten på företagets linje när det gäller ansvaret: Även om olagliga transporter faktiskt har körts (vilket alltså inte är bevisat) hade beställaren ingen anledning att anta detta.

ENLIGT DOMEN RÄCKER det alltså att en speditör kollar ett åkeri när det anlitas första gången, och att åkeriet då förbinder sig att följa lagarna. Plus att speditören sedan gör stickprovskontroller.

Taxichaufförer kör oftast för fort

Yrkestrafik. Många yrkesförare kör för fort och de värsta fartsyndarna är taxichaufförerna. Folksam mätte i våras hastigheten på 4 300 fordon som färdades i Stockholm och Uppsala. 57 procent av yrkesförarna höll för hög hastighet.

Sammanställningen avslöjar att 73 procent av taxiförarna körde för fort. Näst sämst var renhållningsbranschen, med 71 procent. Bäst klarade sig bussförarna.

Folksam gjorde en liknande studie 2017 och konstaterar att fartsynderiet har ökat.

JL



FOTO: LENA BLOMQUIST

Väktare får vara med vid tömning. På grund av hotfull man.

Sopgubbar får skydd av väktare

Miljöarbetare. Sopgubbarna och deras sopbilar får sällskap av vakter.

Renhållningsbolaget NSR har gjort flera polisanmälningar mot en man som till och från under en längre tid har uppträtt hotfullt. Transport har stoppat arbetet. Till slut beställde arbetsgivaren NSR skydd från Securitas.

– Ärendet är mycket besvärligt, säger Hans Eric Nilsson, senior adviser på NSR, till Nordvästra Skånes Tidningar. Tills vidare är Securitas med vid tömning. Då är det ingen abonnent som blir lidande och soporna blir tömda, fortsätter han.

LB

Uppdrag: Rädda försurade sjöar

Helikoptern släpper ner 65 ton kalk över Bässesjön i Hälsingland. Hela jobbet sköts av ett företag specialiserat på att sprida material från luften.

– Det blir mycket resande, men vi får se mycket och det är en bra stämning, säger Sabina Lantz, till tidningen Hela Helsingland.



FOTO: LOVISA HÄSSNERW

Fack vill ha fyra dagars arbetsvecka

Internationellt. Brittiska LO vill införa fyra dagars arbetsvecka, skriver The Guardian. Facket i Storbritannien tror att anställda skulle må bättre av kortare arbetsvecka, och att de samtidigt skulle bli mer engagerade i sina jobb. Ett annat argument är att förändringen skulle höja produktiviteten i den brittiska ekonomin.

Nåja, målet som facket har satt upp är att den kortare arbetsveckan ska bli verklighet under detta århundrade.

LB

5 tycker till

Vem är din drömminister i den nya regeringen? Tänk fritt!



Maria Eriksson, hamnarbetare, Oxelösund:

– Spontant säger jag Glenn Mattsing, han som rodde runt Svalbard för att visa hur klimatet har påverkats och att isen har smält. Han paddlade också till politikerveckan i Almedalen på flotten Trash-Tiki, byggd av plast och skräp från havet. Klimathotet och plastskräp i haven är viktiga frågor.



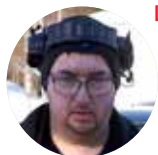
Frank Lillvik, lastbilschaufför, Tranemo:

– Jag är ju socialdemokrat ut i fingerspetsarna, och Stefan Löfven har gjort en massa bra. Men det känns inte som om han har förtroende i landet, och inte har han riktigt talets gåva heller. Men det får bli han ändå: Stefan Löfven.



Alen Omerbasic, Majstorovic, ordningsvakt, Jönköping:

– Annie Lööf, hon är ganska stabil. Hon är bred i tankarna och verkar veta vad hon pratar om. Dessutom går hon framåt i sin egen utveckling.



Lennart Gustafsson, bärare, Umeå/Örnsköldsvik:

– Helt fritt? Då tar jag vår högsta chef, Mats Nilsson som är vd på Assistancelåren i Sverige. Han är sund i sina tankar och i både det han säger och det han gör.



Cecilia Karlsson, bensinmackställd, Åstorp:

– Jag vill ha en politiker som kan komma överens med de andra partierna. Som det är nu går de emot alla andra min drömminister är villig att samarbeta i stället.

”Kanske måste S ta ett tydligt steg åt vänster”

Politik. Rödgrönt? Blocköverskridande? Alliansen? Det bästa alternativet är en S-ledd regering, tycker Transports ordförande Tommy Wreeth.

Text Lena Blomquist

Några veckor efter valet (när denna tidning går i tryck) tänker han så här:

– Läget är ytterst svårt, och det måste vara en regering som kan regera.
– Kanske måste Socialdemokraterna ta ett tydligt steg åt vänster i stället för åt mitten för att bli tydligare mot väljarna i framtiden, samtidigt som det givetvis gör det svårare att bilda en regering. Men regeringsmakt till varje pris är nog ingen bra lösning heller, kan jag tycka.

INGEN NY REGERING finns i sikte när detta skrivs. Statsvetaren Jenny Madestam konstaterar i en intervju med TT att problemet är att två partier har låst sig:

Socialdemokraterna, som vill ha statsministerposten och Alliansen, som vill hålla ihop. Eftersom inget parti förutom Sverigedemokraterna vill ha extraval, tror hon att det hotet till slut tvingar fram en lösning. Men Jenny Madestam antar att det kommer att ta tid att bilda regering.

LO:S ORDFÖRANDE Karl-Petter Thorwaldsson funderade också kring regeringsbildandet ett par veckor efter valet:

– Önskedrömmen är att Stefan Löfven kan bilda en egen regering och göra upp med de rödgröna eller med ett eller flera borgerliga partier i sakfrågorna. Men det troliga är att Moderaterna och Kristdemokraterna bildar regeringen med stöd av SD.

Både Tommy Wreeth och Karl-Petter Thorwaldsson är bekymrade över att ungefär en fjärdedel av LO:s medlemmar röstade på Sverigedemokraterna.

– Jag är osäker på om de röstat på SD för partiets hela politik där till

exempel arbetsrätt och arbetsmarknad ingår, eller om det rör sig om missnöjesröstning mot hur enskilda frågor har hanterats. Det kanske ligger ett visst politikerförakt bakom siffrorna också, säger Tommy Wreeth.

Karl-Petter Thorwaldsson vänder sig direkt till SD-väljarna i sin kommentar:

– Jag hoppas att ni tar en ny övergripande titt på vilket samhälle ni vill ha, säger Karl-Petter Thorwaldsson till SD-väljarna. Vi har slarvat med migrationspolitiken, den signalen har gått fram. Men vill ni ha en högerpolitik på köpet?

HANS RECEPT INFÖR kommande val, då han inte vill se fler SD-röster bland medlemmarna, bygger på självkritik:

– Vi måste vara närvarande i medlemmarnas vardag, på deras arbetsplatser även mellan valen. Vi ska vara på gymnasier. De allra flesta har i dag redan ett jobb när de går ut skolan, både på yrkesprogrammen och de teoretiska. Och sedan när de blir med i facket måste vi dejta dem. Det handlar om att ge dem kunskap om vad facket står för värderingsmässigt. Att alla människor har lika värde.

”Regeringsmakt till varje pris är nog ingen bra lösning heller.”

Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande

FOTO: LENA BLUMQUIST



Camilla Frostehag, Chrissie Sundvall och Viktor Andersson på Transports kurs inför valrörelsen.

21 384 samtal under valet

Politik. Under valrörelsen och fram till lunch den 9 september hade Transports valarbetare haft 21 384 personliga samtal med medlemmar, i telefon eller vid dörrknackning.

Camilla Frostehag, lastbilschaufför från Nordmaling i Västerbotten, är en av dem som i februari gick ringutbildning på Transports förbunds kontor:

– Det är en tuff uppgift att ringa till folk, men alla som har engagerat sig här i avdelning 28 har gjort ett bra jobb, säger hon. Fast jag blir mörkrädd när jag ser valresultatet. Nu måste det bli en regering som arbetar över blockgränserna.

LB

Gummiarbetare gör politisk comeback

Politik. Gummiarbetaren Roger Oskarsson (S) i Malå är nyvald till kommunens fullmäktige. Han gör politisk comeback efter ett femårigt uppehåll.

Text John Antonsson

– Det var svårt att få ledigt från jobbet, då valde jag hellre att säga ifrån mig uppdraget än att tjafsas med chefen, säger Roger Oskarsson.

Men vad säger chefen om att du har blivit invald igen?

– Han är nog inte så medveten om det än.

Socialdemokraterna i Malå minskade från 36,3 procent till 30,9 procent. Däremot gick det bättre för Vänsterpartiet som S styr tillsammans med sedan tidigare. Vänsterpartiet är numera Malå kommunfullmäktiges största parti med 32,4

procent av väljarna efter att ha gått upp med 19,1 procentenheter.

– Vi har samarbetat med dem tidigare, så det ska nog fungera bra.

Finns det något du vill satsa extra mycket på i kommunfullmäktige?

– Nej, det är egentligen bara att jobba för kommunens bästa.

ROGER OSKARSSON ARBETAR med regummering sedan 28 år. Han är just nu sjukskriven efter att ha opererat en utsliten rygg. Många år av tunga lyft har tagit ut sin rätt. Det gör att han har mycket tid att följa nyheter på både radio och tv.

– Man hör och ser vad som händer i politiken varje kväll. Man blir inte klok på vad som ska hända men det ska bli intressant att se och man följer det med spänning.

Roger Oskarsson hoppas på en

regering som grundar sig på samarbete mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

– Som jag fattar det har de flest mandat, så jag förstår inte vars problemet är, säger han.

I VALET TILL Malås kommunfullmäktige fick Moderaterna 1,3 procent och Sverigedemokraterna 3,4 procent. Att jämföra med 19,8 procent för M och 17,5 procent för SD på riksplånet. Roger Oskarssons politiska skräckscenario är att just de två partierna ska styra landet.

– Då tror jag det blir lite mer problem för vanliga arbetare. Jag är rädd att de ger sig på las (lagen om anställningsskydd), att de kommer med nya dåliga anställningsformer och att de försämrar våra försäkringar.



Roger Oskarsson jobbar med regummering och är vald till kommunfullmäktige i Malå för Socialdemokraterna.

Flera valda

Många Transportarbetare har valts in i de politiska församlingarna i Sverige. I förra numret av Transportarbetaren kunde du läsa om Niklas Strand (V) som kandiderade till Region Västmanland, han kom in. Det gjorde också Madelene Amberman (S), som kandiderade till Kommunfullmäktige i Mönsterås.

Bäst på att få in kandidater var Transport i Västerbotten. Där valdes fem medlemmar in i olika kommunfullmäktige för Socialdemokraterna och Vänsterpartiet.

Det här gäller om din medlemsförsäkring

Försäkring. En läsare hörde av sig efter förra numrets reportage om Christina Persson, som jobbar på bensinstation och på kort tid drabbades av både stroke och bröstcancer. Där fanns en felaktig uppgift om varifrån hon fått ersättning för sjukdomarna.

Text och foto Justina Öster

Rätt är att Christina Persson fick 50 000 kronor i ersättning efter stroke och lika mycket efter cancer från sin medlemsförsäkring i Folksam.

Pengarna kom från den sjuk- och efterlevandeförsäkring som medlemmar i Transport kan betala extra för att få. Den ingår alltså inte i grundskyddet, och du kan välja bort den genom att tacka nej. Gör du inte det ingår tillägget automatiskt i försäkringen genom så kallad negativ avtalsbindning, som mött en del kritik.

I sjuk- och efterlevandeförsäkringen ingår, förutom ersättning vid vissa diagnoser som stroke och bröstcancer, även ersättning vid arbetsoförmåga och dödsfall av make/maka, registrerad partner eller sambo.



Christina Persson fick 50 000 kronor från en sjuk- och efterlevandeförsäkring Transportare kan betala extra för.

Lär dig mer

Läs mer på folksam.se/forbund/transport eller ring bolagets kundtjänst tel 0771-950 950.

Transports lokala avdelningar svarar också på frågor om försäkringar (gå in på transport.se och klicka på Avdelningar).

Kolla även på jobbet, kanske har du en försäkringsansvarig, utbildad inom Transport.

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

Med vårt Medlemslån kan du som medlem i facket förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. I lånet ingår försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan är förmånlig* och inga avgifter tillkommer, jämför gärna våra villkor med andra långivare.

Mer information och ansökan se swedbank.se/medlemslan eller ring Kundcenter 0771-22 11 22.

* Effektiv ränta 4,65 % augusti 2018

Statliga miljoner för fler cykelvägar

Stadsmiljö. Nya cykelvägar och utbyggd kollektivtrafik får statligt stöd. Trafikverket delar de närmaste fem åren ut sammanlagt 825 miljoner kronor till tolv kommuner som bygger för att fler ska cykla och åka kollektivt. För att få bidrag måste kommunerna lova antingen åtgärder som ökar andelen miljömässigt hållbara transporter – eller att bygga bostäder.

Stadsmiljöavtal heter uppgörelserna mellan staten och de tolv kommunerna. De är: Borås, Eskilstuna, Helsingborg, Hudiksvall, Lidingö, Linköping, Nacka, Solna, Stockholm, Söderhamn, Ängelholm och Östersund. I större projekt är även landstingen med. LB

FOTO: TRAFIKVERKET



Åtgärda bristerna, annars stoppar vi arbetet, säger Arbetsmiljöverket.

Farligt att jobba vid Förbifart Stockholm

Åkeri. Ungefär år 2026 är det meningen att lastbilar och annan trafik som passerar Stockholm ska slippa Essingeleden. Men senast i mitten av september upptäckte Arbetsmiljöverket nya allvarliga brister vid bygget av Förbifart Stockholm. Den trafikled som ska gå från Kungens kurva i söder till Häggvik norr om Stockholm.

Problemen finns i två tunnlar som ska ansluta leden till E18. Kritiken från Arbetsmiljöverket handlar om att utrymningsvägarna är bristfälliga, att skyltningen inte räcker och att räddningskamrarna är för få. Myndigheten hittade också en omärkt container med sprängmedel.

"Bristerna håller på att åtgärdas", lovar projektchefen Johan Brantmark, enligt TT. Annars kan arbetet stoppas och böter i miljonklassen utdömas. LB

2,5%

ökade lönerna i Sverige med under första halvåret, jämfört med samma period i fjol.

Källa: Medlingsinstitutet

Här väljer kunden när sopgubben kommer

Miljöarbetare. Någon vill ha en stinkande soptunna tömd direkt efter helgen. Grannen fyller i stället sitt kärl och begär hämtning efter flera veckor. I ett villaområde i Helsingborg fortsätter kunderna att själva bestämma när sopgubben ska komma.

Text Lena Blomquist

– Ur mitt perspektiv som chaufför ser jag inga problem. Jag får min runda i datorn inför varje dag, säger Pierre Mollestam.

Han är pionjären som hämtar villaägarnas sopor just den dag de vill ha tunnan tömd. Försöket i Maria Park i Helsingborg fortsätter till årsskiftet. I dagarna sätter intervjuer i gång med invånare, chaufförer och andra inom renhållningsbolaget NSR.

– Än så länge är det väldigt positivt, säger Björn Jacobsson IT-chef på bolaget.

Ok, medger både han och Pierre Mollestam: Tekniken har strulat ibland, men annat har de inte vant sig när det handlar om det första större försöket i Europa.

SÅ HÄR FUNKAR sophämtning-på-begäran:

Villaägaren drar i ett reglage på sopkärllets lock när hen vill ha tömning. Datachipet sänder en signal till ett planeringsprogram på miljöföretaget. Och inom 24 timmar finns Pierre Mollestam på plats med sopbilen.



250 villaägare i Helsingborg bestämmer själva när de vill ha soptunnorna tömda. Inom 24 timmar finns Pierre Molleskog på plats med sopbilen.

Betyder det inte mer sopbilskörande i området?

– Det är klart ... jag är ju där varje dag. Men jag kommer snabbt därifrån också, svarar Pierre Mollestam.

– Vi ska jämföra antalet körda mil, antalet hämtningar och tiden bilen rullar, säger Björn Jacobsson som också räknar med att kunderna i försöksområdet sorterar bättre och i många fall beställer hämtning mer sällan än de hade tidigare,

Hur tror du att försöket med sophämtning på beställning kommer att sluta?

– En fortsättning kan vara att se över taxan, så att kunderna faktiskt betalar för hur ofta de får hämtat. Ett annat alternativ är att vi lär oss hur folk vill ha det och bygger våra hämtningsscheman utifrån detta., säger Björn Jacobsson.

Transportarbetaren återkommer med frågan en bit in på nästa år.

Sparkat tidningsbud till AD

Tidningsbud. I 44 år delade en kvinna ut tidningar för ett av landets största distributionsföretag. I somras, när det återstod tre år till pensioneringen, fick hon sparken.

Text Jan Lindkvist

Företaget anser att hon jobbade för sakta, skriver Transport i en stämningssökning till Arbetsdomstolen (AD).

Facket underkänner uppsägningen och kräver därför distri-

butionsföretaget på 150 000 kronor i skadestånd.

Enligt stämningen började kvinnan jobba som tidningsbud 1974. Hon hade samma bilrunda i 38 år, men när morgontidningarnas upplagor började falla gjorde företaget flera omorganiseringar.

KVINNAN FICK ETT annat distrikt, en körning där den tilldelade tiden var för knapp. Hon kontaktade facket, fick retroaktiv övertidsbetalning och extra tilldelad tid.

Men arbetstiden fortsatte att vara ett tvisteämne. I januari 2018 omplacerades kvinnan på nytt. Till ett distrikt med hyreshus utan hiss. Till saken hör att budet har artros i knäna och ibland använder kryckor.

Det nya jobbet ledde till sjuk-skrivning och ny omplacering. Den 25 maj 2018 valde distributionsföretaget att säga upp kvinnan. En uppsägning som facket ogiltigförklarar. Efter resultatlösa lokala och centrala förhandlingar har Transport gått vidare med en stämning till AD.



FOTO: BRA

Nytt larm om gift på flygplatser

Flyg. Nu kommer nya larm om förhöjda halter av det giftiga ämnet PFAS i grundvatten och brunnar. PFAS finns bland annat i brandsläckningsskum och höga halter har uppmätts nära flygplatser. Den här gången är det Visby som granskats.

Text Jan Lindkvist

– Ännu har inga studier gjorts på markpersonal som exponeras för skum, säger Dan Holmberg, regionalt skyddsombud (RSO) i Transport.

PFAS är en grupp om mer än 3000 olika högflourerade kemikalier som människan framställt på syntetisk väg. Kemikalierna är smuts- och vattenavstötande och används i allt från mobiltelefoner till kläder, smink och pizzakartonger.

Ämnet är långt ifrån ofarligt. En undergrupp, PFOS, förbjöds i EU efter indikationer på att det är cancerframkallande och kan ge leverskador. Efter det har industrin fortsatt ta fram mängder av nya varianter av samma ämne, där ingen vet hur hälsovådliga de är.

PFAS-kemikalierna har det gemensamt att de är ytterst svårnedbrytbara i naturen. Erfarenheter tyder på att vissa av PFAS-ämnena aldrig bryts ner. Studier har visat på förhöjda halter i blodet på människor. Men också på isbjörnar i Arktis.

I Sverige har flera vattentäkter fått stängas när halterna överskridit EU:s gränsvärde. Brunnar och vattendrag nära flygplatser har visat sig vara extra utsatta.

HÄR ÄR BOVEN det släckningsskum som räddningstjänsten använder vid återkommande övningar. Flygplatser som pekats ut är bland annat Ronneby, Arvidsjaur och nu senast Visby.

Om PFAS som finns i skummet kan läcka ut i grundvattnet, hur är

det då med Transports markpersonal som bemannar räddningsbilarna? Och för väktare som också kan ha brandskyddsuppgifter? Hur exponerade är de? Har det tagits blodprover?

Transports RSO Dan Holmberg säger:

– Såvitt jag vet har det inte gjorts några sådana studier. Det är heller ingen fråga som blivit prioriterad i vår egen skyddsorganisation.

FÖR TRE ÅR sedan tog vatten- och avlopps företagets branschorganisation, Svenskt Vatten, fram en rapport om PFAS. I den rekommenderas regeringen att driva på inom EU för ett förbud mot högflourerade ämnen i konsumentprodukter.

I rapporten intervjuas Åke Bergman, professor i miljömedicin vid Stockholms universitet, om PFOS och en annan variant, PFOA. Det är två PFAS-ämnena där riskerna är kända.

Han sade då:

– Tyvärr är båda substanserna extremt stabila och bioackumuleras genom bindning till proteiner som förekommer bland annat i blodet. Därför uppnås hos exponerade personer en hög halt av dessa ämnen i just blodet.

– Allt mer forskning tyder på att PFOS orsakar testikel- och njurcancer liksom skador på levern, nedsatt immunförsvar och hormonrubbingar hos människor.

Bergman fick också frågan om vad samhället vet om hälsoriskerna med de nya varianter av högflourerade ämnen som lanseras i snabb takt.

– Mycket lite, tyvärr, svarade han.

En undersökning av privata brunnar kring Visby flygplats visar att 35 ligger över EU:s så kallade åtgärdsgräns på 90 nanogram per liter vatten. En diskussion pågår om att sänka gränsvärdet kraftigt och betydligt fler brunnar kan då hamna över ribban.

David Ericsson

Shit news

Valet är över – men ändå inte. Partierna har ännu inte positionerat sig. Men politik sägs ju vara det möjligas konst ...

Trots medias och framför allt tv:s totala mobbing av vänsterblocket – där man kunde ha tre inslag med Ebba Busch Thor under en sändning, där Annie Lööf fick smågulliga frågor och där Centerns ”framåt”-affischer sedan panorerades – gjorde Socialdemokraterna en smält sensationell upprykning mot slutet.

Att ingen kan regera med SD framstår som alltmer tydligt. Gruppledaren Mattias Karlssons Fb-inlägg om att ”segra eller dö”, visar hur sektaristiskt partiet egentligen är.

I boken *Det svenska hatet* skriver journalisten Gellert Tamas om hur linjerna går från det nazistiska Nordiska Rikspartiet, via kriminella skinnskallar till starten av SD i slutet av åttiotalet. Inga andra av de nordiska populistpartierna har den bakgrunden och därför vill inget parti samarbeta med SD.

Större delen av SD:s väljare är nog inte medvetna om detta. De jag känner är ändå bra personer som bara ville ha en förändring. Där tror jag Socialdemokraterna har en läxa att lära då många SD:are tidigare röstat på dem.

”SOSSEADELN” ÄR ETT känt begrepp. Den fungerar ungefär som den vanliga adeln. Men här håller man ihop från SSU och framåt tills man eventuellt når en statsrådspost. I vissa fall går den också i arv och medlemmarna är i princip ”onåbara” för en större allmänhet.

Jag har råkat på detta många gånger då jag försökt debattera med olika ministrar, exempelvis om hur det kommer sig att arbetare tjänar 40 procent mindre i snitt än tjänstemän. De som det varit svårast att föra ett resonemang med är Mona Sahlin, Thomas Östros och Sven-Erik Österberg. På senare tid har även Tomas Eneroth utmärkt sig. Han ville inte svara på de frågor jag hade för en annan tidning om transportbranschens framtid.

En som dock håller måttet är Stefan Löfven. En statsman och samtidigt en vänlig själ. En svetsare och beläst fackföreningsman som vet hur man löder ihop politiken.

Att tv-föredrar att filma honom i de sämsta vinklarna kan han nog leva med. Uppenbart är att han har lättast att arbeta i motvind. Den motvind vi arbetare känner så väl. När vi gjort allt, när armarna värker i snöglopp och snålblåst – då måste vi göra lika mycket till.

Att saker skulle gå lätt är mer främmande för oss. Därför var det inte konstigt att Löfven, mitt i hyllningarna under valnatten sa.

– Ni vet att jag pallar inte sånt här ...

Toppen & botten

↑ **All den integration som lyckats med de hundratusentals invandrare som är med och bär upp det svenska samhället.**

↓ **Brottslighet och den integration som misslyckats.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



SLAGET OM



20 fot →



300000000



HAMNARNA



Om bara 18 månader flyttas Stockholms containerhamn till Norvik, sex mil söderut. Samtidigt vill politikerna lägga ner Stockholms båda oljehamnar. Tvärtemot alla politiska visioner kommer flyttkarusellen att leda till ökad lastbilstrafik.

Text **JAN LINDKVIST** Illustration **MATTIAS KÄLL**



branten ner mot vattnet sticker oljecisterna upp som stora svampar ur jorden. Här, vid Bergs oljedepå, utkämpar Nacka kommun och Circle K en bitter strid om marken.

Det är samma sorts kamp som förs på många andra håll i Sverige. Politiker av olika partifärger vill få bort hamnmagasin, tunga maskiner, buller och i stället bygga bostäder på kajerna.

På andra sidan viken, bara några kilometer från Bergs oljedepå, ligger Louddens oljehamn, med OKQ8 och Preem som hyresgäster. De är redan uppsagda. Om 15 månader ska verksamheten avvecklas. Eller skulle. Största kunden, OKQ8, har begärt uppskov.

– Det är korkat att lägga ner Loudden. Försvinner även Bergs oljehamn blir det katastrof. Vem vill ha massor av fler tankbilar på vägarna? Jag fattar inte hur politikerna tänker. Fast jag är ju bara hamnarbetare.

MIKAEL ARNEWING LER försiktigt. Han är anställd i Stockholms Hamnar, klubbordförande för Transport och sitter i bolagsstyrelsen.

Genom åren har Arnewing noga följt turerna när Stockholms hamnkarta ska ritas om. Han anser att Louddens öde beseglades redan för 30 år sedan. Genom en tankbilsolycka vid Norrtull.

Under åren som följde växte kritiken mot tankbilarna som rullade förbi Östermalm. 1998 togs beslutet att lägga ner Loudden och i stället satsa på bostäder. När rivningen och saneringen är klar ska området ingå i den nya stadsdelen, Norra Djurgårdsstaden.

Avvecklingen sköts upp i omgångar, men den 31 december 2019 var det stopp. Då ska OKQ8, Preem och de andra aktörerna ha lämnat området.



Historisk har det funnits flera oljedepåer vid inseglingen mot Stockholm, men de har lagts ner en efter en. I dag finns bara två kvar.

I Berg har Nacka kommun jobbat i flera år för att sparka ut Circle K, som driver depån. Kommunens mål var ursprungligen att få bort oljebolaget till den 31 december 2018, det vill säga om tre månader. Fast Circle K sprattlar emot och har vunnit en viktig rond i domstol.

Vad händer om båda oljehamnarna läggs ner inom ett par år? Stockholm är en av de snabbast växande regionerna i Europa. Varifrån ska drivmedlet till alla bilar komma?

Frågan har stötts och blötts – utan att politiker, oljebolag och myndigheter kunnat enas om en lösning.

SÖDERTÄLJE HAMN PEKAS UT som ett alternativ. Här finns en oljedepå, men det skulle innebära en fem mil längre resa – tur och retur – jämfört med Loudden eller Bergs oljedepå. I en prognos bedömdes Södertäljealternativet skapa 70 000–80 000 tankbilstransporter varje år.

I ett annat scenario beräknas tankbilstrakterna öka med uppåt 250 procent i

regionen – tvärt emot alla politiska krav på färre tunga transporter. Riskökningen bedöms bli i samma storleksordning, när tankbilar ska ut i den infarktliknande Stockholmstrafiken.

I kalkylerna finns också en helt ny oljedepå, någonstans norr om Stockholm. Ett sådant bygge kostnadsberäknas till minst 300 miljoner kronor och skulle minska de tillkommande tankbilstransporterna rejält.

Men någon ny depå är inte på gång. Inte ens på ritpapperet.

HUR TÄNKER OLJEBOLAGEN? Varifrån ska de köra bränslet till Stockholm den dag depåerna är borta?

Andrea Haag är direktör för "hållbarhet och nätverk" på OKQ8:

– Som det ser ut nu har vi inlett en dialog med Stockholms stad om uppskov. Vi är för bostäder på Loudden, på sikt. Men vi är också för en ordnad omställning.

År 2025 är Förbifart Stockholm klar och då kan förutsättningarna vara annorlunda.

– Dessutom ska länsstyrelsen utreda regionens bränsleförsörjning. Trygg bränsleförsörjning är ett riksintresse. Ett par års fortsatt drift på Loudden vore att föredra.

Den dag OKQ8 lämnar Loudden, vilka depåer är då aktuella? Södertälje?

– Vår struktur är anpassad för Loudden. I dagsläget är inte Södertäljedepån och hamnen anpassad för att kunna hantera vår typ av fartyg. Det finns heller inte de miljötillstånd som skulle krävas.

I BERG FORTSÄTTER slaget om oljehamnen i domstol. När kommunen sagt upp tomt-rättsavtalet startade oljebolaget två olika processer. Circle K hävdade dels att avtalet sagts upp fel sätt, dels att kommunen saknar grund för uppsägningen.

Bolaget förlorade tvisten om själva uppsägningsproceduren. Men i Mark- och miljödomstolen blev det seger. Rätten kom fram till att Nacka kommun inte hade tillräckliga skäl för att häva kontraktet.

Kommunen har överklagat och i november ska frågan prövas i Mark- och miljööverdomstolen.

Håkan Svanberg, talesperson på Circle-k, säger:

– Vi förstår mycket väl att det behövs bostäder i Stockholmsregionen. Men drivmedel är också ett samhällsintresse. Regeringen har uttryckt stor oro för energiförsörjningen och gav länsstyrelsen i uppdrag att utreda frågan.

– I regeringsuppdraget står det: "En väl fungerande drivmedelsförsörjning i Stockholmsområdet är inte bara av regional betydelse utan även av nationell betydelse". Vår uppfattning är att Bergs oljedepå behövs för att klara den framtida försörjningen.



Stockholms Hamnar

Ett kommunalt bolag som driver hamnverksamhet i Nynäshamn, Kapellskär och Stockholm. I eller nära själva huvudstaden finns kajer för containerhantering, roro- trafik (det vill säga gods som kommer på hjul) och kryssningsfartyg.

Intill Frihamnen, där containerbåtarna lägger till, ligger Louddens oljehamn.

Kapellskär är en roro-hamn för färjetrafik på Finland och Estland. Nynäshamn tar emot gods- och passagerarfärjor från Gotland, Lettland och Polen.

Bolaget i siffror:

→ Omsätter 800 miljoner kronor per år.

→ Nio miljoner ton gods passerar hamnarna varje år.

→ Över 8 000 fartygsanlöp om året eller 22 fartygsanlöp per dag.

→ Tar emot cirka 250 internationella kryssningsfartyg varje år.

→ I snitt 30 000 färjepassagerare per dag.

→ Har 160 anställda.

→ Oljehamnen Loudden hanterar omkring 400 000 ton bränslen per år.

Circle K vann i Mark- och miljödomstolen, vad händer om det blir förlust i nästa instans?

– I så fall är vi i beredda att gå hela vägen, med överklagan till Högsta domstolen. Skulle vi förlora och Bergs oljedepå läggs ner blir det distribution ändå. Fast de närmaste orterna blir Gävle, Norrköping och Västerås. Det kommer att påverka tillförlitligheten i leveranserna.

Flera bedömare pekar på Södertälje. Är det ett alternativ?

– Lite går att ta därifrån, men för större mängder måste depån byggas ut. Tillstånd för att bygga ut tankkapaciteten i Södertälje saknas och utfasningen av flytande drivmedel gör att oljebolagen inte är

FOTO: JAN LINDKVIST



Hamnarbetare Mikael Arnewing tror att politikerna kommer att ångra sig den dag Stockholms båda oljehamnar är nedlagda.



Bergs oljehamn byggdes 1958. Efter det har bostäderna krupit allt närmare. Nu vill politikerna i Nacka få bort oljedepån.

BERGS OLJEHAMN

En industrihamn i Nacka som sedan starten 1958 drivits av oljebolaget Circle K, som tidigare hetat Statoil och Esso. Här tar bolaget emot tankfartyg och lagrar flytande bränslen, som sedan går ut med tankbil.

Omkring 1 000 000 ton drivmedel hanteras årligen. Bolaget skrev ursprungligen ett 60-årigt hyresavtal med Nacka kommun. Den första hyresperioden löper ut den 31 december 2018.

beredda att ta den sortens investeringar.

– Bolagen har tydligt uttalat att man kommer att gå till ställen där man redan har depåkapacitet. För vår del är det Gävle och Norrköping. OKQ8 finns i Västerås. Mälaren är en dricksvattentäkt för två, tre miljoner människor, där kommer tankbåttrafikens i så fall att öka kraftigt.

Vad tycker Circle K är en rimlig lösning för energiförsörjningen?

– På Loudden kan det, efter en avveckling av depån, byggas cirka 10 000 bostäder. Vid Bergs gård ungefär 2 000. Jag säger: bygg på Loudden då, och behåll Bergs oljedepå. Så klarar vi både bostadsbehovet och försörjningen av drivmedel. Oljebolagen samarbetar redan och vi har kapacitet på Bergs att ta över volymerna från Loudden.

I EN GRÅ BARACK vid Frihamnen förbereder sig hamnarbetare Mikael Arnewing för ett nytt jourpass. Han ingår i en liten servicegrupp som förtöjer fartyg och rycker ut – dygnet runt – om det uppstår problem.

Han skakar på huvudet åt bristen på framförhållning när Stockholms hamnkarta ska ritas om:

– Sjöfarten är mer miljövänlig än lastbil. Tankfartygen har dubbelbotten och ingen båt har gått på grund sedan Dackefejden. Politikerna pratar om att mer gods ska gå på sjön, jag tror att de kommer att ångra sig.

Oklart hur Stockholm ska lösa bränsleförsörjningen

Om några år väntas Storstockholm ha tre miljoner invånare. Hur ska de få drivmedel? Frågan oroar även försvaret och statliga myndigheter.

Text Jan Lindkvist

I februari 2018 gav regeringen länsstyrelsen i uppdrag att utreda Stockholms drivmedelsförsörjning. Då hade även försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) reagerat över att huvudstaden var på god väg att skrota cisterner och stora bergum, som är en del av landets beredskapslagring av bränslen.

Länsstyrelsen ska lämna sin rapport till regeringen senast den 13 december 2019. I praktiken ett par veckor innan oljebolagen skulle ha lämnat Loudden, enligt de ursprungliga planerna.

STAFFAN FORSELL ÄR projektledare på länsstyrelsen i Stockholm och håller i utredningen:

– Det finns ingen riktigt bra lösning på problemet och tidplanen går inte ihop. I Sverige är det oljebolagen som har ansvar

för beredskapslagringen och det är bolagen som ska hitta nya lösningar för att tillgodose konsumenterna.

– Hittills har intresset varit svalt, kan man väl säga. Den enda aktör som flyttat från Loudden är ST1, som nu finns i Södertälje. Södertälje hamn har på eget initiativ sökt och fått nya utökade miljötillstånd, men ingen kan tvinga oljebolagen dit.

STAFFAN FORSELL KONSTATERAR att de stora oljebolagen har egen kapacitet i Norrköping, Västerås och Gävle. Mycket talar för att stockholmarnas drivmedel kommer att tas därifrån – om Loudden och Bergs oljedepå avvecklas.

– Jag vill inte spekulera i det. Totalförsvaret kom in sent i processen och det komplicerar frågan. Samtidigt förstår vi kommunerna, som har ett stort behov av nya bostäder. I de här fallen handlar det om många bostäder, det måste länsstyrelsen beakta i det långsiktiga perspektivet.

– Vår ingång i det här har i alla fall varit att vi behöver en ny struktur för bränsleförsörjningen innan den gamla kan tas bort.

SNART KOMMER

...och med den en kraftig ökning av la

HAMNFAKTA

→ Norvik blir en helt ny godshamn, strax norr om tätorten Nynäshamn. På sikt hoppas ägarna, Stockholms Hamnar AB, nå 500000 containrar per år.

→ Inom sjöfarten används både 20- och 40-fotscontainrar. När man talar om godsvolymer används ofta begreppet TEU-enheter. TEU står för *Twenty-foot Equivalent Unit*, alltså en 20-fotscontainer.

FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR



Så här ska Stockholms nya containerhamn, Norvik, se ut när den är färdigbyggd år 2020. I förgrunden ligger roro-läget. Bakom syns containerkajen och upplagsytor för bulk gods.

På toppen av "Mount Norvik" är det vindstilla. Om 18 månader ska hela berget, tre miljoner kubikmeter granit, vara borta. Liksom den 104 ton tunga bulldozern som kravlat omkring på toppen.

Text JAN LINDKVIST

Magnus Sjöberg är ingenjör och överentusiastisk projektledare för Stockholms nya containerhamn, på Norviksudden söder om Stockholm. Han gillar tunga maskiner.

Och här finns de i överflöd. Monsterdumprar och grävmaskiner som tar 15 ton gråberg i skopan.

– Normalt används de i gruvindustrin i Norrbotten. Titta på caterpillarn! Den är gps-styrd, det är därför bergstoppen är så plan. Visst är den häftig! Det finns visst bara en i hela Sverige.

Magnus Sjöberg guidar vant genom megabygget som ska kosta bortåt fyra miljarder kronor, inklusive en kort järnvägsanslutning till Nynäsbanan.

I MAJ 2020 – om bara 18 månader – väntas första båten till Norvik. Det är svårt att ta in. Vi skumpar fram mellan stenblocken, längs det som ska bli tågräls. Den breda rangerbangården skär rakt igenom en 30 meter hög bergsrygg och dynamitsalvorna har skapat långt mer schaktmassor än vad hamnbygget kan svälja.

Magnus Sjöberg, projektledare för Norviksbygget, gillar tunga maskiner. Caterpillarn väger 104 ton och används för att hantera de enorma bergmassor som sprängts loss under markarbetena.



– Vill du köpa bergmassor eller grus är det bara att hojta till. Vi har en egen krossanläggning här, säger han med glimten i ögat.

Hamnbygget ska pågå i tre och ett halvt år och nu är det halvtid. Uppifrån berget – döpt till Mount Norvik av byggfolket

FÖRSTA BÅTEN

stbilstrafiken



FOTO: JAN LINDKVIST

– pekar Magnus Sjöberg ut platsen för roro-färjorna. Alltså båtarna där godset kommer på lastbil eller trailer.

Arbetet med kajen är i full gång. På ett avsnitt har långa rör – sju, åtta decimeter i diameter – borrats ner till berggrunden. De står på rad och ska fyllas med armerad

betong och bära upp kajen i ytterkant.

Söder om roro-läget ligger container-terminalen. Två spårbundna kranar och åtta grensletruckar ska hantera uppåt 100 000 containrar, eller rättare sagt TEU-enheter (se faktarutan längst till vänster).

– Till en början räknar vi med den volymen. Men tanken är att den ska växa. Nästa etappmål är 300 000 TEU-enheter. På sikt 500 000, säger Sjöberg.

I ett första skede flyttas en del av dagens roro-trafik från Nynäshamns hamn till Norvik. Den containerhantering som



Utsikt från "Mount Norvik". Det lådformade huset ska bli hemvist för tullen.



"Det är en otrolig förbättring av arbetsmiljön. Man slipper klättra upp i kranen, slipper sitta med nacken nedåtböjd i timmar. Och man får jobbarkompisar omkring sig!"

Magnus Sjöberg om att kranförarna flyttar ut från hytten och in på kontoret.



sker i Frihamnen i Stockholm styrs över helt till Norvik. Det handlar i nuläget om ungefär 60 000 containrar per år.

Magnus Sjöberg säger:

– I första hand ska Norvik försörja den växande Stockholmsregionen med varor. Det betyder gods in och inte så mycket ut. Men jag vet att man tittar på nya möjligheter, exempelvis att lasta ut träprodukter från Mälardalen. Sådant går ju också i container numera.

Som projektledare har han koll på det mesta. Norvik ska inledningsvis inte satsa på automatiserad stuveriverksamhet, förklarar han.

Fast krankörningen är speciell. Hamn-

arbetarna kommer inte att sitta i hytten, utan på kontoret. Kranen styrs med hjälp av spakar vid skrivbordet och ett halvdu-sin bildskärmar.

– Det är en otrolig förbättring av arbetsmiljön. Man slipper klättra upp i kranen, slipper sitta med nacken nedåtböjd i timmar. Och man får jobbarkompisar omkring sig!

Vem får de nya "kontorsjobben"?

– Det blir hamnarbetarna, intygar Sjöberg.

NORVIK ÄR EN omdebatterad satsning. Tillskyndarna anser att hamnen är nödvändig för att frigöra mark för bostäder i Stock-

holm och för att möta ökad efterfrågan på sjötransporter. I det ingår att kunna ta in större fartyg.

Kommunerna och många boende på Södertörn oroar sig för mer tung trafik och andra Östersjöhamnar befarar hårda-re konkurrens.

Från Frihamnen – dit containrarna kommer i dag – är det bara tre, fyra kilometer till Stockholms mittpunkt. Från Norvik är det 60 kilometer.

Det innebär att flytten till Norvik automatiskt kommer att generera många fler lastbilsmil. I prognoserna räknar Stockholms Hamnar med 350 000 lastbilstransporter årligen, när Norvik är fullt utbyggt. Det motsvarar 960 lastbilar per dygn.

NYA STORA BYGGPROJEKT väcker ofta protester och Norvik överklagades ända upp i högsta instans. När det kommunala bolaget Stockholms Hamnar till slut fick tillstånd att bygga hamnen fanns ett förbehåll med i beslutet från Mark- och miljööverdomstolen.

Innan domstolen bestämmer exakt vilka villkor som ska gälla för transporter



till och från Norvik fick bolaget 18 månader på sig att redovisa vilka åtgärder som kan göras för att minska störningarna.

Den fristen har löpt ut. Den 23–24 oktober ska Stockholms hamnars förslag

till lösning prövas i Mark- och miljödomstolen.

I utredningen försvarar Stockholms Hamnar etableringen och skriver att störningarna inte uppstår vid själva hamnen – utan längs vägarna. Och vägarna är statens ansvar. Eller kommunernas.

VÄGARNÄ TILL NORVIK är ett kapitel för sig. Den stora pulsådern – väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn – är utbyggd till motorväg nästan hela sträckan. Men en del av hamntrafiken ska söderut, via Södertälje. Och då finns två tvärförbindelser som båda behöver byggas ut. Helst i går.

En rad tunga remissinstanser håller inte med om att Norvikstrafiken bara är väghållarnas huvudvärk. De flesta anser att hamnbolaget ska vara med och betala för bullerskydd och andra åtgärder. Hamnen kan också ta ut avgifter för att styra över gods till trafikslag med mindre miljöpåverkan, anser flera tyckare.

ETT RADIKALT FÖRSLAG går ut på att Stockholms hamnar startar en båtpendel från Norvik till Södertälje och vidare in till centrala Stockholm. Gods ska då lastas om till mindre båtar.

Förslaget sätter sökarljuset på hela den stora hamn-rokaden som Stockholm är mitt uppe i. I spåren av klimatdebatten har flera riksdagspartier gått ut hårt med att mer gods måste läggas över på järnväg – men också på sjöfarten. Kustlinjer och inre vattenvägar pekas ut som möjliga alternativ för att minska lastbilstransporterna.

Men förutsätter inte det i så fall att det finns centrala hamnlägen? Alltså containerhantering och oljedepåer som inte ligger många mil från tätorterna där människorna, som ska konsumera varorna, bor?



När Norvikshamnen är klar flyttas containertrafiken från Frihamnen, som ligger nära Stockholms innerstad. Kvar blir kryssningsbåtarna.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Avvecklingen av Loudden har redan börjat, säger Stockholms Hamnars vd Johan Castwall.

"Avvecklingen har redan börjat"

Johan Castwall, vd i Stockholms Hamnar, utgår från att Loudden kommer att stängas planenligt, den 31 december 2019.

Text Jan Lindkvist

– Så kommer det att bli. Avvecklingen har redan börjat. Fast det kommer inte att vara sanerat och klart till dess. Vi räknar med att det blir en saneringsperiod på ett och ett halvt år, innan man kan börja förbereda för kontor och bostäder.

Vart ska Louddens bränslevolymer ta vägen?

– Den mängd vi hanterar i dag kan Södertälje hamn ta hand om, med den utrustning och de tillstånd som redan finns. Om även Bergs oljedepå läggs ner, så kan Södertälje klara det också. Men då krävs en del investeringar. Det finns intressenter som är beredda att satsa, förutsatt att de får klartecken från oljebolagen.

– Fast i slutänden är det varken vi som hamnbolag eller några myndigheter som bestämmer vilka vägar oljan ska ta. Det är en fråga för oljebolagen.

Är Södertälje en bra lösning?

– Jo, jag tycker att Södertälje är alldeles utmärkt. Hamnen ligger relativt nära Stockholmsområdet och insegling där båtarna tar sig in hela vägen. På sikt kommer också Förbifart Stockholm som underlättar lastbilstransporterna.

Fast det blir betydligt fler tankbilsmil än i dag ...

– Ja, något fler. Men det säkerhetspolitiska läget har inneburit nya argument. Det är inte vettigt att ha oljedepåer så nära Stockholm, med så lång insegling som det är. Dessutom ligger båda depåerna nära varandra, vilket inte heller är bra ut säkerhetssynpunkt.

– Tankbilarna från Loudden passerar nära in på bostäder, det är inte optimalt. Jag tror att om politikerna skulle ha avgjort Louddens framtid i dag, 2018, så skulle beslutet ha blivit detsamma.

I Norvik pågår en diskussion om trafiksituationen. Hur ser du på den?

– Jag är inte så bekymrad. Det finns ett bra vägsystem ner till Norvik, från Stockholm. Det saknas en bra tvärförbindelse över Södertörn, men den kommer att byggas på sikt.

– Vi som är aktörer i Norvik har olika roller. Stockholms Hamnar investerar miljarder i ny hamninfrastruktur. Trafikverket har ansvaret för att säkerställa att vägarna och trafikmiljön är bra.

Norvik kommer att leda till fler lastbilstransporter, anser kritikerna. Vad säger du till dem?

– Den nya hamnen kommer att locka till sig gods som i dag lossas i hamnar på syd- och västkusten, och går med lastbil till Stockholm. Det kommer att resultera i färre långväga lastbilstransporter.

Samma argument använder Stockholms hamnar i Mark- och miljödomstolen. Där konstaterar Naturvårdsverket att det inte finns någon studie som visar att andra delar av landets vägnät kommer att avlastas.

FOTO: JAN LINDKVIST

Inget jobb? Skyll dig själv!

Samhället har tagit ett steg tillbaka. Är du sjukskriven och utan jobb är det i hög grad ditt eget fel. Den slutsatsen drar forskaren Tora Nord i sin avhandling *Arbete som rättighet eller skyldighet*.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

1 I din doktorsavhandling pekar du på en hårdare ton och hävdar att samhällets ansvar har minskat medan individens ökat. Hur märks det?

– Jag ser en förskjutning mot mindre social trygghet efter 1990-talskrisen. Tonläget och ambitionen i politiken handlar i allt större utsträckning om individens skyldigheter och ansvar. Tanken är inte: Nu har jag förlorat jobbet, vilka rättigheter har jag då, i kraft av mitt medborgarskap?

2 Arbetsförmedlingen, som du särskilt tittat på, styrs av politikernas riktlinjer. Hur syns förändringen i arbetsförmedlarnas arbete?

– Betoningen har hamnat på krav, kontroller och sanktioner, att individen ska vara aktiv i sitt jobbsökande. Frågan om arbetsmarknaden är tillräckligt öppen för alla ställs inte. En individ med små möjligheter riskerar därmed att hamna i en svår ekonomisk situation. Glappet mellan dem som har och inte har jobb har ökat.

3 Personer som inte klarar av kraven på grund av funktionshinder eller arbets-skador kan ju erbjudas arbete på Samhall?

– Också Samhall ställer väldigt höga krav på anställda i dag.

4 Stödet från samhället, som a-kassa och sjukpenning, har blivit mer villkorat, anser du. Vad innebär det för arbetslösa?

– Individen ska disciplineras, vara aktiv och göra sig anställningsbar utan att samhället erbjuder insatser som körkort, gymnasiekompetens och svenska. Arbetsförmedlare jag talat med säger: De vi har i systemet är inte de som arbetsmarknaden vill ha. Då hjälper det inte hur många jobb de söker. Vi borde ge arbetsförmedlarna verktyg till mer individuellt stöd, satsa mer på kompetenshöjning och mindre på kontroller.

5 Behöver vi inte krav och kontroller för att förhindra fusk?

– De flesta vill i grunden jobba. Varför ska man fuska om man erbjuds stöd som kan leda till jobb? Kontrollsystem slukar både tid och resurser.

6 Du ser risker med för stora åtstramningar i trygghetssystemen. Vilka?

– Ökade klyftor leder till ökad splittning, segregation och utanförskap. Det vi ser i dag. På sikt tjänar ingen på att vi utarmar människor, tvingar ut sjuka på jobb med odrägliga arbetsvillkor, löner som inte går att leva på eller svartjobb. Att dra in ersättning gör inte människor friska eller mer anställningsbara.

3 röster om arbetslösas ansvar:



Eva Ekström, föreståndare Transports a-kassa:

– Kontrollerna har blivit hårdare. Arbets-sökande ska skicka in sina aktivitetsrapporter till arbetsförmedlingen en gång i månaden med uppgifter om vilka jobb de sökt. Missar man det får man först en varning, sedan riskerar man att stängas av från ersättning ett antal dagar. Efter femte till-sägelsen blir man avstängd för hela perioden. Det är tufft att vara utan jobb i dag.



Siri Steijer, liberala tanke-smedjan Timbro:

– Det vore bättre att sänka skatterna och låta människor själva spara till en egen buffert ifall de blir sjuka eller arbetslösa. Nu får man lita på statens skydd och tvingas leva på knappa resurser, om man ens får bidrag. Det är jättedåligt att myndigheter ska ha makt att besluta över människors ersättning. Liberalt är att låta människor behålla sina pengar från början.



Annette Kanto, arbets-sökande distributions-chaufför:

– Jag började arbeta när jag var 16 år, men har fått artros i ländryggen och svårare att ta tunga jobb. På arbetsförmedlingen får jobbsökande en handlingsplan, de ser till att vi gör det vi ska. Man borde få stöd och coachning från första dagen i stället, hjälp att skriva cv och tips om var man kan söka jobb på andra ställen än Platsbanken.

7 Arbetsmarknadsförsäkringen är alldeles för viktig för att underkastas politikernas nycker, tyckte Färöborna och införde ett nytt system. Berätta!

– Det startades vid den ekonomiska krisen 1992, när misstron mot politiker var stor. Systemet bygger på obligatorisk a-kassa och är skattefinansierat. Det styrs av arbetsgivare och fack och ersättningarna är generösa.

Fotnot. Tora Nords doktorsavhandling heter *Arbete som rättighet eller skyldighet*. Föreställningar om arbetsmarknadsfrånvaro i välfärdsstaten, Karlstads universitet, 2018.

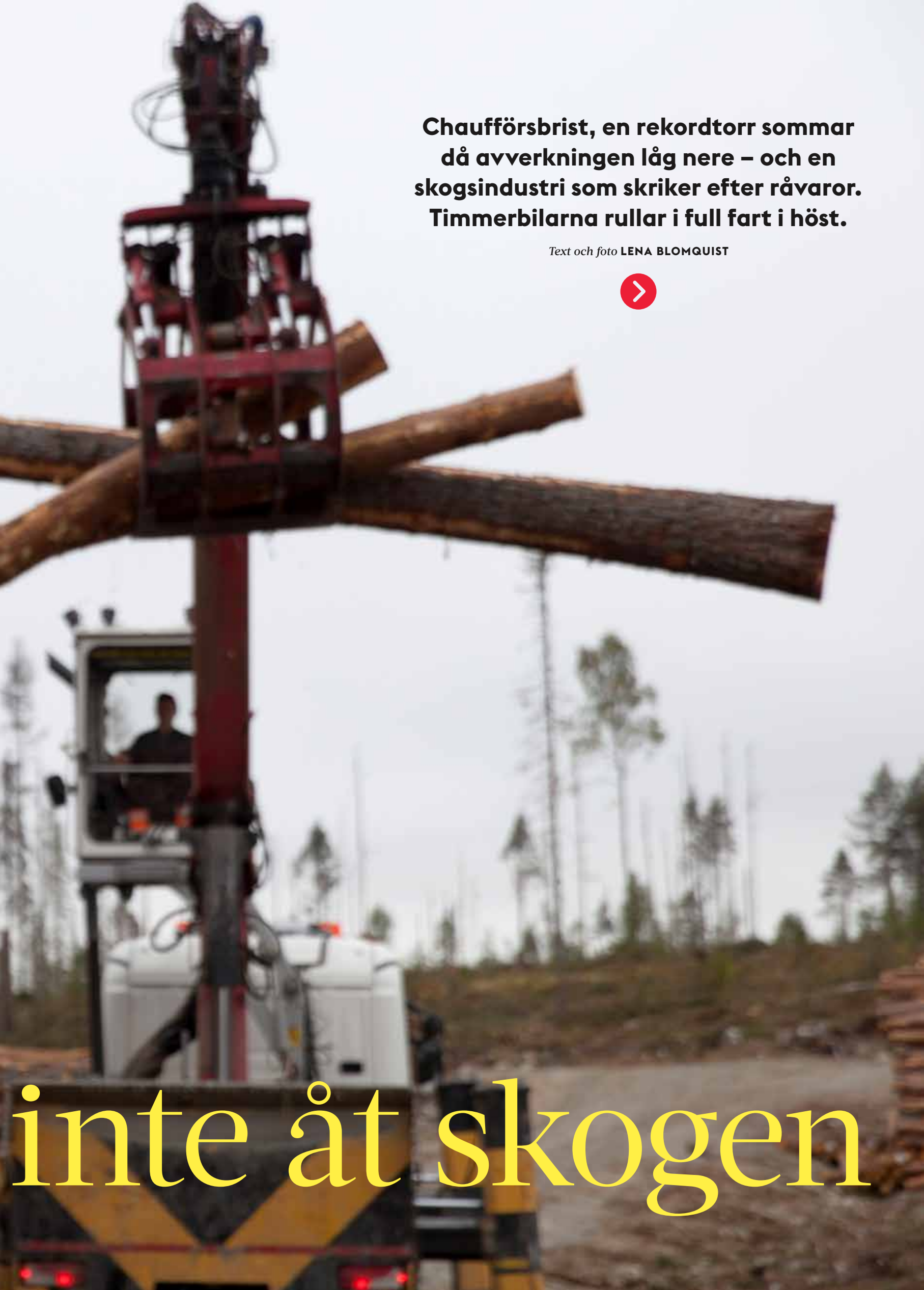
”På sikt tjänar ingen på att vi utarmar människor, tvingar ut sjuka på jobb med odrägliga arbetsvillkor, löner som inte går att leva på eller svartjobb.”



Satsa mindre på att kontrollera arbetslösa och mer på individuellt stöd och kompetenshöjning som körkort, gymnasiekompetens och svenska, råder forskaren Tora Nord vid högskolan i Borås.

Sture Joelsson har 43
år bakom ratten i olika
timmerbilar.

Här går det

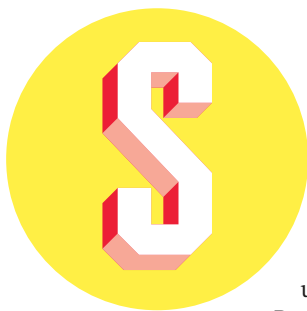
A large red logging machine is lifting a massive log horizontally. The machine's boom and grapple are visible, with a driver in the cab. The background shows a forest of tall, thin trees under a grey, overcast sky. The ground is covered in forest debris.

**Chaufförsbrist, en rekordtorr sommar
då avverkningen låg nere – och en
skogsindustri som skriker efter råvaror.
Timmerbilarna rullar i full fart i höst.**

Text och foto **LENA BLOMQUIST**



inte åt skogen



ture Joelssons arbetsdag startade halv fem i morse. Efter drygt tre timmar har han hunnit med en första sväng ut till avverkningen

Bonnskog i Hälsingegårdarna och sedan ner till fabriken i Iggesund för att lossa.

– Jag kan inte köra mer än schemat, säger han. Kör- och vilotiderna måste hållas. Men visst finns det hur mycket som helst att göra, jag tror nästan det är lite brist på bilar.

Transportarbetaren kliver in i hytten vid åkeriet i Delsbo för att hänga med på dagens andra runda. Sjöar i septemberdimma, skogarnas pelarsalar och snickarglädjen på hälsingegårdarna är andlöst vackra för en stockholmare. Men det är inte alla dagar som chauffören ser det, han är för van.

DET BLIR EN resa genom skogsindustrin – från själva råvaran ute i terrängen till fabriken som gör trävaror, flis och pappersmassa. Sture Joelsson guidar ända



Avverkning i korthet

- 1 **Trädplantorna ska ut.**
- 2 **Gallring efter ungefär tio år. Stammar tas bort och de som blir kvar får växa till sig.**
- 3 **Gallring nummer två efter cirka 40 år.**
- 4 **Dags för slutavverkning mellan 80 och 120 år efter planteringen. Lite högre stubbar sparas vid stigar, skyddszoner vid bäckar och intill bebyggelse kan bevara lite skogskänsla, hackspettarna får behålla sina torrakor och ett antal kulturträd som utmärker sig på något sätt sparas också.**
- 5 **Efter ett par år är det dags för markberedning som efter ytterligare några år öppnar för att plantera igen.**

Källa: SCA

tills han lämnar över hytten till kollegan Jenny Kring. Men till dess ska han köra 40 mil på landsväg och skogsväg.

Samtidigt blir det en 43 år lång färd från åkeri till åkeri – då Sture Joelsson hela tiden suttit stadigt placerad bakom ratten i en timmerbil. Hans yrkesliv i korthet berättar en del om lönsamhetsproblem i skogsbranschen:

– Jag började på Skogsfrakt, som delades och såldes och slogs ihop till Skogsbilen. Men Skogsbilen gick i konkurs, och sen blev det Holmgruppen som gick i konkurs, och så Heab som gick i konkurs ... Nu jobbar jag på Hälsingegruppen, och branschen känns tryggare.

– Men den där tiden var tuff, för jag var facklig i många år och satt i bolagsstyrelsen i flera företag. Det var jobbigt med uppsägningarna, och jag fick mycket hjälp av Transportavdelningen.

Sture Joelsson blev ändå kvar i yrket. Förklaringen är enkel:

– Dagarna går väldigt fort. Det är ett fritt jobb, även om det är styrt av färdskrivaren.

Den reflektionen gör han lite senare på dagen, under den halvtimmeslånga rasten.

SKOGS-INDUSTRIEN I SIFFROR

70

procent av Sverige består av skogsmark.

80

procent av skogsmarken brukas.

1

procent av skogen avverkas varje år.

25

miljarder kronor betalar skogsindustrin för transporter varje år. Det gör den till landets största transportköpare.

Källa: Skogsindustrierna (gäller 2017)



Bilen har gått runt 60 000 mil. 30 000 eller 40 000 till bör den klara, tycker Sture Joelsson som själv lämnar över körning och lastsäkring till en ännu okänd efterträdare vid årsskiftet.

SKOGS- INDUSTRIN I SIFFROR

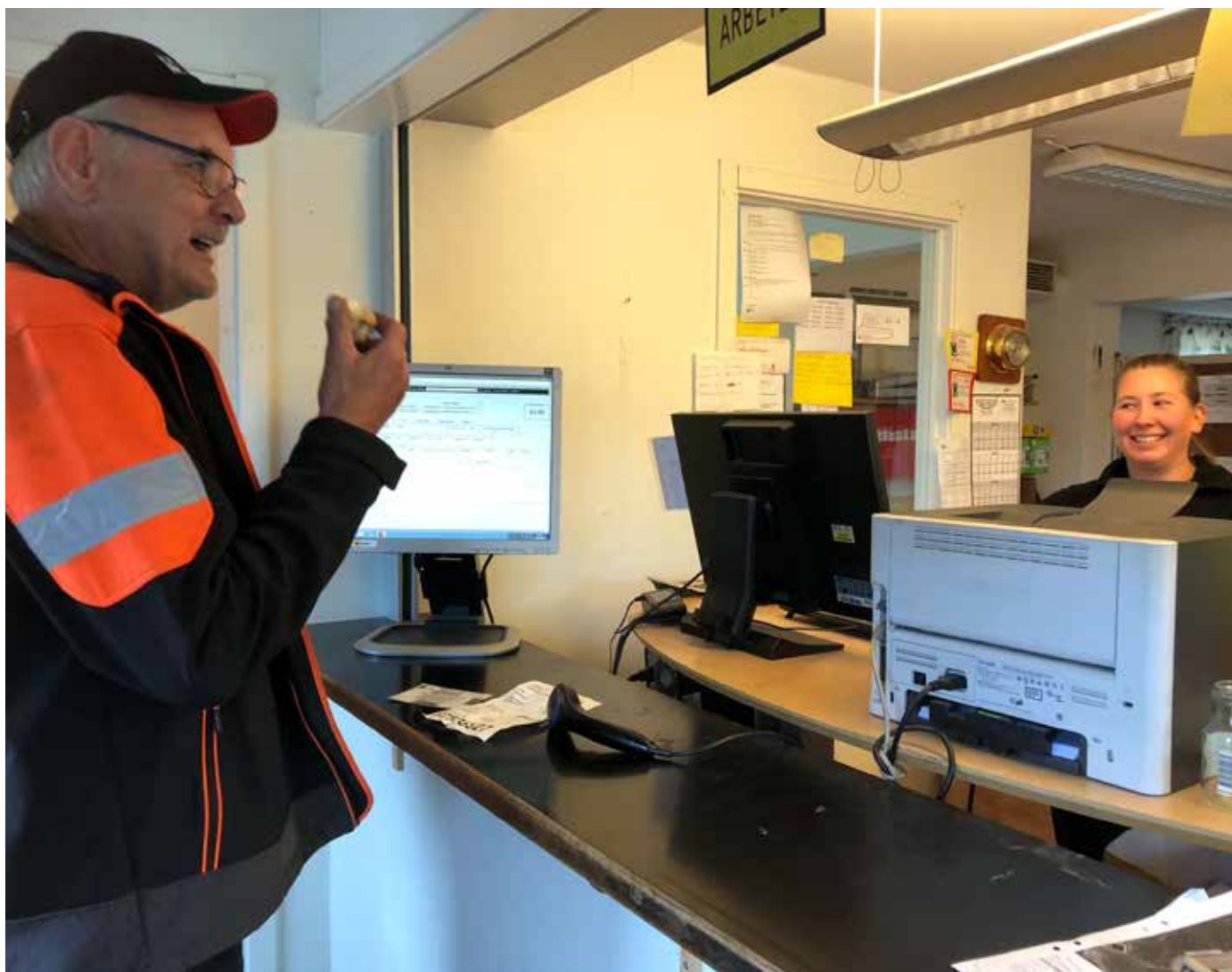
70 000

är anställda i svensk skogsindustri.

30 000

egna företagare jobbar i samma bransch.

Källa: Skogsindustrierna (gäller 2017)



Vid ankomsten till Iggesund vägs hela ekipaget. Virkesmätaren Tove Albinsson skriver ut uppgifterna som Sture Joelsson sätter in i en pärm. "Så att vi får rätt betalt."

På plats på trakten, eller Bonnskog som hygget heter, väntar Lennart Brandström med kranen. Han lastar Sture Joelssons bil med 15 ton och vagnen med 30. Det tar inte mer än tio minuter att få på totalt 45 ton talltimmer. Kranföraren lägger över kedjorna, sedan binder chauffören själv fast sin last.

– Det går lätt numera, jag spänner med hjälp av tryckluft. När jag började var det handspänning som gällde, jag jobbade med spett och min egen vikt. Sedan fick

jag dra efter då och då, det sker automatiskt nu.

Då var det också självklart att gå med i facket första dagen på jobbet.

Andra skillnader för en timmerförare i dag, jämfört med för några decennier sedan:

Tystare i hytten, bättre däck, automatisk hjälpbroms (retard), skivbromsar som är bättre än de gamla trumbromsarna, farthållare och automat i stället för många manuella växlar. Lägg till detta

en kollega med kranen i stället för att ha den på bilen och lasta själv, och dessutom möjligheten att sanda isiga vägar inifrån hytten. Telefonen har blivit ett oundgängligt arbetsredskap. I den levereras körordern som styr arbetsdagen, och med den aviserar chauffören exakt vad han ska leverera till industrin.

EFTER DEN DÄR laxen och en slurk kaffe fortsätter lunchrasten med en promenad runt bilen, "säkerhetskontroll av last, kättingar och däck". Sedan blir det raka spåret mot Iggesunds sågverk, massafabrik och kartongtillverkning. Ännu ett tecken på att vi färdas genom skogsindustriland kommer i Färila.

– Där ser du Exte, där de tillverkar lastbärare och bindningsanordningar till timmerbilarna. Jag tror de är en av världens största, säger Sture Joelsson.

På sin hemsida berättar företaget att det i över 120 år har lyssnat på virkesåkare och deras anställda. Lastförankringen har utvecklats med nya material, industriella metoder och tuffa tester, alltsedan timmer forslades ut ur skogen med häst och vagn.

Sture Joelsson tar en liten omväg runt Ljusdals samhälle, men ibland händer det



Bilen ska vara fulltankad och klar när skiftet är slut och nästa chaufför tar över den.

Sture Joelssons arbetsgivare

→ Han är anställd av Hälsingegruppen, ett mindre aktiebolag i Delsbo. Det gick med 900 000 kronor i förlust 2017.

→ Hälsingegruppen ägs av Westan logistik i Östersund. Vinst 5,5 miljoner.

→ Westan logistik ägs i sin tur av Reaxcer med huvudkontor i Östersund. Reaxcers vinst landade på 14 miljoner kronor förra året.

”Det blir spännande att följa hur skogsbranschen ska göra kring miljön. Eldrift är nog knappast möjligt inne i skogen, men ett alternativt bränsle måste komma.”

Sture Joelsson,
timmerbilschaufför



att han lossar timmer där. Intill stationen, som ligger mitt i centrum, finns järnvägsterminalen där skogsråvaror lastas om från bil till tåg. Kommunen vill ha bort verksamheten och den tunga trafiken, och en ny terminal inom kommunen har diskuterats och utretts i omgångar sedan 1990-talet.

När vi svänger österut i Ljusdal berättar han att den vägen var avstängd under sommarens skogsbränder. Chaufförerna fick ta en omväg, och för övrigt låg mycket avverkning nere på grund av torkan. Ingen ville att maskinerna skulle bli gnistan som tände ytterligare en skogsbrand.

TOTALT BRANN DET på ungefär 300 platser under den rekordvarma sommaren. Elden rasade eller pyrde i 25 000 hektar skog, en yta något större än Stockholm, Danderyd, Solna och Sundbybergs kommuner ihop.

– På sågen i Färila ska de ta hand om sotveden, berättar Sture Joelsson andra gången vi passerar den gamla kyrkbyn som också är en industriort.

– Det går att använda en del av det brandskadade virket, bara det inte blandas med färskveden. Men inget sot får komma i närheten av massatillverkningen.

IGGESUND LIGGER VID kusten. Incheckning och vägning sker digitalt, men i en liten kur skriver virkesmätaren Tova Albinsson ut resultatet på papper och ger till chauffören som sätter in det i sin pärm. Totalvikten 62 ton stämmer bra: 45 ton last och 17 ton fordon. Sedan går det på ett par, tre minuter för industrins kranskötare att lossa timmerstockarna. De kommer snart att förvandlas till plankor och flis.

Med tom bil och vagn stannar Sture Joelsson vid pumpen strax utanför industriporten. Full tank: miles diesel, som ska minska förbrukningen och därmed utsläppen av koldioxid.

– Det blir spännande att följa hur skogsbranschen ska göra kring miljön. Eldrift är nog knappast möjligt inne i skogen, men ett alternativt bränsle måste komma.

Själv konstaterar Sture Joelsson att han har en levande kraft i sin bil när den är fullastad:

– Jag släpper gasen i nerförsbackarna och så rullar jag vidare av tyngden.

Han ringer kollegan Jenny Kring. Schemat bygger på att kvällsskiftarna kliver in i hytten när morgonchauffören lämnar den. För henne väntar nu ett ungefär tio timmar långt arbetspass.

– Det bästa är att det inte är några fasta rutiner. Man kommer alltid ut till nya ställen, säger Jenny Kring, med fyra år i timmerbranschen och erfarenhet som gruschaufför före det.

Sen tar hon sin matbox och kliver in i hytten.



Skiftbyte i timmerbilen. Sture Joelsson och Jenny Kring hjälps åt att hålla hytten så fräsch det går trots ett dammig skogsjobb.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Skogsbolagen avverkar för fullt igen efter den extrema snöintern och torrsommaren.

Åkerierna tjänar inte på ruschen

Världen skriker efter trävaror och pappersmassa. Bra läge för åkerierna att höja priset på transporter? Och för chaufförerna att förhandla om högre lön?

Njä, lönsamhet är inget som kännetecknar åkerier specialiserade på timmertransporter. Konkurserna har avlöst varandra under decennier, även om det lugnat sig de senaste åren.

Skogsbolagen avverkar för fullt igen efter en extrem snö vinter och en torrsommar med historiskt hög risk för bränder. Nu saknas kapacitet på skogsåkerierna. De har svårt att rekrytera chaufförer. Samtidigt är efterfrågan från skogsbolagen stor.

ÄNDÅ HAR ÅKERIERNA problem med att göra vinst eller ens gå ihop, säger Ulric Långberg, branschchef på Sveriges Åkerier. Hans förklaring är att själva skogsindustrin är ineffektiv och nyckfull – när det kommer till logistik och transporter.

– Sägverken och massaindustrin gör inget för att skogsbolagen ska kunna planera. Och det gör i sin tur att åkerierna får besked kvällen före var de ska lasta, vart de ska köra och vilket virke det gäller. De har bara att anpassa sig till vad Stora Enso eller Holmens eller något annat av storbolagen vill ha i stunden.

Detta gäller i en bransch med bilar som inte kan styras om till andra transporter. Med bilar som för det allra mesta går tomma i den ena riktningen. Priset som åkerierna tar ut styrs av strikta avtal, som kan ha legat på samma prisnivå i flera år.

Ulric Långberg har sin lösning på situationen:

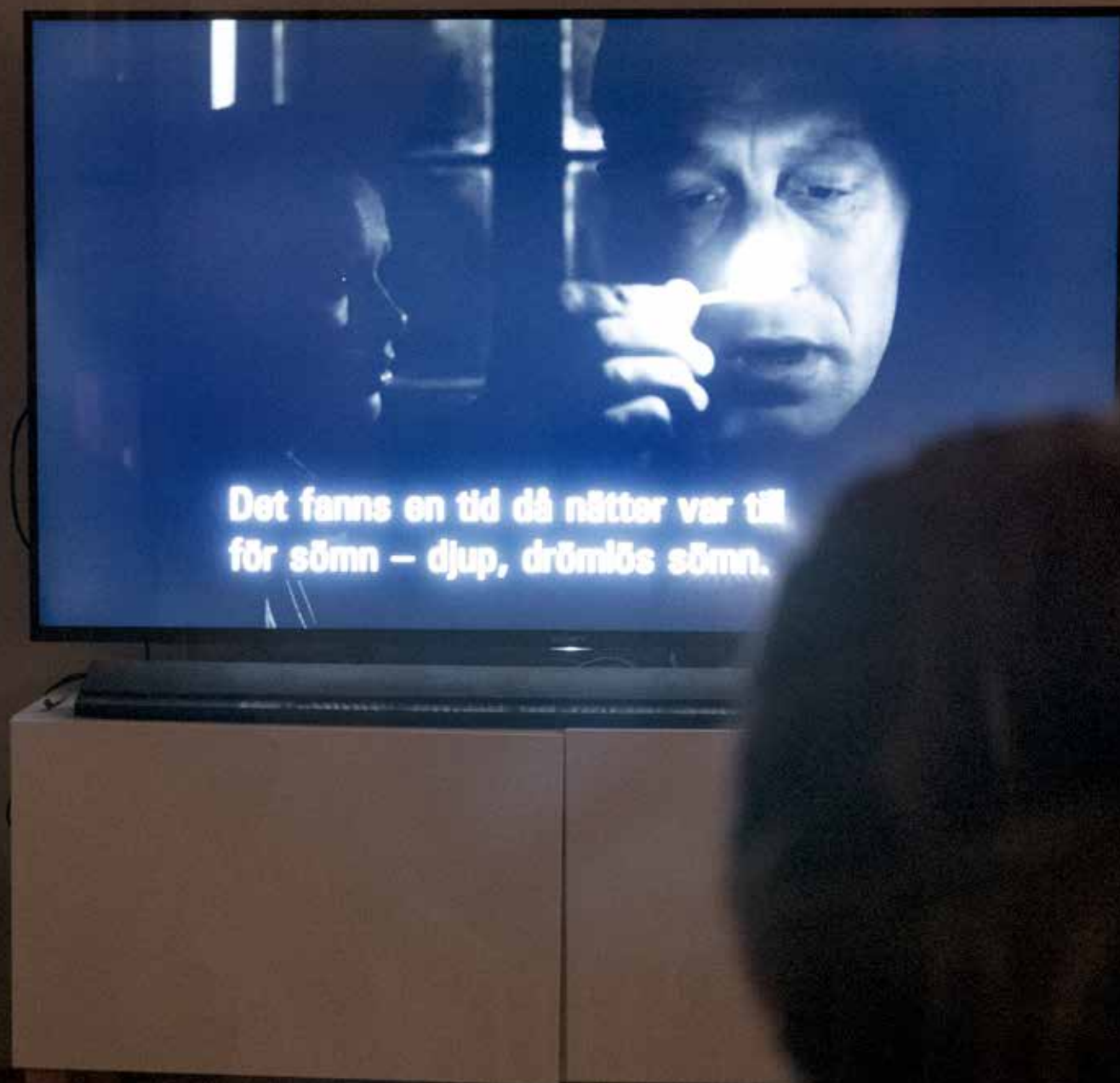
– Åkerierna och deras transportsäljare skulle behöva höja sina priser med minst 15 procent. Med större precision i logistiken behöver det inte bli dyrare för skogsbolagen.

MICHAEL SCHAHINE, VD på skogslogistikföretaget Westan, berättar att hans bolag tagit ett steg åt det hållet:

– Vi satte vi oss ner med några stora kunder när det började gå trögare. De förstod oss, och resultatet blev en justering av transportpriserna uppåt. Vi har också fått lite mer att säga till om i planeringen av transporterna.

Men, som Michael Schahine påpekar, han talar för ett enda företag i en bransch som traditionellt är presad från olika håll.

Lena Blomquist



Artikelförfattaren tvingade sin sambo att se Ingmar Bergmans *Vargtimmen*, i stället för favoritserien på streamingtjänsten HBO.

Gamla rullar blir ettor och nollor

Från Ingmar Bergman till Pelle Svanslös. Gamla analoga filmer blir tillgängliga igen när de blir digitala. Det finns omkring 9 000 filmer bevarade i Svenska Filminstitutets arkiv. Sedan några år tillbaka får ett 100-tal av dem nytt liv varje år.

Text **JOHN ANTONSSON**

DIGITAL TEKNIK GÖR att biografer kan visa allt från direktsänd opera till att göra en enstaka visning av *Pelle Svanslös* från 1981, eller *Fucking Åmål* från 1998, eller kanske en experimentell film som nästan ingen hört talas om. För den som har svårt att ta sig till en biograf har det blivit lättare än någonsin att leta upp klassiker med perfekt bildkvalitet och se dem hemma i tv-soffan.

En onsdagskväll i september nattade jag barnen och startade SVT Play på min smarta tv. Där går det just nu att se Bergmans enda skräckfilm *Vargtimmen*.

Före filmen visas en vit text på svart platta som berättar att den är restaurerad från en 35-millimetersfilm av Svenska Filminstitutet. Tidigare samma vecka ringde jag till just Filminstitutet och Lova Hagerfors som är chef för Tillgängligt filmarv.

– I mitten av 2000-talet förändrades filmbranschen väldigt snabbt. Från att ha



Lova Hagerfors.

Små filmtips om transportarbetare

STILLBILDER FRÅN FILMTIPS.SE



Efter en djupdykning i filmarkivet, se hittade vi några filmer med transportarbetare i. Ett tips är att gå in på sajten och leta upp filmerna.

1 En kvinnlig taxichaufför (1956)

Journalfilmen börjar med ett inslag om trollkarlen Richiardi den yngre för att senare i filmen visa ett nytt inslag i stadens gatubild: En kvinnlig taxichaufför. Leta efter filmen Veckorevy 1956-O3-O5.



2 Smör (1977)

På den tiden var margarin populärt. Men visst fanns det reklam för smör. I filmen kommer en lastbil full av margarinproducenter som hämnar en mjölkande bonde.

3 Stockholms frihamn (1931)

En stumfilm med musik om lossning i Stockholms frihamn. Arbetarna bär sockersäckar på ryggarna och tar fram Hudsonbilar ur trälarar.

varit analog i hundra år blev den digital. Biograferna skaffade digitala projektorer och slängde ut de gamla. Samtidigt var alla filmer i vårt arkiv på 35-millimetersfilm.

Då frågade sig arkivarierna vad som skulle göras med alla gamla filmer. De låg i frysen och kunde må gott där i flera hundra år, men en del av Filminstitutets uppdrag är att ge allmänheten tillgång till de gamla filmerna. En digitalisering påbörjades.

– Om man ska göra det i hög kvalitet som håller för biograf men också håller för framtidens teknik, då måste det göras ordentligt och högupplöst. Det tar tid och är kostsamt, säger Lova Hagerfors.

Staten gav Svenska Filminstitutet ett anslag som räckte i fem år. Under den tiden kunde cirka 500 av ungefär 9 000 filmer i arkivet digitaliseras. Filminstitutet har numera fått ett permanent anslag för att fortsätta restaureringen av gamla filmer.

EN DIGITAL FILM skickas till bion via nätet. En analog film behöver postas. På grund av rädsla för att filmerna skulle skadas höll Filminstitutet hårt i rullarna, och därför var de inte särskilt tillgängliga. Från att mest ha jobbat med att dela ut filmstöd och att bevara det gamla har Filminstitutet nu egen digital distribution av film.

Vilka filmer vill folk se då? I år skulle

Ingmar Bergman ha fyllt 100 år, därför är hans filmer de populäraste av dem som distribueras av Filminstitutets just nu. Men tittar man bakåt är barnfilmer väldigt poppis. Inte minst Pelle Svanslös som legat på topplistan under flera år.

– Det görs inte lika mycket bra film till barn som till vuxna. I Sverige har vi en fin tradition av barnfilm, det finns många filmer i arkivet. Har man historien tillgänglig finns det mer till barnen. Många vuxna tror att det ska vara tråkigt och konstigt, men barn är rätt öppna om man först presenterar vad de ska få se.

OCH HUR VAR Bergman-filmen då?

Skådisgiganterna Max von Sydow och Liv Ullman var bra. Filmen spelades in 1968 men efter restaureringen är den svartvita bilden kristallklar. Även om Vargtimmen ska vara någon slags skräckfilm blir den aldrig en tiondel så ryslig som *Exorcisten*, där von Sydow också spelar.

Vid ett tillfälle i filmen sitter hans karaktär i en mörk stuga med en snart utbränd tändsticka och säger: "Det fanns en tid när nätterna var till för sömn. Djup drömlös sömn. Att sova." Som pappa till en bebis känner jag igen mig i repliken, och tänker att en stillsam film som *Vargtimmen* hade passat mig bättre i en del av livet där man får sova om natten.

Nu blåser vi snuten- Burt har gått bort



FOTO: VICKI L. MILLER /SHUTTERSTOCK

Burt Reynolds var 82 år när han gick bort i början av september. Reynolds gjorde sig till en kultfigur i flera filmer där han sitter bakom ratten. Mest känd är han kanske för lastbils-

filmen *Nu blåser vi snuten* och dess uppföljare. Lika snabb och fräck var han i *Mitt i plåten*. Under sin karriär hann han också spela i stilbildande lite mer seriösa filmer som *Boogie Nights* och *Den sista färden*. Den hårt arbetande skådespelaren hann under sin karriär vara med i 186 olika tv- och filmproduktioner. JA



Här finns klassikerna

Tre ställen att hyra gamla filmer:

1 Triart (triart.se)

Här finns många svenska klassiker. Finns till och med en kategori som heter restaurerat.

2 SF Anytime (sfanytime.se)

Gigantiskt utbud med allt från svenska klassiker till nyaste superhjältefilmen.

3 Google Play (play.google.com)

De är kanske inte bäst på svenska klassiker. Men är du ute efter att se gamla guldskådespel från Hollywood är tjänsten en guldgruva.



FOTO: TRIART

Eero Milonoff och Eva Melander i *Gräns*.

På gränsen till Oscar

Ali Abbasis film *Gräns*, baserad på en novell av skräckmästaren John Ajvide Lindqvist, har utsetts till Sveriges bidrag till Oscarsgalan.

Filmen har redan prisats på den prestigefyllda galan i Cannes. Senaste gången en berättelse av författaren filmatiserades var det *Låt den rätte komma in*. Den vann ingen Oscar, men är med på nästan varje kritikerlista över tidernas bästa skräckfilmer. JA

OKTOBERKRYSET



FOTO: SHUTTERSTOCK

↓ VRÅL OS-STAD I ALBERTA I KANADA HÖRS MED KNARR LUFFARE SÅNA KNÖLAR GNUGGAS NÅR FRAM HÄR HIT-TAS TRIBUNAL	ÄPPEL-JUICE	GÅR DET NÄR DET GÅR PÅ NOLLTID	KANAL	→	FIRAS DET MED	→	OLIKA GENOM LIVET	→	GOLF-GLOSA
	→		SOVA SÖTT		VÄRDE-LÖST		KYRK-LIG	ÄR DEN EN-SAMME DEN	
					KAN DIVA SKRIVA				
	RÅD-ANDE SOM VÅR KUNG ÄR							→	
				BLÅ!				FÖLJER DO	
	→			HAR PICK-NICK I DET GRÖNA					
	PALLAR	→							SAM-TALET
KADA-VERKLI-ENTELET	→				UPP-REPNING FÖR EST-LAND		PÅ MA-NILA-MC HUVUD-DEL		
FRI KOSTAR INGET	FÖR-SVARÄR FOLK PERIOD	BLOD-TAGAREN STRUN-TAS I						ARBETAR SKIFTAR-BETARE	
STÄLLA UPP	→						EN GINA		
							RISRÄTT		
ODEN	→				JAZZIG SÅNG-STIL				
				TILL ÄNDA					
				SATTE		↑	HÄR UN-DERSÖ-KAREN EFTER		
				SPOTT-LJUD					
ORSON WELLES "CITIZEN ..."				BE-DRIVA	EN FRÅGA OM TYCKE	↓	ORD UTAN MENING I MENING	BALLOKALEN	
KAN FILA PÅ FELA	TVÅ						DAMMADE		
→									
					BETYG		SYNLIGA HINNAN		
					RÖD-BLOMMIG		MAT-PLATS MED Ö FIRAR MED OLAUS		
ÄPPEL-KVINNA							→	FÖR-LÄNGER I	
								GJORDE URLAD-DAD PLATTA	
FATTAR				HETER HUNDEN?					
				KEJSARE					
RE-SANDE FÖRÄL-DER				SKYDD OVAN DÄR					
				FILM-GENRE					
HEBRE-ISKT HEJ BRY-TAREN									
FESTIVAL-STAD									
HEM-VÄRNET									
GAS UTAN FÄRG, LUKT OCH SMAK									
SLÄNGS AV KÄR									
ÄR STATI-STIKEN	BÖR EJ BLANDAS MED PÄRON			PROVAR MED LOCK OCH POCK					
→									
			FRAKTION						
			VAR TIG-GARN I DIKT FRÅN						
PLAN-ÖCH BYGG-LAGEN				TÄTA				BLIR BÖRDA ATT LIG-GA TILL	
				SES SON I					
BEN-STRÄC-KARE				→		PET			
						LEVNADS-LOPP			
→					GÅ MED PÅ				
Å-TRÄDS VÄTSKE-FÖR-SÖRJ-NING		PASSE-RADES							
FÅR SNUVIG				SJUNGER DEN SOM KAN					



FOTO: SHUTTERSTOCK

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 16 oktober. Märk kuvertet **"Oktoberkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Kan arbetslösa också bli sjukskrivna?

? Jag är arbetslös sedan ett år, slutade jobba på grund av både psykiska och fysiska problem. Vissa perioder är jag fortfarande så dålig att jag inte kan träffa min handläggare på Arbetsförmedlingen. Nu undrar jag om jag kan bli sjukskriven trots att jag är arbetslös?

Lotta

Svar: Javisst, även den som är inskriven på Arbetsförmedlingen kan bli sjukskriven och ha rätt till sjukpenning. Du gör en sjuknämnd och ansöker om sjukpenning hos Försäkringskassan. Du träffar, som vanligt, en läkare som bedömer om du är arbetsoförmögen.

Men din arbetsförmåga kommer direkt att prövas mot att göra ett "vanligt förekommande arbete" på arbetsmarknaden. Det finns också ett tak för ersättningen som gäller dig som är arbetslös. Den ligger på samma nivå som din a-kasse-ersättning.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig på Transport

Har timanställd rätt till övertidsersättning?

? Hej, jag har en fråga. Jag är timanställd på ett åkeri, kan jag få övertidsersättning då? Eller när är arbetsgivare skyldiga att betala övertidsersättning? Är det endast när man är beordrad att jobba över eller även när man själv väljer att jobba över?

Diana

Svar: Hej, du skriver att du är timanställd. Det begreppet finns egentligen inte, men jag tolkar det som att du får en behovsanställning när arbetsgivaren behöver någon som hoppar in.

Om det då finns kollektivavtal på åkeriet ska du få övertidsersättning när du jobbar mer än 40 timmar under en vecka. (Andra regler gäller för den som går på fast schema.) För att det inte ska uppstå diskussioner i efterhand bör du se till att all övertid faktiskt är beordrad. Om du inte hinner klart inom den avtalade arbetstiden bör du alltså ta kontakt med din arbetsledare och få klartecken att fortsätta. Notera sedan detta på din tidsrapport.

Alternativet är att arbetsledaren ber dig avbryta jobbet.

Förresten, om du har jobbat länge som "timanställd" så tycker jag att du ska ta kontakt med Transports lokalavdelning. Du kanske borde ha en annan och stabilare anställningsform.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

"Behovare" undrar över anställningsform

? Jag hoppar sedan nästan ett år tillbaka in på ett jobb när det behövs extra personal. Under större delen av tiden har jag inte fått något anställningsbevis. De gånger jag har fått det har jag tjatat på chefen i veckor innan. Min fråga är, hur länge får de ha mig anställd på detta vis innan företaget ska erbjuda en provanställning?

RH

Svar: Det korta svaret på din fråga är att företaget inte behöver erbjuda dig en provanställning när du går på behovsanställning. Då är det, som anställningsformen säger, vid behov.

Men enligt lagen om anställningsskydd (las) finns det olika typer av tidsbegränsade anställningar. Grunden är att allmän visstids-

anställning (som dina inhopptroligen är) ska övergå i tillsvidareanställning när du har jobbat i sammanlagt minst två år under en femårsperiod. Samma sak gäller för vikariat samt när en arbetsgivare staplar allmän visstidsanställning, vikariat och säsongsarbete på varandra. Du hittar reglerna i las §5 och §5a.

Det finns dock en begränsning i las: Det får inte ha gått mer än sex månader mellan anställningarna. Den begränsningen kan avtalas bort i kollektivavtal, och det har Transport gjort i till exempel transportavtalet. Då gäller två år inom en femårsperiod, oavsett hur långt det går mellan inhoppen, för att ha rätt till en tillsvidareanställning. Det som brukar kallas fast jobb.

För övrigt ska du få anställningsbevis från din arbetsgivare. Det är en värdehandling som bekräftar vad ni har kommit överens om. Ta kontakt med din lokalavdelning i Transport så kan du få hjälp.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Lösningen på septemberkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:

Sixten Fransson, Ängelholm
Asta Lindeborgh, Strömshälsbruk
Roger Palm, Uppsala.

Vinnarna av en trisslott:

Kenneth Karlsson, Skövde
Jörgen Ednarsson, Ljungby
Mats Eriksson, Örsundsbro.

Vi vann Prylbanta

Martina Flygare Welander,
Malmö
Johan Hammenvik, Oskars-
hamn
Linda Ivering, Södertälje.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Djungelns lag på Amazon

Det fackliga arbetet, för mig, är något som pågår här och nu i vardagen för våra medlemmar. Men det är också att blicka framåt och förstå vad vi står inför på en allt mer global arbetsmarknad, detta för att vara bättre rustade för förändring. Vi kan inte vara bakåtsträvar, men vi måste slå vakt om våra villkor.

Det ryktas att giganten på e-handelsområdet, Amazon, är på väg att slå ned sina digitala pålar på den svenska marknaden. Kanske redan under 2018. Amazon dominerar e-handeln fullständigt. Men medaljen har en smutsig baksida, som kan komma att drabba terminalarbetare i Sverige, och det oroar mig.

FÖRETAGET ÄGS AV en av världens rikaste män: Jeff Bezos, som har en förmögenhet på i runda slängar 160 miljarder dollar. En ogreppbar summa. Men man kan fråga sig om den summan ändå inte öppnar för möjligheten att vara en "good guy", att bedriva en ansvarsfull verksamhet med bra villkor för sina anställda?

Ingalunda, om man ska tro det som skrivs om herr Bezos och hans e-handelsimperium Amazon. I stället har en tydlig bild av ett systematiskt antifackligt företag som, enligt egen stolt utsägo, "ställer omöjliga krav" på sin personal tagit form.

Svårast är det för våra kamrater på golvet som packar varorna under vad som har beskrivits som fängelselika förhållanden. Personalen får inte sitta ned under tiotimmarsskift, får inte ta rast och tillåts heller inte att gå på toaletten om de ska leva upp till de högt ställda produktivetskraven som klockas på sekunden. I stället har man kissat i plastflaskor på golvet av rädsla. Här är tid pengar. Bokstavligt talat.

VI HAR HÖRT historierna förr om hur arbetsgivare motarbetar facklig organisering. Amazon har gjort det till en sport. Man har anlitat anti-fackkonsulter och man har hotat personal som engagerar sig fackligt. Chefer utbildas i att tidigt identifiera tecken på facklig aktivitet, och anställda som samtalar för mycket med varandra säras på.

Men i Europa har företaget stött på patrull och varit tvunget att vika sig för

”

Vi har hört historierna förr om hur arbetsgivare motarbetar facklig organisering. Amazon har gjort det till en sport.

fackliga rättigheter. Och i Sverige, mina vänner, lovar jag er att om Amazon vill komma dragande med sin unkna företagskultur och vidriga personalpolitik – då ska Transport göra allt vi kan för att ge dem en ordentlig match.

SAMTIDIGT BEDRIVS DEN fackliga kampen här och nu för våra medlemmar i deras vardag. Som för tidningsbudet som tre år före sin pension sades upp från sin arbetsgivare, där hon arbetat i stort sett hela sitt liv. Detta för att hon arbetade för långsamt. Efter synpunkter på den korta tid hon hade på sig att köra sin runda, omplacerades hon trots sin artros till ett område med flerfamiljshus utan hiss. Hon försökte göra sitt jobb på kryckor, men det blev omöjligt och hon sjukskrevs och fick till sist sparken.

Jag blir förbannad när jag hör hennes berättelse och jag är stolt att säga att Transport nu stämmer arbetsgivaren i Arbetsdomstolen. En dålig arbetsgivare är en dålig arbetsgivare, vare sig de är tidningsdistributörer i Sverige eller globala e-handelsjättar och vi som förbund kommer fortsätta att ta striden för våra medlemmars skull.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 16 oktober till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse medlemsmöten i sektionerna Samtliga sektioner har sina möten på avdelningen, Fjärde Långgatan 48 våning, 8.

På dagordningen står bland annat nominering till styrelse, och till ordförande i sektionen i de fall mandattiden slutar vid årsmötet.

► Buss- och taxisektionen: Måndagen den 5 november kl 18.00.

► Vaktarsektionen: Måndagen den 5 november kl 18.00.

► Åkerisektionen: Lördagen den 10 november kl 11.00.

Vi kommer att starta med ett nomineringsmöte där vi nominerar ordförande, ledamöter och suppleanter till styrelsen, och till vakanser i representantskapet. Därefter kommer vi att ha fyllnadsval till dessa uppdrag.

► Tidningsbudssektionen: Onsdagen den 7 november kl 17.00, med fika från 16.30.

På dagordningen: Nomineringar till ordförande, sekreterare och övriga uppdrag i sektionsstyrelsen.

► Terminal och bemanningssektionen: Tisdagen den 30 oktober kl 17.30.

På dagordningen: Fyllnadsval av styrelseledamot.

► Miljöarbetarsektionen: Fredagen den 9 november kl 17.00.

► Petroleumsektionen: Onsdagen den 7 november kl 18.00, med fika från 17.30.

På dagordningen: Nominering till styrelse och ordförande för sektionen.



SENIORMÖTE

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 2 oktober kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

Kallelse till representantskaps-sammanträde den 3 december kl 18.00. Vi startar med fika kl 17.30. Vi kommer vara på Hotell Kusten på Kustgatan 10.

Om du är ledamot eller ersättare och inte kan komma, måste du meddela din sektionsordförande.

På dagordningen: Val till föreningar och företag och beslut om medlemsavgift.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Möteskallelser hittar du i vår tidning *Transportfemman* samt på vår sida www.transport.se/avdelningar/stockholm/.

Vi finns också på www.facebook.com/TransportFacket-Avd5/.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

► 16 oktober: Avtalspunkten för miljöarbetaravtalet.

► 31 oktober: Startpunkten.

► 13 november: Avtalspunkten för taxiavtalet.

► 31 november: Startpunkten.

Anmäl dig till OIO-4803006 alternativt transport.6@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Utbildning Vill du gå på en facklig informationsträff? Hör av dig till avdelningen för att anmäla dig till höstens tillfällen. Närmaste Startpunkten hålls i Södertälje den 2 oktober.

Ta tillfället i akt och lär dig mer om ditt avtal genom att anmäla dig till höstens avtalsutbildningar.

► Bensin: den 9 oktober i Södertälje.

► Transportavtalet: den 31 oktober i Katrineholm.

Kampdagar Var 15:e dag är avdelningen ute och besöker arbetsplatser, vill du ha besök på just din arbetsplats så skicka ett mejl till avdelningen.

Förtroendevald Du som är förtroendevald på din arbetsplats har väl inte glömt bort att anmäla dig till årets FFM träff i Eskilstuna den 10 oktober?

På gång i sektionerna Nominerings/medlemsmöten

► Sektion 1 Nyköping: den 30 oktober.

► Sektion 2 Eskilstuna: den 27 oktober.

► Sektion 3 Katrineholm: datum kommer inom kort på mail.

► Sektion 5 Södertälje: datum kommer inom kort på mail.

Stugsemester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen!** Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på OIO-4803108. Hoppas du/ni får en trevlig vistelse!



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**. Här åker du utförsäkring i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken. Det finns även fina längdspår runt hela fjället. Pris med mera hittar du på vår webbsida! Ring avdelningen på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åttabäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget. På berget finns affärer, restauranger och skiduthyrning. Du får även tillgång till längdspår (2 st kort). Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info se www.transport.se.



AVDELNING 8 DALARNA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i **Sälen/Tandådalen**. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88. Intresse anmäler du på OIO-4803088.



Kontakt med avdelningen

► OIO-4803007.
► transport.7@transport.se.

Glöm inte att använda reflex i höstrusket.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöte i sektion 90 Tisdagen den 13 november kl 18.00 kallar sektion 90 (anställda i bevakningsbranschen) till medlemsmöte i avdelning 12:s lokal på Kosterögatan 5 i Malmö. Välkomna önskar ordförande Kennet Thernström, O70-6245456.

Studier Avdelningens studieorganisatör Patrik Persson meddelar att vi under hösten anordnar Avtalspunkter, en endagskurs där man får lära sig mer om sitt kollektivavtal.

Vi håller även Startpunkter, där man under fyra timmar en kväll eller helg, får veta mer om Transport.

Startpunkten kan också anordnas ute på arbetsplatser, om intresse finns.

Kontakta Patrik, på tel OIO-4803265 eller patrik.persson@transport.se, för mer info.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Till dig som är representantskapsledamot: Tänk på att det är representantskapsmöte torsdagen den 11 oktober kl 18.00. Platsen är ABF, sal A (andra våningen), Södergatan 65 i Helsingborg. Fika och lättare förtäring från kl 17.30. Observera veckodag och tid!

Det kommer att hållas nyval av ordförande för resterande period.

Vidare är det val av ungdomsansvarig, två år, ledamot ungdomskommittén, två år, ledamot ungdomskommittén, ett år (fyllnadsval), och revisors-suppleant, ett år (fyllnadsval).

Utbildning för nya representantskapsledamöter hålls torsdagen 11 oktober. Kallelse till utbildningen sänds ut per brev, där tid och plats meddelas.

Startpunkten hålls den 13 oktober kl 9.00. Plats: Avdelning 14, Florettgatan 12 i Helsingborg. Anmälan sker till Jessica Dahlgren, OIO-4803014 eller transport.14@transport.se.



HUSVAGNSBESÖK

Torsdagen den 25 oktober kommer vi att vara ute och rulla med vår husvagn.

Vi besöker Rasta i Markaryd (kl 11-15) och Shell Luhrpasset, Strömsnäsbruk (kl 16-23).

Har du varit sjuk eller föräldraledig så har du kanske missat några pengar. Vi har försäkringsinformatör med oss som kan hjälpa dig.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Medlemsmöte Transports medlemmar i Östra, Norra och Södra Skaraborg bjuds in till möte lördagen den 20 oktober kl 10.00. Plats: Transport, Skåningstorpsvägen 5 i Skövde.

På dagordningen: Sammanläggningen av sektioner, nomineringar till avdelningsuppdrag (bland annat ny ordförande, sekreterare, studieorganisatör och styrelseledamöter). Var med och påverka din fackförening! Vi bjuder på fika. Välkommen, hälsar sektionsordförande Dick Mattsson!

Startpunkten, en introduktion till din fackförening. En utbildningsdag för alla som vill veta vad facket är och hur Transport fungerar. Både medlemmar

och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna (den här utbildningen borde alla delta i).

➤ 20 november kl 8.00–16.00 på Transport i Borås.

➤ 29 november kl 8.00–16.00 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på ulf.stigsson@transport.se eller OIO-480 36 41.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Följande dagar kommer avdelningskontoret att hållas stängt, eftersom vi är ute och gör arbetsplatsbesök:

➤ Fredagen den 14 september.

➤ Måndagen den 24 september.

Har du tänkt besöka avdelningskontoret? Hör av dig innan så att det finns någon på plats.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss:

➤ Ordförande Jan-Ivan: OIO-480 33 43 eller jan.ivan.persson@transport.se.

➤ Ombudsman Christina: OIO-480 33 40 eller christina.mattisson@transport.se.

➤ RSO Johnny: OIO-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

➤ Studieorganisatör Inga-Lill: OIO-480 33 42 eller inga-lill.pettersson@transport.se.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Hur blir det nu? Valdagen har kommit och gått, men i skrivande stund är valresultatet inte klart... Stort tack till alla er som valkampanjat!

Under september deltog avdelningens representantskapsledamöter i en utbildning för uppdraget.

Vi hoppas att de nu känner att de fått mer "kött på benen"!

Kalendarium

➤ 8 oktober: Nomineringsmöten i sektionerna, kväll.

➤ 10 oktober: SO-dagen. Berörda skyddsombud har blivit kallade.

➤ 11 oktober: Vu sammanträdet, förmiddag.

➤ 15–16 oktober: Avdelningen deltar i regionkonferens.

➤ 18–19 oktober: Avdelningen stängd. Planeringskonferens med avdelningsstyrelsen.

➤ 24 oktober: Förbundsrad. Avdelningens representant deltar.

➤ 29 oktober – 2 november: Höstlovsvecka.

Julbordskryssning för avdelningens pensionärer

Årets sedvanliga julbordskryssning med Eckerölinjen planeras

äga rum den 3 december, personlig inbjudan kommer med post.

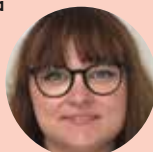
Obs! Sista anmälningsdag är den 16 november.

Kontakt med avdelningen Ring OIO-480 30 19 eller mejla till transport.19@transport.se. Övrig kontaktinformation hittar du på hemsidan, se avdelning 19.

NY PÅ AVDELNINGEN

Välkommen Josefine! TPD (Transport på direkten)

har numera en arbetsplats på avdelning 19 i Västerås, och den bemannas av Josefine Bäckström. Vi hoppas alla att Josefine kommer att trivas att jobba tillsammans med oss övriga på avdelningen.



AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte

➤ När: Fredagen den 19 oktober, kl 9.00.

➤ Plats: Avdelningen i Halmstad.

Representantskapsmöte

➤ När: Torsdagen den 11 oktober, kl 19.00.

➤ Plats: IF Metalls hus, Vallås.

Kallelser kommer per post.

Sektionsmöten

➤ Falkenberg: Måndagen den 1 oktober kl 18.30, Folkets hus i Falkenberg.

➤ Halmstad: Tisdagen den 2 oktober kl 18.30, IF Metalls hus på Vallås.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

➤ Avdelningens representantskap äger rum 7 oktober. För mer info kontakta avdelningen.

➤ Sektionsmöte i Kramfors den 9 oktober kl 17.00. Vi träffas på ABF i Kramfors.

➤ Sektionsmöte i Härnösand den 11 oktober kl 17.00. Vi träffas på ABF i Härnösand.

MALIN VIKARIERAR

Vår kontorist Ylva har gått på föräldraledighet och kommer åter under 2019.

Ni ringer fortfarande OIO-480 30 32 eller mejlar på transport.32@transport.se för att komma i kontakt med avdelningen. Vi önskar Ylva lycka till i sin nya roll som mamma och hälsar hennes vikarie **Malin Johnsson** välkommen!



Sista torsdagen varje månad bjuder Transport i Örnsköldsvik på facklig frukost på vårt

avdelningskontor på Centrumvägen 5E i Örnsköldsvik. I oktober blir det frukostträff den 25 oktober mellan kl 7.00 och 9.00.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

➤ 29 september: Avdelningen har representantskapets höstmöte på Korro. Alla förtroendevalda ledamöter har blivit kallade.

➤ 30 september: Sektion I håller nominerings-/medlemsmöte kl 10.00.

Plats: Avdelningens lokaler på Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

Sektionen står för närvarande utan ordförande och vi vill därför framhålla vikten av att alla medlemmar som har möjlighet att delta för att diskutera framtiden i sektionen kommer och gör det.

Vi bjuder på fika. Varmt välkomna, hälsar sektionsstyrelsen i !:an

➤ 6 oktober: Den 6 oktober planerar sektion 3 att hålla en Startpunkt i Växjö. Det är en facklig grundutbildning som vi önskar att alla medlemmar går för att få mer insikt i vilka rättigheter och skyldigheter man har som arbetstagare.

Är du inte anmäld ännu? Ring eller mejla avdelningen och anmäl dig på en gång.

Passar inte datum eller plats så kan du ändå anmäla dig. Då kontaktar vi dig när det kommer en Startpunkt i närheten av dig.

Kontaktuppgifter: Cecilia Gunnvall, OIO-480 30 51 eller transport.51@transport.se.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSAND

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

Tel OIO-480 30 55 och mejl transport.55@transport.se.

Representantskapsammanträdet är den 29 september på Nordens Ark i Hunnebostrand. Vi börjar med kaffe/te och smörgås kl 9.30. Sammanträdet börjar kl 10.00 och avslutas cirka 13.00 med lunch.

Kallelse och dagordning skickas till ledamöter i god tid innan sammanträdet.

Sektionsmöten

➤ Tidningsbudssektionen har medlemsmöte tisdagen den 6 november kl 17.00–19.00.

➤ Bevakningssektionen har medlemsmöte onsdagen den 7 november kl 15.00 – 17.00.

➤ Åkeri-, miljö-, bensin & gummi- och taxi & buss-sektionerna har möte lördagen den 10 november kl 10.00–13.00.

På dagordningen står nomineringar till sektionsuppdrag.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla. Avdelningen bjuder på fika. Välkomna!

ERFARENHETSDAG

Onsdagen den 14 november har

avdelning 55 erfaren-

hetsdag för

huvudskydds-

ombud, skyddsombud och

fackliga för-

troendemen.

Kallelse med

tider och

plats skickas

till berörda.



Studier

➤ Startpunkten: Grundutbildning (även för icke medlemmar). Hålls på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Hör av dig om du är intresserad (endast för medlemmar).

Vill du veta mer om någon av kurserna, eller anmäla dig? Kontakta vår studieorganisatör Alexander Hutter på OIO-480 36 02 eller alexander.hutter@transport.se.

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

Rätt medlemsavgift/arbetsgivare? Meddela avdelningen (OIO-480 30 55 eller transport.55@transport.se) om du har bytt arbetsgivare, blivit arbetslös, varit sjukskriven eller börjat studera. Detta kan på-

verka din medlemsavgift och innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften.

Fråga avdelningen om...

Arbetsmiljö och försäkringar: ➤ Anders Dristig (RSO): OIO-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

Kollektivavtal/arbetsrätt: ➤ Jan Lendin (ombudsman): OIO-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

➤ Lennart Sköld (ombudsman): OIO-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

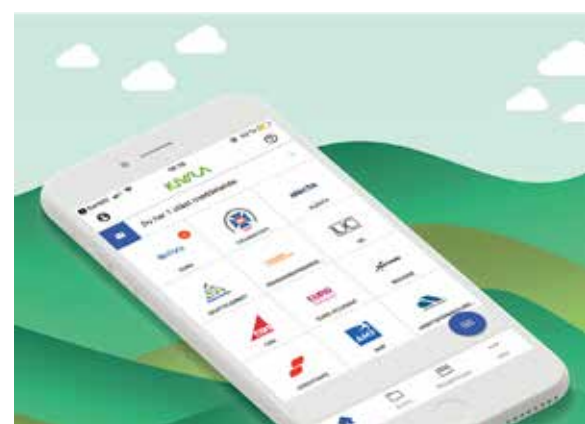
Sektion 4 kommer att ha nomineringsmöte den 17 oktober klockan 18.30 på avdelningen, Tunagatan 20 i Borlänge.

Är du inte medlem, men arbetar inom transportbranschen? Lite nyfiken men osäker på vad ett medlemsmöte är, eller hur det går till? Kom gärna dit och närvara. Ingen föranmälan krävs. Vi bjuder på fika.

Arbetsplatsträffar Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats och hälsa på? Hör av dig till ordförande Åke Westerberg på OIO-480 36 38 eller e-post ake.westerberg@transport.se.

Studier Under hösten så kommer vi att köra ett antal Startpunkter och Avtalspunkter. Alla datum är inte klara ännu, men tanken är att vi kör i gång den 14 oktober med en Startpunkt på avdelningen, Tunagatan 20 Borlänge.

Vi börjar klockan 10.00 och räknar med att hålla på i cirka fyra timmar. Avdelningen bjuder på fika. Föranmälan krävs senast en vecka innan för att vi ska hinna planera utbildningen.



Transport använder Kivra – nu kan du få avgiftsavierna digitalt

Nu kan du som är ansluten till den digitala brevlådan Kivra automatiskt få dina avier för fackavgiften där.

Till dig som inte har Kivra skickas avierna ut som vanligt, och det blir inte heller någon skillnad för dig som har autogiro eller e-faktura.

Vill du också använda Kivra och börja ta emot digital post från oss, andra organisationer, myndigheter och företag? Gå in på kivra.com och registrera dig. Det är gratis och tar inte mer än en minut!

"Arbetsmiljö och ergonomi är viktigt. Vi har många tunga lyft och ska orka hela livet", poängterar ledamöterna Tomas Lundberg, Tobias Birgersson och ordförande David Bolin. Vice ordförande Lennart Förne och sekreterare Stefan Land saknas på bilden.



Månadens klubb

Explosiv start för klubben på DSV

När en bemanningsanställd fick sluta tog det hus i helsike bland terminalarbetarna på DSV Solutions i Borås. Ett helt gäng stegade upp till chefen och röt: Så här kan ni inte göra!

Text och foto Justina Öster

Det var för drygt två år sen, när klubben var färsk. Terminalarna fick återkomma, på två möten med produktionschefen. Och nu har klubb och ledning en bra relation, berättar ordförande David Bolin. Ledamöterna Tobias Birgersson och Tomas Lundberg nickar.

– De lyssnar på oss och respekterar oss, vet att vi vill väl. Går det bra för företaget går det bra för oss. Men vi var jävligt högljudda, först. Lite väsen av sig behöver man också göra i starten

så de fattar på kontoret att nu, nu är vi här, tycker David.

HAN ÄR ORDFÖRANDE nummer två, med lite lugnare temperament än sin föregångare. Både han, Tobias och Tomas brinner för arbetsmiljön. Alla är skyddsombud och det är där de bränner sitt mesta krut. Incidenter, särskilt med truckar som körs in i ställningar och liknande, inträffar nästan dagligdags. Killarna pushar kollegorna

att rapportera på framtagna pappersformulär. Även om det gick bra den här gången kan tillbudet bli en olycka. Nästa gång.

– Om ingen såg vad som hände drar sig inhyrda personer ibland för att anmäla, av rädsla för att få sparken eller nåt, säger Tobias.

Återkopplingen från cheferna på rapporterna är helt okej, men kunde ibland vara bättre, tycker killarna.

DET VAR NÄR Transports organiserare Rasmus Graham dök upp på terminalen och pratade inflytande och påverkan som en handfull av arbetarna samlade sig till en styrelse. De gick på en rad fackliga kurser, och gör det än. Hämtar kunskaper,

inspiration, argument och får ett allt bättre grepp om det där med rättigheter och skyldigheter. En insikt är att mycket stöd finns i lagar och föreskrifter.

Största segern, hittills, är utbildning i ergonomi. Kollektivavtalet ger rätt till ett antal timmar per år, men styrelsen fick tjata sig till tre tillfällen, för alla. Det tredje frös dock inne, för att inte sinka produktionen. Nu ska teamledaren gå utbildningen och lära kollegorna, men det funkade inget vidare. Det är dags för klubben att lyfta frågan igen, konstaterar de.

MINSKAD STRESS ÄR ett annat mål, och det har blivit bättre. Bland de anställda i alla fall. Inhyrda är svårare att

påverka. Bättre arbetskläder och skor som inte är som tegelstenar är fler insatser, liksom nya truckar – med rörliga hytter. Problem med lönesystem och utbetalningar är ytterligare en nöt. Det är dags att stöta på kontoret, igen.

– Vill man ha en bra arbetsmiljö ska man ta och engagera sig. Det är inget cheferna ger en. Kontakta din Transportavdelning, starta en klubb. Gör det bara, råder David Bolin.

DSV SOLUTIONS-KLUBBEN, VIARED, BORÅS
Antal medlemmar: Drygt 30.
Historia: Startade våren 2016.
Tillhör: Avdelning I7.



Jonas Hansson ställer ut sina lastbilar på mässor och truckerträffar. "Det är roligt att se vad annat folk bygger. Man får mersmak", säger han.

Månadens medlem

Hjärterum för lastbilar

I lastbilsförare Jonas Hanssons hus i Kilafor finns inte mycket stjärterum.

– De jätta lastbilarna är överallt. Ibland känns det lite mycket. Men det är roligt att hålla på, som avkoppling efter jobbet.

Jonas har plockat ner en hel drös modell-lastbilar från övervåningen till köket. Minst lika många – i skala 1:25 – trängs i hans garage. De är gjorda efter verkliga modeller, som rullar på vägarna. Beställningarna rullar också in från åkerier och privatpersoner, som vill föreviga sina klenoder.

– Jag lägger ut allting jag gör på min Facebooksida.

Intresset kom tidigt, när Jonas fick några modeller att plocka ihop. Lastbilar har alltid varit magi. Men Jonas gick först på naturbruksgymnasiet och arbetade som dräng, innan han tog steget till åkeri. Ibland längtar han tillbaka till korna, med djur kan man inte stressa.

MODELLBYGGANDET TOG NY fart när Jonas satte sig i lastbilshytten.

– Nu skulle jag behöva ta ledigt från jobbet för att hinna med alla beställningar. Det tar så pass lång tid att få ihop en bil, 40 till 80 timmar, jag skriver aldrig upp. Det är skönt att sätta sig, en timme eller två, efter en tung arbetsdag.

Byggena bromsas ofta in, i väntan på beställda delar. Ibland får Jonas uppfinna detaljerna själv. Under väntetiderna på jobbet brukar han sitta och klura på hur han ska göra. Svårast är lacken – och att få alla krusiduller som dekal

”lull lull och bling, bling” på plats.

– Jag tänkte jag skulle börja göra dekaler själv, men jag tror inte jag har tid.

Fuska? Nej, nej, modellen ska vara så lik originalet som möjligt. När bilen står där klar och allting stämmer, då är Jonas nöjd. Fast en gång åkte ett vrenskande bygge rätt in i väggen. Jonas skrattar.

– Limmet var för dåligt, allting lossnade. Det gick helt snett. Känner jag nu att det kärvar så lägger jag bilen ifrån mig. Det är bra att ha ett par stycken på gång, samtidigt.

HAN STÄLLER UT och tävlar, förstås, senast på Elmiamässan. I fjol knep han en tredjeplats på Mini Nordic Trophy i Mantorp. Många är de Scania- och Volvolastbilar som Jonas inte kan skiljas från, men när han ändå levererar gör han det själv. Eller frågar en pålitlig kollega.

– Jag har fått för många platta och trasiga paket med delar från olika post- och fraktbolag.

Justina Öster

JONAS HANSSON

Ålder: 35 år.

Bor: Kilafor, Bollnäs kommun.

Jobb: Lastbilschaufför.

Antal modeller: "189, sist jag räknade, men jag har slutat".

Bäst lim: Snabbtorkande gelé.

Facebooksida: EMEK modellbyggen från Svealand – Sverige/Sweden.

Volvo eller Scania: "Vet inte, jag kör Volvo till vardags".



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 62 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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

4 bygg-tips

- 1 Börja med en enkel modell
- 2 Sök delar på internet, Facebookgrupper och Tradera
- 3 Jävlaas det? Fortsätt en annan dag.
- 4 Öka på svårighetsgraden allt eftersom.





FOTO: JOHAN JEPSSON/TT

Det handlar om att vinna kampen om världsbilden

”Ett fack som inte klarar av att leverera mervärde till sina medlemmar kommer aldrig förbli starkt i ett modernt samhälle där identitet med en klass inte längre spelar lika stor roll.”

Jag tror att valet i september kan sammanfattas med fyra ord: Det handlar om världsbilden.

Jag är dessutom övertygad om att de fackliga organisationernas största utmaning under de kommande åren är att klara av att forma och etablera sin egen bild av vilket samhälle vi lever i. Och vilka frågor som ska styra utvecklingen framåt.

Eller ännu enklare uttryckt: Den som vinner slaget om världsbilden vinner. Punkt.

Under flera år har Sverigedemokraterna och den populistiska extremhögern haft det initiativet. Genom att bygga sin organisation stark, driva debatten på nätet och hela tiden vara kontroversiell har de styrt vilka frågor vi alla ställer om samhället och politiken.

HUR MYCKET INVANDRING tål Sverige? Vad gör vi åt alla gästarbetare från Polen och Baltikum?

Tänk om frågorna skulle formuleras på ett helt annat sätt, med en annan världsbild som utgångspunkt:

Hur kan samhället bli starkare med hjälp av migrationen? Hur ska arbetsrätten och rättvisan på arbetsmarknaden bli starkare?

Det säger sig självt att en diskussion kring de frågorna skulle leda till

helt andra svar.

För den fackliga rörelsen är detta ingen nyhet. Ända sedan globaliseringen tog fart för 25–30 år sedan har man talat om att verkligheten är på väg att köra över facket. Med öppnare gränser, frihandel, social dumpning och ett allt mer fragmentiserat och osäkert arbetsliv.

Men det är ju just här fackets kamp för den svenska modellen är så viktig. Schysta villkor på arbetsmarknaden. Trygghet i omställningen. Alla internationella erfarenheter visar att det är ett bättre system för den som vill ha både tillväxt och välfärd. För den som anser att låg arbetslöshet är viktigt och samtidigt inser att samhället måste kunna ställa om när kunskaperna förändras och tekniken utvecklas.

Så hur vinner vi kampen? Hur kan facket få fler att ställa de frågor som kan leda till en starkare svensk modell?

I DEBATTEN OM fackets roll i framtiden brukar man peka på två olika vägar. Antingen blir facket en servicefunktion för medlemmarna. Erbjuder bra försäkringar och schysta medlemsförmåner. Eller också organiserar man medlemmar på basplanet i ett arbete underifrån och upp. Gör facket till en kamporganisation igen.

Som utredaren Mats Wingborg

konstaterar i rapporten *Facket och den nordiska modellens framtid* är svaret antagligen att facken måste bli bättre på båda dessa uppdrag.

ETT FACK SOM inte klarar av att leverera mervärde till sina medlemmar kommer aldrig förbli starkt i ett modernt samhälle där identitet med en klass inte längre spelar lika stor roll.

Men ett fack som tappar markkontakten, som slutar vara en organisation som spelar roll på golvet, kommer inte heller överleva.

Det är en början.

I vår tid handlar det dessutom mycket om att bli bättre på nätet. Att klara av att föra över fackets viktiga samtal om arbetslivet och framtiden till de nya sociala medierna. I dag släpar de flesta i stället med i den svans högerextremismen drar med sig i sina sociala forum.

Det låter enkelt. Det är svårt. När börjar vi?

Hur ska facket möta framtiden?

Den frågan ska flera debattörer ge sitt svar på under hösten. Tipsa gärna vems recept du vill läsa genom att mejla till redaktionen@transportarbetaren.se



JESPER BENGSSON
Chefredaktör
Tiden.

Från baksätet

Då skåningarna flyr undan havet

Mycket talar för att delar av Skåne kommer att läggas under vatten när klimat-effekten gör att havet stiger. Det är problematiskt.

Risken finns att vi får stora strömmar av klimattflyktingar som söker sig norrut i Sverige, eftersom även Danmark och norra Tyskland väntas bli obebodligt.

Skåningar har trots allt en egen kultur, egen flagga och en egen dialekt – som gör att det kan bli svårt för dem att få jobb här uppe.

EXEMPELVIS ÄTER SKÅNINGAR ål. Det är en rödlistad art som är utrotningshotad.

Jag har hört att man slaktar ålen levande och att den fortsätter sprattla i stekpannan, även utan huvud. Sådan ålslakt bör förbjudas.

Många skåningar bär halsduk mot den ihållande vinden som blåser över låglandet. Halsdukar är lätta att dra upp över mun och näsa och försvårar identifiering på övervakningskameror. Kommer de hit bör halsdukar inte vara tillåtet på offentliga platser.

I Skåne är det vanligt att folk kör på friktionsdäck, utan dubb, på vintrarna. Det kommer att bli stora trafikproblem när de flyr mot Hallandsåsen och småländska höglandet.

DET VORE TRÅKIGT om många av flyktingarna skulle frysa ihjäl längs vägen. De umbärande som kan väntas, och den svåra bostadsbristen här uppe i norr, gör att det vore betydligt bättre att hjälpa skåningarna på plats i deras hemlandskap. Helst innan vattnet stigit för mycket.

Man skulle kunna bygga särskilda invallningar och ställa upp husvagnar innanför murarna.

Naturligtvis blir det en stor *koncentration* av flyktingar här och det är ju en form av *läger*. För att undvika att de två orden sammankopplas på ett olyckligt sätt kan vi i proaktivt syfte jobba in namnet "safe settlements".

Toppen & botten

↑ Att havet stiger långsamt, än så länge.

↓ Att bostadsbristen tvingar unga i Stockholm att låna uppåt 1,7–1,8 miljoner kronor för att köpa en etta på 30 kvadratmeter. I förorterna. Innerstan kostar en miljon till.

Varje SS-bosättning (namnet blev kanske inte optimalt ändå ...) bör få en egen kommandant som ansvarar för att ordning och reda upprätthålls. Kameror och ordningsvakter bör vara igång dygnet runt.

Jag ser framför mig att bosättarna kan odla ris på de översvämmade åkrarna där vattnet inte är alltför djupt. För att bidra till sin egen försörjning.

OM SKÅNINGARNA ÄNDÅ försöker fly – för att få del av vårt välstånd – är det viktigt att vi upprätthåller principen om "första landskap". Det vill säga flyktingarna ska stanna och söka asyl i de landskap dit de först kommer. Antagligen Småland eller Halland.

Trycket kommer att bli stort på orter som Halmstad och Växjö och risken finns att flyktingar som riskerat livet i gistna ekor och gummibåtar motas bort. Vi bör inleda en dialog med Norge och Finland och ställa krav på att alla våra grannländer hjälper till, så att trycket inte bli för stort på ett enskilt nordiskt land.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Hallå där!

JOHAN GRANLUND

... Mr "Kurvdosering" som lämnar konsultandet om hur vägar bäst bör byggas. Johan Granlund blir produktionschef på sin pappas företag inom byggnadsmaterial.

Vem tar upp din mantel när det gäller kurvornas lutning och risken för tunga fordon att välta?

– Jag hoppas att frågan snurrar på som ett självspelande piano. Jag lämnar WSP, men företaget har väldigt kunnigt folk i världen, framför allt i Australien och Nya Zeeland. Där finns det varningsskyltar med en vältande lastbil vid alla farliga kurvor. Och här på hemmaplan finns det flera som ägnar sig åt vägteknik, även om de inte har specialiserat sig på kurvor.

Är du nöjd med hur Transportstyrelsen har hanterat din kunskap?

– Min forskningsrapport finns med när myndigheten skriver om sina föreskrifter om hur vägar ska byggas. Jag har full förståelse för att det tar tid. I det sammanhanget är doseringen av kurvor bara en liten del, även om den har varit en gigantisk del av mitt liv.

Varje dag välter två lastbilar på svenska vägar, redovisade du för några år sedan? Hur ser framtiden ut?

– Förhoppningsvis minskar antalet! Inte bara för att vägar åtgärdas, utan också för att det finns mer relevant elektronik i bilarna.

Kommer du nu att ge dig in i produktionen av byggmaterial från bergtäkter och grustäkter med samma passion som trafiksäkerhetsarbetet?

– Absolut (skratt) det är en personlig egenskap.

LENA BLOMQUIST