

# TRANSPORT

## ARBETAREN

Nummer 10 oktober 2020

Hon anmälde  
sextrakasserierna –  
och fick sparken

Minimilöner splittrar  
facken i Europa

Gate gourmet förklarar  
krig mot facket

KULTUR

Så fort  
rostar gamla  
bilvrak

# Sista rundan

**Åkeri** DSV bötfällt för brott mot beställaransvaret **Hamn** Uddevalla –  
arbetsplatsen där alla trivs **Miljö** Fackligt aktiva hoppar av på Suez



# Hej alla nya medlemmar!

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

Välkomna till  
Transport



FOLKRÖRELSE FÖR FRAMTIDSTRO

## TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-  
arbetareförbundets  
tidning.

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

På omslaget: Kristoffer  
Nilsson  
Foto: Justina Öster

### ANNONSER

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

### TRYCK

Bold Printing Mitt AB,  
Sundsvall 2020.  
TS-kontrollerad upplaga:  
55 700.  
Nästa nummer utkommer  
den 29-30 oktober.

### PRENUMERATION

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

### REDAKTION

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



**JAN LINDKVIST**  
Chefredaktör  
och ansvarig utgivare  
010-480 33 01



**JUSTINA ÖSTER**  
Reporter  
010-480 33 04



**CHRISTINA AHLUND**  
Redigerare  
010-480 33 05



**JOHN ANTONSSON**  
Reporter/redigerare  
010-480 33 06



**LILLY HALLBERG**  
Reporter  
010-480 33 03

SVERIGES  
TIDSKRIFTER

VÄLKOMMEN

# Innehåll Nr 10

26



**4 VÄLKOMMEN**  
Lilly Hallberg funderar  
kring minimilöner och  
avtalsshopping.

**6 LÖNERÖRELSEN**  
Snart är tiden ute för ditt  
förlängda avtal.

**10 GATE GOURMET**  
Ilska och besvikelse pyr  
bland de anställda.

**12 CABOTAGE**  
Både åkeriet och spe-  
ditören DSV fällda för  
regelbrott.



**16 SEXTRAKASSERAD**  
Josephine anmälde. Och  
fick sparken.

**18 MATBUD**  
Inget riktigt jobb. Anser  
Foodora.

**19 KRÖNIKA**  
**DAVID ERICSSON**

**20 ARBETSPLATS**  
Hamnen där folk gärna  
jobbar kvar.

**26 MÖTET KRISTOFFER**  
**NILSSON**



Har gjort sin sista tid-  
ningsrunda.

**32 MINIMILÖNER**  
EU-frågan som splittrar  
Europas fack.

**36 SNABBKOLL**  
Vad gäller vid corona-  
smitta?

**37 KULTUR**  
Hur fort rostar ett bil-  
vrak?

**40 OKTOBERKRYSSET**

**41 FRÅGA FACKET**

**42 KRÖNIKA**  
**TOMMY WREETH**

**42 MEDLEMSSIDOR**

**45 MÅNADENS AVDELNING**  
Flygavdelningen över-  
hopad med jobb.

**46 MÅNADENS MEDLEM**

**48 LEDARE JAN LINDKVIST**  
Varför lönedumpar svens-  
ka åkerier mer än polska?









Svenska Transportarbetareförbundet organiserar många yrkesgrupper och samtliga har kollektivavtal som ska förnyas i år. Först ut är transportavtalet.

# Snart skarpt läge i avtalsrörelsen

**Retroaktiv lön och korta avtal. Det är Transports prioriteringar i avtalsrörelsen, som åter rullat i gång. Först ut att förhandlas är kollektivavtalet för lastbilschaufförer och terminalare. En första sittning med arbetsgivarparten är planerad till slutet av oktober.**

Text LILLY HALLBERG

## FÖRLÄNGDA KOLLEKTIVAVTAL

Samtliga Transports 27 kollektivavtal ska förnyas under de närmaste månaderna. Avtalen löper alla ut under året, men vid olika tidpunkt. Flera avtal har prolongerats, förlängts, som en följd av coronaviruset.

- **Bemanningsavtalet** 30 april – förlängt till 30 november (förhandlas av LO för samtliga förbund)
- **Bensin- och garageavtalet** 30 april – förlängt till 30 november
- **Bevakningsavtalet** 31 maj – förlängt till 31 december
- **Bilvårdsavtalet-KFO** 30 april – förlängt till 30 november
- **Bilvårdsavtalet-Almega** 30 juni – förlängt till 31 december
- **Bussbranschavtalet** 30 september – förlängt till 31 december
- **Bärningsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Depåavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Flygmekanikeravtalet** 30 september – ?\*
- **Flygplatsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober
- **Flygriksavtalet** 30 september – ?\*
- **Flygtankningsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober
- **Flygteknikeravtalet** 31 oktober
- **Fraktflygflygavtalet** 30 september – ?\*

- **Gummiverkstadsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Hamn- och stuveriavtalet** 30 april – förlängt till 30 november
- **Hyrverkstadsavtalet** 31 maj – förlängt till 31 december

- **Miljö- och flygavtalet Pacta** 30 april – förlängt till 30 november
- **Miljöarbetaravtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Reklamdistributörsavtalet** 30 juni – förlängt till 31 december

- **Taxiföraravtalet** 30 juni – förlängt till 31 december
- **Taxitefonistavtalet** 31 maj – förlängt till 31 december
- **Terminalavtalet** 30 april – förlängt till 30 november
- **Tidningsdistributörsavtalet** 30 april – förlängt till 30 november
- **Transportavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Utlandsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

- **Återvinningsavtalet** 31 mars – förlängt till 31 oktober

?\* Förhandlingar för eventuell prolongering av dessa avtal, som löpte ut sista september, pågick fortfarande vid denna tidnings pressläggning.



*”Viktigt för mig, under de rådande omständigheterna, är att vi får korta avtal. Det är en fördel både för oss och för arbetsgivarsidan.”*

Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.



FOTO: JUSTINA ÖSTER



## Avtals- rörelsen 2020

→ Totalt ska närmare 500 kollektivavtal omförhandlas i år. Sammanlagt berörs 2,8 miljoner anställda i Sverige.

→ Transport ingår tillsammans med elva andra fackförbund i LO-samordningen, som bland annat har en 3-procentig löneökning som krav, samt en riktad låglönesatsning.

→ Kommunal och Pappers har i årets avtalsrörelse ställt sig utanför LO-samordningen.

→ Facken inom industrin tecknar avtal som sedan utgör ”märket”, är norm för förbunden inom LO-samordningen. Märket ska dock godkännas som normerande av förbunden.

→ Transport ska omförhandla samtliga sina 27 kollektivavtal i år. Först ut i höst är transportavtalet.

→ Coronapandemin gjorde att avtalsrörelsen flyttades fram, från våren till hösten.

Coronapandemin omöjliggjorde avtalsrörelsen i våras. Förhandlingarna flyttades fram till hösten. De kollektivavtal som löpt ut har förlängts. Stora grupper inom Transport arbetar redan i dag på sådana avtal, som prolongerats. Sammanlagt väntar i dag 2,8 miljoner anställda i landet på nya avtal. Och nu har arbetet för det tagit fart igen.

**TRANSPORTS 27 KOLLEKTIVAVTAL** löper alla ut i år. Och att hinna med att förhandla för nya under 2020 tror förbundsordförande Tommy Wreeth är realistiskt:

– Vi räknar med att i alla fall starta upp förhandlingarna för samtliga. Nu kör vi i gång, och börjar den 21–22 oktober med transportavtalet.

Sedan följer i november förhandlingar som gäller bevakningsavtalet, miljöavtalet och hamn- och stuveriavtalet. Förhandlingar för anställda inom taxi, tidningsbud och mackanställda startar i december. Enligt planen. Den kan komma att ändras, liksom nya datum för andra grupper kommer att komma till.

– Viktigt för mig, under de rådande omständigheterna, är att vi får korta avtal. Det är en fördel både för oss och för arbetsgivarsidan, säger Tommy Wreeth.

Han framhåller att om de nya avtalen blir ettåriga så ska de självklart löpa från det datum då det gamla löpte ut. Vilket skulle innebära nya förhandlingar redan till våren för bland andra lastbilschaufförer och miljöarbetare, vars avtal löpte ut sista mars i år.

**VIKTIGT FÖR WREETH** är retroaktiviteten: Rätt till ny, högre lön från det att det gamla avtalet löpte ut.

– Det är ett absolut krav. Många, som lastbilschaufförer, har väntat sedan mars i en bransch som generellt sett klarat sig relativt bra. Det vore konstigt om de skulle avstå från löneökning.

När det gäller synen på retroaktivitet har Svenskt Näringsliv inte lämnat något besked. Däremot har arbetsgivarorganisationen gått ut i medier och talat om nollbud. Ett alternativ, som Transport

fått signaler från Transportföretagen om, är ett kort avtal, som bara behandlar tid och pengar – inte retroaktivitet. Vad det innebär i pengar är oklart, bara att det ”inte är mycket”.

**TRANSPORT TILLHÖR DE** förbund som är med i LO-samordningen, vars grundkrav är ettåriga avtal med 3 procents löneökning. Ett centralt krav är också en låglönesatsning där de som tjänar under 26 000 kronor i månaden ska få extra påslag.

Facken inom industrin sätter normalt det så kallade märket då de tecknar sina avtal. Men för att andra ska följa efter krävs att Transport och de andra förbunden inom samordningen ger sitt godkännande. Det är inte så att industrins avtal automatiskt blir normerande, påpekar Transports ordförande:

– Även om arbetsgivarsidan gärna vill se det så ... Men om industriavtalet inte skulle bli tillfredsställande får vi ta ställning till hur vi går vidare.

Facken inom industrin har just återupptagit förhandlingarna som närmade sig slutfasen i början av året, men sattes

på paus. För IF Metall är det skarpt läge från den 1 oktober. Metallarnas mål är 42 nya avtal före den sista i månaden.

Coronapandemin påverkar fortfarande hur förhandlingarna kommer att genomföras. Transports förbundsledning följer utvecklingen och aktuella rekommendationer.

– Jag kan tänka mig att det blir en mix av fysiska och digitala möten. Inget är bestämt, men säkerhetsaspekten påverkar oss självklart – vi tänker ju inte trycka in folk i lokaler för att hela delegationer ska vara med, säger Tommy Wreeth.

**DET VAR I** september också aktuellt att förlänga fler avtal. Det gäller flygavtalen som löpte ut den sista september. Transports förhandlingsenhet har de senaste veckorna diskuterat med arbetsgivarparten, Svenska flygbranschen, om en prolongering av avtalen för bland andra lastare, mekaniker och godshanterare. Det var vid denna tidnings pressläggning inte klart med en sådan förlängning, som om den blir av sannolikt sträcker sig året ut.

# Många transportare taggar bilar i nya cabotagestudien



Transports taggare i Svinesund. Lena Hunt Wiberg, Tommy Jonsson, Jimmy Oveesson. och Jan Lendin.

**Cabotage. Transport gjorde i september en kraftansträngning för att bidra med hård fakta. En helg i september taggades utländska lastbilar vid landets gränsövergångar – för att underbygga cabotagestudien och visa hur verkligheten ser ut för många lastbilschaufförer. De som oftast tvingas betala priset för billiga transporter.**

Text och foto Lilly Hallberg

Tusentals lastbilar har taggats i september. Under den särskilda helgen 11–13 september medverkade bland andra förbundssekreterare Lars Mikaelsson i söder, på Öresundsbron. Förbundsordförande Tommy Wreeth var vid norska gränsen under lördag och söndag. Där startade taggandet på fredagen.

**REDAN VID LUNCHTID** är det vanligen kö med lastbilar på bron över från Norge. Vid tullstationen på den svenska sidan fanns då bland andra Jan Lendin från avdelning 55, Lena Hunt Wiberg från förbundsstyrelsen liksom Jimmy Oveesson och Tommy Jonsson från Transports verksamhet Ordning och reda i åkeribranschen. – Skeptiker har ju tidigare kommit med kritik mot att det går att

lämna landet, och att det inte går att visa om det är lagligt eller olagligt cabotage, säger Tommy Jonsson. Han är ansvarig för Ordning och redavärksamheten, och även med i cabotagestudiens styrelse.

**JIMMY OVESSON HAR** tidigare som chaufför varit med och taggat för studien, som kartlägger lastbilstrafikens strömmar. Han vet hur långa köer det kan vara här, både in och ut från Sverige.

– På söndagskvällarna kunde det vara kö ända från Strömstad upp till gränsen, säger han.

– Det är bra att kunna påvisa problemet, hur mycket trafik det egentligen rör sig om.

Den okonventionella forskningsmetoden startade 2012 på initiativ av logistikforskaren Henrik Sternberg i Lund. I dag är han professor i USA, men fortfarande framhåller han de frivilliga som är ute och taggar lastbilar.

**HENRIK STERNBERG** understryker också vikten av gränskontroller: För att visa när fordon åker in eller ut ur landet. Utan sådana gränskontroller eller funktioner för att tagga inkommande eller utgående, blev varje observation vid exempelvis

Öresundsbron något av en gissning. Det är för att säkra forskningen som Svenska Transportarbetareförbundet gör helgens storsatsning.

Ombudsman Jan Lendin, ansvarig för insatsen under helgen, skulle stå vid Svinesundsbron till 01 på lördagsmorgonen.

– Cabotagestudien är bra för medlemmarna. För vår del gör studien att vi kan sätta press på politikerna när det gäller att implementera mobilitetspaketet i Sverige.

Tidigare cabotagestudier har visat på omfattande brott mot cabotage-reglerna och även att kriminaliteten ökade i områden där utländska lastbilar hade uppställningsplatser.

– Jag ser det som en jättebra möjlighet för att oss kunna påtala osund konkurrens, som olaglig inrikestrafik. Ska man gå till politikerna med krav måste vi också kunna visa faktaunderlag, och kunna påvisa vad som behöver kontrolleras, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

– Jag har stora förhoppningar om att studien kommer att ge en bra verklighetsbild.

**DEN SOM TAGGAR** utländska lastbilar kan hela tiden följa sin och andras insatser. I bakgrunden på kartan

ligger dessutom kombiterminalerna utmärkta, något Transports Ordning och redavärksamhet önskat.

Insamlandet av data fortsatte under september månad, tills Henrik Sternberg och hans forskarlag fått tillräckligt med taggningar för studien av godsströmmar. Nu väntar sammanställning av cabotagestudien 2020.

## Cabotagestudien

→ 2012 startade transportforskaren Henrik Sternberg, då vid Lunds universitet, ett projekt med avsikt att få ett helhetsgrepp om cabotage-trafiken.

→ Metoden för att samla in data var ny och bygger på att frivilliga rapporterar in registreringsnummer på utländska lastbilar som rör sig ute i trafiken.

→ 2013 och 2015 genomfördes cabotagestudier. Båda har fått stort genomslag och påverkat den politiska opinionen när det gäller olagliga transporter och osund konkurrens.

→ Över en halv miljon rapporteringar från tusentals frivilliga har kommit in i de tidigare studierna.



# Uppsägningar och kaos på Gate gourmet

**Flyg.** Flygkrisen tvingar många bolag att säga upp personal. Men cateringbolaget Gate gourmet sparkar folk godtyckligt, hyvlar ner tjänster till deltid och byter till ett billigare kollektivavtal med lägre löner och sämre villkor. Allt efter eget huvud.

Text och foto Justina Öster

Så kan man sammanfatta Transports uppfattning om den omorganisation som cateringjätten Gate gourmet i all hast inlett vid Arlanda, Landvetter och Malmö airport. Transports flygavdelning är starkt kritisk till att bolaget, som de uppfattar, bara kör på och driver igenom sin nyordning.

– Det här liknar ingenting jag arbetat med tidigare. Det händer nya saker hela tiden och allt är väldigt rörigt. Informationen från bolaget är så bristfällig, säger centrala ombudsmannen Per-Olof Norgren.

Att Transport och Gate gourmet inte ens lyckats enas om gemensamma protokoll efter en rad förhandlingar talar sitt tydliga språk, anser Norgren.

**HITTILLS HAR FÖRETAGET** tillämpat Transports avtal för de anställda som arbetat som bland annat cateringchaufförer och lastare. Men efter att flygtrafiken dalat har Gate gourmet bestämt att personalstyrkan ska skäras ner. De som blir kvar ska arbeta deltid – 80, 50 eller 23 procent (majoriteten på 80 – på Hotell- och restaurangfackets (HRF:s) cateringavtal.

Andra delar av personalen, med andra arbetsuppgifter, jobbar sedan tidigare efter cateringsavtalet.

De nya så kallade kombitjänster som företaget nu inför, innebär att all personal ska kunna arbeta med alla sysslor. För Transports medlemmar, som tvingas byta avtal, betyder det en lönesänkning på mellan 3 000 och 9 000 kronor. Ob-tillägget krymper också och en rad arbetsvillkor försämrats också.

– Gate gourmet ägnar sig åt ren avtalsshopping för att få till ett billigare avtal, summerar Per-Olof Norgren.

**JOHAN EINARSSON** ÄR ombudsman på Transports flygavdelning. Under september har han skickat iväg ogiltigförklaringar av uppsägningar på löpande band.

Han är inte klar, och lyfter en packe rörande ett trettiotal anställ-



Gate gourmet finns på flera av landets stora flygplatser.

da. Bland dem finns medarbetare med decennier i Gate gourmet, som nu får gå. Medan facket och anställda noterat att bolaget återanställt andra med betydligt kortare tjänstgöringstid.

**FÖRETAGET HAR VALT** ut ja-sägare. De som inte höjer sin röst erbjuds återanställning, anser klubbstyrelsen vid Arlanda.

Lagen om anställningsskydd (las) kom till för att förhindra att arbetsgivare gör sig av med äldre, utslitna anställda. Principen först in sist ut, har i huvudsak gällt på arbetsmarknaden – med möjlighet till avsteg om parterna är överens.

– Gate gourmet ägnar sig åt ren avtalsshopping för att få till ett billigare avtal, summerar Per-Olof Norgren.

Frågan som klubbstyrelsen ställer blir hängande i luften inför kommande lokala och centrala förhandlingar. Bedömare inom Transport befarar att processen kan bli

utdragen och sluta i Arbetsdomstolen. Utgången är oviss, men klart är

i alla fall att samtliga fem som varit engagerade i Transportklubben på Arlanda, har sagts upp. Ingen har erbjudits återanställning, oavsett tjänstgöringsår.

**EN AV DE** drabbade, Thomas Belvén, kallar det trakasserier.

– Det är under all kritik att man får driva företag på det här sättet. Man måste vara mån om sina arbetare. Utan dem stannar verksamheten.

Kollegan Jan Selin har fått nytt jobb, i ett helt annat företag. Han tillägger:

– De som jobbat längst borde erbjudas de få heltidstjänsterna. Ledningen säger att de som passar in fått erbjudande. Men hur ska de veta om en chaufför exempelvis jobbat som kock tidigare, om de inte ens frågar folk?

Jan Selin förstår att företaget behöver säga upp personer i kristider. Det är sättet de gör det på han invänder mot.

– Att använda pandemin som svepskäl för att göra sig av med

obekväma personer och gamla trotjänare är både osmakligt och känslokallt. I själva verket driver företaget igenom förändringar de velat göra länge.

Ombudsman Johan Einarsson betonar att hyvlingen av tjänster, från hel- till deltider, gör det svårt att försörja en familj.

**HAN IFRÅGASÄTTER OCKSÅ** den personalpool som företaget dragit i gång och vill utöka.

– Allt i den ökade flexibilitetens namn. Men priserna på mat, hyra och förskola, krymper ju inte.

Einarsson beskriver den senaste förhandlingen:

– Fackförbunden bestämmer. Skulle arbetsgivare fritt få välja gällande avtal skulle det få väldigt stora konsekvenser för alla anställda på arbetsmarknaden.

Transports ombudsman Magnus Larsson ansvarar för gränsdragningsfrågor. Han tror att Transport och HRF ska kunna komma överens. Utan att LO ska behöva ingripa och avgöra.

– Det är tråkigt när det blir så här.



Johan Einarsson.

**”Allt i den ökade flexibilitetens namn. Men priserna på mat, hyra och förskola, krymper ju inte.”**

oeniga, säger Johan Einarsson. Transport och HRF har nu träffats och enats om att det är ”LO:s organisationsplan och i förlängningen LO:s styrelse som bestämmer vilket kollektivavtal som ska gälla på företaget, inte företagets uppfattning”.

**HRF:S AVTALSSEKRETERARE** Per Persson säger att de talar med både Transport och Gate gourmet och hoppas på en lösning ”i närtid.

– Vi förstår den upprörda stämningen bland de anställda. Just därför är vår och Transports prioritering nu att bringa klarhet i vad som skett och ska ske i och med omorganisationen. Innan dess kan vi inte prata om detaljer. Vi återkommer gärna när vi vet mer.

**GATE GOURMET HAR** inte velat svara på direkta frågor från Transportarbetaren. Företagets vd Kimmo Piri bollar vidare till huvudkontoret i Zürich, Schweiz. I ett mejl hänvisar kommunikatören Isabelle Schöpflin till de minskade flygvolymerna. Hon skriver att bolaget måste agera och genomföra de uppsägningar som behövs i Sverige för att garantera verksamhetens fortlevnad på lång sikt.



”Jag fick ingen förklaring till varför jag fick gå, fast jag frågade. Jag har jobbat hårt och aldrig fått några klagomål,” säger Maria (fingerat namn). Tacket för alla år kom via ett allmänt personalmejl.

**”Varför sa de upp mig – efter mer än 40 år?”**

**Flyg.** Efter över 40 år på Gate gourmet fick Maria sparken. – De första dagarna åt jag inget, bara grät och grät. Jag har jobbat där hela mitt yrkesliv. Jag kan fortfarande inte fatta att det är sant, säger hon.

Text och foto Justina Öster

Flygkris och permitteringar. Snacket gick på rasterna om bantning till deltidstjänster. Ändå kom beskedet som en blix från klar himmel, när Maria kallades in till chefen. Hon, som jobbat så länge trodde att hon åtminstone skulle få en deltidstjänst. Och var beredd att ta den, trots flera tusenlappar i lönetapp.

**MEN TJÄNSTGÖRINGSTID SPELAR** ingen roll, deklarerade ledningen vid ett stormöte. Tvärs emot lagen om anställningsskydd. Tydligen inte Marias samlade erfarenhet från bolagets olika avdelningar heller.

– Kom när du är klar med dina sysslor, sa Marias närmaste chef. Någon halvtimme senare gick porten igen. Maria hade uppmanats tömma sitt skåp och lämnat ifrån sig sin badge, med inträdesbehörighet.

– Allt blev svart. Skulle jag aldrig mer få träffa mina kollegor? Vi var som en stor familj! Även om det så klart varit ups and downs

så trivdes jag, stannade kvar och jobbade järnet. Ställde upp och jobbade över.

Maria sväljer och ber om ursäkt för tårarna som kommer.

– Så gör de så här! En stor del av mitt liv förviner.

**DET ÄR TUR** att hon har familjen som stöd, säger hon. Barnen, barnbarnen och särskilt maken.

– Jag bjuder inte till flotta krogar, men ser till att vi kommer ut och går i skogen varje dag, säger han.

Naturen tröstar, tycker de båda. Och Maria berömmar ombudsman Johan Einarsson på Transports flygavdelning för all hjälp hon får. Fast den ekonomiska oron gnager. Gate gourmet erbjöd sex arbetsfria månadslöner under uppsägnings-

tiden. I stället för fortsatt tjänst. – Jag som aldrig varit arbetslös en enda dag. Nu ska jag gå till arbetsförmedlingen och anmäla mig för att få a-kassersättning. Men vilka jobb ska jag söka? Vem vill anställa mig, i min ålder?

**MARIAS ÖGON BLIR** åter blanka.

– Det är som en dröm alltihop. Jag blir arg över att jag jobbade så hårt, när företaget sen... kastar bort mig som en gammal strumpa.

Uppsägningen har Maria inte skrivit på än. Centrala förhandlingar väntar.



## Transport ska ta Ringhals till domstol

**Facket.** Tvisten rör avstängning-  
en av skyddsombudet Andreas  
Ehm. Hallands Nyheter berättar  
att den ska dras till rätten.

Skyddsvakten Andreas Ehm  
stängdes av från uppdragsgivar-  
en Ringhals. Han är anställd  
av Avarn. Transport har begärt  
ett möte med Ringhals, som  
vägrade dyka upp om Avarn inte  
också deltog.

– De har varit hårdnackade  
och sagt nej. All mejlkonversation  
upphörde från Ringhals kvällen  
innan mötet och de dök inte  
upp. Nu kommer vi gå igenom  
allting och stämma Ringhals, sä-  
ger ombudsman Ann-Charlotte  
Larsson till Hallands Nyheter. JA



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Omdebatterad flygplats.

## Folkomröstning om Västerås flygplats

**Flyg.** Västerås flygplats läggs ner.  
Men först ska västeråsarna säga  
sitt i en folkomröstning.

– Jag var med och lyssnade på  
debatten i kommunfullmäktige  
till nästan klockan fyra på natten.  
Nu är det viss uppförsbacke. Jag  
känner mig lite uppgiven, men  
avvaktar folkomröstningen, säger  
Transportklubbens ordförande,  
Fredrik Gustavsson efter beslutet i  
kommunfullmäktige. JO

## Fler får ut mer från a-kassan

**A-kassan.** Sex av tio arbetslösa  
får nu ut 80 procent av den  
tidigare lönen från a-kassan,  
tack vare de tillfälliga generös-  
are regler som infördes i våras.  
Huvudförklaringen är ersätt-  
ningstaket, som i ett slag höjdes  
från 20 020 till 26 400 kronor.

Det är Intresseorganisationen  
Sveriges a-kassor som har tagit  
fram statistiken

Siffrorna avslöjar också att i  
februari, innan pandemin slog  
till, var det bara 29 procent av  
de arbetslösa a-kassemedlem-  
marna som nådde upp till 80  
procent. JL

# Tingsrätten fällde DSV för brott mot beställaransvaret

**Åkeri.** DSV Road har dömts att  
betala 50 000 kronor i före-  
tagsbot för brott mot bestäl-  
laransvaret. Speditören la ut ett  
cabotageuppdrag på ett bul-  
gariskt åkeri, som innehöll åtta  
olika sändningar inom Sverige.  
DSV överväger nu om domen  
från Helsingborgs tingsrätt ska  
överklagas.

Text Jan Lindkvist

Tillfällig inrikestrafik, så kallat  
cabotage, är en av åkeribranschens  
mest omdiskuterade frågor.

I dag är EU-länderna överens  
om att åkeriföretag i unionen får  
utföra högst tre cabotagetransporter  
i andra EU-stater under sju dagar.  
Förutsatt att inrikeskörningarna  
sker i anslutning till en internatio-  
nell transport.

**Men vad är egentligen en enskild  
cabotagetransport?**

– Det är tyvärr väldigt luddigt,  
säger Transports utredningschef  
Magnus Falk.

Problemet hamnade i blyxtbelys-  
ning i oktober 2018. Då stoppade  
Helsingborgspolisens en bulga-  
risk dragbil, med en påkopplad  
DSV-trailer.

På flaket fanns åtta olika gods-  
försändelser. Föraren visade upp  
åtta fraktsedlar som alla hade olika  
avsändare och mottagare.

Transportstyrelsen klämde i med  
sanktionsavgift på 40 000 kronor

mot det bulgariska åkeriet. Som  
betalade utan knot.

Ärendet gick sedan vidare till  
åklagare, som ansåg att även DSV  
Road skulle ställas till svars. Enligt  
åklagaren hade speditören med-  
vetet lagt ut körningar som bröt  
mot cabotagebestämmelserna. Det  
vill säga åtta transporter i stället  
för högst tre. På det sättet har DSV  
tummat på det beställaransvar som  
finns i EU:s godsförordning för väg-  
transporter, hävdar åklagaren.

**ÅKLAGAREN LUTAR SIG** mot Trans-  
portstyrelsens tolkning av EU-reg-  
lerna. Myndigheten anser att varje  
enskild fraktsedel ska räknas som  
en cabotagetransport. En utländsk  
chaufför kan ta med sig tre olika  
försändelser, med olika avsändare  
och mottagare, och det blir i så fall  
tre cabotagetransporter på en och  
samma resa.

Domen kom den 17 september.  
DSV fälls och ska förutom företags-  
boten betala närmare 63 000 kro-  
nor till staten, i advokatkostnader.

Tingsrätten konstaterar samtidigt  
att cabotagereglererna är otydliga. Fast  
inte så otydliga att man kan ha med  
sig åtta olika försändelser och hävda  
att det är en enda cabotageresa.

**DOMEN HAR MÖTT** kritik. Bakgrun-  
den är reglerna i den förordning  
för vägtransporter som EU antog  
2009. I ett slags riktlinjer, ”Frågor  
och svar, som sedan kom anser

kommissionen att en och samma  
cabotagetransport kan omfatta flera  
lastnings- och lossningsställen.

**EN UTLÄNSK CHAUFFÖR** skulle alltså  
kunna hämta upp exempelvis bygg-  
varor på flera olika ställen i Skåne  
och sedan lossa hos olika kunder i  
andra delar av Sverige.

Kruxet är att tolkningen inte är  
tydligt angiven i något direktiv eller  
någon förordning.

Danska staten valde att utmana  
tolkningen och antog egna natio-  
nella regler som anger vad som är  
en cabotagetransport. I dem sägs  
att transporten kan omfatta flera  
lastningsställen eller flera loss-  
ningsplatser. Inte både och.

EU-kommissionen stämde  
danska staten inför EU-domstolen  
och ville att landet skulle ändra  
regelverket. Men Danmark vann.  
Domstolen fann att EU-bestämmel-  
serna medgav nationella tolkningar.

I Sverige anser kritiker att det  
saknas klara regler som är juridiskt  
bindande för vad som faktiskt är en  
cabotageresa.

– Det finns inga prejudicerande  
domar. Det är angeläget med ett  
klargörande, säger en aktör som  
inte vill framträda med namn.

**Kommer DSV Road att överklaga den  
fällande domen?**

Vd Anders Malmqvist säger:  
– Vi håller på och diskuterar den  
frågan internt. I nuläget har jag inga  
kommentarer.

# Chaufför fick böter trots fartspärren

**Chaufförer.** Vem talar sanning:  
polisens laser eller färdskrivar-  
en? Chauffören Jörgen Broth  
fick böter då polisens laser visa-  
de minst 87 kilometer i timmen.  
Men lastbilen var spärrad på  
80. Han ska försvara sig själv i  
domstol.

Text John Antonsson

Det var en dag i tidiga april. Miljö-  
arbetaren Jörgen Broth körde lastbil  
utanför Varberg, på en 70-väg i  
uppförsbacke. Han blev invinkad av  
polisens. De påstod att han hade kört  
minst 87 kilometer i timmen.

Omöjligt, ansåg Jörgen Broth.  
Kort därpå testade han att köra for-  
tare än 80 i nedförsbacke. Han kom  
upp i 83 kilometer i timmen. Där  
har färdskrivaren gjort en rödmar-  
kering, som Jörgen Broth visar för  
Transportarbetaren. Det är dagens  
enda röda markering. Det finns inga  
tecken på hastighetsöverträdelse  
vid tidpunkten för den påstådda  
fortkörningen.

– Jag kan inte köra fortare än 80  
kilometer i timmen på grund av  
spärren och jag kör ganska lag-  
ligt. Det hade krävts att jag trotsat  
Newtons lagar om tyngdkraft, och  
att jorden varit platt, för att jag skulle  
komma upp i 87 kilometer i timmen  
i uppförsbacke. Det hade i och för sig  
varit lite häftigt. Men det går ju inte.

– Egentligen ska man få se lasern,  
men polisen visade varken mig eller  
någon annan. Jag undrar om det  
kan ha stått 67, men att polisen läst  
87 av misstag? Jag gör också fel på  
jobbet ibland.

**HAN STÄLLER SIG** frågande till hur en  
polismans utsaga kan väga tyngre än  
vad färdskrivaren säger.

– Om jag blir stoppad och  
färdskrivaren visar att jag har haft  
för kort rast kan jag få böter. Nu är  
det två av polisens mätinstrument  
som står mot varandra. Färdskriv-  
aren och lasern. Men det finns ing-  
enting sparat från lasermätningen,  
bara utsagan från en enda polis.



P-LIGHT Magnum är det bästa alternativet till att  
driva baggavelliften.

- Batteri- och kraftpaket med unik återladdning.

- 10 eller 20A laddning, 150 Ah batterier.

- Släpet blir oberoende av lastbilen och liften går att  
manövrera även när släpet är fränkopplat.

- Utöver driften av liften får du funktioner såsom  
parkeringsbelysning, arbetsbelysning, blyxtljus, m.m.

- Testad ihop med de flesta märken och rekommenderas  
av de flesta lifttillverkare.

- P-LIGHT finns i flera olika modeller och kan driva  
annan elektrisk och hydraulisk utrustning såsom  
värmesystem, vibrator, kapell, dubbelplan, ramper,  
dragstång, styrning, m.m. Laddare upp till 45A och  
batterier upp till 200 Ah.

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

Fakta finns på [www.p-light.com](http://www.p-light.com) och [support.p-light.com](mailto:support.p-light.com)

**Kundtjänst och Support**  
Telefon: 0472-483 83  
E-mail: [sales@innonet.se](mailto:sales@innonet.se)



P-LIGHT är ett registrerat varumärke ägt av:  
InnoNet AB - Olvågen 7 - 342 50 Vislanda Tfn 0472-483 83  
[www.innonet.se](http://www.innonet.se)

# Förarna firade sin egen dag

**Chaufförer.** Den 9 september är Yrkesförarens dag. Då  
uppmärksammas alla de chaufförer som får Sverige att  
rulla.

Transportfackens Yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tyä)  
har de senaste åren arbetat för att sprida information  
och fira chaufförerna. Flera av Transports avdelningar  
deltog vid olika arrangemang runt om i landet också i år.

Längs en industrigata i norra utkanten av Linköping,  
där Tyä:s trailer var uppställd, fanns transportare från  
avdelning 4 på plats från tidigt på Yrkesförardagsmor-  
gonen.

De pratade med chaufförer, bjöd på fika och skickade  
med påsar, goodiebags med bra saker att ha med sig på  
vägen.

– Dagen är ett sätt att hylla våra yrkeschaufförer och  
få allmänheten att uppmärksamma kårens arbete, sä-  
ger Joakim Carlsson, ordförande i Transports Linköpings-  
avdelning. Yrkesförarens dag har varit temadag sedan  
2015. LH



Men med tanke på covid-19 blev det mer "drive-through" och  
mindre tid för prat.

FOTO: LILLY HALLBERG

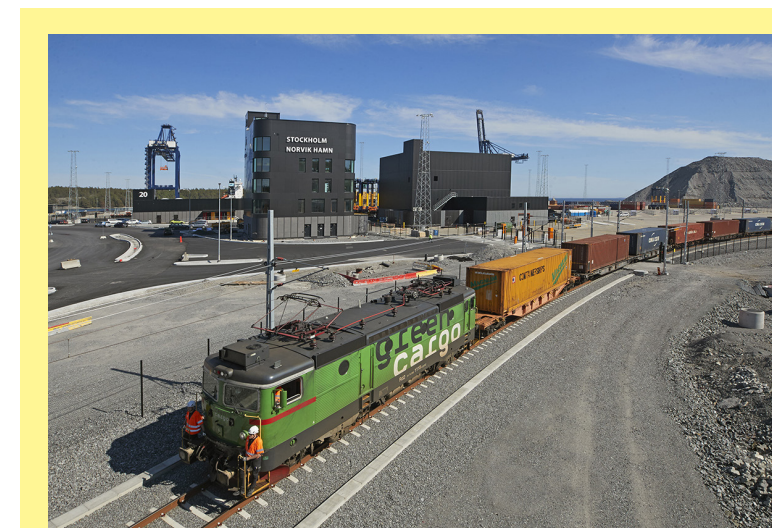


FOTO: PER-ERIK ADAMSSON

## Första tåget i hamn

**Hamn.** Lagom till Världsjöfartsdagen den 24 september rullade första  
godståget in på Norviks hamnområde i Nynäshamn. Det nylagda  
industrispåret är fyra kilometer långt och har kostat 800 miljoner  
kronor.

Till en början kommer tåget att ankomma hamnen två gånger i  
veckan.

Driften i Stockholms nya storhamn startade i maj i år. Då flyttade  
containertrafiken över hit från Frihamnsmrådet i huvudstaden.

Det finns stora planer och förhoppningar för framtidens transporter.  
Bland annat elektrifierad väg från södra Stockholm till Nynäshamn.  
Och visioner om prämtrafik med gods till huvudstaden.

När Världsjöfartens dag firades uppmärksammades just sjöfarten  
som framtidsbransch, med fokus på hållbara och klimatsmarta lös-  
ningar. LH



# Skyddsombuden på Suez Malmö hoppar av i protest

**Miljöarbetare. Transports skyddsombud på Suez i Malmö anser sig ha blivit motarbetade av arbetsgivaren. – Vi har slagit oss blodiga. Vi har verkligen försökt, säger Kenneth Malmberg, före detta huvudskyddsombud.**

Text och foto John Antonsson

Transports regionala skyddsombud Bert Johansson och Anders Palmqvist står tillsammans med Kenneth Malmberg på Idungsgatan i Malmö. Det är tätta kvarter med husfasader nära tätt mot vägen. Här finns inget utrymme för sopbilar att vända. Det innebär en 50 meter lång backning med lite utrymme att spela på.

**MITT I ALLT** korsar en av Malmös mest trafikerade cykelvägar. Sikten är så dålig att gångtrafikanter gör bäst i att ta det försiktigt innan banan korsas.

– För flera år sedan, när Urbaser körde här, la det lokala skyddsombudet ett skyddsstopp på hämtning på gatan. Då löste man det genom att låta ett annat företag dra fram kärnen, säger Bert Johansson.

Idungsgatan är en del av det nya uppdrag Suez vann i en upphandling, som började köras april 2019. Det har bland annat lett till ett kontroversiellt tväskift som Transportarbetaren tidigare berättat om.

**SKYDDSOMBUDEN VISAR** just den gatan för att förklara varför de anser att riskbedömningar är mer än en pappersprodukt. Det handlar om moment som kan innebära risk för chaufförer och förbipasserande, som i värsta fall kan leda till dödsfall eller livslångt trauma. När riskbedömningen väl har gjorts är nästa steg åtgärder för att öka säkerheten.

Några sådana har Suez inte gjort med skyddsombuden sedan upphandlingen, enligt Kenneth Malmberg och Gert Sandström, som var skyddsombud. Bilden delas av



Kenneth Malmberg står vid en cykelöverfart som renhållningsarbetarna måste backa över. "Vi har inte gjort en enda riskbedömning", säger han.

de regionala skyddsombuden.

– Vi har inte gjort en enda riskbedömning under min tid som skyddsombud. De har skrivit in våra namn, men då var vi inte med. När vi fick vårt nya uppdrag efter den förra upphandlingen så begärde vi skyddsombud att vi skulle göra riskbedömningar och mäta alla turer men det blev ingenting av det. Vi har stängt oss blodiga men till slut fick det vara nog, säger Kenneth Malmberg.

– En gång fångade en chef mig i korridoren och sa att vi ska göra

en riskbedömning nu direkt. Han hade redan datorn framme. Jag sa ett par saker jag kom på. Sedan bad jag honom att boka in mig om 14 dagar. Så jag skulle hinna förbereda mig. Jag sa att vi behöver göra riskbedömningar på varje enskild tur. Sedan hände ingenting. Det är den enda gången vi kom nära en riskbedömning under min tid som skyddsombud, säger Gert Sandström.

**FÖRETAGETS EGNA** riskbedömningar, som Transport inte varit med och tagit fram, underkänns av skyddsombuden.

– Den är onödigt avancerad och svår att förstå sig på. De har en tabell där det står risker. Under åtgärder har de bara kopierat in det som står på risker. Men det är väl ingen åtgärd att skriva vilka risker som finns. Dessutom använder de sig av en helt egen riskskala, där risk för dödsfall inte alltid hamnar i den

högsta riskkategorin, säger Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud.

Anders Palmqvist berättar att de regionala skyddsombuden jobbar på flera fronter för att få till arbetsmiljön. Dels har de kallat Suez till förhandlingar, men de har också börjat uppvakta uppdragsgivarna.

– Vi har varit i kontakt med politiker och uppdragsgivaren VASyd och sagt att vi inte tycker att Suez sköter sitt arbetsmiljöarbete. I upphandlingen står det att utföraren ska samverka med facket och skyddsombuden i arbetsmiljöarbetet. Och det har de ju inte gjort.

**SEDAN DET NYA** kontraktet startade har många miljöarbetare jobbat mer övertid än vad som är tillåtet. Transport har begärt och fått skadestånd två gånger, på grund av det.

**TRANSPORTARBETAREN HAR VARIT** i kontakt med Suez, som väljer att inte kommentera kritiken.

# Pandemin tvingar Transport att ställa in fackliga studier

**Transport. Med anledning av coronapandemin ställer Transport in alla fackliga studier under hösten. Beslutet gäller kurser på både lokal och central nivå där deltagarna träffas i "fysisk" form. Samtidigt fortsätter förbundet med en restriktiv linje för möten och besök. Anställda som kan, uppmanas att jobba hemifrån.**

Text och foto Jan Lindkvist

– Att pausa hela studieverksamheten var ett svårt beslut. Åtgärden innebär förstås att förbundet tappar fart. Det känns väldigt tråkigt, men vi kan inte riskera att bidra till att smittan sprids. Övriga LO har valt samma väg, säger Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

**I VÅRAS INFÖRDE** Transport långtgående restriktioner för möten, resor och besök på avdelningarna och på förbundskontoret. Anställd personal uppmanades att jobba hemifrån, så långt som möjligt.

Under sommaren har smittspridningen och antalet dödsfall i covid-19 minskat kraftigt. På ett sammanträde i slutet av augusti diskuterade förbundsstyrelsen läget och möjligheterna att lätta på restriktionerna.

**BESLUTET BLEV ATT** fortsätta på samma stränga linje, året ut. När det gäller studierna ställer förbundet in hela det planerade programmet. Kurser som Vi i Transport och utbildningar i kollektivavtalet skjuts på framtiden.



Lars Mikaelsson, förbundssekreterare och Anna Ryding, förbundskassör.

Den grundläggande medlemsutbildningen, Startpunkten, kommer inte heller att hållas i kurslokaler. Lars Mikaelsson säger:

– Däremot jobbar vi med att ta fram en digital variant, en distansutbildning, redan till den 1 oktober. Det är en lösning som framgångsrikt provats i några avdelningar.

– Liknande tankar finns för Vi i Transport. Fast här är det lite svårare. Utbildningen är längre, 40 timmar, och bygger delvis på grupparbeten.

**FACKLIGA MÖTEN BLEV** också ett krus när pandemin spred sig. Enligt stadgarna ska förbundets 25 avdelningar hålla årsmöte senast i mars månad. Förbundet gav dispens fram till sista september.

– Avdelningarna är uppfinningsrika och har hittat olika lösningar för att kunna genomföra sammanträdena på ett säkert sätt. En del kör dem helt digitalt, andra har hyrt jättestora lokaler så att deltagarna kan ha rejäl distans, förklarar Anna Ryding, förbundskassör.

**HON BETONAR ATT** demokratiaspekten är viktig och såväl avdelningar som sektioner ska – trots corona – hålla det antal möten som regleras i förbundets stadgar.

Under våren valde avdelningarna lite olika strategier för medlemsbesök. En del stängde ner nästan helt, medan andra fortsatte hålla öppet – om än med begränsningar.

– Även här gäller en fortsatt restriktiv hållning, säger Anna Ryding.

Förbundskontoret i Stockholm har i praktiken varit stängt för spontana besök. Samma sak gäller nu. Besökare som föranmäler sig släpps in, men bara till en avgränsad del av lokalerna.

**NÄR DET GÄLLER** anställda har Transport följt myndigheternas anvisningar. Anställda som kan, har uppmanats att jobba hemifrån. Veckopendlande centrala ombuds- män och tjänstemän har i vissa fall kunnat låna rum på avdelningskontoren.

För resor har särskilda bestämmelser gällt. Så få som möjligt och inga utlandsresor var och är grundregeln.

– Minskat resande och många inställda möten har gjort att Transport sparar en hel del pengar, summerar förbundskassör Anna Ryding. I början var många skeptiska till digitala möten och förhandlingar via videolänk. Men jag tror att en lärdom blir att det finns alternativa sätt att jobba i framtiden.

**LARS MIKAELSSON KONSTATERAR** att Transport normalt gör mängder av arbetsplatsbesök. De har minskat i pandemins spår, samtidigt som fler och fler medlemmar söker hjälp på andra sätt.

– Vår telefonjour, Transport på direkten, brukar få ungefär 1000 samtal i veckan. När det brände till som mest i våras var vi uppe i 3000. Vi kan nog vänta oss nya toppar. Vi står ju inför några intensiva månader, med avtalsförhandlingar och hela las-diskussionen.



**"Jag sa att vi behöver göra riskbedömningar på varje enskild tur. Sedan hände ingenting."**

Gert Sandström, avhoppad skyddsombud.

Swedbank



## 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.

\* Effektiv ränta 5,43 % augusti 2020

Läs mer på  
**swedbank.se/  
medlemslan**  
eller ansök direkt  
och få besked  
i vår app eller  
Internetbank.



# Anmälde sextrakasserier – fick sparken



Josephine. Facket tog strid för henne, som av arbetsgivaren fick höra att hon måste lära sig att lugna ner sig.

**Lager. Bemanningsanställda Josephine slog larm om grova trakasserier och ryktesspridning. Lagerchefen uppmanade henne att själv lösa situationen, utanför jobbet, med kollegan som utsatte henne. Bemanningsföretaget sparkade ut henne. Efter förhandlingar har Transports medlem nu fått rätt till rejäl kränkingsersättning.**

Text och foto Lilly Hallberg

Josephine berättar historien lugnt. Hon är nu sjukskriven, på grund av akut stressreaktion. Samma dag som intervjun ska Transport förhandla för henne, mot företaget där hon började jobba i januari i år.

– Det här handlar inte bara om mig, utan om alla unga. Om hur det är i bemanningsbranschen, om att inte ha några alternativ. Jag har

redan förlorat jobbet. Nu kan de inte göra så mycket mer, jag vågar prata, säger hon.

Transports ombudsman Clas Hellsing ska sköta förhandlingarna, talar om flera aspekter. Om terminalbolaget som saknar såväl rutiner som handlingsplan och policy för att hantera sextrakasserier, om en arbetsledning som känt till missförhållandena under lång tid utan att ingripa. Om en chef som nedlåtande uppmanat drabbade till att lösa saken på egen hand. Och om bemanningsföretaget, som satt i system att hyra ut personal på halvårsbasis. Som påstår att det inte längre finns jobb för Josephine på något av lagren företaget bemannar, och samtidigt annonserar efter ny arbetskraft.

När Josephine började i januari verkade det bra. Tanken var att hon

skulle vara på samma ställe, en terminal i Örebro län. Det skulle vara långsiktigt, och hon skulle bli tillsvidareanställd. Antingen av terminalföretaget direkt eller av bemanningsbolaget.

**JOSEPHINE BLEV SNABBT** uppskattad på terminalen. Av platschefen fick hon höra att hon arbetade bra och var engagerad, och andra – mer avancerade – arbetsuppgifter var aktuella. När coronapandemin slog till tvingades många andra bemanningsanställda gå, men Josephine fick behålla jobbet på lagret.

Men ganska omgående hade ock-

så den oönskade uppmärksamheten från en kollega börjat. En av de fast anställda på terminalen började skicka meddelanden på sociala medier till Josephine. Först frågor på messenger, om hon ville träffas och dricka kaffe. Men snart allt mer direkt om sex.

– Det började kännas olustigt att åka till jobbet och träffa honom. Josephine försökte undvika kontakt i möjligaste mån, undvek att möta mannens blick eller att hälsa på ett sätt som kunde uppfattas som för vänligt. Men hon var beroende av att ha kontakt i arbetet med mannen. Han blev allt mer närstående och hans frågor allt grövre.

**JOSEPHINE FÖRSÖKTE SVARA** avvisande, på ett rakt sätt som ändå skulle göra att de kunde mötas på jobbet, ungefär ”Nej tack, jag vill inte förstöra vår vänskap”.

Hon talade med andra på jobbet och det kom fram att mannen hade rykte om sig att gå på varje ny tjej. En av Josephines arbetskamrater hade försökt svara vänligt, bland annat på frågan om hon ville ha nakenbilder på honom. Då blev det ännu värre för henne.

– Många är rädda att ta upp sådant, man vill inte bli av med jobbet, säger Josephine.

Hon beskriver en kultur där företaget överlag valde att sopa problem under mattan. När en annan kollega höll på att köra på henne med truck skrev hon en tillbudsrapport. Men chefen som kom tillbaka, efter helgen, förklarade att det var utagerat.

– Vi skulle inte tala om det, han som gjort det hade haft det svårt. De vill bara skydda sina egna anställda.

## Fick nog

Droppen för Josephines del kom den 17 juni. Vid lunchtid fick hon meddelande från sin jobbkompis, som frågade om Josephine legat med mannen som utsatt dem båda. ”Han har gått runt och sagt det i lunchrummet.”

– Då ringde jag platschefen direkt. Först fick jag intryck av att de brydde sig lite. Men chefen var på samtal när jag kom in på kvällen.

När Josephine då i stället vände sig till förmannen och frågade vad

**”Det jobbigaste är att man är så totalt ensam och utsatt, att man hela tiden riskerar att bli ifrågasatt.”**

Josephine.

de gjort fick hon veta att hon ”fick lösa det själv, på egen hand.”

– Jag blev helt ställd. På min matrast fick jag ett sms från platschefen, som skrev att hon förstod att det var jobbigt, men att meddelanden som mannen skickat var för gamla och att jag kunde ta det själv med honom, utanför jobbet. Då bröt jag ihop, sa till förmannen och åkte hem.

**DET HADE OCKSÅ** framgått att lagerchefen kände till ryktena, som mannen spred. Men att företaget ”inte kunde göra något åt rykten”. Nu ringde lagerchefen upp när Josephine var i bilen, på väg hem. Josephine fick veta att hon bara tänkte på sig själv, och att hon krävde för mycket resurser. Hon fick också frågan vad hon ville att företaget skulle göra, för chefen ”orkade inte mer”. Det samtalet är inspelat och Josephine uppfattade chefens ton som nedlåtande, och det gör även Transports avdelningsordförande Emma Brodin.

– I stora drag gick samtalet ut på att jag skulle lugna mig och sova på saken, och att hon skulle ringa i morgon. Då förstod jag att jag skulle bli av med jobbet, säger Josephine.

– Men man kan inte bli behandlad på det viset. Jag vet mina rättigheter.

## Besked om jobb

På natten sov Josephine knappt, och dagen efter sjukskrev hon sig. Hon meddelade också chefen att hon inte kunde svara på samtal eftersom hon behövde sömn.

Då hörde bemanningsbolaget av sig till Josephine och uppmanade henne att ringa platschefen på lagret.

– Jag försökte förklara att jag skulle ringa senare, för att jag inte sovit på hela natten, men fick veta att jag skulle ringa direkt, ”så att du vet vad som gäller”.

**I FÖLJANDE SAMTAL**, med platschefen, fick Josephine veta att hennes arbetsgivare var villiga att ge mannen en varning – om Josephine ville det.

– Jag sa att jag ville det. Hon frågade flera gånger fast jag svarade ja första gången. Chefen var väldigt trevlig då, jag förstod att de talat med facket. Hon bad om ursäkt, men sa också att ”du måste ju ändå lära dig att lugna ner dig.”

Sista juli var Josephines visstids-

anställning slut, men hon hade ett par veckor tidigare fått schema som sträckte sig längre. Först skift under några veckor, sedan bara kvällsarbete som tidigare.

Det drog företaget tillbaka. Motivering: Arbetsbrist och anställningsstopp. För Josephine skulle det inte bli mer jobb genom bemanningsbolaget. Samma vecka annonserade bolaget efter lagerpersonal. När hon haft kontakt med gamla jobbkompisar på terminalen har Josephine fått veta att minst tre nya har börjat där.

**JOSEPHINE VÄNDE SIG** till Transports skyddsombud.

– Hon reagerade starkt och tog det verkligen på allvar. Det var första gången jag fick stöd under den här tiden, säger Josephine.

Även efter att hon fått rätt till ersättning för kränkning är Josephine kritisk till hur det ser ut på många håll inom bemanningsbranschen.

– Det jobbigaste är att man är så totalt ensam och utsatt, att man hela tiden riskerar att bli ifrågasatt, säger hon.

– Det är en ständig oro, man kan aldrig känna sig trygg på arbetsplatsen. Du måste alltid göra ditt bästa, alltid ställa upp. Kan inte få semester som andra, inte komma in på bostadsmarknaden. Om du hela tiden riskerar att förlora jobbet är det klart att det lätt blir tyst.

## Det säger lagen

→ **En arbetsgivares skyldighet att sätta stopp för sexuella trakasserier är reglerad både i arbetsmiljölagen och i diskrimineringslagen.**

→ **Sexuella trakasserier är en form av diskriminering enligt diskrimineringslagen. Sexuella trakasserier kan också vara en form av kränkande särbehandling enligt arbetsmiljölagstiftningen.**

→ **Arbetsgivaren ska arbeta förebyggande och fortbildande. Ha tydliga riktlinjer. Ha rutiner för att hantera sexuella trakasserier. Ta itu med problemen direkt om något ändå sker!**

→ **Definitionen av sexuella trakasserier är ett agerande av sexuell natur som kränker någons värdighet. Förutom kommentarer och ord kan det vara att någon till exempel tafsar eller kastar närgångna blickar. Det kan också handla om ovälkomna komplimanger, anspelningar, sms och bilder av sexuell natur.**



Emma Brodin är ordförande för Transports Örebroavdelning.

## ”Svårare säga ifrån som bemanningsanställd”

**Facket. Örebroavdelningen har på kort tid haft tre fall som rör sexuella trakasserier. Ordförande Emma Brodin ser allvarligt på arbetsgivare som inte följer lagen – ingen ska bli utsatt eller tvingas höra sexistisk jargong på jobbet.**

Text och foto Lilly Hallberg

Emma Brodin reagerade direkt när hon av ett skyddsombud hörde hur Josephine blivit utsatt.

– Det är jättebra att hon vågade berätta.

Det är också en förutsättning för att facket ska kunna agera. Tyvärr är det inte självklart, särskilt inte inom bemanningsbranschen.

– Vi märker att många inte är så pigga på att tala med oss och kräva sin rätt. Det gäller även när det gäller att säga ifrån om sådant som arbetsmiljö och arbetstider, säger Emma Brodin.

– Som bemanningsanställd vågar man kanske inte av rädsla för att bli av med jobbet. Man vill inte ha konflikter. För arbetsgivaren är det ju lättare att välja någon som inte säger emot.

Generellt tycker sig Emma Brodin annars ha märkt en positiv attitydförändring bland medlemmarna. Fler kvinnor vågar säga ifrån och särskilt yngre vågrar acceptera nedlåtande eller sexistiskt snack, ”gammeldags sexskämt”.

– Jag hoppas på en kultur där det inte är okej att bete sig som ett svin mot andra på jobbet.

Och i lagstiftningen finns stöd. Lagstiftarna har dessutom konstaterat att skadestånden när det gäller diskrimineringsärenden på arbetsmarknaden varit för låga.

I Josephines fall fanns det tung dokumentation, bland annat inspelade samtal. Hon har också polisanmält mannen för sexuella trakasserier.

**I ETT INSPELAT** samtal uppmanar platschefen Josephine att själv ta upp problemerna med den man som utsatte henne, utanför jobbet. I ett annat samtal säger en chef på bemanningsbolaget i sin ”ursäkt” att Josephine måste lära sig att lugna ner sig.

Clas Hellsing är ombudsman med ansvar för bemanning. Han beskriver arbetsgivarens agerande som att de gjort ”hela spektrat med fel”. Arbetsgivaren har helt hoppat över att följa reglerna om att jobba aktivt med att undersöka, kartlägga, vidta åtgärder och följa upp sin verksamhet så trakasserier och kränkningar motverkas. Det saknades också handlingsplan och rutiner för hur det ska hanteras om det uppstår.

– När arbetsgivaren fick reda på att det förekom sexuella trakasserier och kränkande särbehandling så skuldbelades och ifrågasattes dessutom vår utsatte medlem av chefen!

**TRANSPORTARBETAREN HAR** varit i kontakt med vd:n för terminalbolaget, som tryckt bort telefonsamtal och i stället skrivit sms med frågan ”vad gäller det?”. Vd:n har inte återkommit med kommentar till beslutet om kränkingsersättning, som var anledningen till samtalet.

Överenskommelsen mellan Transport och företaget är sekretessbelagd när det gäller den ekonomiska ersättningen.



## 5 tycker till

Funkar mobilförbudet i ditt jobb?



**Kid Lindberg, lastbilschaufför, Sura-hammar:**

–För egen del är det okej, vi är ju ensamma i bilen. Förstår att det är svårare för dem som kör buss eller taxi. Vi har handsfree, men ibland får man stanna om man ska prata. Jag tycker ändå att det är bra att förbudet finns, är övertygad om att det minskar olyckorna. Men sedan gäller det att kontrollera att förbudet följs.



**Ulf Jensen, lastbilschaufför, Avesta:**

–Ja, jag pratar i telefon ändå – med headsetet. Det är ju inget bra med att sitta och fiffla med telefonen när man kör, det gör jag varken på jobbet eller privat.



**Patrik Bredberg, lastbilschaufför, Norrköping:**

–Ja, det är bara positivt med lagen. Nu kör jag med headset, på ett tidigare stadium var det annat som gällde. Men telefonin var också något helt annat då, i dag skriver folk meddelanden, håller på med sociala medier eller spel, eller Gud vet vad. Jag pratade i mobilen.



**Birgitta Karstensson, färdtjänstföreståndare, Torsby:**

–Det är inte helt enkelt. Det kan fungera, men vid vissa tillfällen kan det bli problem. Som när man kör och behöver ha kontakt med trafikledningen, ostört. Om det är flera personer i bilen, som inte ska lyssna på samtal, kan det vara problem.



**Emelie Bergström Lönnberg, miljöarbetare, Eskilstuna:**

–Ja, det tycker jag. Det är absolut bra med ett förbud, det gör det säkrare för alla och det känns bra.

Fotnot: Sedan den 1 februari 2018 är det i lag förbudet med handhållen mobiltelefon vid bilkörning.

# Missnöjet pyr bland Foodoras bud

**Matbud. Godtyckliga uppsägningar, borttagna arbetspass och otrygghet vid sjukdom. Buden på Foodora har mycket de är missnöjda med.**

Text och foto John Antonsson

Transportarbetaren träffar tre cyklande matbud på ett sömnigt Möllevångstorg i Malmö en torsdagskväll. De har slagit sig ned vid ett bord på en vegankrog. Vi kallar dem Anders, Martin och Hugo, alla tre är medlemmar i facket. De slår upp presskaffe och pratar högt för att överrösta gubbrocken som öses ur högtalarna.

–När jag tar på rosa tröjan skäms jag. Den representerar ett företag utan moral eller värderingar, i övrigt är det ett trevligt jobb, säger Anders.

Han, Martin och Hugo har varit på företaget förhållandevis lång tid. Ibland har saker blivit bättre, andra gånger sämre igen.

–Vi har hela tiden nya kollegor. Förr kunde man få längre kontrakt men nu skriver de bara visstid på en månad i taget. Förr var det på tio timmar i veckan. Nu bara fem timmar.

**MELLANCHEFERNA** SOM bestämmer vem som ska vara kvar, har bara ett antal parametrar att titta på. Som hur många leveranser vi gjort och på vilken tid. Om de har varit sjuka. Om de fått strikes. (Foodoras namn på en slags varning)

–Vem vi är eller vilka omständigheter som ligger bakom våra betyg har de ingen aning om. De här mellancheferna säger sedan till sina rider captains (arbetsledare) att ringa runt till en lista på kanske 20 personer och säga: ”du får inte jobba kvar”. Det är som att företaget inte vill att vi ska vara mer än en siffra i ett system, säger Martin.

–Du ska göra minst två leveranser per timme, men systemet tar inte hänsyn till vad som händer på restaurangerna eller hur långt det är mellan dem. Malmö är bara en zon och ibland måste vi åka väldigt långt med maten.

För de allra flesta innebär det dagar av stress. Arbetspassen kan vara så korta som två timmar. 70 spänn i garantilön och sedan 20 kronor per leverans, oavsett hur långt bort den är eller hur många burgare och cola som ska bäras på axlarna. Förr var den fasta timlönen 90 kronor i timmen på helger. Men den är sänkt vid alla nyanställningar.



Ett matbud leverer thaimat från en krog på Möllevångstorget i Malmö. Han är inte en av

dem som intervjuats i artikeln.

–Jag ser det som att timlön och trygga anställningar är det enda säkra sättet vi kan jobba säkert. Som det är nu kan en person som närmar sig slutet på sitt månadskontrakt frukta att bli av med livsnödvändig inkomst. Säg att han är på väg med en leverans från McDonalds och trafikljuset slår över till rött. Han kommer inte att bromsa cykeln och riskera att få för lågt betyg och sedan sparken, säger Hugo.

**NÄR TRANSPORTARBETAREN** kontaktar Foodora väljer de att svara på mejl, genom John Denbratt, logistikchef.

**Era anställda upplever att korta kontrakt skapar otrygghet. Att det leder till att onödiga risker tas i trafiken. Varför har ni så korta anställningar?**

–Att jobba som bud hos Foodora ska ses som ett extraarbete. Vi sysselsätter många människor runt om i Sverige som av flera olika anledningar inte kan eller vill jobba heltid, det kan vara studier eller annan verksamhet. Vi lägger stor vikt på samtliga anställdas säkerhet. Vi har tydliga riktlinjer kring trafik-säkerhet och en mycket tät dialog med Arbetsmiljöverket.

Foodora-buden vi träffar i Malmö delar inte bilden företaget tecknar

av de anställda. Det rör sig om en brokig skara. Det finns studenter. Men också nyanlända som måste jobba, och familjeförsörjare som har upp till tre-fyra jobb. Maten körs ut på cykel, moppe och i bil.

–Det finns arbetare vars fruar sitter med mobilen framme hela tiden. För att snabbt kunna ta varje extrapass som kommer upp. Även om du inte jobbar jämt så blir du aldrig ledig när du hela tiden måste jaga efter ett extra skift, säger Anders.

–De som levererar med mat i bil jobbar ibland två och två, och delar på lönen. Så att en person ska kunna sitta i bilen när de plockar upp mat. För det är de själva som måste betala för både parkeringsavgift och böter, säger Hugo.

**FÖRR KUNDE MATBUDEN** välja skift från en lång lista. Det gav stor flexibilitet. Nu är det tvärt om. Nu ska de säga när de inte kan jobba. Övrig tid kan de bli uppsatta på jobb.

Martin säger: –Det händer att de bara tar bort arbetspass om det visar sig att det ska bli bra väder och de tror att färre beställer mat. En gång försvann alla skift en dag när det var fint

väder. De skylldes på en bugg i systemet, men ingen trodde på det.

Ett annat problem är det här med sjukdom.

–Vi har en kort tidslucka varje morgon då vi varje dag ska anmäla oss som sjuka. Om vi ringer för tidigt eller för sent räknas det som en no show, att vi inte dykt upp på jobbet. Då får vi en strike. Får vi för många är vi ute. Då förnyar de inte våra kontrakt, säger Anders.

–Om det vet att någon ska vara sjuk länge så tar de bort arbetspassen kommande dagar. För att slippa betala sjuklön, säger Martin.

Foodora dementerar att personer systematiskt blir av med sjuklön, och säger att de rättar till lönen vid de fall misstag skett.

**MYCKET KORRESPONDENS** sker digitalt. Mejl eller meddelanden i Whatsapp, men så fort det rör sig om en diskussion om något som är lite känsligare ringer företaget upp, berättar Anders.

–De vill inte lämna något skriftligt som vi kan visa för facket sen. Om facket kommer så rättar de ofta sina fel. Men det finns mycket facket inte kan göra något åt, så länge vi inte har fått ett kollektivavtal.

**Skulle ni säga att företaget är anti-fackligt?**

–Ja, men de skulle aldrig erkänna det. Många mellanchefer vet inte hur den svenska arbetsmarknaden fungerar. De har bara fått höra att facket är dålig och att man ska undvika det.

**Vad vill ni helst att Transport ska göra för er?**

–Vi vill ha ett kollektivavtal, säger alla tre samstämmigt och undrar varför det tar så lång tid i Sverige när det löst sig i andra länder.

**TRANSPORTS CENTRALA** ombudsman Mats Andersson har suttit i samtal med företaget.

–Vi har inte börjat förhandla, men vi för en dialog. Vi är ganska eniga om vad ett kollektivavtal ska innehålla, men har inte börjat prata nivåer.

**Kommer ni åt de korta anställningarna i ett kollektivavtal?**

–Jag ha svårt att se att vi ska få till ett avtal som reglerar anställningar hårdare än lagstiftningen. Som det ser ut nu tillåter lagen det. Även om jag inte tror att det var lagstiftarens intention att det ska gå att stapla visstidsanställningar på varandra, säger han.

David Ericsson

## Banta eller inte?

Sommaren har varit ljuvlig, lugn, fridfull och med mycket god mat – ja kanske lite för mycket. En viss extra rondör kunde spåras både på mig och på kollegorna vid jobbstarten.

Kanske borde man göra något åt det? För mig finns det i så fall två delvis motstående problem. Jag blir sur och less av att vara hungrig. Och fet av att äta för mycket.

Jag måste ta den där extra mackan på eftermiddagen annars kan jag bli farlig. Kanske inte för andra utan mest för mig själv. Och till exempel ringa arbetsledaren eller vd:n och säga några mer eller mindre valda ord.

Förvånansvärt ofta klarar jag mig ändå. Mottagarna kan till och med lova ändring i något ärende. Antagligen för att ordmassan som väljer ut ur mobilerna får deras trumhinnor att vibrera. Och för att de inser att jag inte skulle tveka att ringa upp kungen om så behövdes.

Men på sikt är det förstås inte så bra och jag åter för att slippa blodsockerfallet och utbrotten – och blir allt fetare.

**DET ÄR VÄL SÅ** för oss som varit med ett tag och börjat våra ”karriärer” med tungt kroppsarbete, att vi lärt oss äta. Men på senare år har vi listat ut hur vi ska komma undan det tyngsta slitet och är mer stillasittande på jobbet.

Matvanorna har vi dock kvar och lassar in vad vi kommer över från tallriken, som om vi snart skulle handlossa trettio ton kaffesäckar.

**FÖRR VAR LUNCHEN** eller frukosten ett slags njutning. Att vila och att få fylla på kroppen med nytt bränsle. Nu kan tallrikarna med backning faktiskt bli till ett dödligt hot.

Tjugo kilos övervikt frestar till exempel på knän och rygg (som att bära på en tjugokilos säck hela dagarna), hjärtat tar stryk och risken för stroke ökar.

Själv väger jag för mycket, 98 kilo på 185 centimeter, med ett mycket tveksamt BMI. Jag tänker ofta på mat och tycker att jag kan vara värd en bulle nu när det är så varmt/kallt, för att solen skiner eller för att det regnar eller snöar.

Jag tror inte på hetsbantning à la Oprah Winfrey som gick ner 30 kilo på några månader och hämtade lika mycket fett från ett slakteri och visade i sin tv-show (hon var snart lika fet igen).

Min metod är att äppelbanta, att alltid ha frukt med mig. Att aldrig äta upp allt på tallriken utan lämna en tredjedel eller hälften. Att satsa på sallad i stället för kött och feta såser. Och inga bullar!

Visst, hungrig blir jag men får å andra sidan nöjet att längta lite efter mat. Och visst kan jag bli förbannad ibland, men man måste inte alltid vara alla till lags!

## Toppen & botten

↑ **Hösten är ändå bästa tiden.**

↓ **Comhems kabel-tv fiasko. Jag är utan kabel-tv nu. Tack så mycket, Comhem!**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





# ”Här är vi i hamn”

**Flexibiliteten är hamnens styrka. Och det gäller även arbetet – ena veckan kranförare, nästa ombord på fartyg för att lossa. Eller kanske köra containertruck. En omväxling som gör att många väljer att stanna, och inte sällan har yrket gått i arv i generationer.**

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Thomas Ohlsson och Mikael Fivelsdal från Transportklubben.



Det är lite som det är tänkt att fungera, säger Mikael Fivelsdal om förhållandena på arbetsplatsen.

Han har arbetat i Uddevalla hamn sedan 2007 och är i dag huvudskyddsombud.

– Oense blir vi ja, men det blir sällan konflikter. Det är en väldigt social arbetsplats och högt i tak.

Transportklubbens ordförande Thomas Ohlsson håller med. Är något på väg att gå helt fel går det att ”gå upp till Uffe”, vd:n Ulf Stenberg med rum på övervåningen i hamnbolagets blå byggnad. Uppstår problem är det raka rör som gäller och uppslutningen är bra kollegialt, enligt transportarna. På högsta chefsens pluskonto står dessutom att han är tillgänglig och svarar i telefon, även om han exempelvis är ledig och ute och rensar makrill.

**MEN ALLT KAN** väl inte vara så konfliktfritt, särskilt inte under ett år när kollektivavtalet ska omförhandlas?

Nja, visserligen innebär avtalets tariffsystem att det inte tillkommer något lönepåslag från en lokal pott. Men Uddevalla hamn verkar faktiskt vara en i grunden bra arbetsplats. Och det framkommer utan stora överord från något håll.

Ett tag var Transportklubben nedlagd och det var problem att rekrytera folk till det fackliga arbetet.

– Sedan började medlemmar undra, va? Finns det ingen klubb? Så det blev en nystart för några år sedan. Och det är viktigt att ha en klubb, alla hamnar är så pass olika och mycket bygger på lokala avtal och förhållanden, säger Thomas Ohlsson.

Tidigare enbart muntliga överenskomelser har nu dokumenterats skriftligt. Det gäller sådant som arbetstider och komplidighet. I det centrala hamn- och stuveriavtalet är till exempel ordinarie arbetstid 07–16.30, med en timmes lunch. I Uddevalla är arbetsdagen slut klockan fyra, och lunchen är en halvtimme. Det gör att lunchmatsalen, i bottenvåningen på hamnterminalens byggnad, fyller en viktig funktion. Denna dag går det att välja mellan gulaschsoppa och stekt strömming med potatismos.

**UTE PÅ DET** stora terminalområdet är det full fart.

– Det är ett farligt jobb, men det sker väldigt få olyckor. Peppar, peppar. Säkerhetsmedvetenheten är hög, säger Mikael Fivelsdal.

Ett fartyg med spannmål är på väg in, ett annat går ut med bogserhjälp. Det tar tre, fyra timmar ut till öppet hav. I området ryms också tio kilometer järnvägsspår. Varje år fraktas stora mängder timmer till och från kajerna. Längs andra kajer ligger flera jättefärjor i väntan på att trafiken ska få komma i gång igen, efter stoppet covidpandemin orsakat.

Men för tillfället ”håller hela hamnområdet på att svämma över av vind-

Dags att lasta vingar. Sara Jalkelid tillhör hamnens extrapersonal. En vinge mäter över 70 meter och hamnområdet är närmast översvämmat av vindkraftsdelar denna dag.



## "Vi försöker fokusera på flexibilitet, vara som en supermarket."

Uddevalla hamns vd  
Ulf Stenberg.



kraftverk" enligt dem Transportarbetaren träffar. Flera olika aktörer är på plats för att styra upp vidare transport av kraftverkens olika delar. En del ska gå i natt med specialbyggda trailers.

Uddevalla hamn börjar bli känt för hanteringen, nyligen hörde man av sig från hamnen i Piteå med frågor.

– De senaste veckorna har det varit mycket jobb, säger Thomas Ohlsson, som tidigare på dagen kört kran.

– Om jag bara gjorde det skulle det nog bli osocialt, men arbetet är omväxlande.

**VYN FRÅN ARBETSPLOATSEN**, över fjorden med Uddevallabron i fonden, är slående. Fast just inte något de hela tiden tänker på då de ser den dagligen. Liksom bron, som syns på oräkneliga bilder i sociala medier. Thomas Ohlsson är "en av få utbildade

hamnarbetare". Han har gått Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnds (Tyas) utbildning under två terminer i Norrköping. Praktiken gjorde han i hemmahamnen i Uddevalla. Hit kom Thomas första gången direkt efter gymnasiet 1993 och efter några år borta, som lastbilschaufför, återvände han och blev liksom Mikael Fivelsdal fast anställd 2007.

– Jag kommer nog att vara kvar här tills jag dör, haha. Jag trivs med flexibiliteten, säger "Micke", som är tredje generationens hamnarbetare och har även träffat sin fru på arbetsplatsen.

Liksom Thomas välkomnar han att det under åren kommit allt fler kvinnor i deras arbetslag. "Det blir bättre om det är blandat" tycker de.

**UDDEVALLA HAMN HAR** drabbats jämförelsevis lindrigt av coronapandemin. Till skillnad från flera andra hamnar har man inte varit tvungen att korttidspermittera de anställda.

– Det fanns i plan men vi kunde konstatera att vi hade så mycket i pipeline att det aldrig blev nödvändigt. Och efter sommaren har det varit en markant ökning av godsströmmen igen, säger vd Ulf Stenberg.

Han tycker att det är roligt att vindkraftverken tillkommit som gods. Uddevalla hamnterminal försöker också medvetet att styra över gods mot sjötrafik,

på inre vattenvägar – både Vänertrafik och inomskärs.

– Vi försöker fokusera på flexibilitet, vara som en supermarket. Vi ligger 70 kilometer norr om Nordens största containerhamn och kan inte konkurrera när det gäller bilar, containrar och trailer. Men vi kan göra allt det Göteborg inte gör, säger Ulf Stenberg.

**DET INNEBÄR ALLT** från hantering av tom-burkar till transporter av virke från stora delar av Mellansverige, liksom spannmål från Västgötslättan. Uddevalla hamn erbjuder också underhålls- och städarbete.

Målet är en trygg hamn. För bolaget, för kunderna och för de anställda. Framöver innebär det att hamnbolaget inom några år överger en del av den inre hamnen och att godshanteringen där flyttar.

– Det ger staden möjlighet att ta mark, som skett i flera andra hamnstäder, säger Ulf Stenberg.

Att arbeta hemifrån heltid under pandemin har inte varit aktuellt för honom. Han tycker att jobbet, som fyller en samhällsviktig funktion, kräver att han är på plats. För Micke och Thomas är det självklart.

– Transporter måste funka, hamnar och flyg vara öppna. Annars blir det kaos, säger Thomas Ohlsson.

Han har varit med om att stoppa ett fartyg som det varit oklarheter kring.

## Några hamnfakta

→ **Uddevalla, längst in i Byfjorden, har varit en betydande hamnstad sedan 1600-talet och tidigare även en viktig plats för fartygsbyggen. Varvet la ner i mitten av 1980-talet.**

→ **I dag arbetar omkring 80 årsanställda i hamnen.**

→ **Förra året anlöpte 262 fartyg. Godshantering cirka 1,1 miljoner ton, omsättning 124 miljoner kronor (2019).**

→ **Sedan mitten av 1900-talet har Uddevalla tjänat som tillfällig vilohamn för fartyg som av olika skäl tagits ur trafik. Ofta på grund av konjunkturnedgång, för närvarande coronapandemin.**

→ **Uddevalla Hamnterminal AB är helägt av det kommunala bolaget Uddevalla Utveckling. Ulf Stenberg är vd sedan 2009.**

→ **Styrelsen har fyra arbetstagarrepresentanter, bland andra Transportklubbens ordförande Thomas Ohlsson.**

→ **Transportklubben gjorde en nystart i slutet av 2010-talet, efter några år i träda. Det är den enda hamnarbetarklubben i Uddevalla och den utgör en sektion inom Transports avdelning i Hamn Norrland/Mellansverige.**



Olika slags last, olika fordon, lasta och lossa – arbetet i hamnen är omväxlande och innebär också dagliga möten med olika aktörer vid kajer och terminalplatser, och gods som transporteras till sjöss, på väg eller räls.

Ofta handlar sådant om ekonomi, och om vart godset ska ta vägen. Då gäller det att hitta den ansvarige, förklarar hamnens vd. Ett annat exempel rör en båt som saknade så kallad blue ticket, certifikatet från Internationella Transportfederationen (ITF) som visar att besättningen har avtalsenliga löner. ITF:s inspektör kom då till hamnen och utförde en kontroll.

– Det händer att det dyker upp båtar oanmälda, men de får snabbt vänta, säger Ulf Stenberg.

Enligt lag ska anmälan göras senast 24 timmar innan ankomst.

På en särskild anslagstavla sitter sifferkoder som visar vad de anställda ska jobba med under sitt pass. Även om den ordinarie arbetstiden alltid är vardagar 7–16 så fordrar till exempel tankbåtar en annan uppställning, som planeras i förväg. Förutom ordinarie personalstyrka finns extrapersonal, "blixten".

**UTE PÅ TERMINALOMRÅDET** talar Thomas Ohlsson och Mikael Fivelsdal om yrkesstolthet och stuveriarbetarnas roll inom Transportarbetareförbundet. Från utomstående möter de ibland en syn som har rätt lite med den högradigt automatiserade verkligheten att göra. Av föreställningen om slitna sjöare i ständig blåst och iskyla à la amerikanska filmen *Storstads-hamn* från 1950-talet. En del verkar i dag inte ens känna till deras yrke.

– Vi finns, och vi är stolta.



Sara Jalkelid har just börjat arbeta i hamnen och tillhör extrapersonalen, "blixten".



Kran som Thomas Ohlsson använde i arbetet tidigare under dagen.



Bogserhjälp från hamnen. Ut till öppna havet från fjordens innersta del tar det tre till fyra timmar.







# ”Nu kan jag det här”

**Nattens hjälte har lämnat sin sista tidning. Kristoffer Nilsson blir illustratör och tecknare på heltid.**

Text och foto JUSTINA ÖSTER

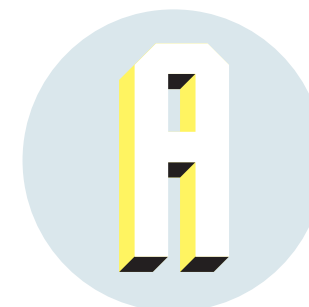
## Kristoffer Nilsson om...

→ **Hur konsten blir till:** "Jag är ingen avritare, sätter bara pennen till papperet och ser vad som händer. Jag vill överraska mig själv. Då blir det bäst.

→ **Böckerna i köksskåpet:** "Jag bor ju själv och behöver inte mycket mer än en tallrik, en mugg och ett glas. Då är det bättre att använda utrymmet till böcker. Jag har så många och så svårt att göra mig av med dem."

→ **Att kombinera budjobb med konstnärskap:** "Jag har trivts med det, har aldrig haft någon vilja att bara göra konst. För mig har det varit viktigt att delta i arbetslivet, vara en del av det."

På plats i sin hemtrevligt röriga hemateljé, fullproppad med konst och arbetsredskap – som grafikpressen.



llra bäst tycker jag om den hemlöse, som till och från, dyker upp i Kristoffer Nilssons underfundiga seriestripp *Nattens hjältar*. År efter år har han hämtat stoff från sina tidningsbudsrundor på Söder i Stockholm. Filialen ligger strax om hörnet, från hans bostad räknat.

## KRISTOFFER NILSSON

**Jobb:** Konstnär och tidningsbud.

**Bor:** Stockholm.

**Familj:** Döttrarna Molly (synthdrottning i Berlin) och Klara (hemsidor, interaktionsdesign), styvsonen Per (religionshistoriker). Sambon Råsmari och hustrun Chris har båda gått bort.

**Sista utdelade tidning:** Dagens Nyheter.

**I kylskåpet:** Konst.

**På fläktskåpet:** Absint (intellektuella konstnärers favoritdryck på 1800-talet).

ljum septembernatt. Vi är inne på filialen och Kristoffer flänger mellan tidningsbänk och pakethylla, fyller sin vagn. Efter 19 år som tidningsbud är han inne på sitt nästnäst sista gångpass bland flerfamiljs-husen.

– Rundorna ska göras om, säger han. Så ledningen såg väl sin chans att säga upp mig, som är 70-plussare. Jobbet kommer att bli tyngre och stressigare för dem som är kvar.

**UTE ÄR MÖRKER**, så mörkt det kan bli i en stad med milt sken från gatljus, neonskyltar och väntande taxibilar. Kristoffer är ensam på filialen, så när som på en

kollega. 73 år fyllda räknas han till riskgruppen för corona och kommer, enligt ledningens restriktioner, först när jobbar-kompisarna gett sig i väg.

– Det är trist att inte kunna ses, men...

**TIDNINGSVAGNEN ÄR FULL** med Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Dagens industri och Ny teknik, plus någon enstaka Ridsport. Pakethögen signalerar böcker, medicin och babysaker när Kristoffer styr ut i natten. Hans vita hår står på ända och byxorna slutar en bit upp på vaden. Så här dags går han mitt i gatan, obesvårad av trafikljus. Äger stan, sin lite blyga sida till trots.



Riddaren i natten. Kristoffer Nilsson har gått från brevbärare till att sortera post och dela ut tidningar. Han gillar stillheten, att höra vinden prassla i löven.



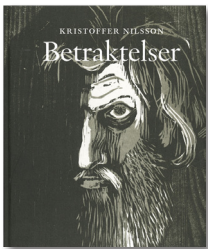


Med vana steg mellan hyllorna på filialen fyller Kristoffer noggrant och metodiskt budvagnen med tidningar och paket. Han saknar gemenskapen med kollegorna, men som 70-plussare får han komma när de gett sig i väg.



Hissen upp och hissen ner. Paketet signalerar tydligt vad de innehåller.

*”Jag tror att allt som sker har en mening. Nu är det tänkt att jag ska ägna mig åt konst och litteratur.”*



**... MER OM KRISTOFFER**

**Aktuell:** Boken *Betraktelser*. Almlöf förlag 2020.

**Webb och blogg:** kristoffernilsson.se.

**Min dagliga latte:** ”På kafé, där jag tecknar och skriver.”

– Det är så skönt och stilla nattetid, blåser bara lite i träden. Råttor? Det syns inte så många längre. Förr var det ett jäkla springande kring krogarna vid Hornstull.

Nattvandrare som snor och tigger tidningar har också blivit färre. En tid delade han med sig till en äldre kvinna som alltid undrade om han hade något läsbart över. Sen fick han nog. Varför skulle hon få tidningar gratis när andra prenumeranter betalade?

– I början var vi rädda att paketen skulle bli stulna, men så blev det inte. Frukostpåsarna gick däremot inte hem.

**ANTALET PRENUMERANTER HAR** rasat rejält, fast nu upplever Kristoffer att läsandet av papperstidningar stabiliserat sig på en lägre nivå, i alla fall på hans trakt. Trognast är de gamla. Kristoffer trycker upp porten och lägger en noga kontrollerad tidningsbunt på en framställd stol utanför äldreboendet.

– Vi får inte gå in längre. För mig är det bara bra, det underlättar jobbet. Andra klagar inte, men när vi fick gå in på boendena glömde jag mig ibland och slamrade. Klagomålen kom direkt. Men jag är så inne i min rytm, ursäktar sig Kristoffer.

**ARBETSRYTMEN GÅR FRÅN** fötterna med arbetsskor (urvalet har bantats) till händerna med handskar. De är bra men slits snabbt, fingertopparna tittar fram. Och fast han rotar dubbelvikt över vagnen får den bra betyg, som lättkörd. Kristoffer markerar ett lämnat paket på handdatorn, mobilen. Det var en del krångel med den elektroniska budboken när den kom, men nu är han glad att slippa böckerna med sidor som ramlade ur. Han plockar en tidning ur sin arbetsväst med ”instoppsögla” och hissdörren hinner knappt gå igen utanför prenumeranten innan han har nästa Dagens Nyheter beredd.

**EFTER 19 ÅR** är knepen många för att spara steg. Som att trycka ner hissarna i förväg, när portuppgångarna är på rad. Och ta uppgången närmast vagnen sist, i fall han råkat glömma någon tidning.

Förslitningsskador efter jäktat trappspring har Kristoffer slupit. Det är hissen upp som gäller, där stannar han och matar sig ner, våning för våning för



Från att stå dubbelvikt över kärran sträcker Kristoffer på sig i hela sin längd. Han gillar arbetsvästen, där man samlar tidningarna i en bunt över magen och låter kärran stå.

att skona sin kropp. Pensionen kommer att räcka till två digitala morgontidningar, har han räknat ut. Papperstidningar då?

– Jag bor på tredje våningen utan hiss och vill inte utsätta min arbetskamrat för det.

**VI GÖR ETT** hopp till Kristoffers hem. Att kliva över tröskeln är som att stiga in i ett kulturkafé. Han borde öppna ett så fler

fick knalla runt, kika i böcker och se på all konst som täcker varje ledig yta.

– Vad ska man med vita väggar till, undrar han och plirar bakom glasögonen.

**KRISTOFFER HAR VARIT** tidningsbud sen 2001 och trivts. Jättebra. Så känslorna är lite svårtolkade inför pensionen, å ena sidan. Å den andra.

– Men jag tror att allt som sker har en

mening. Nu är det tänkt att jag ska ägna mig åt konst och litteratur. Göra fler böcker efter *Betraktelser*, som nyligen gavs ut. Hoppas jag.

600 exemplar ligger nerpackade i lådor som står staplade i Kristoffers vardagsrum. Tanken är att han ska distribuera dem själv, men han har inte riktigt fått kläm på hur.

Tjocka tegelstenar är de. En svartvit







Himlen skiftar färg från svart till blå och staden börjar vakna. Hemma blir det kaffe och en macka vid 6-snåret innan Kristoffer kryper till kojs och sover till 13-tiden.

man naglar fast läsaren med blicken på omslaget. Kristoffer själv? Eller en gestalt ur någon av hans favoritförfattare Dostojevskijs romaner? Han har så många att ta in hemma i sin röda läsfåtölj, Hjalmar Söderberg, Samuel Becket och alla de andra. Även de som fallit i glömska, författare vars böcker Kristoffer rotar fram på sina strövtåg till antikvariat och bokhandlare.

Det är människoöden han fascinerar av och tecknar ner i ord och bild på olika

kaféer. På eftermiddagarna, när han sovit ut efter nattarbetet.

– Jag går hem och lägger mig när andra går till jobbet. Ibland är tidningarna försenade. Då blir det jättejobbigt att dela hiss med dem som ska i väg. En gång råkade jag köra vagnen över tån på en kvinna. Hon blev jättearg.

I **SIN SENASTE** bok har Kristoffer samlat 101 betraktelser, teckningar och grafik. Han berättar också om sitt eget liv. En del är hämtat från hans blogg, annat från Facebook. Där dök Kristoffer upp ganska sent, men nu följer inläggen i tät ström.

På väggarna har flera av tavlorna försetts med gångjärn, för att ge plats för fler alster. Under. När man viker ut dem. Sambon Råsi och hustrun Chris är båda döda, men lever i minnet och har varsin hylla med färskas rosor och minnessaker. För några år sedan flyttade Kristoffer också hem sin ateljé.

– De flesta är inte mina, säger han, lutar sig mot dörrposten och nickar mot tavlorna.

Men jag hittar ändå en hel del av hans karaktäristiska svarta, spretiga figurer. Människor som sällan är vackra.

– Näe, han skrattar. Till min första utställning kom en jobbarkompis med hund. Han gick runt och sa sedan: Du måste ha haft en svår barndom!



Kristoffer Nilsson fastnade nästan genast för grafik och har hållit fast vid konstformen. Det är hantverket han gillar, att skära och hugga motiven ur trästycken. Men han jobbar också som tecknare och illustratör.



Att knalla runt i Kristoffer Nilssons vardagsrum är som gård. Inga trafikljud når in. "Rosor är lika vackra färskasom torkade", tycker han.

En upptäcktsfärd i hans liv. Färskas rosor i varsin vas berättar om hans tidigare sambo och fru, som båda gått bort. Från arbetsbordet har han vacker utsikt mot en lummig inner-

Så var det nu inte. Snarare blandade sig upplevelserna från jobbet som mentalskötare i trycksvärtan, intresset för de lite kantstötta individerna. Som den hemlöse i Transportarbetarens serie. Till utseendet påminner han om sin upphovsman, men där tar likheten slut, avgör Kristoffer.

FÖR EGEN DEL har han levt ett tryggare liv. Växte upp på en gård i Kullabygden, utanför Helsingborg. I släkten: bönder för hela slanten, men hans föräldrar bröt sig loss och jobbade upp en firma som sålde lastbilskapell. Kristoffer arbetade i kapellverkstan och lärde sig hur egensinniga skånska åkare ska tas. Meningen var att han eller systemen skulle ta över firman. Men Kristoffer drog till Lund för studier

i litteraturhistoria, allmän historia och nationalekonomi.

– Det slutade i en examen som var helt oanvändbar.

KRISTOFFER STRÄCKER UT benen under bordet med knallröd vaxduk. Till nytta kom nog utbildningen, ändå. I skrivandet och arbetet som illustratör, länge för fackliga tidningar som förr vek betydligt mer utrymme för kultur.

– Jag gick på Grafikskolan i Malmö, fastnade från början för grafik. För hantverket.

Han skär och hugger ut bilden i ett trästycke, stryker sedan färg över och trycker motivet mot papperet i en grafikpress. På bladet blir bilden spegelvänd.

Pressen står på en byrå i ateljén, tummad av svarta fingrar.

VI ÄR TILLBAKA ute på Kristoffers tidnings-trakt. Pelargoner lyser som spridda höstbloss i loftgångarna. Han avverkar dem systematiskt, ökar tempot och himlen färgas blå. Overkligt blå. En färg att drömma om som konstnär? Kristoffer ser upp från karran:

– Jag tycker mest om molnig himmel. Dramatisk.

Att ställa om dygnsrytmen till dagtid blir nog inget större problem, tror han.

– Jag är anpassningsbar.

Och jag tror honom, även när han berättar om kollegan som är så lätt att han åker ledstången ner med tidningsbunt.

Klockan går mot sex. Staden vaknar sakta, gäspar ut cyklar, bilar och människor, välta elsparkcyklar. Vi passerar Drakenbergsgatans staty av – ja, en drake.

När du läser detta har Kristoffer Nilsson hälsat på den för sista gången. Som distributör.

– Nu kan jag ju det här. Jag slutar, på topp.

**”Jag gick på Grafikskolan i Malmö, fastnade från början för grafik. För hantverket.”**





Lönerna och villkoren för Europas lastbilschaufförer har debatterats länge. Efter EU-utvidgningen 2004 blev frågan brännande. Här är Transport ute på uppsökteri i Karlshamn

tillsammans med det litauiska facket.

FOTO: JAN LINDKVIST

# EU:s minimilöner – ett hot mot den svenska modellen?

Minimilöner ska garantera anständiga löner till alla som arbetar i Europa. Men när EU-kommissionen vill reglera dem på Europainivå stämplar svenska fack och arbetsgivare agerandet som en buskörning av värsta sort. Det bryter mot EU:s grundlag och kör över Sverige som löser detta i sina avtalsrörelser.

Text **CARL VON SCHEELE**

## VÄRLDENS BÄSTA MODELL

Sverige har förmodligen den mest framgångsrika förhandlingsmodellen i världen. Varför förstöra den, säger Magnus Falk, samhälls-politisk chef på Transport. Varken Transport eller något annat svenskt fackförbund, inte heller svenska arbetsgivare, vill se ett EU-direktiv som skulle kunna tvinga på oss en lagstiftning om minimilöner. Nivån på de lägsta lönerna bestämmer fack och arbetsgivare i avtalsförhandlingarna.

Foto: Jan Lindkvist



Magnus Falk.

LO och dess förbund går därför i armkrok med tjänstemän och akademiker i TCO och Saco i kampen mot ett EU-direktiv om minimilöner.

DE SVENSKA FACKEN är så pass arga att de bildat en pakt med arbetsgivarna för att gemensamt stoppa förslaget.

Tonläget är högt. Ett exempel är förre LO-basen Karl-Petter Thorwaldssons betyg på förslaget: – Det är på ren svenska korkat!

Fack och arbetsgivare manar till och med till nationell



Karl-Petter Thorwaldsson.

Foto: Jan Lindkvist

## SPECIAL / MINIMILÖNER

samling mot EU-direktivet.

– I kampen om den svenska modellen finns det inte utrymme för någon kompromiss, ryter de.

## VARFÖR ÄR SVENSKARNA SÅ ARGÅ?

Man kan fråga sig varför svenskarna är så upprörda över ett förslag som ska stödja de svagaste på arbetsmarknaden.

Enligt EU-kommissionen skyddar minimilöner arbetstagare med de lägsta lönerna och svag förhandlingskraft. Och de skyddar mot fattigdom.

I Sverige finns en lång tradition av solidaritet med fack i andra länder. Transport stöder till exempel facket för lastbilsförare i Rumänien när de bygger sin organisation och värvar medlemmar.

Rumänien har lagstadgad minimilön på 29 kronor i timmen, som motsvarar en månadsinkomst på strax under 4 800 kronor.

INTE UNDRÅ PÅ att fack i Rumänien och övriga Öst- och Centraleuropa jublade när Ursula von der Leyen, ordförande för EU-kommissionen, presenterade idén:

– Jag tänker föreslå en laglig reglering som försäkrar varje arbetstagare inom EU en rättvis minimilön och ger dem ett anständigt liv.

Men i Sverige väckte uttalande mer oro än jubel. Enligt fackliga företrädare var detta fel metod trots det goda syftet.

– Man vill lagstifta om löner i vårt land, säger Magnus Falk på Transport.

Kollektivavtalens reglering av minimilönerna är lika stark eller kanske starkare än en lagstiftning, konstaterar han.

Dessutom finns en stor fara med lagstadgade minimilöner, enligt Falk.

– Om politikerna lägger sig i kan nivån på minimilönerna bli något väldigt flyktigt och ändras när vi byter regering.

Men det finns ytterligare en fara: En lagstadgad minimilön på EU-nivå riskerar att pressa ner lönerna för Transports medlemmar, varnar Magnus Falk.

EU-kommissionen vill inte se samma enhetliga minimilön i alla medlemsländer, utan den ska spegla levnadsnivån i landet. Därför funderar kommissionen på ett ramverk som varje land ska använda. Minimilönerna ska vara 60 procent av medianlönen i landet.

I SVERIGE HAR man räknat på denna modell med hjälp av lönestatistiken från 2018.

För ett heltidsarbete hade minimilönen hamnat på 17 700 kronor i månaden.

Nästan alla svenskar med jobb, 99,1 procent, tjänade mer än detta när man räknade om deras löner till heltid.

I undersökningen, som gjordes av Medlingsinstitutet i våras, ingick två grupper som Transport organiserar. Förare av godstrafik på väg och väktare-säkerhetsvakter.

## Konflikten om minimilönerna på en minut

EU-kommissionen vill reglera minimilöner på EU-nivå. I medlemsländerna ska det ske genom lagstiftning eller bestämmelser i kollektivavtal.



Kommissionen kan antingen föreslå ett direktiv som tvingar länderna att införa en reglering av minimilönerna enligt EU:s modell eller en rådsrekommendation som inte är tvingande.

Syftet är att alla EU:s invånare ska garanteras en minsta skälig lön, samt bekämpa lönedumpning som konkurrensmedel på den inre marknaden.

EU-kommissionen har lovat att undanta Sverige, Danmark, Finland, Italien, Österrike och Cypern, som alla reglerar minimilönerna i kollektivavtal, från kravet på lagstiftning.

I Sverige litar man inte på garantierna eftersom EU-kommissionen inte säger hur en garanti kan utformas. Många anser att det inte går att göra ett juridiskt hållbart undantag.

I EU har redan 21 länder lagstadgade minimilöner. I 17 av dem är de så låga att arbetstagare med minimilön riskerar att vara fattiga. Där kommer EU-regleringen innebära höjningar av minimilönen.

Europafacket stöder kraftfullt förslaget om en reglering genom ett tvingande direktiv. Europa arbetsgivare är emot förslaget.

För säkerhetspersonalen låg den avtalade lägsta lönen kring 25 000 kronor och för fjärrförare med några år i yrket på runt 27 000 kronor.

Om man inom EU får en vedertagen standard för vad som är en låg lön och den standarden ligger lägre än vad som är brukligt i Sverige får arbetsgivarna ett argument för att sänka de lägsta lönerna, anser facket.

Magnus Falk säger att en EU-reglering av minimilönerna kommer att ge mycket lite pengar i plånboken även för den rumänske löntagaren. Deras minimilöner på 4 800 kronor i månaden ligger mycket nära de 60 procent av landets medianlön, som är en skälig nivå enligt EU-kommissionen.

För rumänerna handlar det om en höjning på cirka 160 kronor i månaden.

## LUFTIGA GARANTIER

– Detta är det allvarligaste hotet mot vår svenska modell sedan EU-inträdet, sa Therese Guovelin, förste vice ordförande i



LO, för någon månad sedan i medierna.

Det starkaste argumentet som svenska fack och arbetsgivare har mot EU-kommissionen är att förslaget om minimilöner strider mot EU:s fördrag. Det kan liknas vid en grundlag som fördelar makten mellan EU centralt och medlemsländerna.

I fördragets artikel 153 punkt 5 finns ett förbund för EU att lägga sig medlemsländernas löneförhållanden. Unionen får inte anta direktiv som har med löner att göra.

**EU-KOMMISSIONEN ÄR MEDVETEN** om den svenska invändningen och har kommit med ett motdrag. Kommissionen erkänner visserligen att punkt 5 förbjuder EU att lägga sig i medlemsländernas löneförhållanden.

Motdraget är att ta stöd i samma artikel 153, men utgå från punkterna 1b och 2, som ger EU rätt att skriva direktiv om arbetsvillkor. EU-kommissionen hävdar att minimilöner är ett grundläggande arbetsvillkor.

För kommissionens ordförande Ursula von der Leyen är frågan om minimilöner inte bara juridik, utan främst politik.

För att bli godkänd av EU-parlamentet gav hon ett tungt politiskt löfte om en reglering av minimilöner på Europanivå.

Hon har försökt lugna kritikerna i Norden med garantier. Länder som reglerar minimilöner genom kollektivavtal ska inte behöva införa lagstiftade minimilöner, utan kan sköta frågan i avtalsförhandlingarna, har hon sagt flera gånger.

Men Ursula von der Leyens säger också:

– Var och en ska ha tillgång till minimilöner, antingen genom kollektivavtal eller lagstiftning.

**DET HAR ÖKAT** oron i svenska fackliga kretsar.

Av de 700 kollektivavtal som är slutna i Sverige innehåller nämligen endast 250 regler om minimilöner. Det finns främst i LO:s och i tjänstemannaförbundet Unionens avtal.



Angela Merkel vid en presskonferens i Byssel, tidigare i somras.



Therese Guovelin.

Foto: LO

Hos akademiker finns inte sådana regleringar, eftersom de inte behövs. Till exempel en jurist som får sitt första jobb efter examen hamnar på en månadslön kring 30 000 kronor.

Varken Transport eller andra förbund litar på uttalanden om garantier, eftersom EU-kommissionen aldrig har sagt hur de ska se ut.

– Nej! Vem ger garantin? Hur lång tid gäller den? De garantier som avgetts känns flyktiga, säger Magnus Falk.

## EUROPAS FACK SPLITTRAS

På det europeiska transportarbetarfacket, ETF, har generalsekreterare Livia Spera hamnat i ett dilemma på grund av EU-kommissionens initiativ om minimilöner.

– Problemet är att detta inte har efterfrågats av fackföreningsrörelsen, utan det har påtvingats oss.

Enligt Livia Spera ställde den socialdemokratiska gruppen i EU-parlamentet krav på en reglering av minimilönerna för att godkänna von der Leyen som kommissionär.

Den svenska S-ledamoten Johan Danielsson bekräftar uppgiften för Transportarbetaren, men poängterar att de svenska ledamöterna var emot ett sådant villkor.

Nu står ETF bakom EU-regleringen av minimilönerna, även om Transport är emot.

– En del av våra medlemmar ser detta som ett steg framåt, som förmodligen förbättrar situationen för transportarbetare, säger Livia Spera.

Samtidigt har hon stor förståelse för det svenska motståndet.

– Jag respekterar den nordiska positionen, eftersom ni har ett mycket väl fungerande förhandlingssystem.

**I FRÅGAN OM** minimilöner vänder sig EU-kommissionen till Europafacket, ETUC, för att få synpunkter. Där stöder en överväldigande majoritet av medlemsorganisationerna, däribland ETF, ett direktiv.

Men de svenska och danska medlemsförbunden har gått i konfrontation mot ETUC tillsammans med norska och isländska kollegor.

”Vi står inte bakom Europafackets ståndpunkt”, skriver de i ett brev till kommissionen.

– Det är vår plikt att klargöra detta, eftersom kommissionen antyder att det finns ett fullständigt stöd från den fackliga sidan för ett införande av EU-reglering av minimilöner och kollektiva avtalsförhandlingar. Det är inte sant. Tvärtom. Europafacket är splittrat.

**PÅ ANDRA SIDAN** sprickan står bland andra fack från Öst- och Centraleuropa som är kritiska till det svenska motståndet.

## ”Regeringen kommer inte att acceptera att EU ska bestämma över vilka löner som ska gälla i Sverige.”

Arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S).

– En obligatorisk minimilön är mycket, mycket viktigt för oss, eftersom vi inte har makt att få anständiga löner på annat sätt, säger Balázs Bábel, i det ungerska metallfacket Vasas.

Och facken i dessa länder saknar svensk solidaritet:

– Ni måste förstå att den europeiska fackföreningsrörelsen är större än de nordiska länderna, säger Barbara Surdykowska på polska Solidaritet.

Magnus Falk säger att solidaritet är stöd till det vardagliga fackliga arbetet, att värva medlemmar och teckna kollektivavtal, att bygga ett starkt fack.

– Lagstiftade minimilöner kan aldrig bli ett substitut för det.

## ANGELA MERKELS RÄVSPEL BAKOM MINIMILÖNERNA

Men de svenska möjligheterna att stoppa ett bindande direktiv handlar inte bara om ett arbete mot den rådande fackliga opinionen i majoriteten av EU:s medlemsländer.

De svenska parterna på arbetsmarknaden har hamnat mitt i den storpolitiska hetluften.

Införandet av tvingande minimilöner i Europa sker på diktat av Tysklands mäktiga förbundskansler Angela Merkel i samarbete med sin regeringspartner, landets socialdemokrater.

**NÄR MERKELS KONSERVATIVA** kristdemokrater bildade en koalitionsregering med de tyska socialdemokraterna för två år sedan kom de överens om att minimilönerna skulle regleras på EU-nivå.

I landets motsvarighet till vårt ”januariavtal” beskrivs varför.

”De som konsekvent kämpar mot lönedumpning och sociala ojämlikheter i ekonomiskt svagare länder i Europa säkerställer också välfärdsstaten och marknadsekonomi i Tyskland”, står det i överenskommelsen från 2018.

Ursula von der Leyen, som gick direkt från den tyska regeringen till posten som ordförande för kommissionen, uppfyller nu vad de båda tyska koalitionsparterna kommit överens om.

Egentligen skulle EU ha haft en socialdemokratisk ordförande för kommissionen för första gången på 25 år. Hollän-

Taxi är en av få branscher i Sverige där minimilöner faktiskt skulle kunna förbättra villkoren för många arbetare. I våras genomfördes en aktion i Stockholm, riktad mot politiker och mot taxijätten Cabonline.

FOTO: JAN LINDVIST/SAHILAT



daren Frank Zimmerman var den givna kandidaten med stort stöd, men en liten grupp av högerpopulistiska regeringar med Ungerns och Polens regeringar i spetsen stoppade honom på EU-ledarnas toppmöte sommaren 2019.

**DÅ SLOG MERKEL** till som ledare för EU:s största land. Hon körde över den konservativa och kristdemokratiska EPP-gruppen i parlamentet, dumpade deras kandidat Manfred Weber och lyckades tillsätta en av sina närmaste medarbetare Ursula von der Leyen.

I samma stund blev minimilönerna en central fråga på EU:s dagordning.

## FACKLIG KRIS FICK TYSKAR ATT GILLA MINIMILÖN

På valborgsmässoafton 2013 befinner sig Transports dåvarande ordförande Lars Lindgren på ett hotellrum i Berlin. Han ska dagen därpå tala när tyska LO, DGB, demonstrerar på 1 maj.

**SEDAN FLERA ÅR** har det tyska facket tappat medlemmar, blivit svagare i förhandlingarna och fått svårare att försvara de med sämst ställning på arbetsmarknaden. Därför har DGB börjat bilda opinion för en lagstadgad minimilön i landet. I maj 2013 är ett ypperligt tillfälle.

– Kvällen innan jag skulle hålla detta tal bad mig tyska LO att promota minimilöner. Jag hotade med att åka hem och vägrade, berättar Lars Lindgren för Transportarbetaren.

Han höll sitt tal och är i dag lika hård

motståndare mot lagstadgade minimilöner som han var då.

– De löser inga problem. Tvärtom, de skapar problem.

**MEN TYSKLAND HAR** goda erfarenheter av sin lag om minimilöner, som infördes 2015. Den har inte haft någon negativ påverkan på kollektivavtalens utbredning, utan enbart positiva effekter, enligt Europafackets utredare.

Regleringen av minimilönerna har bland annat lett till att löneskillnaderna minskat något och de lägsta lönerna har höjts mer än andra löner.

Med detta i ryggen kräver EU:s största land att alla medlemsländer reglerar sina minimilöner. Och de har stöd Frankrike, som är näst störst och sedan länge har lagstadgade minimilöner.

## SLUTSTRIDEN

– Regeringen kommer inte att acceptera att EU ska bestämma över vilka löner som ska gälla i Sverige, säger arbetsmarknadsminister Eva Nordmark till Transportarbetaren i ett mejl.

Men hon är hemlighetsfull om vad regeringen nu gör för att påverka EU-kommissionen när frågan närmar sig ett avgörande.

I slutet av oktober ska kommissionen lämna över sitt förslag till EU-parlamentet och Rådet för beslut.

Om förslaget skulle bli en rådsrekommendation är länderna inte tvingade att

följa råden, men ingen av de bedömare som Transportarbetaren talat med på svenska fack och internationella organisationer tror på den lösningen.

– Jag tror också att det blir ett direktiv, säger Magnus Falk.

**I DEN HÄR** frågan måste både Rådet, som är det EU-organ där medlemsländernas majoritet av de över 700 ledamöterna röstar emot för att direktivet ska falla. Men i Rådet kan en så kallad kvalificerad minoritet stoppa förslaget.

Länder som tillsammans representerar 35 procent av EU:s invånare måste i så fall vara emot. Även om alla de sex länder som reglerar minimilöner i kollektivavtal röstar nej räcker inte det.

Men det kan finnas andra regeringar som inte vill ha ett tvingande direktiv. I Öst- och Centraleuropa ser åtskilliga politiker låga löner som en konkurrensfördel på den inre marknaden.

Dessa politiker kan peka på att arbetsgivarna i Europa unisont säger nej till en tvingande reglering genom sin organisation Business Europe.

**DE NORDISKA FACKEN** har hamnat på samma sida som Europas arbetsgivare i denna fråga, men man har olika skäl till sitt motstånd.

– Situationen är barock. Arbetsgivarna vill egentligen något annat än vi. De vill ju ha löner som är lägre än EU-kommissionens minimilönegräns, säger Magnus Falk.



Eva Nordmark.

Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet





## ÄR DIN ARBETSPLATS SÄKER?

Jag jobbar på ungefär som vanligt, trots corona. Inte oroar jag mig varje dag, men tanken finns där ändå: Tänk om jag drar hem smittan? Min chef verkar inte ta så allvarligt på covid-19. Vad ska jag göra? Vad kan jag begära av min arbetsgivare?

Text Justina Öster Illustration Mattias Käll

### 1 Arbetsgivaren ansvarar för arbetsmiljön

Det är arbetsgivarens ansvar att se till att du inte blir sjuk, skadad eller dör på jobbet. Prata med chefen, om du känner dig orolig. Företaget ska bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete och ha rutiner för att undersöka och förebygga olyckor, tillbud och smitta. Företaget ansvarar även för den psykosociala arbetsmiljön, som omfattar oro och stress.

### 2 Kontakta ditt fackliga skyddsombud

Om du inte får gehör hos arbetsgivaren kan du kontakta ditt fackliga skyddsombud. Har ni inget på arbetsplatsen? Ta kontakt med det regionala skyddsombudet

(RSO) på din Transportavdelning. Kolla på transport.se och gå till "Avdelningar" eller ring 010-480 30 00.

### 3 Skyddsombudet gör en riskbedömning

Skyddsombudet eller regionala skyddsombudet ska steg för steg gå igenom arbetsmiljön ihop med arbetsgivaren. När det gäller att förebygga corona är inriktningen att titta på vilka arbetsmoment som kan innebära risk för smitta, och genom olika förebyggande åtgärder minska risken.

### 4 Var finns risk för smitta?

Har du som taxi- och färdtjänstförare tillräckligt avstånd till passagerarna? Hur är det när du spänner

fast resenärer? Kan du tvätta händerna? Har du handsprit? Visir? Kan du lämna varor med säkert avstånd hos kunderna? Sitter ni för trångt ihop i lunchrummet?

### 5 Om jag tillhör en riskgrupp

Du är inte skyldig att berätta att du tillhör en riskgrupp. Men om du gör det och säger att du är orolig måste arbetsgivaren ta hänsyn till det och så långt som möjligt anpassa arbetet. Det kan innebära ändrade rutiner, andra arbetsuppgifter eller arbetstider, skyddsutrustning med mera.

### 6 Hur går en riskbedömning till?

Arbetsledare och skyddsombud går tillsammans igenom och listar alla arbetsmoment som kan innebära risk för smitta. Gå runt på arbetsplatsen och besök eller kontakta kunder. Tänk också på smittorisik mellan kollegor. Är lunchrummet för trångt? Ät på olika tider.

### 7 Jag jobbar mest ute bland kunder

Arbetsgivaren är skyldig att kolla upp, även med kundföretagen, att du har en säker och trygg arbetsmiljö, att riskbedömningar görs.

Arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljön kvarstår, även om du jobbar i någon annans lokaler.

### 8 Om någon blir smittad?

Rutiner för vad som ska göras, om någon antas ha smittats på jobbet, ska ha tagits fram. Exempelvis en plan om vem som säger vad till vem. Covid-19 räknas som "allvarligt tillbud".

Om en person spottar en ordningsvakt i ansiktet eller färdtjänstförare ovetandes kör en smittad passage-rare, utan skyddsutrustning, är arbetsgivaren skyldig att anmäla det till Arbetsmiljöverket (anmalarbets-skada.se).

Anmälan ska göras, oavsett om personalen smittas eller ej.

## Skyddsombudet

Regionala skyddsombudet Olivera Pobra på Transports avdelning i Stockholm har gjort riskbedömningar av corona på taxiäkerier och bevakningsbolag.



### Vad har varit svårt?

–Smittan är ny. Det har varit väldigt osäkert vad som ska göras för att förhindra smittspridning. Tydliga regler saknas. Även om både jag och arbetsgivaren försöker ta höjd för risker blir alla anställda inte nöjda. En del är rädda att förlora jobbet om vi ställer krav som plexiglas i taxibilarna.

### När kan åsikterna gå isär?

–Om masker! En del blir arga när facket inte kräver det. Men jag anser att vanliga masker inte skyddar. De åker av och på, hamnar ofta under hakan. Ska de skydda krävs FFP3-masker, som sluter väldigt tätt och inte tillåter skägg eller stubb. Att bära dem hela tiden är väldigt jobbigt.

### Är inte mask motiverat för exempelvis ordningsvakter, som kan ha svårt att hålla avstånd?

–Men när ska du ta på dig masken, om kunden inte vill att du bär den hela tiden? Den måste förvaras innesluten, skyddad för virus. Att sätta på sig masken på rätt sätt är en svår konst.

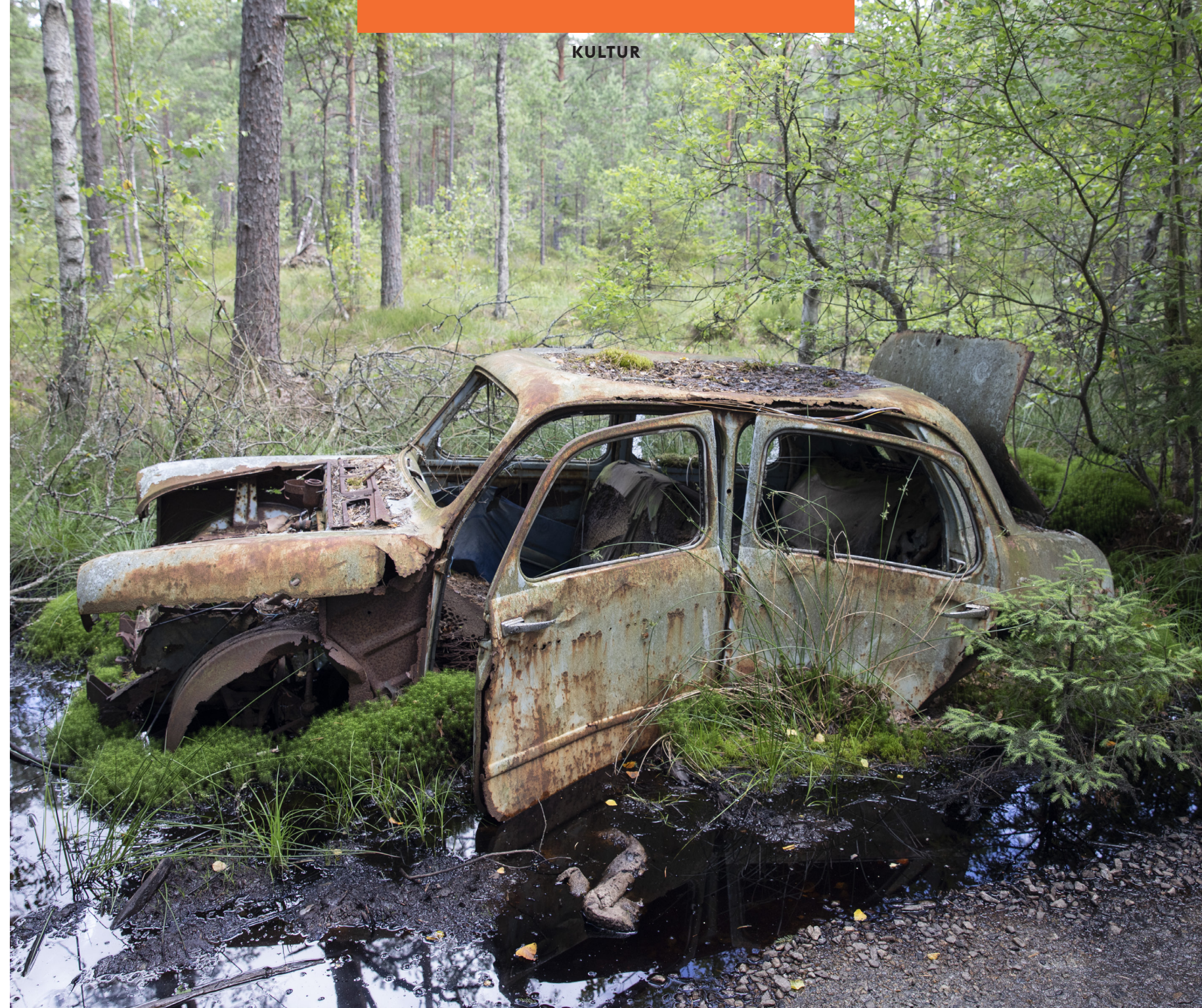
### Något exempel på allvarligt tillbud?

–En hemlös missbrukare inte bara hotade utan spottade på säkerhetsanställda. De fick instruktioner att hålla distans till honom. Sen försvann han.

### Får arbetsgivaren berätta att någon smittats?

–Du måste ta hänsyn till anställdas integritet. Använd sunt förnuft: Fråga den sjuka om det är okej att du berättar för arbetsgruppen eller inte.

Fotnot: Checklista för covid-19 finns på prevent.se. Skriv riskbedömning corona i sökrutan.



Den nedlagda bilskroten utanför Ryd är ett populärt besöksmål. Bilden är tagen i juli 2020.

## Tillbaka till bilkyrkogården

Hur snabbt går det för naturen att bryta ner övergivna bilvrak? Det är 21 år mellan bilderna tagna på Kyrkö mosse. Här, utanför Ryd i Småland, låg en gång en bilskrot. I dag lockar den storpublik. Som baklängesmuseum.



Text och foto JAN LINDKVIST



Samma bil, året är 1999.





Det hinner hända en del med karosser på 21 år. Bild från i somras ...



... och samma bilar 1999.

**VÅREN 1999** FOR Transportarbetaren till Kyrkö mosse. Striden om Åke Danielssons gamla bilskrot hade gått in i en ny fas. Allt fler började se de rostiga bilkadavren inte bara som ett miljöproblem.

Historien började annars redan på 1930-talet. Mångsysslaren Åke Danielsson slog sig ner på Kyrkö mosse för att bryta torv. Efter ett par decennier sjönk lönsamheten och han övergick till skrot-handel.

Danielsson saknade körkort och bilarna som skulle slaktas drog han på trailer eller vinschade ut på mossen.

**I BÖRJAN AV** 1970-talet lade Åke Danielsson ner verksamheten. Minst 130 skrotbilar blev kvar, liksom de enkla små hus där han bott och arbetat. Kyrkö mosse ligger avsides och skroten glömdes bort. Naturen började långsamt bryta ner plåt och balkar.

Så småningom reagerade myndig-

heterna. Bilvraken sågs som ett miljöproblem och det blev strid om vem som skulle bekosta bortforsling och sanering. Men långsamt vaknade opinionen. Fler och fler började se skroten som ett slags museum. Ett där föremålen inte bevaras, utan gradvis förstörs.

**I DAG HAR** den forna skroten fått myndigheternas välsignelse. Batterier och andra miljöfarliga ämnen har avlägsnats. Under sommaren kommer mängder av besökare för att se hur buskar, träd, alger och rost bryter ner gamla Volvo PV, Amazoner och andra rariteter.

**HUR LÅNGT TID** tar det innan naturen tagit över och utplånat alla spår efter Åke Danielsson på Kyrkö mosse?

Bilderna ger kanske en fingervisning. De är tagna på samma bilvrak, från ungefär samma bildvinklar. Med 21 års mellanrum.

2020



KULTUR

1999



Skrothandlare Åke Danielsson bodde i ett skjul vid skroten.



Nu och då, 1999.



Omkring 130 bilvrak står kvar på Kyrkö mosse. Tidens tand är tydlig.



FOTO: FLIP LYMAN / GÖTAFILM

Filmen är gjord med hjälp av deepfake, en teknik som kan byta ut ansikten på video med kusligt exakt resultat.

## Trump-lik kvinna på kärleksjakt

Se kortfilmen *Grab them* om Sally, Donald Trumps kvinnliga dubbelgångare!

Sally är en medelålders kvinna på jakt efter en kärlekspartner. Sökandet kompliceras av att hon är kusligt lik USA:s omdebatterade president.

Filmen har regisserats av Morgane Dziurla-Petit och kan ses på SVT Play till maj 2021. JL



En av Jan Lööfs illustrationer.

## Skruvat om livet efter katastrofen

Efter katastrofen samlas Stockholms sista överlevare i Mosebacke republik, som huserar i en grotta på Södermalm.

Invånarna är drabbade av svält och sjukdomar, men försöker ändå upprätthålla något slags civilisation. I det ingår

en dyrkan av filmikonen Kevin Costner.

Det är i korta drag handlingen i boken *Rättornas herre*. Texten är skriven av den egensinnige konstnären och författaren Carl Johan de Geer.

Jan Lööf, känd för sina tecknade serier, står för illustrationerna. Svart-vita detaljerade bilder som det är svårt att slita blicken från. JL





[illegible]

Postadress: \_\_\_\_\_

#### 41. TRANSPORTARBETAREN 10.2020



# Ovissheten består

När jag skriver detta har regeringen precis lagt sin höstbudget. En budget som definitivt inte är som förr, på gott och ont. Den här budgeten är ett stort steg framåt jämfört med tidigare under mandatperioden, inte minst fördelningspolitiskt. Det är en budget med stora investeringar i jobben, välfärden och trygghet för vanligt folk. Det är bra!

Den viktigaste nyheten är att de höjda nivåerna i a-kassan som infördes i våras ligger kvar 2021 och 2022. Man ska inte tvingas lämna hus och hem för att man förlorar jobbet. A-kassan ska vara en trygghet tills att man får nytt jobb. Så klart skulle vi hellre se att dessa nivåer permanentas. Jag förväntar mig att de högre nivåerna ligger kvar även efter 2022. Annars kommer jag och förbundet arbeta för att det ska bli en valfråga.

En annan sak i budgeten som är glädjande är att pensionerna äntligen höjs. Många medlemmar har väldigt låga pensioner, men det är fortfarande lång väg kvar till de pensioner som medlemmarna förtjänar efter ett långt arbetsliv.

**VI KAN INTE** bygga upp välfärden med skattesänkningar.

Skattesänkningarna i budgeten är oansvariga och 2022 vill jag ha en annan regeringskonstellation utan centerpartister och liberaler. Jag är övertygad om att varken pandemin, arbetslösheten, bristerna i välfärden eller för den delen gängkriminaliteten kommer att lösas av skattesänkningar.

Våra medlemmar behöver framför allt se att vården och omsorgen funkar, att försäkringarna är starka om man blir sjuk eller förlorar jobbet och att vi investerar i sådant som bygger Sverige starkare långsiktigt.

Jag vill också se en rejäl satsning på trafikpolisen och ett övervakningssystem som kan få ordning på den illegala inrikestrafiken som kanske kan stoppas eller minskas via det mobilitetspaket som EU nyligen fattade beslut om.

**NOG ÄR DET** märkliga tider, och ovissheten är enorm, skrämmande och överklig.

Förhandlingarna med Svenskt Näringsliv om förändringarna i las är mycket oroande. Osäkerheten blir inte mindre av att vi även återupptar avtalsförhandlingarna nu i höst. Det blir många kontakter och

”

**Jag är övertygad om att varken pandemin, arbetslösheten, bristerna i välfärden eller för den delen gängkriminaliteten kommer att lösas av skattesänkningar.**

fighter med arbetsgivarna de närmaste månaderna.

Signalerna vi fått från Svenskt Näringsliv är ett nollbud, alternativt ett kort avtal med bara tid och pengar utan besked om hur dom ser på retroaktiviteten. Svaret vi gett tillbaka är att det får vi avgöra i förhandlingarna samt att retroaktiviteten är oerhört viktig för vår del.

Las-förhandlingarna mellan LO och Svenskt Näringsliv har pågått ett par veckor och kommer att fortsätta september månad ut. Frågan om framtidens arbetsrätt och förhandlingarna som ska genomföras utifrån januariöverenskommelsen mellan Socialdemokraterna och Centern och Liberalerna har påbörjats. Jag är orolig för att vi inte kommer att enas. Då blir denna ovisshet än större och jag tror inte vi behöver det just nu.

**MEN NOG OM** detta. Fortsätt att vara försiktiga och hänsynsfulla när det gäller covid-19. Ta hand om er och följ de råd och rekommendationer som kommer från Folkhälsomyndigheten och förbundet.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



# Det här händer på din avdelning

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



## HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Läs mer på förbundets hemsida, [www.transport.se](http://www.transport.se).

- |                                               |                                           |                                      |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn). | 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11. | 25 Halmstad, avdelning 25.           |
| 2 Syd- och Västsverige, 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 Norrland, 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, avdelning 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/Dalsland, avdelning 55.  |
|                                               |                                           | 88 Dalarna, avdelning 88.            |

**Material till nästa nummer lämnas senast den 13 oktober till [christina.ahlund@transportarbetaren.se](mailto:christina.ahlund@transportarbetaren.se).**

## AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

**Nomineringsmöten** Nu är det dags att nominera i sektionerna.

► Sektion 1: Onsdagen den 4 november kl 18.00 på YA, Slakthusvägen 2 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Varmt välkommen hälsar styrelsen!

► Sektion 3: Torsdagen den 5 november kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på kaffe och macca. Välkomna hälsar styrelsen!

► Sektion 5: Tid och plats i nästa nummer.

► Sektion 6: Onsdagen den 4 november kl 18.00 på Restaurang Karma i Vimmerby.

► Sektion 7: Lördagen den 14 november kl 13.00 på Bc lunchbar, Allén 76 (bredvid OK/Q8) i Västervik. Vi bjuder på kaffe och macca.

**Vill ni ha besök** från oss från avdelningen, eller bara kontakt? Ring avdelningen på 010-480 30 04.

## AVDELNING 5 STOCKHOLM

**Omställning i avdelning 5!**

Hösten är här och avdelningen går in i sista kvarten av 2020, som inte varit eller är som något annat år.

Både studie- och mötesverksamheten är omställda till digitala lösningar året ut, som det verkar nu.

Håll utkik på hemsidan, Facebook och i din mejl för ändringar och uppdateringar i övrigt.

**Visst har du uppdaterat** dina uppgifter på *Mina sidor*, så informationen når dig?

**Under resten av året** har vi nomineringsmöten i november, för sektionerna, samt representantskapet i december. Att både se fram emot och genomföra, samtidigt som vi smider planer inför kommande verksamhetsår!

**Fortsätt hålla avstånd** och vara rädda om varandra! "Kamrater tillsammans!"

## AVDELNING 6 VÄRMLAND

**Studier** Avdelningen håller kontinuerligt utbildningar som Startpunkten/facklig introduktion och Avtalspunkter i de olika kollektivavtalen. Detta görs coronasäkert, med färre deltagare i mindre grupper. Anmäl dig nu, när möjlighet att studera finns.



## STUGSEMESTER 2021

Tillsättning av tider för våra stugor 2021 informeras ut och finns tillgängliga på avdelningen från den 25 september.

**Ungdomskommittén** kommer att hålla ett LAN-party under oktober månad. Tid och datum



Logga in på **Mina Sidor** och ställ frågor i **Transports MEDLEMSFORUM**

## Transport svarar på dina frågor

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

## MEDLEM

för detta skickas ut separat.

**Avdelningens skyddsombud** kommer att kontaktas av regionala skyddsombudet under hösten, för beslut om omval till ny mandatperiod 2021–2023 inom våra yrkesområden.

Vi på avdelningen önskar alla en skön och aktiv höst.

## AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

**Taxiträff i Nyköping** den 6 oktober kl 18.00 på Transports expedition, Tingshusplatsen 2 i Nyköping. Även icke medlemmar.

**Sektion 1 Nyköping:** Nomineringsmöte den 13 oktober kl 18.00 på Transports expedition, Tingshusplatsen 2 i Nyköping.

**Taxiträff i Eskilstuna** den 21 oktober kl 18.00 ABF-huset Fristadstorget, Eskilstuna. Även icke medlemmar.

**Sektion 3 Katrineholm** Nomineringsmöte den 13 oktober kl 18.00 ABF-huset, Videvägen 9 i Katrineholm.

**Sektion 2 Eskilstuna** Nomineringsmöte den 27 oktober kl 18.00 i ABF-huset, Fristadstorget i Eskilstuna.

**Taxiträff i Katrineholm** den 3 november kl 18.00 i ABF:s lokal, Videvägen 9 i Katrineholm. Även icke medlemmar.

**Sektion 5 Södertälje** har inte satt sitt datum för nomineringsmöte ännu, men håll koll efter inbjudan på mejl och Facebook. Anmälan till samtliga event görs på [transport.7@transport.se](mailto:transport.7@transport.se) eller 010-480 30 07. Tala om vilken sammankomst ni avser delta på.

## RING FÖRE BESÖK!

På grund av pandemin håller vi fortfarande avdelningstängd för ej aviserade besök. Ring 010-480 30 07 innan du kommer hit.

**Nu börjar det skymma** på kvällarna, glöm inte reflex när ni rör er i trafiken.

## AVDELNING 12 MALMÖ

**Sektionsmöte** Lördagen den 24 oktober kl 10.00 har sektion 20 (åkerisektionen) medlemsmöte på avdelning 12:s kontor, Kosterövägen 5 i Malmö. Vi bjuder på något ätbart, så meddela gärna att du kommer till ordförande Henrik på 0709-52 64 69.



## Värva en kompis – få 200 kronor!

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



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



## AVDELNING 16 GOTLAND

**Utbildningar 2020** Samtliga fysiska utbildningar/kurser är stoppade av förbundet fram till årsskiftet. Grundutbildningen Startpunkten körs digitalt. Hör av er till avdelningen, så ordnar vi en sådan utbildning över länk.

**Årets budgetmöte** kommer att hållas onsdagen den 2 december kl 18.00. Utskick sker med brev, där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte.

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

## TJEJ-KVÄLL INSTÄLLD

Tjej-kvällen som planerades under 2020 har av förklarliga orsaker stoppats. Avdelningen hoppas att den i stället kommer att kunna genomföras före eller efter sommarsemestern 2021.

## Kongressmotioner till 2022

Nu är det mindre än två år till nästa kongress, och det börjar bli aktuellt att tänka på vilka frågor som behöver lyftas där. Så klura gärna på vilka motioner som kan vara intressanta just nu. Kontakta avdelningen, så hjälper vi till med formuleringar och "att-satser".

**Kontakt med avdelningen** Ring 010-480 30 16 eller mejla [transport.l6@transport.se](mailto:transport.l6@transport.se), [thomas.gahnstrom@transport.se](mailto:thomas.gahnstrom@transport.se) eller [patrik.gardelin@transport.se](mailto:patrik.gardelin@transport.se).

## AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

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

**Var med och hjälp till** att kartlägga den utländska trafiken. Detta för att få ett bra underlag att visa upp för våra beslutsfattare. Ladda ner Cabotagestudien-appen på cabotagestudien.com.



**Fackliga studier** Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer? Kontakta vår studieorganisations Mikael Humlin på tel OIO-4803342 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

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

► Hemsidan: [www.transport.se/avdelningar/halsingland/](http://www.transport.se/avdelningar/halsingland/)

► Facebook: [www.facebook.com/transportavd18/](https://www.facebook.com/transportavd18/)

► Bli medlem: [app.transport.se/blimedlem](http://app.transport.se/blimedlem)

## AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

**Kamrater**, årstiderna ändras men kampen består. Sektionerna har haft medlemsmöte och när ni läser detta har både representantskapet haft sitt möte och avdelningsstyrelsen sin planeringskonferens för nästa år.

Studieverksamheten ligger fortfarande i träda, men vi tittar på möjligheterna till att hålla kurser med färre deltagare och även digital plattform.

**Vi planerar för fullt** inför kommande verksamhetsår, 2021. Så vi tar gärna emot förslag på platsbesök vi kan göra, uppsökier och temamöten ni vill att vi ska hålla.



Skicka gärna tips och förslag till avdelningens mejl, [transport.19@transport.se](mailto:transport.19@transport.se).

## AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

**På grund av** rådande pandemi har vi fortfarande begränsad möjlighet att ta emot besök på avdelningen.

Vill du besöka oss så rekommenderar vi dig att först kontakta oss via telefon eller mejl. **Transport erbjuder dig** möjligheten att få koll på ditt försäkringskydd och pensionssparande. Detta är givetvis kostnadsfritt och tar cirka 60 minuter.

Är du intresserad? Kontakta avdelningen för mer information.

## AVDELNING 25 HALMSTAD

**Representantskapsmöte**

► Plats: Halmstad Arena.

► Datum: lördagen den 3 oktober.

► Tid: kl 10.00.

Kaffe och smörgås serveras från kl 9.15.

**Avdelningsstyrelsemöte**

► Plats: ABF:s lokaler i Falkenberg.

► Datum: fredagen den 9 oktober.

► Tid: kl 9.00.

## AVDELNING 26 NORRBOTTEN

**När uppdaterade du** dina medlemsuppgifter senast? Gå gärna in på [transport.se](http://transport.se) och uppdatera *Mina sidor*. Kolla igenom att det som står där stämmer.

Vi behöver dina aktuella uppgifter för att kunna nå dig med information om avtal, medlemsmöten och andra saker som rör dig och din arbetsplats.

## AVDELNING 28 I NORR

**Den 27 november** hålls sektionens nomineringsmöte. Fram till mötet i november finns det möjlighet att nominera via mejl eller post till avdelningen.

För mer information, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

**Medlemsvärvartävling** Du har väl inte missat att vi håller en medlemsvärvartävling mellan den 1 september och 30 november? Gå in på [www.transport.se/nyheter/medlemsvarvartavling](http://www.transport.se/nyheter/medlemsvarvartavling) och delta.



## NÅGOT ATT LYSSNA PÅ?

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

Välkommen in!

## AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

**Yrkesförarens dag** den 9 september blev väldigt lyckad. Vi stod på tre platser i vår avdelning: Vid OK/Q8 i Strömsund (E14), Docksta baren (E4:an) och vid Myre Diner (E4:an)

Många besökte oss och det blev många trevliga samtal och diskussioner.

Ett stort tack till alla som jobbad och besökte oss.

**Mötesdags** Vi kommer att ha sektionsmöten under hösten. Och vi följer alla rekommendationer om covid-19. Kallelser kommer att skickas via sms.

**Har du pengar att hämta** via avtalsförsäkringar? Kontakta våra försäkringsinformatörer för att få hjälp, eller boka en tid:



## AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

### Följ oss på Youtube!

Vi finns på Youtube! Passa på att gå in där och se våra filmer. Och tryck på knappen prenumerera, så missar du inget framöver.

► Björn Nilsson: 070-2951289 eller [bjorn.avd32@gmail.com](mailto:bjorn.avd32@gmail.com).

► Jan Stålemar: 070-2405456 eller [janstransport32@gmail.com](mailto:janstransport32@gmail.com).

**Alla våra studier är inställda.** Har du frågor om studier så kontakta vår studieorganisations Johan Molin på OIO-4803469 eller [johan.molin@transport.se](mailto:johan.molin@transport.se).

**PS** Vi finns på Youtube! Passa på att gå in där och se våra filmer. Och tryck på knappen prenumerera, så missar du inget framöver.

## AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

**Facebook** Avdelning 51 har numera en Facebooksida, [www.facebook.com/transportavd51](http://www.facebook.com/transportavd51), där vi bland annat informerar om möten, aktiviteter och annat som sker på avdelningen. Och man har möjlighet att ta kontakt med oss på avdelningen genom sidan.

### Medlemsmöten

► Sektion 3 Kronoberg: Den 10 oktober kl 11.00 i ABF:s lokaler på Arabygatan 80 i Växjö.

På detta möte så blir det information om vilka planer som styrelsen har om verksamheten.

Vi vill träffa medlemmar, för utan era frågor, idéer och synpunkter är det svårt att veta vad vi ska lägga fokus på. Det kan vara att ni vill ha hjälp med organiseringen på arbetsplatsen, driva frågor eller bara att vi hjälps åt att ordna en aktivitet hos er. Vi bjuder på fika.

Vid frågor, ring OIO-4803051 eller mejla oss på [transport.51@transport.se](mailto:transport.51@transport.se). Välkomna önskar styrelsen i sektion 3.

► Sektion 1 Nordöstra Skåne: Den 6 oktober kl 17.30 på Karpalundsvägen 39A, som är lokalkontoret i Kristianstad.

Vi vill höra era idéer, vilka frågor som ni tycker behöver lyftas fram. Om ni vill att vi söker er arbetsplats, eller vill ha

hjälp med någon aktivitet, kom och berätta detta för oss.

Det kommer även att ske fyllnadsval av representantskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

Vid frågor, ring OIO-4803051 eller mejla oss på [transport.51@transport.se](mailto:transport.51@transport.se). Välkomna önskar styrelsen i sektion 1.

## AVDELNING 88 DALARNA

### Nomineringsmöten

► Sektion 5: Tisdagen den 13 oktober 18.00. Plats meddelas senare via hemsidan.

► Sektion 7: Torsdagen den 8 oktober 17.30. Plats meddelas via hemsidan.

► För övriga sektioner: Se hemsidan för information.

Inbjudan till sektionsmöten går även ut via mejl eller sms, så se över att du har rätt uppgifter registrerade på Mina sidor.



## VILL DU ÅKA TILL SÄLEN?

Kolla in vår hemsida för bilder och information om vår nyinköpta lägenhet i Lindvallen Hills, som du som medlem kan hyra.

**TRANSPORT ARBETAREN**  
Läs din medlems-tidning på [transportarbetaren.se](http://transportarbetaren.se)



Ordförande Viktor Andersson och ombudsman Petri Perälä med flygavdelningens dyrgräp, en DC7:a med påskriften Civila flygpersonalens fackförening. När vaccinet kommer tar flygandet ny fart, tror de. Ombudsman Johan Einarsson, regionala skyddsombudet Dan Holmberg och verksamhetsassistent Monica Jansson saknas på bilden.

## Månadens avdelning

# "Våra förtroendevalda är vår styrka"

**Coronavåren var extrem med permitteringar, varsel och uppsägningar. På Transports flygavdelning 46 i Mårsta har de anställdas arbetsdagar gått från panik-mycket att göra till mer hanterliga: massor av jobb.**

Text och foto Justina Öster

**OMBUDEMAN PETRI PERÄLÄ** tycker att han nu fått näsan över vattenytan medan ombudsman Johan Einarsson (förkyld och med på videolänk) förfarande är överhopad av virusrelaterade jobb. Ordförande Viktor Andersson längtar ut på fältet igen, liksom Petri, Johan och regionala skyddsombudet Dan Holmberg (också via länk). Att träffa allt från lastare till flygtankare, mekaniker, flygtekniker och fraktarbetare, på plats, har varit avdelningens ledstjärna.

Ända tills viruset sa stopp. Nu är det i stort medlemsmöten på video som gäller. Flygarbetarna är inte så mycket på sina jobb.

– Fast korttidspermitteringarna räddade mer eller

mindre branschen. Det vete tusan hur många företag vi haft kvar utan permitteringarna, säger Viktor.

– Då hade väl 90 procent av våra medlemmar varit uppsagda, gissar Petri. Nu kan bolagen behålla viktig kompetens.

– Botten är nog inte nådd än tyvärr, spår Johan och de andra nickar.

Vändningen som branschen hoppas på har hela tiden flyttats fram. Nu gissar vissa på 2022, andra på 2023 eller till och med 2024.

– Men när det drar i gång igen, då jävlar är vi beredda, utbrister Petri.



"Med ett vaccin på plats kommer folk att bli resugna igen och flygandet ta ny fart", tror ombudsman Johan Einarsson.

alla förtroendevalda som ställt upp, förhandlat, bistått och hjälpt sina kollegor på flygplatserna under pandemin.

– Att flygarbetare sägs upp innebär också att förtroendevalda försvinner och andra behöver väljas in för att det fackliga arbetet



"Pandemin har gjort det svårare att besöka flygarbetsplatserna", säger regionala skyddsombudet Dan Holmberg.

med arbetsmiljö, löner och villkor ska flyta på. Bekymmersamt, tycker Viktor och Dan.

– Men det kunde ändå varit mycket värre.

**KILLARNA URSKILJER** två läger bland anställda som sagts upp. I det ena finns de som väntar och hoppas på en vändning och nya jobb inom flyget. I det andra de som ser över sin kompetens, använder sig av omställningsstödet via Trygghetsfonden TSL och söker nya jobb.

– Att bara sitta hemma och vänta är ingen bra idé, råder Petri.

## FLYGAVDELNING 46

Område: Rikstäckande.

Expedition: Stockholmsvägen 32 i Mårsta (en knapp mil från Arlanda).

Startad: 1947. "Vi kan flyget och representerar våra flygarbetare utifrån den kunskap vi byggt upp under många år."



## Transports inkomstförsäkring – extra skydd vid arbetslöshet

Med inkomstförsäkringen får du mer pengar om du blir arbetslös. Ersättningstaket för vanlig a-kassa motsvarar 80 procent av en ersättningsgrundande inkomst upp till 25 025 kronor per månad. Genom vår inkomstförsäkring får du skydd på inkomster upp till 80 procent av en ersättningsgrundande inkomst utan övre gräns. I den inkomstförsäkring som ingår i medlemskapet sträcker sig ditt skydd under som längst 100 dagar.

**På grund av coronaviruset har taket i a-kassan tillfälligt höjts från 25 025 kr till 33 000 kr. Det innebär för närvarande att ersättning från försäkringen utges till dem som har en inkomst över 33 000 kr. Det är en tillfällig höjning under en begränsad period, till och med januari 2021.**

Om du vill förlänga antalet utbetalningsdagar kan du teckna vårt tillägg som ger dig ytterligare 200 dagar. Om arbetsmarknaden är trög, eller det är lågkonjunktur är det tryggt att ha 300 dagar skyddad inkomst.

Du tecknar tillägget på [folksam.se/transport/inkomstforsakring](http://folksam.se/transport/inkomstforsakring).







Mobilen ringer i ett hos fackliga ombudet och färdtjänstföraren Viktor Petrov. Erfarenheten från både golv och chefsskap är till stor hjälp. "Och så får jag jättebra stöd från Transports Linköpingsavdelning. Nästa steg blir nog att starta klubb, tror jag", säger han.

# Viktor finns där för kollegorna

Om vi haft en Viktor på alla taxiåkerier i Sverige hade branschen sett annorlunda ut. Så säger Transports ombudsman i Linköping. Själv ler färdtjänstföraren Viktor Petrov och slår ifrån sig. Fast kollegorna ringer i ett på hans mobil.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

**VIKTOR PETROV** HAR egentligen semester, men är på Transports avdelning i Linköping för att träffa ombudsman Mats Andersson. Han rosar Viktors konst att snacka med chaufförer och rekrytera nya medlemmar. Taxiavtalet med månadslön i stället för procent på inkört belopp förhandlades fram för några år sen. Det var det som fick Viktor att engagera sig.

– Före avtalet kunde facket inte göra så mycket. Med det fick vi helt nya förutsättningar att jobba fackligt. Att köra på provision är rent slaveri. Det går inte att leva på.

Viktor klev i rollen som fackligt ombud och får stöd från avdelningen. Några fackliga kurser har han gått, men främst lutar han sig mot sin arbetslivs- och livserfarenhet. Viktor har två högskoleutbildningar i bagaget. Den ena ledde till byggnadsingenjör och arbete som projektledare på stora byggen, den andra till datorteknik. I många år arbetade han inom industrin. Både som arbetare och produktionschef.

– Så jag har lärt mig en del om båda sidor.

**NÄR KONJUNKTUREN SVÄNGDE** tänkte han att han kunde köra bil ett tag, taxi.

– Och så fastnade jag. Men. Man vet aldrig vart livet tar vägen, jag trodde aldrig att jag skulle bo och leva i Sverige.

Viktor har rötter i såväl Serbien som Bosnien och Kroatien. Själv säger han att han kommer från före detta Jugoslavien, med sin fru och fyraårige son. De landade i Lycksele, tack vare ett svenskt utväxlingsprogram. Viktor var officer i kriget, tillfångatogs och fängslades som krigsfånge. Där tar hans berättelse om folkmorden stopp.

– Det är inga roliga minnen, och att berätta så att folk förstår skulle ta minst en vecka.

Ankomsten till Sverige med två meter snö och minus 30 grader delar Viktor däremot med sig av. En liten väska rymde allt



"Mötet med passagerarna är det bästa med jobbet. En del blir som nära vänner", säger Viktor Petrov.

deras bagage. Lägenheten väntade med tre madrasser, kaffe och lite mjölk. En okänd granne hängde julklappar på dörren.

– De finaste vi någonsin fått! Inte för innehållet utan för vad de betydde. Jag är så tacksam för att vi fick komma hit. Jag saknar ord.

– När du kommer ny till ett annat land blir du som ett spädbarn igen. Du måste lära om allt på nytt. Enda skillnaden är att du kan gå, beskriver Viktor.

**NÄR DET GÄLLER** taxi och färdtjänst återstår massor att göra. Viktor räknar upp långa arbetsdagar, stress, problem med adresser och ojämn arbetsfördelning.

– Jobbet i sig är stressigt och dåligt betalt. Det fina ligger i mötet med gamla, handikappade och sjuka. Vi pratar, kommer varandra nära. Människor jag kör mycket blir som mina vänner.

**Du kunde vara ledig och njuta av semestern. I stället jobbar du fackligt?**

– Vem ska annars göra det?

## VIKTOR PETROV

**Ålder:** 55 år.

**Jobb:** Färdtjänstförare.

**Tidigare:** Industriarbetare, projektledare och produktionsledare.

**Bor:** Linköping.

**Familj:** Frun Jadranka, son (30 år) i Arizona och dotter (23 år).



Hobbyn är fiske. Här har Viktor dragit en storröding, "en av världens vackraste fiskarter," ur Vättern.



## Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56 200 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuverivärdigheter 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 0771-40 30 01, måndag–fredag 9.00–11.00.

Du hittar fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på hemsidorna [transport.se](http://transport.se) och [transportsakassa.se](http://transportsakassa.se)



## Från baksätet

# Varför klarar Polen lika löner?

**I** somras röstade EU igenom nya skärpta regler för internationella lastbilstransporter. Tanken är att skapa sundare konkurrens och bättre villkor för chaufförer, som många gånger tvingats leva månader i lastbilshytten.

I slutet av juni åkte Transportarbetaren till Polen. Vi ville veta varför Polen och andra öststater slagits så ihärdigt mot reglerna i det så kallade mobilitetspaketet.

Efter publiceringen fick vi en del kritik. Varför skriver ni om Polen och polska chaufförer?

**PÅ RESAN HADE** vi med oss frågor. Och en del förutfattade meningar. En sådan var att Polen rimligen måste uppleva samma sorts lönedumpning från ”öst” som exempelvis Sverige och Danmark. Vid Polens östgräns ligger Ukraina och Belarus, två länder som ligger långt efter Polen lönemässigt. Därifrån kommer tiotusentals chaufförer som får arbetstillstånd och jobb i polska åkerier.

**I SVERIGE ÄR** det ju minst sagt vanligt att förare från östra Europa får sämre betalning och sämre villkor än svenska förare, när de får jobb i svenska transportföretag. Det är så vanligt att jag faktiskt förutsatte att det är likadant i Polen. Det vill säga ukrainska och belarusiska förare måste väl utnyttjas på samma sätt?

Vill inte den polska åkerinäringen få stopp på den lönedumpningen?

Vi träffade ett ganska stort antal polska chaufförer och åkare. Vi pratade med flera ukrainska och vitryska förare som vi slumpvis mötte.

Vid alla samtal ställde vi tjugatvå frågor om lönevillkoren för den utländska arbetskraften. Svaret blev konsekvent detsamma, även från chaufförer som ville vara anonyma:

**FÖRARE FRÅN POLENS** grannstater i öst får samma lön som polska chaufförer, när de jobbar i polska åkerier!

Vårt reportage är ingen vetenskaplig undersökning. Och kanske blev vi förda

bakom ljuset. Men känslan som bet sig fast var att det var chaufförernas marknad. Att de visste sitt värde och verkligen fick likvärdig betalning.

Varför är det inte likadant i Sverige? Vad är det som gjort att så många av våra åkeriföretag satt i system att dumpa lönerna när svenska förare ersätts med arbetskraft från Polen, Baltikum eller Rumänien?

**NU SKA MOBILITETSPAKETS** skärpta regler drivas igenom och det kommer att bli ett tufft jobb för svenska myndigheter. Vem ska se till att utstationerade chaufförer verkligen får svensk lön?

Det ligger i farans riktning att uppdraget går till Arbetsmiljöverket, en myndighet som visat sig helt tandlös när det gäller tillsynen över arbetstidsreglerna i taxi.

**TRANSPORT STÅR OCKSÅ** inför en stor utmaning. Alltför många åkerier i Sverige saknar i dag kollektivavtal. Och någon klar strategi finns inte längre när facket knackar på dörren och åkaren säger nej tack till avtal.

**Jan Lindkvist** är chefredaktör på Transportarbetaren.

”**Men känslan som bet sig fast var att det var chaufförernas marknad. Att de visste sitt värde och verkligen fick likvärdig betalning.**”



Hallå där!

## ALLONIAS SEBHATU

**... som var drivande när taxiförare i Stockholm kämpade för bättre villkor 2014.**

**Förra gången fick du sparken från Taxi Kurir. Nu startar du en ny fajt?**

– Ja, en Samtransåkare jag fick jobb hos följde inte kollektivavtalet. När jag ifrågasatte arbetstiderna och lönen blev jag utsparkad.

**Efter Taxi Kurir körde du färdtjänst för Sirius. Hur var det?**

– Det var en seriös arbetsgivare, en seriös åkare. Bolaget följde kollektivavtalet och arbetstidsreglerna. Det var ordning och reda.

**Vad hände sedan?**

– I våras gjorde Huddinge och några andra kommuner söder om Stockholm en ny upphandling av färdtjänst och skolresor. Vinnare blev Samtrans som tog över trafiken i juli.

**Hur blev det?**

– Jag började köra den 21 augusti och reagerade över arbetstiderna, som i snitt blev 9,5 timmar per dag. När jag tog upp saken tio dagar senare sa åkaren upp mig, muntligt.

**Turerna på Samtransåkeriet har tänt stridsviljan igen, är det så?**

– Många förare är missnöjda. Vad som än händer kommer jag att fortsätta kämpa för att chaufförerna ska ha bra villkor. I decennier slogs svenska arbetare för att få kollektivavtal, det måste vi hålla i.

JAN LINDKVIST

## Plus & minus

↑ Äntligen får man elda i öppna spisen igen.

↓ Gate gourmet. Går det att behandla personal sämre?