TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 11 november 2020

Dödsolycka i hamnen prövas i tingsrätten

Arbetsrätt
Därför sa LO nej till slutbud om las

Vad gör egentligen en bilinspektör?

KULTUR
Lastbilarna från Laxå

Det här vill vi ha!

Chaufförer tycker till om avtalsrörelsen

Terminal UPS hotas av vite på 1,8 miljoner ***Sophämtning*** Backning riskerar liv
Bevakning Väktare kräver stärkt skydd för hunden ***Flyg*** Nya problem på Gate gourmet

STOLTA TRANSPORTARE VISAR DET



TRANSPORTS PROFILPRODUKTER HITTAR DU I WEBSHOPEN

WWW.TRANSPORT.WEBSHOP.PGM.NU

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Amer Rizvanbegoviç
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: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 26–27 november.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



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

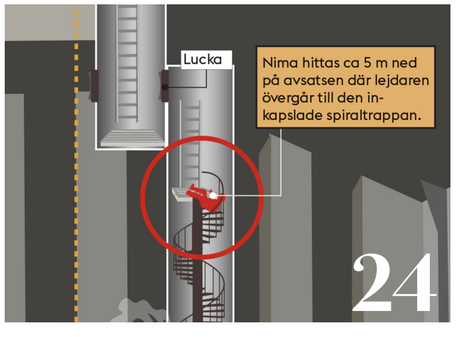
Innehåll Nr 11











4 VÄLKOMMEN
Justina Öster om mötet med en stressad paketchaufför.

6 AVTALSRÖRELSEN
Det här vill chaufförer ändra på i avtalet.

10 VÄGKONTROLLER
Ett snack med ”de andra”. De som jobbar bredvid trafikpoliserna.

12 UPS
Svenska mästare i dålig arbetsmiljö?

13 LAS-HAVERIET
Här är kraven som fick LO att ena sig och säga nej.

18 BACKA MED SOPBIL
Ingen bra idé. Men många miljöarbetare måste det.

21 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

22 VÄKTARE MED HUND
Kräver lagskärpning när buset ger sig på fyrbenta kollegan.

24 DÖDSOLYCKA I HAMNEN
En ung arbetare omkom. Det kunde ha blivit fler.

30 SPECIAL HAMN
Vad innebär egentligen dubbla kollektivavtal? Nu avgörs det i AD.

34 KULTUR
Udda lastbilsfabrik i Laxå.

36 NOVEMBERKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Vad är egentligen trygghet för en arbetare?

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS AVDELNING
Karlstad. Inte bara sol. Sjöutsikt också.

42 MÅNADENS MEDLEM

44 LEDARE
JAN LINDKVIST
Alla hurrar för den svenska modellen. Känns som hyckleri.

FOTO: LILLY HALLBERG



Hann du kissa, Dmitro?

Hur var Din leveransupplevelse, Dmitro?

Du hade så bråttom tillbaka till bilen för nästa leverans, såg inte ens äpplet jag sträckte fram i ett försök att visa vänlighet. Eller kanske snarare: dämpa mitt eget dåliga samvete för att jag använt mig av ett budbolag, jag inte borde. Ett som webbfirman jag handlat hos anlitar. (Bortförklaring, jag vet.)

Inte var det så bråttom heller, Dmitro.

Vår popcorn-kastrull-märkta gamla vaxduk kunde gott bida sin tid. Innan den byttes ut mot den nya, som du nu ilade fram med längs gatorna. 19.05 blippade det till i mobilen. Igen. ”Äntligen! Nu är vi nära. Se exakt här.” och så en länk till en karta.

Du sprang trappan upp, trappan ner och var borta, Dmitro.

Kvar fanns bara upplysningen om att min vara levererats, och firmans ord: ”Sätt gärna betyg på vår service.” ”Vad tyckte du om leveransupplevelsen?”

Den gav mig dåligt samvete och ont i magen, är svaret. Inte var jag lycklig över att kunna följa den i realtid från klockan 17 heller.

HANN DU KISSA, Dmitro? Fick du rast? Hann du äta? Hämta andan?

Jag mejlar till budfirmans kundtjänst och får svar med grönt hjärta: ”Då vi erbjuder hemleverans mellan vissa tider så underlättar det att ni kan se exakt när chauffören kommer.” Men varför behöver jag namn och bild på chauffören då?

”Det är för att vi har valt att ha det, alla chaufförer är medvetna om detta”. (Det ska gudarna veta efter att jag pratat med en stressad distributionschaufför, som aldrig i livet skulle råda sin dotter att ta hans jobb.) Kundmottagaren fortsätter:

”Det underlättar också för kunderna att veta vem som kommer.”

Men jag hann ju inte ens se ditt ansikte, Dmitro.

Kvar finns en bitter smak i munnen. Fast vaxduken är ju fin.

> ”Eller kanske snarare: dämpa mitt eget dåliga samvete för att jag använt mig av ett budbolag, jag inte borde.

Justina tipsar

Ge din kollega ett uppskattande ord, ett leende – eller ett äpple. Kunskapens frukt behövs i vår sönderstressade tid.

Justina Öster är reporter på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Transportarbetaren skrev om olagliga inrikestransporter i flera artiklar:

”Tycker nog att det följer ett mönster, vi har en helvetes massa lagar, överenskommelser, EU bestämmelser men inget är anpassat för den verklighet vi lever i.”
Göran Halvarsson

”Tre inrikestransporter på en vecka är mycket. Det kan bli många mil. Pengar som rinner ur landet. Jobb som inte delas ut till svenska åkerier.”
Thomas Laursen

Citerat

”Att modernisera las vore att stärka de anställdas rättigheter, inte tvärtom. Men Centerpartiet och Liberalerna kan redan korka upp champagnen. De har ju redan fått som de vill. Svensk arbetsmarknad har öppnat för osäkra anställningar och företag kan behandla anställda som boskap.”



KENNETH PETTERSSON, ordförande i Transport avdelning 12. I Sydsvenskan.

”Det är billigt att anställa invandrad arbetskraft. Man har ju fyra års hållhake på de här människorna.”

HENRIK EMILSSON, forskare vid Malmö Universitet, berättar om incitamenten till att använda arbetskraftsinvandring. I Arbetet.

Läsarbilden



FOTO: DICK MATTSSON

DICK MATTSSON lossar så kallade L-stöd till en fastighetsägare i Karlsborg.

”De är till för att hindra jorden att rasa ner och början på en stödmur. Stöden mäter 2,40 x 1,20 meter och väger 2,5 ton styck. Jag kör hus, byggbaracker och containrar, allt som går att hänga på en krok. Jobbar dagtid nu och stormtrivs, saknar inte alls att stiga upp mitt i natten”.

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

Sagt på webben

Vi skrev om miljöarbetare som avskedades felaktigt:

”Sorgligt att läsa hanteringen av personal som offrar sin familj med att ställa upp för företaget med så många övertidstimmar. Uppsägning på lösa grunder utan att ha dialog med föraren om en eventuell varning, om grund finns. Det ger en klar bild av den syn man har på sina chaufförer. Ledningen är kanske i behov av ny arbetsplats...”
Zoran D

Siffran

184

kommuner kan bli utan Arbetsförmedling vid årsskiftet. Enligt myndighets slutrapport om lokal närvaro.

Källa: SVT Nyheter

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. **Efter Estonia badar jag inte i havet**
2. **Anmälde sextrakasserier och fick sparken**
3. **Gate gourmet drar tillbaka uppsägningarna**

Insänt

För dagbok på jobbet!

För ni dagbok i ert arbete? Om inte, varför?

Min far var noga med att se till att jag förde dagbok, när jag började köra för elva år sedan. En fruktansvärt bra vana att ha. Väntetider, olyckor, med mera, skrivs också upp. Och det har varit till stor nytta många gånger. Får ni nyutbildade tipset om att föra en?

Melinda Åsén



FOTO: LILLY HALLBERG

LILLY HALLBERG: ”Jag undrade vad det var för fågel alla stod och fotograferade i Örebro. Det visade sig vara en mandarinand. Den kan ha rymt från fångenskap, vilt lever mandarinänder i Östasien. Tyvärr verkade den lite utanför de andra änderna i ån.”

Debatt

Pungsparka tillbaka i las-debatten!

Om parterna på allvar ska behålla balansen på svensk arbetsmarknad så borde vi väl rätteligen inte enbart diskutera hur arbetsgivaren lättare skall kunna säga upp personal genom att luckra upp lagen om anställningsskydd (las).

Ska vi förhandla om en av fackets kärnfrågor så borde vi också diskutera arbetsgivarens kärnfråga. Alltså rätten att leda och fördela arbetet.

Varför sitta kvar inträngda i vår egen ringhörna och försvara las? Hela tiden fokusera på att diskutera deras fråga? Nej, ut i ringen, flytta fokus och satsa på en rejäl pungspark genom att slå tillbaka i deras egna kärnfrågor!

HÄR ÄR NÅGRA förslag på begränsningar i arbetsgivarens arbetsledningsrätt:

➜ Inför krav på omställning vid teknikutveckling – *inom* ramen för anställningen. Detta kommer att tvinga företagen att kontinuerligt kompetensutveckla sin personal. Företagens forsknings- och teknikutveckling ska ha tät dialog med facken för att inom ramen för den ordinarie arbetstiden kunna utbilda och kompetensutveckla befintlig personal. Gärna branschvis.

➜ Reglera intagning på yrkesutbildning utifrån branschens behov av yrkesaktiva genom en partsgemensam nämnd.

➜ Ge skyddsombuden förstärkt rätt att stoppa arbetet, inte bara vid omedelbar fara för liv och död. Ge de regionala skyddsombuden rätt att kliva in på arbetsplatser utan kollektivavtal.

➜ Ta bort anställningsformen vid behov av extra arbetskraft och bemanning. Gör som Finland och förbjud visstidsanställningar om inte överenskommelse nås med facket på individnivå.

➜ Gör om hela a-kassan. Låt branschen ta sitt fulla ansvar för sina arbetslösa yrkesarbetare. Inrätta partsgemensamma yrkesutbildningar för kompetensutveckling.

➜ Försäkringsskyddet måste stärkas utifrån bransch. Arbetsskador relaterade till yrket måste tydligare kopplas till ekonomiskt ansvar från arbetsgivarna.

➜ Pensionsålder utifrån yrke! Kartlägg hur yrkesvalet påverkar möjligheterna till att hålla ett helt yrkesliv. Lägg ansvaret på arbetsgivaren att fullt ut kompensera om en plattsättare inte orkar jobba ända till 68 år. Skillnaden mellan pensionsålder och när ditt yrkesverksamma liv slutar skall arbetsgivaren betala i form av arbetsmiljökostnad/förstärkt pension. Som kompensation för att arbetsgivaren *inte* kunnat erbjuda ett hållbart arbetsliv ur arbetsmiljösynpunkt. Detta för att tvinga arbetsgivaren att jobba aktivt med sina branschrelaterade arbetsmiljöfrågor.



CLAS HELLSING
ombudsman på Transports Örebroavdelning.

”Ut i ringen, flytta fokus och satsa på en rejäl pungspark genom att slå tillbaka i deras egna kärnfrågor.”

Delta i debatten!

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



Hej chaufför! Vad vill du att fackets förhandlare ska lyfta i avtalsrörelsen? Transportarbetarens journalister åkte till Rasta Tönnebro, mellan Gävle och Söderhamn, och talade med yrkesförare.

Nytt avtal på väg

DET HÄR TYCKER CHAUFFÖRERNA ÄR VIKTIGAST

Förhandlingarna om nytt transportavtal har startat. Det påverkar villkoren för tiotusentals chaufförer runt om i landet. Transportarbetaren träffade några för att höra vad som betyder mest.

Text **LILLY HALLBERG** *Foto* **JUSTINA ÖSTER**

Rasta Tönnebro i mitten av oktober: förhållandevis lugnt både inne på serveringarna och ute vid macken. Lite kallt och gråmulet, men ändå höstvackert vid sjön Varvsnoran längs E4:an.

Någon vecka senare inleds arbetet för nytt kollektivavtal. Det nuvarande transportavtalet löpte egentligen ut för mer än ett halvår sedan. Det är förlängt – pandemin gjorde det omöjligt att genomföra avtalsrörelsen i våras. Men nu är det dags.

Frågan är vad som är viktigast för dem som främst berörs. Lastbilschaufförerna. De som i dag kör på ett ”gammalt” avtal. Vad ska lyftas i förhandlingarna? Lön? Retroaktivt lönepåslag, ob, semester? Komptid?

Tidningen Transportarbetaren ställde också frågan vad chaufförerna ville skicka med för hälsning till förbundets förhandlare.

Flera betonar helheten. Tid, pengar och arbetsbelastning. Att det inte bara handlar om lön, utan om villkoren. Flera pekade också på problem om att ”alla” vill jobba dagtid, och inte ligga ute. Någon tyckte att det borde vara större individuella löneskillnader, som speglar hur kvalificerat arbetet är.

En jämn ström av lastbilar kör in på någon av de stora parkeringarna som finns på den klassiska rastplatsen mellan Gävle och Söderhamn. Här viker riksväg 83 av mot Ånge genom Hälsingland.

Det är lunchtid och några väljer att äta i hytten, andra att gå in på vägkrogen eller hamburgerrestaurangen.

Här är några av dem som svarade på Transportarbetarens enkät.



Johan Säll, Bollnäs:
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Ja.
Har du läst transportavtalet?
– Nej, men jag känner till innehållet.
Vad är viktigaste frågan i avtalsrörelsen?
– Lön så klart, men också kör- och vilotider, och komp och ob. Det hänger ihop.



Bengt Åkerlind, Avesta (kör tankbil):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Ja.
Vet du om åkeriet följer det?
– Ja, det gör de.
Har du tittat i transportavtalet?
– Nej.
Vad är viktigast i avtalet?
– Lön är ju A och O. Kör- och vilotider, också. Och ob!
Vad är en rimlig lön för en chaufför med fyra år i yrket?
– Vad är det nu? 27 500? Ja, ett par tusen till då. Men det har alltid legat lågt, det är en väldig skillnad om man jämför med bygg till exempel. I avtalsrörelsen skulle man ju önska sig att de krävde 5 procent.
Viktigaste frågan i avtalsrörelsen?
– Premiekomp är viktigt, borde ligga på 9–10 kronor*. Och det är viktigt att det blir retroaktivt nu.
Varför tjänar så få mer än vad kollektivavtalet säger, trots att det är stor brist på chaufförer?
– Jag vet inte, det borde inte vara så.
Har du någon tanke på hur fler kan lockas till yrket?
– Bättre lön och bekvämare arbetstider. Många drar sig nog i dag, både för att vara borta eller börja vid klockan 3–4 på morgonen som är vanligt om du kör i skogen.
Är du med i facket?
– Ja, men jag är inte så engagerad.
Har du någon hälsning att skicka med till Transports förhandlare?
– Högre lön! Retroaktivt.

*Premiekompensation: 2 kronor per avlönad timme för chaufförer med mindre än sex års branschvana, 5 kronor för chaufförer med mer än sex års branschvana (transportavtalet).



Simon Bååth, Bollnäs (kör jord):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Jag vet inte.
Har du sett transportavtalet?
– Nej, det har jag inte. Men alltså, vi går under Byggnads avtal. Jag kör för ett anläggarteam.
Vad är viktigast i kollektivavtalet?
– Det är nog olika från person till person. Som ung bryr jag mig inte så mycket om tid, pengar är viktigast. Lön, alltså. Och den är skaplig.
Vad skulle du vilja förbättra?
– Ingen aning. Jag har timlön, den ligger bra och jag är nöjd. Men ju mer desto bättre.



Jan Krås, Gävle (kör för Mastrans):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Ja.
Har du tittat i transportavtalet?
– Nej, jag har bara sett det.
Vad tycker du är viktigaste frågan i avtalsrörelsen?
– Ja, jag vet inte vad det skulle vara. Högre lön, kanske? Men man har så man klarar sig. Jag trivs med jobbet.
Tjänar du mer än kollektivavtalet anger?
– Nej, jag tjänar ganska precis enligt avtalet.
Vad behöver göras för att locka fler till yrket?
– Det är svårt. Många som utbildar sig vill bara köra, och inte lasta eller ligga ute. Jag jobbar själv dag men har inga problem att röra mig utanför bilen.



Kalle, Stockholm (kör byggmaterial):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Nej, det tror jag inte. Jag vet faktiskt inte.
Har du tittat i transportavtalet?
– Nej.
Vilken fråga är viktigast i avtalsförhandlingarna?
– Att få upp lönerna. Eller, det är helheten som är viktig. Lön, tid, komp, semester, allt.
Vad är en rimlig lön för en åkerichaufför med fyra år i yrket?*
– Jag skulle säga minst 30 000 i grundlön, plus diverse tillägg. Men vi har högre än avtalet. De flesta jag känner som kör i Stockholm ligger över.

*Lön för en åkerichaufför med fyra år i yrket: 27 750 kronor (2019).



Christian Rosenlöf, Vasa, Finland (kör värmeaggregat/teknisk utrustning):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Det vet jag faktiskt inte. Egentligen är jag pensionär, som många andra som kör. I Finland är alla bundna av kollektivavtal, och anställda har rätt till årlig lönehöjning. Avtalet är allmängiltigförklarat. Och Transport i Finland är otroligt starkt.
Vad är en rimlig lön för en åkerichaufför med fyra år i yrket?
– Svårt att säga. 30 000? Lönen i dag är ändå hygglig. Jämför med de östeuropeiska förarna. Många lever under grymma förhållanden, bor i bilen långa tider.
– Jag har tur, kör för en seriös åkare i Finland.
Vad behövs för att locka fler chaufförer till yrket?
– Dagens ungdom är bekväm. Det handlar om arbetstider. Hemma är det många unga som vill köra grusbil och jobba 7–16. De vill inte ligga ute. För oss äldre är det en livsstil. På färjorna från Österbotten kan man se att medelåldern är hög bland oss chaufförer.
Har du någon hälsning till Transports förhandlare?
– Nej, jag känner inte tillräckligt till de svenska förhållandena för det. Men jag tror inte att lönen är avgörande för att fler unga ska välja att bli chaufförer.



Jonas Åhlund, Bjurholm:
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Nej.
Vad är viktigast i avtalet?
– Spontant, lönespecifikation. Och att arbetsmiljön är reglerad för chaufförer. Sedan vill man veta vad som gäller för traktamenten, det är det största frågetecknet i dag. Och så att jag inte får några lönespecifikationer fast jag sagt till, flera gånger.
Vad tycker du är en rimlig lön för en yrkeschaufför med fyra år i yrket?
– Om det är timlön, 170–175 kronor i timmen i grundlön.
Har du tittat i transportavtalet?
– Nej, men jag gjorde en intresseanmälan för att gå med i facket förra veckan. Jag hoppas få hjälp. Jag har en arbetsskada, en hörselnedsättning efter ett ljudtrauma i somras. Det var när jag stod vid tullen, i Junkerdal. Luftbälgen i ett däck exploderade intill örat.
Har du talat med din Transportsavdelning?
– Ja, det har jag. Just nu känns allt ovisst, jag har inte fått intyg från min arbetsgivare om arbetsskadan än. Jag funderar på att byta jobb, kanske sticka utomlands. Jag har tidigare jobbat i Norge.



Micke Swed, Bollnäs/Söderhamn, (kör läsk):
Har din åkare kollektivavtal?
– Ja. Åkarn har varit med branschen i 53 år och är superseriös. Vi har också möjlighet att påverka.
Har du läst transportavtalet?
– Hmmm, nja. Det är svårt att få tid, med allt annat, barn, hus… Jag ligger ute hela veckor i jobbet, men utgår från Söderhamn. Vi är fler än 30 anställda på åkeriet och de flesta är med i facket.
Viktigaste frågan i avtalsrörelsen?
– Alltså, jag är nog färgad av åkarsidan. Många anställda vill ha högre lön, men när fraktpriserna ligger på lägstanivån blir det problem. Fast jag är övertygad om att kunder vill betala för seriös frakt. Den som erbjuder ett bra jobb, med pålitliga chaufförer, kan få upp priserna.
Vad är en rimlig lön för en chaufför med fyra år i yrket?
– Dagens lön är helt rimlig. Med traktamenten och ob får du en bra slant.



Tid för lunch, dags för nytt avtal. Vid Tönnebro rastplats utmed E4:an stannar många av dem som berörs av förhandlingarna om transportavtalet.

Hur ska fler lockas att bli chaufförer?
– Vi talar jättemycket om det på jobbet. Det handlar inte bara om lön utan om olika slags förmåner, som fräscha och välutrustade bilar. Men många utbildade ungdomar vill inte ligga borta i dag. De kan fråga, slipper jag åka? Vi som ligger ute blir bara äldre och äldre. Men åkeriet har bra kontakt med vuxenutbildningen i Söderhamn och många nysvenskar är sugna.
Vill du skicka med en hälsning till Transports förhandlare?
– Får jag klura på det till Umeå? Jag återkommer! Det var trevligt och intressant att prata med er. Jag trodde först att ni kom från Jehovas vittnen.



Henrik Stråhle, Gävle (kör distribution):
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Ja, det tror jag. Det är jag rätt säker på.
Har du tittat i avtalet?
– Nej, men jag har sett det någon gång. Och jag fick hjälp av facket för tolv, tretton år sedan när jag inte fick ut lön från en tidigare arbetsgivare. Det blev rätt mycket för egen del och 300 000 till de andra. Så det blev en dyr läxa för åkaren som inte betalade.
Vad är viktigaste frågan i avtalsförhandlingarna?
– För mig är det körtiderna. Det leder till en press överlag. Jag kör distribution. Rätt ofta måste jag stå i en halvtimme, som nu, för att inte gå över den tillåtna körtiden. Jag har knappt en timme kvar till jobbet, men bara 29 minuter kvar av körtiden och riskerar 3 000 i böter om jag skulle köra.
Vad tycker du vore en rimlig lön för en chaufför med fyra år i yrket?
– Vet inte, jag ligger på avtalet. De flesta åkerier betalar enligt avtal, det är min erfarenhet.
Hur ska fler lockas att bli yrkeschaufförer?
– Jag skulle aldrig råda mitt eget barn att köra lastbil. Har du inte släkt inom åkeri får du köra distribution och stressa som ett svin. Speditörerna pressar på. Du utsätter dig dagligen för fara och vet aldrig vem du möter i trafiken. Om jag valt yrke i dag hade jag utbildat mig till nåt annat. Snickare, vad som helst. Men nu kan jag det här jobbet.
Vill du hälsa något till Transports förhandlare?
– Ja, kör- och vilotiderna behöver ses över!



Amer Rizvanbegoviç, Eksjö:
Har ditt åkeri kollektivavtal?
– Ja.
Har du tittat i transportavtalet?
– Ja, i det gamla, det som gällde tidigare. Jag gick ur facket när jag behövde hjälp och inte fick det. Jag ansåg att jag var orättvist betald.
Vad är viktigast i avtalet?
– En viktig sak är att lönen borde vara beroende på uppgift. Avtalet missar till exempel ett tillägg för påhängstruck. Det är mycket större risk att köra med påhäng, och det är vanligt med skador. Det borde absolut vara tillägg.
Vad är en rimlig lön för en chaufför med fyra år i yrket?
– Jag förespråkar individuella löner. Det bör finnas en bas-, eller grundlön, som alla ska ha rätt till. Men sedan ska lönen bestämmas av jobbet. Som chaufför finns det så många olika slags jobb. Det är inte rätt att den som bara sitter bakom ratten ska tjäna lika mycket som den som måste klara att köra både kran och växlare, vara borta ofta och köra 10-timmarspass. Så sänk grundlönen och höj upp den för dem med kvalificerade specialuppgifter.
Hur ska fler lockas till yrket?
– Svårt. Själv är jag utbildad elektriker i grunden. I dag är jag min egen. Jag håller på att starta upp ett företag och kör bara på halvtid. Farsan körde så jag började också.
Har du något att hälsa Transports förhandlare?
– Ja, även om jag gått ur facket, vill jag hälsa att mer kompetens borde löna sig som chaufför.

Hamnkran tappade krok med last

Hamn. Olyckan skedde i Västerås hamn den 14 oktober i samband med lossning av armeringsringar – helt utan förvarning tappade kranen sin krok så att lasten for till marken.

Mälarhamnar AB har anmält olyckan till Arbetsmiljöverket. I anmälan skriver hamnbolaget att kroken gängat sig ur fästet. Vidare heter det att ”Detta ska givetvis inte kunna hända och det var otroligt skönt att ingen befann sig i närheten då det annars kunde slutat väldigt illa”.

LH



FOTO: JOHN ANTONSSON

Många företag, bland dem Uber, hävdar att matbuden är företagare.

”Cykelbud är inte egenföretagare”

Finland. Buden som arbetar för Foodora och Wolt ska inte betraktas som entreprenörer. Den bedömningen gör Arbetsrådet, en myndighet som tolkar lagen i arbetsmarknadsfrågor i Finland. Följs Arbetsrådets yttrande innebär det att arbetstidslagen ska gälla för de finska cykelbuden. Företaget Wolt uppger att konsekvensen riskerar att bli att ”tusentals kontrakt” nu måste avslutas, skriver Arbetet.

LH

Två till sjukhus efter däckexplosion

Finland. Två personer skadades då ett däck på en lastbil exploderade. Olyckan inträffade på järnverket i Hagfors morgonen den 21 oktober. Två män såg att däcket blev varmt och gick fram för att undersöka det när det small. Båda ska ha befunnit sig alldeles intill explosionen. När de fördes till Centralsjukhuset i Karlstad var de vakna och talbara, men hade fått någon form av hörselpåverkan, uppger polis till Nya Wermlands-Tidningen.

Polisen har gjort en anmälan om arbetsplatsolycka och vållande till kroppsskada.

LH

Kontrollanter me d rätt att klampa

Åkeri. De har långtgående befogenheter att ingripa och har fått mer makt i trafiken. Ingen dag är den andra lik. Och de skulle behöva bli många fler.

Text och foto **Lilly Hallberg**



Dags för kontroll. Jens Erixon och Mats Larsson tar emot på stationen Heberg, vid E6:an norrut mot Falkenberg.

– Charmen med yrket är det oväntade. Du vet aldrig på förhand vad som dyker upp, säger Mats Larsson, bilinspektör i Halland.

Han har jobbat inom Polisen sedan 1996. Mats Larsson är i dag också engagerad i utbildning av nya bilinspektörer och trafikpoliser. Sin bakgrund har Mats Larsson i det militära, på fordonssidan. Annars är det vanligt att bilinspektörer tidigare jobbat som kontrollanter på bilprovningen.

– Skillnaden är att då upprepas hela tiden samma slags kontroller, utifrån ett fastställt protokoll. Här är det lite tvärtom, för varje fordon får vi anpassa oss efter situationen. Det är det som gör jobbet intressant, säger Mats Larsson.

TEKNISKT KUNNANDE – och intresse – är en grundförutsättning för arbetet, oavsett om det handlar om att göra flygande kontroller, undersöka fordon efter olyckor eller hjälpa lokalpolisen med teknisk kompetens om a-traktorer. Det är också vanligt att uredare ber bilinspektörer om hjälp. Det kan vara allt från att identifiera ett fordon till att hitta vad exakt som är trimmat på en beslagtagen moped.

FÖR DAGEN ARBETAR Mats Larsson och kollegorna vid kontrollplats Heberg, längs E6:an söder om Falkenberg. Det är under vecka 42, en särskild trafikvecka i landet.

– För oss är det trafikvecka varje vecka. Fast den här med något mer fokus på yrkestrafiken än vanligt, säger Mats, en av tre bilinspektörer i Halmstad.

KONTROLLSTATIONEN ÄR välutrustad med både kök och arbetsrum. Flera datorskärmar visar läget på motorvägen utanför. Stämningen är god. Polisen i Halland har fattat vikten av att ha med dem, tycker de båda bilinspektörerna i rummet. Och samarbetet är avgörande för att arbetet ska fungera bra.

– Aha, det är du som har kommit för att intervjua ”dom”? Vi brukar kalla dem så, säger mc-polisen Urban Enlund.

Nyss har han vinkat in en lastbil som bilinspektörerna sedan ska kontrollera.

Annars signalerar tre kontrollskyltar före Heberg vilka fordon som ska svänga av. I dag är det lastbilar. Det kan också vara särskilt fokus på ekipage med släp. Eller personbilar. Fast det fungerar inte så bra, enligt bilinspektören Jens Erixon: Privatbilister förstår inte signalerna.

– Skyltarna gäller som polisens tecken. Kör någon förbi kan polisen köra efter, om det finns tid.

Totalt arbetar elva personer i länets trafikgrupp, varav tre bilinspektörer.

– Men vi skulle behöva vara många fler, i hela landet, säger Mats Larsson.

Tillsammans med Jens kontrollerar Mats en lastbil som kommit in. Jens är nere i ”gropen” som påminner om den hos bilprovningen. Mats har tagit plats i hytten.

– Det är Jens som står för inspektionen. Vi hjälps åt, men här styr han mig.

Skakplattor testar hjulupphängningen.

– Nu testar jag bromsarna, det gör jag härifrån. Första testet var okej, båda hjulen. Men bromskraften skiljer sig för mycket mellan hjulen, 50 procent. Det får vara max 30 procent, säger Mats Larsson i hytten.

– Det är inte helt lätt att upptäcka för chauffören, och det är ett väldigt vanligt bromsfel särskilt med släp. Men det är viktigt att det fungerar vid en fullbromsning.

Bilinspektörerna har under pandemin blivit mer försiktiga med att kliva upp i lastbilshytter. De har kompetens att göra en ingående kontroll, något få trafikpoliser har i dag.

– Det är nödvändigt att ha många strängar på sin lyra. En inspektör ska klara en rad områden, som alla kräver sin egen utbildning. Lastsäkring, kör- och vilotider, färdskrivare och så vidare, säger Mats.

Ute vid en kontrollplats, som den här dagen, arbetar bilinspektörerna alltid tillsammans med poliser.

JENS BERÄTTAR ATT en trasig halvljuslampa kan fungera som ”inkörsport” för en utvidgad inspektion. Är allt okej går det dock snabbt sedan. Eller så kan det ta en arbetsdag. Att exempelvis utreda cabotage, transporter utförda av utländska åkerier, är komplext. Brott mot reglerna innebär att straffavgifterna ska betalas direkt, på plats. Något som inte alltid går helt smidigt innan chauffören får tag på åkaren, och lyckas få pengar överförda.

Bilinspektörerna har rätt att efter beslut klampa utländska fordon i 36 timmar. De har i dag också rätt att hantera en rad sanktionsärenden fullt ut, bland annat när det gäller kör- och vilotider. Befogenheterna utökades bara för något år sedan.

Det är få förare som upprörs över kontrollen. Med yrkeschaufförer fungerar det så gott som alltid bra, enligt bilinspektörerna ute vid Heberg.

– Många uppskattar kontrollen, det är ju deras trygghet och arbetsplats det handlar om, säger Mats Larsson.

Den lastbil som inspekteras när Transportarbetaren är med visar sig vara överlastad. Det betyder böter på 1 500 kronor, samt överlastavgift för åkeriet. Men den här gången väljer bilinspektörerna att inte kontrollera lastsäkringen. I bilen, en inrikestransport, finns lös aska.

– Vi gör egna bedömningar. Det den ena inte känner till gör någon annan. Ingen kan veta allt om alla fordon, säger Jens Erixon.

SOM CIVILARE INOM polisen regleras deras arbete av en rad lagar och regler. Samtidigt verkar yrket på ett vis innebära stor frihet och variation. Jobbet som bilinspektörer har tagit Jens Erixon och Mats Larsson ut på bilträffar, street racing, till taxistolpar och arbetsplatser där olyckor skett – och in i hytter av alla de slag. Ekipaget med överlast som de just kollat låter de fara vidare norrut, med begränsad hastighet.

Bilinspektörer

→ Är civilanställda inom Polismyndigheten.

→ Är specialister på fordon, framför allt det tekniska.

→ Utför kontroller av både yrkestrafik och persontrafik. Undersöker bland annat lastvikt, tillstånd, olaga cabotage, om kör- och vilotider följs, att skatten är betald och skick på däck, bromsar och ljus.

→ Bistår med tekniska undersökningar i utredningar av olika slag. Ofta efter olyckor eller misstänkt brottslighet.

→ Har rätt att utföra en så kallad flygande inspektion: Stoppa en förare som kör, utan förvarning.

→ Har befogenhet att göra utandningskontroller. Även att fullt ut hantera sanktionsärenden, som straffavgifter som ska betalas på plats för utländska fordon.

→ Får klampa bilar, det vill säga sätta hjulboja på yrkesfordon som brutit mot trafikregler, i 36 timmar efter beslut av överordnad inom en trafikgrupp.



Mats Larsson är en av tre bilinspektörer i Halmstad. Han har varit anställd av Polisen sedan 1996.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Sex polisanställda hittade cabotagefusk utanför Malmköping.

Samskip-bilar bröt mot reglerna

Åkeri. Transportarbetaren följde med under en vägkontroll utanför Malmköping. Tre av tre ekipage hade trailers från Samskip.

Till de tre ekipagen delade sex polisanställda ut 120 000 kronor i sanktionsavgifter.

– Det är klart att det är bra med fri rörlighet och konkurrens i EU. Men då ska det vara på lika villkor. Företagen sätter det i system. Vi har varnat för det här hur länge som helst, men det händer nästan ingenting, säger MC-polis Tomas Bonn.

Kontrollerna skedde under vecka 42. En vecka där polisen över hela landet gjorde en särskild satsning på att kontrollera om internationella transporter följde cabotagebestämmelserna.

JA



FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

Så här ser det nya vägmärket ut.

Här går cyklar först

Trafikregler. Regeringen vill att fler ska cykla. Därför får kommunerna rätt att reglera gator som särskilda cykelgator. Transportstyrelsen har tagit fram ett nytt vägmärke, som visar var förare av motorfordon måste anpassa hastigheten efter cykeltrafiken.

– Cykelgator är tänkta att kunna anges på mindre lokalgator där många cyklar för att tydligare visa att just cykling är ett prioriterat transportsätt på den gatan, säger Niclas Nilsson, utredare på Transportstyrelsen, i ett pressmeddelande.

Från och med den 1 december i år kan kommunerna sätta upp den nya skylten.

LH

UPS riskerar 1,8 miljoner i vite för dålig arbetsmiljö

Terminalarbetare. Under hösten har Arbetsmiljöverket utfärdat vitesförläggande på totalt 1,8 miljoner kronor till paketjätten UPS. Myndigheten slår ner på dålig arbetsmiljö vid terminalerna i Sturup, Göteborg och Stockholm.

Text och foto **Jan Lindkvist**



UPS terminal vid Sturup. En del av lossningen sker utomhus, oavsett årstid. Transport i Malmö har länge försökt förmå företaget att förbättra villkoren för de anställda.

Den manuella pakethanteringen på UPS terminal vid Sturups flygplats är extremt tung och slitsam, med överhängande risk för arbetsskador. Det är fack och myndigheter överens om.

NU DRÄMMER ARBETSMILJÖVERKET till med ett vitesföreläggande på 600 000 kronor, om UPS inte vidtar långtgående åtgärder.

– Terminalen är gammal och sliten. Jag är tveksam till om det över huvud taget går att åtgärda alla brister. Än så länge har UPS bara förhalat och förhalat när vi och myndigheterna ställt krav, säger Bert Johansson, regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Malmöavdelning.

Bert Johansson och RSO-kollegan Anders Palmqvist har länge haft ögonen på UPS-terminalen. Terminalarbetarna lossar lastbilar och flygcontainrar och fyller sedan upp UPS karakteristiska lådformade bruna paketbilar.

Paketen som kan väga ända upp mot 70 kilo hanteras ofta helt manuellt, utan lyfthjälpmedel.

Arbetsmiljöverket slår särskilt ner på en arbetsstation som kallas split. Inne i terminalbyggnaden löper ett transportband. Vid porten där bilarna kör in går bandet i en båge upp mot taket. Som en viadukt.

Nedanför viadukten, där paket rutschar ner i hög fart, står terminalarbetare och skjuter över godset för hand till andra sidan bandet. Ett tungt arbete med risk för klämskador.

TROTS ATT UPS kopplat in en egen ergonom som också slog ner på arbetsförhållandena vid split-stationen har UPS inte presenterat några förslag till åtgärder. Noterar Arbetsmiljöverket i sitt beslut.

Vitesbeslutet är 16 sidor långt och pekar på en lång rad brister. Som avsaknad av skyddsstopp vid transportbandet och trångt om utrymme när terminalarna ska börja sig ner och lyfta paket från golvet upp till transport- eller rullband. Eller in i bilarna. Samma sorts belastningsproblem uppstår när personalen lossar flygcontainrarna.

NU HAR UPS fått fem månader på sig att åtgärda bristerna. De regionala skyddsombuden välkomnar vitesbeslutet, men har svårt att se hur företaget ska klara uppgiften.

– Än så länge har UPS inte följt sina egna handlingsplaner, som man presenterat. Nu krävs väldigt långtgående åtgärder. Det som skulle behövas är en helt ny, modern terminalbyggnad, säger Bert Johansson.

DET ÄR INTE bara vid Sturup som de anställda på UPS har stora problem med arbetsmiljön. I september fick företaget ett föreläggande med vite på en miljon kronor, för likartade brister vid terminalen i Järfälla nordväst om Stockholm.

Facket och Arbetsmiljöverket har slagit ner på den manuella hanteringen, som innebär stor risk för olyckor och belastningsskador. Vid en inspektion hösten 2019 konstaterade myndigheten att tunga paket hanteras med handkraft vid flertalet av arbetsstationerna.

UPS UPPMANADES ATT göra riskbedömningar och företaget skulle också skatta hur stor belastningen verkligen är på terminalarbetarna.

Vid en ny inspektion i januari 2020 hade UPS gjort riskbedömningar. Vid undersökningen av belastningen vid en av de tyngsta arbetsstationerna, ”Pallet area”, tog företaget bara med paketen som väger mellan 10 och 15 kilo. Inte de tyngre. Ändå hamnade arbetet högt på Arbetsmiljöverkets riskskala.

UPS får nu respit till den 1 mars 2022, då ska bristerna vara borta.

I början av oktober släppte Arbetsmiljöverket ännu ett vitesbeslut riktat mot UPS. Den här gången mot terminalen i Mölndal. Där hotas företaget av ett vite på 200 000 kronor om företaget inte kartlägger bristerna i arbetsmiljön.

Transports Göteborgsavdelning har slagits i flera år för att skapa en acceptabel arbetsmiljö på Mölndalsterminalen. Redan 2016 gjorde företagshälsovården en undersökning som pekade på hög risk för arbetsskador för både terminalarbetare och chaufförer.

I FEBRUARI I år gjorde Arbetsmiljöverket en inspektion. Myndigheten konstaterade att UPS har gjort vissa förbättringar, men att en del brister finns kvar.

Nu begär Arbetsmiljöverket att företaget gör en ordentlig undersökning av arbetsmiljön. Arbetet ska vara klart senast den 30 november 2020, annars döms vitet ut.

EFTER VITESFÖRELÄGGANDET vid Sturup fick Transportarbetaren följande skriftliga kommentar från UPS:s kommunikationschef Hedvig Armand:

”Vi följer självklart alla lagar och riktlinjer och vi tar föreläggandet från Arbetsmiljöverket på största allvar. Vi har redan inlett arbetet med att åtgärda samtliga punkter och räknar med att vara klara innan Arbetsmiljöverkets deadline.”

Enigt LO sa nej till slutbud om las

Anställningsskydd. Förhandlingarna om nya spelregler för arbetsmarknaden har kraschat. Tjänstemännen i PTK sa ja till arbetsgivarnas slutbud. Men ett enigt LO gjorde tummen ner för förslaget som skulle ha urholkat anställningstryggheten rejält. Framför allt i mindre företag.

Text **Jan Lindkvist**



– Det känns bra att det var en enig LO-styrelse och ett enigt representantskap som underkände förslaget. För Transport är det allra viktigaste att slå vakt om tryggheten i själva anställningen. Andra LO-förbund vill ha ett bättre skydd när anställda blir uppsagda på grund av arbetsbrist. För oss är det inte lika prioriterat, säger Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

TRANSPORT VAR ETT av sex LO-förbund som röstade nej redan när LO-ledningen föreslog att las-förhandlingarna skulle återupptas, efter att den första rundan havererat.

MEN EN MAJORITET av LO-styrelsen röstade för fortsatta förhandlingar. De återupptogs i mitten av oktober. Men inte heller den här gången kunde LO och Svenskt Näringsliv enas om anställningstryggheten och villkoren för löntagare som blir uppsagda.

Vid en pressträff sa LO-ordförande Susanna Gideonsson:

– Vi kunde inte rekommendera vårt representantskap att anta slutbudet. Redan i nuläget är det för många av arbetstagarna som inte omfattas av anställningstryggheten.

TRANSPORTBASEN TOMMY WREETH var lättad:

– Det känns som om Svenskt Näringsliv medvetet kraschat förhandlingarna. De har drivit krav som är omöjliga för oss att acceptera. Tyvärr har arbetsgivarna haft Gudmund Toijers las-utredning i ryggen. Det har inte underlättat för oss på den fackliga sidan.

Lättare att sparka i ratat förslag

Anställningsskydd. Stora delar av slutbudet som PTK accepterade har läckt ut. I utbyte mot ett förbättrat omställningsstöd och mer fortbildning fick arbetsgivarna uppluckringar i turordningsreglerna. Och dessutom förändringar som gör det lättare att sparka anställda av personliga skäl.

Text **Jan Lindkvist**



FOTO: LILLY HALLBERG

Ett enigt LO, med ordförande Susanna Gideonsson i spetsen, sa nej till arbetsgivarnas slutliga las-bud. En majoritet av tjänstemannafacken i PTK accepterade förslaget.

Turordningsreglerna i lagen om anställningsskydd (las) avgör i vilken ordning anställda får sluta, om det uppstår arbetsbrist i ett företag. Redan i dag kan fack och arbetsgivare göra upp om avsteg från grundregeln sist-in-först-ut.

DET ÄR FRÄMST borgerliga politiker som länge målat upp turordningsreglerna som ett problem. Transports motpart, Biltrafikens arbetsgivareförbund, har i stället pekat på uppsägningar av personliga skäl som huvudbekymret.

I slutbudet från Svenskt Näringsliv fick arbetsgivarna lättnader i båda regelverken.

I dag kan arbetsgivare med upp till tio anställda undanta två personer vid uppsägningar som grundas i arbetsbrist. Med PTK:s och Svenskt Näringslivs lösning skulle arbetsgivaren i stället ha fått:

➜ Undanta tre arbetare och tre tjänstemän för varje driftsenhet och avtalsområde. Tre arbetare och tre tjänstemän kan därmed undantas från turordningen på varje ort där det råder arbetsbrist.

➜ Arbetsgivare som bara har en driftsenhet kan välja att i stället undanta sammanlagt fyra anställda.

Förändringen får stor betydelse i småföretag. Låt säga att en åkare med fem chaufförer (och inga anställda tjänstemän) vill säga upp en person. Åkaren kan då välja ut fyra förare som ska undantas från turordningslistan. Kvar blir en chaufför. Och facket befarar att åkeriet på det sättet kan bli av med den förare som är sliten eller fackligt aktiv.

Farhågor finns om att storföretagen inom industrin i framtiden måste säga upp hundratals, kanske tusentals, anställda när fabriker läggs ner. För dem är det ointressant om fyra eller sex personer kan undantas. I slutbudet gavs arbetsgivarna också alternativet:

➜ Att undanta 15 procent av de anställda. Det gäller vid de driftsenheter och de avtalsområden som berörs av arbetsbristen. Alltså 15 procent av arbetarna och 15 procent av tjänstemännen på varje ort. En begränsning ingick i paketet. Undantagen får omfatta högst tio procent av den totala arbetsstyrkan.

➜ Företaget fick ytterligare en begränsning. Undantag vid neddragningar kan bara göras en gång per kvartal.

EN HET POTATIS är uppsägningar av personliga skäl. I slutbudet byts dagens krav på saklig grund ut mot sakliga skäl – och facket ska inte längre kunna ogiltigförklara uppsägningar. Ett ogiltigförklarande har hittills betytt att arbetsgivaren måste fortsätta betala ut lön till dess tvisten är avgjord.

ATT ERSÄTTA SAKLIG grund med sakliga skäl kan låta som en marginell förändring, men kan påverka hela den praxis som Arbetsdomstolen lagt fast genom åren.

För att säga upp en anställd av personliga skäl måste denne ha brutit mot anställningsavtalet på ett allvarligt sätt, enligt det tänkta nya regelverket. Vad innebär det?

En punkt som anges särskilt är misskötsamhet. Det kan handla om ordervägran eller svårigheter att sköta arbetstiderna. I slutbudet anges särskilt att det i båda fallen inte spelar någon roll om den anställda har kort eller lång anställningstid.

För sena ankomster och olovlig frånvaro sägs också att det inte heller ska spela någon roll om personen kan tänkas bättra sig i framtiden. Har försummelsen inneburit ett brott mot anställningskontraktet är det tillräckligt som ”sakligt skäl”.

Även samarbetsproblem kan motivera uppsägning. Här krävs att problemen ”påverkat arbetsplatsen negativt och varit av sådan karaktär att de måste åtgärdas”. Uppsägningen måste dock, enligt det nya regelverket, ”framstå som den enda kvarvarande rimliga åtgärden”.

Bristande prestationer kan utgöra sakliga skäl för uppsägning, när den anställdes arbetsinsats ”understiger vad arbetsgivaren normalt borde ha kunnat räkna med. Vidare sägs att ”det ska inte vara fråga om en tillfällig underprestation”. Och inte ”bristande prestationer på grund av hög ålder, sjukdom eller funktionsnedsättning”.

LO HAR ALLTSÅ sagt nej till samtliga förändringar. I nuläget är det inte klart om förhandlingsdörren mot Svenskt Näringsliv är stängd för gott. Eller om en del av las-frågorna kommer upp i den lönerörelse som fortsätter under hösten.

5 tycker till

Vad är viktigast att värna i lagen om anställningsskydd (las)?



Lars Jonasson, tidningsdistributör och ordförande för Transportklubben på VTD, Göteborg:
– Jag tycker att saklig grund vid uppsägning är det viktigaste. Men också att sist in, först ut blir kvar är mycket viktigt. Det får inte bli ett godtycke där arbetsgivare kan säga upp personal lite som de vill.



Jonny Kronbäck, skyddsombud på Kuehne-Nagels lager, Staffanstorp:
– Jag tror att allt hänger ihop, anställningstryggheten handlar om en helhet. Och jag tror att det är så för de flesta, oavsett bransch. Många undrar nog vad som är på gång nu.



Henrik Lagberg, ombudsman på avdelning 3, Göteborg:
– Det spelar ingen roll vilken av försämringarna som genomförs, det är ett angrepp på arbetarrörelsen och en krigsförklaring mot hela LO.



Viktor Andersson, ordförande för Flygavdelningen och lastare, Göteborg:
– Osäkra anställningsformer, som allmän visstid hör inte hemma på svensk arbetsmarknad. De får gärna försvinna. Det är lika bra att förhandlingarna föll samman. Las behöver förbättras för arbetarna, inte för arbetsgivarna.



Sari Martikainen, ordförande för Transportklubben på Loomis, Stockholm:
– För oss är det viktigt att ha trygghet i sin anställning. Att det går rätt till vid uppsägningar så att man inte blir uppsagd bara för att man är lite jobbig. Vi vill inte hamna i en situation då alla är provanställda på livstid.



Den globala cateringjätten Gate gourmet möts av stark facklig kritik på flera håll i världen.

Gate gourmet vill säga upp 63

Flyg. I början av oktober drog Gate gourmet tillbaka uppsägningarna av 61 anställda, efter att Transport ogiltigförklarat samtliga. Några veckor senare begärde cateringjätten nya lokala förhandlingar om att säga upp 63 personer.

Text och foto **Justina Öster**

Förhandlingarna slutade i oenighet på alla punkter, enligt tidigare mönster.

– Sista ordet är inte sagt i de märkliga turerna kring Gate gourmet, konstaterar Transports ombudsman Per-Olof Norgren.

DET ÄR HAN som kommer att mangla uppsägningarna med Gate gourmet och arbetsgivarorganisationen Svenska flygbranschen, när förhandlingarna nu går vidare centralt.

I förra omgången fick Transport rätt och arbetsgivaren tvingades göra den omplaceringsutredning som facket begärt. Alltså undersöka om det inte gick att placera några av dem som bolaget ville göra sig av med på andra tjänster.

Transports flygombudsman Johan Einarsson dömer ut den utredning som Gate gourmet sedan presenterade. Han säger:

– Det är en efterhandskonstruktion. Vi anser att det finns tjänster att omplacera till. Fler än bolaget nu uppger, jämfört med vad de sa vid den första förhandlingen. Men det anser inte företaget.

– De har inte tagit kontakt med någon anställd för att få reda på deras kvalifikationer nu heller.

EINARSSON SYFTAR PÅ den inledande förhandlingen om den omorganisation Gate gourmet ville göra, med hänvisning till flygkris och arbetsbrist. Bolaget avsåg också att hyvla ner tjänster till deltid och införa Hotell- och restaurangfackets cateringavtal. För Transports medlemmar innebär det rejäla lönesänkningar och sämre villkor än med Transports avtal.

I NYORDNINGEN FANNS även så kallade kombitjänster, som innebär att alla anställda ska kunna utföra alla arbetsuppgifter. Johan Einarsson blev inte förvånad över att parterna åter skildes i oenighet.

– Men det är väldigt tråkigt för de berörda medarbetarna. Tragiskt att Gate gourmet inte kan behandla sin personal på ett schysst sätt.

Hur stor är chansen att de uppsagda får tillbaka sina jobb, tror du?

– Det verkar ju som om bolaget bestämt sig för att de inte vill ha dem kvar. Då blir det upp till oss att tvista.

Kommer frågan att hamna i Arbetsdomstolen, med krav på skadestånd?

– Det vågar jag inte kommentera. Vi får avvakta den centrala förhandlingen först, säger Johan Einarsson.

Centrala ombudsmannen Per-Olof Norgren överväger att ogiltigförklara uppsägningarna en gång till.

– De anställda har i alla fall fått en till två månaders längre anställningstid, sen vår första ogiltigförklaring. Det innebär mer pengar.

SAMTIDIGT VÄNTAR FLER förhandlingar med Gate gourmet om att hindra förtroendevalda och skyddsombud från att utföra sina uppdrag för kollegorna. Gate gourmet, inom koncernen Gate group, förser flygresenärer med mat och dryck, och möts av hård facklig kritik på många håll i världen. Verksamheten kantas av demonstrationer och strejker.

Tidningen Arbetet skriver att bolaget tagit emot 1,5 miljarder för att rädda medarbetarnas jobb i USA under pandemin, men ändå sagt upp cirka 5 000 personer. Kritik kommer även från Danmark, Nya Zeeland och Argentina om missbruk av statligt coronastöd.

VID ARLANDA, LANDVETTER och Malmö airport ville Gate gourmet begära förlängt statligt permitteringsstöd. Samtycke från facket krävs och Transport sa nej, med hänvisning till att bolaget börjat säga upp folk.

– Permitteringsstöd ska gå till företag för att hindra uppsägningar, kommenterar ombudsman Johan Einarsson.

Transport stämmer Ringhals

Arbetsmiljö. Facket anser att Ringhals kärnkraftverk har hindrat huvudskyddsombud Andreas Ehm från att utföra sitt uppdrag. Nu stämmer Transport det statliga bolaget i tingsrätten för brott mot Arbetsmiljölagen.

Text och foto **John Antonsson**



Andreas Ehm sparkades ut från Ringhals efter två årtionden på verket.

Ringhals tog bort Andreas Ehms föranmälan, alltså hans rätt att komma in på kärnkraftverket. Transport anser att handlingen var ett sätt att stoppa fackets skyddsombud från att utföra sitt uppdrag. Med det som grund stäms Ringhals för hindrande av skyddsombud. Transport yrkar på 100 000 kronor i skadestånd till Andreas Ehm.

Transportarbetaren har berättat om fallet tidigare. Andreas Ehm var skyddsvakt och huvudskyddsombud. Han jobbar på bevakningsföretaget Avarn och var stationerad på Ringhals. Han stängdes av då Ringhals ansåg att han brutit mot företagets värderingar. Ehm hade då varit på kärnkraftverket i nära 20 år.

– Alla händelser de tagit upp är kopplade till hans roll som huvudskyddsombud, i samband med att han försökte minska riskerna för spridning av corona, säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

ENLIGT MILJETEIG HAR facket försökt få till ett möte med Ringhals sedan i somras. Utan resultat. Ringhals har kontrat Transports mötespropåer med att kräva att Avarn också deltar. Facket vägrade tillmötesgå kravet – med hänvisning till att förbundet har centrala tvister med Avarn i samma ärende.

Att ett fackförbund stämmer en annan part än arbetsgivaren är ovanligt. Enligt Martin Miljeteig har andra förbund gjort det vid enstaka tillfällen. Transport har aldrig gjort det tidigare.

PARALLELLT MED STÄMNINGEN i tingsrätten har Transport har anmält Ringhals till majoritetsägaren Vattenfall. Facket hävdar att Ringhals bryter mot ägarens policys och värderingar. Martin Miljeteig visar en tjock gul mapp fylld av vittnesmål.

– Här har jag massor med händelser där Ringhals personal bryter mot bolagets värdegrund i sitt agerande mot skyddsvakterna. Det ska bli intressant att se vilka konsekvenser det blir för Ringhals egen personal. Vi har begärt möte med företaget om anmälningarna. Vi vill ge input så att Ringhals kan bli bättre. Men de vägrar träffa oss. Företaget har valt att lägga locket på, säger Miljeteig.

Ringhals anser att företaget inte hindrat Ehm att utföra sitt uppdrag.

Hur reagerar ni, Ringhals, på att bli stämda för hindrande av skyddsombud?

Ringhals presschef Anna Collin skriver i ett mejlsvar:

”Det är hårda anklagelser som riktats mot Ringhals. Vi har bjudit in Transportarbetareförbundet till ett möte tillsammans med Avarn Security. Som är deras avtalspart och skyddsvaktens arbetsgivare. Vi anser det rimligt att Avarn är med i ett möte som rör deras arbetstagare, men Transport var av annan åsikt.

Syftet med mötet var att Transport skulle presentera på vilket sätt de anser att Ringhals hindrat deras medlem från att verka i sitt uppdrag som huvudskyddsombud i Avarns organisation på Ringhals. Vi beklagar att Transports representanter inte kom till mötet, och i stället väljer att ta ärendet till domstol.”



Långt mellan parter efter första lönebud

Avtal. Transport har gått en första rond om ett nytt löneavtal för chaufförer och terminalare. Den 4 november ska förbundet växla krav med arbetsgivarna, för miljöarbetarna.

Förhandlingarna väntas inte resultera i någon uppgörelse innan industrin gått i mål med ett färdigt avtal.

I mitten av oktober sa IF Metall och de övriga industrifacken inom LO nej till ett avtalsbud på 29 månader, med en total löneökning på 4,5 procent.

Arbetsgivarna erbjöd inga retroaktiva pengar för de sju månader som gått sedan de gamla avtalen löpte ut i mars 2020. Det gör att budet är fullt jämförbart med det treårsavtal som parterna slöt 2017 och som gav totalt 6,5 procent i lönelyft.

– Parterna har sällan stått så långt ifrån varandra. Nu måste vi som förbund mobilisera för en historiskt svår avtalsrörelse, sa GS-fackets avtalssekreterare Madelene Engman i en intervju för tidningen Arbetet.

När avtalsrörelsen startade i vintras var majoriteten av LO-förbunden överens om att kräva ettåriga avtal och en lönehöjning på 3 procent.

JL

Elflyg som lösning dröjer

Klimat. För att nå klimatmålen kan elektrifierade flygplan bli en del av lösningen. Men elflyg utgör en alltför liten del av flygmarknaden i dagsläget för att minska farliga utsläpp i större utsträckning. Den slutsatsen drar Trafikanalys.

I januari i år fick myndigheten i uppdrag av regeringen att ta fram fakta om de eldrivna planens kapacitet och även att gå igenom lämpliga åtgärder för övergång till elflygplan. Utvecklingen är i ett inledningsskede, konstaterar Trafikanalys. Enligt de företag som utvecklar eldrivna passagerarplan dröjer det cirka fem år innan de kan sättas in i trafik.

– Flyget behövs, men flyget måste ställa om. Därför är satsningar på biobränsle och elflyg helt nödvändiga, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth, i ett pressmeddelande från regeringen i samband med att uppdraget presenterades.

LH

Taggat och klart i cabotagestudien

Åkeri. Tusentals frivilliga gjorde grundforskningen längs vägarna. Nu väntar arbetet med att sammanställa data om utländska godstransporter. Cabotagestudien visar konkret hur olaglig godstrafik rör sig – och verkligheten för chaufförerna som kör.

Text **Lilly Hallberg**



– Det har fungerat bra och strukturerat. Det är den bästa cabotagestudien hittills, säger Tommy Jonsson, ansvarig för Transports verksamhet Ordning och reda i åkeribranschen.

Många transportare har varit aktiva och tillhör studiens ”topptaggare”. Under en särskild helg i september deltog också förbundsledningen i satsningen vid landets gränsövergångar. Det handlar om att täppa till ett slags hål i studien. Tidigare har det varit svårt att visa om det rör sig om lagligt eller olagligt cabotage.

– Genom att punktmarkera kan vi faktiskt påvisa att utländska lastbilar inte lämnar landet, säger Tommy Jonsson, som också sitter i cabotagestudiens styrelse.

Professor Henrik Sternberg, ”Mr Cabotage”, hindrades av pandemin från att själv vara med ute på vägarna i år. Han är verksam som logistikforskare vid Iowa State University i USA. Där har det stora arbetet med att sammanställa data börjat.

CABOTAGESTUDIEN HYLLAR dem som medverkat och taggat utländska lastbilar som hjältar.

– Det är jättemånga som ställt upp, och gjort stora insatser. Taggat både kvällar och helger, säger Tommy Jonsson.

Han har varit med förut, och känner igen flera av de utländska lastbilarna från tidigare års studier. I september i år var han på plats vid norska gränsen under helgen med särskild punktmarkering.

”Nu är vi givetvis jättespända på vad vi kan få fram av det här underlaget och hur cabotagestudien kan hjälpa myndigheter och politiker med omsättning av det nya mobilitetspaketet” skriver Cabotagestudien på sin Facebooksida.

EU:s mobilitetspaket, med hårdare regler för att stoppa osund konkurrens på vägarna, välkomnas av Svenska Transportarbetareförbundet.

Tidigare studier har visat omfattande brott mot cabotagereglerna, och med studiens fakta blir det lättare att sätta press på politikerna.

– Det är bra att kunna visa på problemet och kunna lägga fram det för beslutsfattare, säger Tommy Jonsson.

Cabotagestudien

→ Tusentals frivilliga taggade under tre septemberveckor i år utländska lastbilar. De inrapporterade registreringsnumren utgör grunden för cabotagestudien 2020.

→ Cabotagestudien visar godsströmmar och hur utlandsregistrerade fordon rör sig. De två tidigare studierna, 2013 och 2015, har fått stort genomslag och påverkat opinionen när det gäller olagliga transporter.

→ Transportforskaren Henrik Sternberg har utvecklat metoden för cabotagestudien. Han är i dag verksam vid Iowa State University, USA.

→ Transportarbetareförbundet stödjer studien genom Elin och Charles Lindleys stiftelse. Cabotagestudiens styrelse har i dag åtta ledamöter, bland andra Peter Lövkvist, internationell chef för Transport, och Tommy Jonsson, ansvarig för verksamheten Ordning och reda i åkeribranschen.

Extremt år för a-kassan

Corona. Transports a-kassa har lyckats hålla ner den tid arbetslösa får vänta på ersättning. Men både tillströmning av nya medlemmar och många arbetslösa har gjort trycket extremt hårt.

Text **Lilly Hallberg**

– Det är mindre än i våras, men betydligt mer arbete än normalt. Lite är det fortfarande som att balansera på skör lina, säger Daniel Olsson, biträdande kassaföreståndare för Transports a-kassa.

Jämfört med andra a-kassor har Transports ändå klarat sig bra under pandemin. I en tid när arbetslösheten nått rekordnivåer har vissa väntat på pengar från andra a-kassor i över fyra månader. Värst är väntetiderna hos Alfakassan. Därför ska handläggare från bland annat Transport hjälpa till med deras ärenden.

DEN SOM ANMÄLT sig som arbetslös hos Transports a-kassa får i snitt vänta drygt en månad på inkomstbaserad ersättning. Mediantiden för genomströmning – tiden mellan ansökan och första utbetalningen – var i augusti sex veckor. Det är inte längre än i augusti förra året, visar siffror från Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen (IAF).



Hårt jobb och nyanställningar är förklaringar till resultatet, enligt biträdande a-kassechefen. Och tur.

– Vi har också klarat oss från att själva drabbas av sjukdom eller längre frånvaro, säger Daniel Olsson.

Antalet medlemmar i Transports a-kassa har ökat kraftigt under pandemin. Vid årsskiftet var medlemsantalet 89 684. Den sista september var antalet medlemmar uppe i 96 696.

Nya krav på skärpt kontroll av yrkestrafik

Åkeri. Olagliga godstransporter, illojal konkurrens och villkorsdumpning – både socialdemokrater och vänsterpartister ser stora problem. I motioner lyfter riksdagsledamöter från båda partierna att ökade kontroller av yrkestrafiken brådskar.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: MELKER DAHLSTRAND/SVERIGES RIKSDAG

Svenska partier har tagit intryck av Transport. Som argumenterat för den danska modellen att motverka olagliga transporter

En dansk modell lyfts fram av både S och V. Danmark genomförde nyligen nya regler och sanktioner för att stoppa samma slags problem som på de svenska vägarna. Den danska polisen har också fått kraftigt ökade anslag för att kontrollera utländska lastbilar och bussar.

MOTIONERNA LIGGER NÄRA varandra när det gäller förslag för vägtrafiken, enligt Transports samhällspolitiske chef Magnus Falk.

– Jag är övertygad om att fler partier skulle stå bakom förslagen. Initiativet kommer från oss, säger han.

Svenska Transportarbetareförbundet har tidigare lyft fram den danska modellen på flera fronter. Magnus Falk ser de nya, nationella reglerna även som ett sätt att förekomma kraven i EU:s så kallade vägpaket – mobilitetspaketet – då ändringar i många fall ändå måste genomföras senast 2022. När det gäller exempelvis registerhantering innebär det att Danmark ligger före.

Också Tommy Jonsson välkomnar att den danska modellen hamnat i fokus i två motioner. Han är ansvarig för Transports verksamhet Ordning och reda inom åkeribranschen.

– Det visar att det finns ett tryck från vänster. Och att det går att införa nationella regler, säger han.

– Det är inte bara facket som kräver skärpta regler. Det är hela branschen. I Danmark har man lyssnat på parterna.

TOMMY JONSSON SER de danska reglerna som kraftiga verktyg för att stoppa osund konkurrens. Verktyg nödvändiga för att kontroller ska bli effektiva och enklare för polisen att genomföra.

BÅDE MOTIONEN FRÅN de socialdemokratiska riksdagsledamöterna och Vänsterpartiets motion lämnades in under riksdagens allmänna motionstid, den period på året då ledamöterna får lämna in förslag som rör alla områden som riksdagen beslutar om. Den avslutades i år den 6 oktober.

”Jag är övertygad om att fler partier skulle stå bakom förslagen. Initiativet kommer från oss.”

Magnus Falk, samhällspoltisk chef på Transport

Loomis missade semesterlön

FOTO: SHUTTERSTOCK



Företaget räknade fel på grund av nytt lönesystem.

Värdetransport. En Transportmedlem upptäckte att semesterlönen från Loomis inte stämde. Medlemmen kontaktade facket. Efter centrala förhandlingar blev det klart: Alla bevakningsbolagets anställda får en extra utbetalning i oktober. Den sena semesterlönen kommer med ordinarie lön i slutet av månaden.
Transports ombudsmän konstaterade att det inte bara var en medlem som drabbats, utan samtliga kollektivanställda. Då genomförde facket en central förhandling med Loomis, som har gjort en utredning.
Felet orsakades av att företaget bytt lönesystem. Hur semesteråret beräknas skiljer sig mellan systemen. En månad under 2019 räknades aldrig in. Men nu har Loomis räknat om, och betalar ut den saknade semesterlönen till de anställda i år. Systemet är korrigerat och nästa år kommer semesterlönen vara rätt från början, uppger Loomis presstjänst.

LH



FOTO: TRANSPORT AVDELNING 8

Här samspråkar Kent Christensen med statsminister Stefan Löfven.

Rånat tidningsbud träffade Löfven

Arbetsmiljö. Ett tidningsbud omringades och rånades på sin bil under en utdelningsrunda vid Tjärna Ängar i Borlänge natten till den 2 oktober. Händelsen ledde till att Transports skyddsorganisation drog i nödbromsen för all verksamhet i området.

Tidningen delas numera ut dagtid. Taxibilar trafikerar inte längre kväll eller natt. P-böter delas inte ut efter att parkeringsvakter fått sten kastat på sig. Dessutom har ett åkeri slutat verka i området efter att en kvinnlig chaufför har trakasserats och hotats.

De senaste månaderna har varit oroliga i området. Statsminister Stefan Löfven besökte Tjärna Ängar den 21 oktober. Transport såg då till att det rånade tidningsbudet fick träffa statsministern.

– Tidningsbudet fick berätta vad han upplevt och hur det hände, vi pratade i säkert 20 minuter. Det är många som drabbas, inte bara våra medlemmar utan också de som bor där och de företag som får intäkter på att jobba där, säger Kent Christensen, ombudsman för Transport i Dalarna.

– Budskapet till statsministern var att vi behöver fler poliser. Det ska finnas en grundläggande trygghet i området och det är polisen som ska stå för den. Efter det kan vi börja släppa loss verksamheten där igen. *JA*

Medlingsinstitutet säger nej till las-lag

Arbetsrätt. Statliga myndigheten Medlingsinstitutet (MI) säger i ett remissvar att det är en dålig idé att reformera arbetsrätten utifrån lasutredningen, skriver Arbetsvärlden. MI säger att det förvisso är en grundlig utredning, men att det saknas en djupare analys av hur lönebildningen påverkas av lagförslaget.

– Det är parterna själva som är bäst på att bedöma vad som är balanserade förslag, säger generaldirektör Irene Wennemo i en kommentar. *JA*

Backa med sopbil tär på psyket

Miljöarbetare. Problemen med tillbud, allvarliga olyckor och dödsfall har stötts och blötts i åratal. Ändå lever sophämtarnas värsta gissel kvar: Att tvingas backa på smala vägar och i trånga bostadsområden. Där skolbarn, fotgängare och cyklister plötsligt kan dyka upp.

Text och foto **Justina Öster**

Nu går vi in i den mörka årstiden och renhållarnas problem med dålig sikt och bristande belysning ökar. I synnerhet när arbetarna tvingas backa långa sträckor.

Problem vid sophämtning kan i många fall lösas ganska enkelt. Ändå fastnar åtgärderna i tidstuggande papperskvarnar och bollas mellan miljöarbetarna, renhållningsbolagen, facket, fastighetsägarna, upphandlande kommuner och Arbetsmiljöverket. En miljöarbetare vittnar:

– Ingen gör något hur mycket man än rapporterar. Vi har haft ett ärende i fyra år men ingen bryr sig. Några tunnor har vi vägrat ta. Kommunen hävdar att vi måste hämta alla kärl tills ärendet är klart, men det finns inget slutdatum.

En branschkollega berättar om rädslan för att backa på småvägarna vid Ängelholms havsbad:

– Här rör sig mycket folk, barn och cyklar. Värst är det på våren och sommaren, vid första solglimten. Då blir det fullt direkt.

På denna plats slog miljöföretaget Urbaser larm redan hösten 2016 och varnade för riskerna med att backa. Det handlar om stora fyrfacksbilar, 2,6 meter breda, som ska köra på småvägar som mäter cirka 3 meter (i bredd).

Backningen stoppades, men fastnade i en härva av överklaganden. Resultatet är hittills att miljöarbetarna tvingas dra fler kärl längre sträckor. I en redan tung bransch kantad av förslitnings- och arbetsskador.

Vi återkommer till Ängelholm.

ATT OLYCKOR MED sopbilar är ”alltför vanliga” och också leder till dödsfall slår IVL Svenska Miljöinstitutets fast på sin webbplats (hamtaavfall.ivl.se). Under 1994–2004 inträffade 171 olyckor med backande sopbilar, enligt statistik från Vägverket. Flera av dem skedde i bostadsområden med smala återvändsgränder, som saknade vändplats.



Arbetsledaren Göran Ellby på miljöföretaget Urbaser visar en av alla småvägar vid Ängelholms havsbad. Förr tvingades sophämtarna backa på en lång rad småvägar in till villorna. Regionala skyddsombuden Bert Johansson och Bujamin Ismaili diskuterar de nya problemen med ökad kroppslig belastning när miljöarbetarna i stället drar sopkärlen långa sträckor.



Regionala skyddsombudet Bert Johansson stoppade en farlig backning med sopbil utanför Skurup. Förra villaägaren drog upp sin soptunna till en säkrare väg. Den nya vägrar.



Så här enkelt kan farlig backning undvikas – sopkärl samlade vid en hämtplats. Vid villorna längs Allégatan i Arlöv måste renhållarna backa nästan 200 meter.

Risken att råka ut för arbetsolyckor är också större för renhållare än anställda i välkända riskbranscher som bygg- och träindustrin, enligt webbplatsen. (Läs mer om olycksstatistik i artikeln intill).

PÅ TRANSPORTS Malmöavdelning har de regionala skyddsombuden, Bert Johansson och Anders Palmqvist, fått nog. De tar nu krafttag mot den oro och stress att köra på någon, som backningen innebär. Att värna om arbetarnas psykosociala hälsa ingår också i arbetsgivarnas arbetsmiljöansvar, enligt en av Arbetsmiljöverkets nyare föreskrifter.

– Myndigheten har i flera beslut sagt att backning inte är ett körsätt. Vi måste få bättre koll på hur många olyckor som sker när sophämtarna ändå tvingas backa, säger Bert Johansson med ett förflutet som miljöarbetare.

Anders Palmqvist fyller på med att arbetsmiljöarbetet måste få större tyngd på renhållningsbolagen.

Vi är på rull genom Skåne och har stannat vid ”en gammal surdeg”. En 70–100 meters grusväg som löper fram till en fastighet på landsbygden, utanför Skurup. Vägen är bara 3,20 meter bred, visar Bert Johansson. Han väger på hälen i den lösa vägkanten och säger att den inte har bärighet för en tung sopbil.

– Chauffören kan köra av vägen om han eller hon backar.

DÄRFÖR HAR BERT Johansson stoppat hämtningen av sopor. Skyddsstoppet för att värna renhållarnas liv och hälsa är anmält till Arbetsmiljöverket, men myndigheten kommer inte att ingripa. Orsaken är att Transport och bolaget Suez är överens om en lösning: Husägaren ska dra upp sitt kärl till den större vägen, som den förre ägaren gjorde. Kruxet är att den nya vägrar.

Han är i 50-årsåldern och har, enligt Bert Johansson, inga rörelse- eller funktionshinder. Däremot har ägaren bättrat på vägen, men inte tillräckligt enligt renhållare och skyddsombud.

Husägaren framhärdar. I en kommentar på transportarbetaren.se skriver han att tyngre fordon har backat på vägen utan problem. Han är också villig att flytta både husvagn och bil, som nu blockerar vändplanen, när sopbilen kommer.

RISKEN ATT BACKA på någon kallar fastighetsägaren ”trams” eftersom de få personer som bor i området är borta på dagtid. Han anser att renhållarna ska klara av att backa med backspeglar och backkamera. Och att det är miljöbolagets ansvar att utrusta sina fordon med ”god belysning”. Han summerar:

”Det är inte husägarens sak att flytta soporna till bilen. Det är bilen som ska till soporna”.

Bert Johansson kontrar med att det gått prestige i frågan. Kommunens miljöingenjör har följt med ut och inspekterat platsen och både Transport, miljöbolag och kommuningenjör har sammanträtt.

Alternativet, att renhållaren parkerar bilen och drar sopkärlet fram och åter på vägen, utesluter Bert Johansson.

– Sträckan är för lång och underlaget dåligt. Det blir en alldeles för stor ergonomisk belastning eftersom chauffören redan tvingas dra så många kärl på andra ställen. Det sliter hårt på kroppen.

Ett exempel på utökade sträckor där renhållarna tvingas dra kärlen finns vid redan nämnda Ängelholms havsbad. Fastigheterna gränsar till lockande sanddyner, hav och promenadstråk. Bakom staketen rör sig robotgräsklippare makligt över stora gräsytor och fastigheterna grupperar sig kring smala infartsvägar från en större ”matarväg”, Klittervägen.

EN HUSÄGARE ILSKNAR till över att vi fotograferar och uppmanar skyddsombuden att åka tillbaka till Malmö och lösa sina egna problem. Fast i det här fallet är det Transports regionala skyddsombud i Helsingborg, Bujamin Ismaili, som i våras stoppade kärldragandet på småvägarna.

Då hade frågan redan dragits i långbänk sedan miljöföretaget Urbaser drog i nödbromsen 2016, för att förhindra olyckor. Kommunen svarade med att, via sitt bolag Nordvästra Skånes Renhållning (NSR), anvisa en plats för sopkärlen. Dit fick husägarna gå med sina sopor.

Det beslutet överklagades av fastighetsägarna och 2018 blev det i stället myndighetsnämnden i Ängelholm som hänvisade husägarna till lämningsplatsen. Trots att även länsstyrelsen gav kommunen rätt gav fastighetsägarna inte upp. Det handlar om ett naturskyddsområde och i nästa instans, mark- och miljödomstolen, segrade villaägarna.

TILLBAKA PÅ RUTA noll (fast backningen i alla fall är stoppad), beslutades nu att sophämtarna ska dra sopbehållarna fram och tillbaka till varje hus. Det var här Transport stoppade arbetet, men skyddsstoppet upphävdes igen av Arbetsmiljöverket. Myndigheten ansåg inte att arbetet utgjorde en ”omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv och hälsa”.

Däremot måste bristerna ”identifieras och åtgärdas” för att förhindra skador och arbetssjukdomar. Bollen var tillbaka hos Urbaser.

– Företaget gjorde en ergonomisk undersökning. Den visade på hög kroppslig belastning och att Urbaser måste underlätta arbetet, säger regionala skyddsombudet Bujamin Ismaili.

Bert Johansson kan inte hålla irritationen tillbaka:

– Allt hade kunnat lösas jätteenkelt om villägarna bara velat dra ut kärlen. Men de är väl lite för fina för att skita ner sig.

Efter ännu ett möte med upphandlaren NSR, miljöbolaget, Transport och Arbetsmiljöverket hyser de regionala skyddsombuden ändå hopp om att frågan ska få ett slut. Lösningen stavas sopskåp vid den större ”matarvägen”.

– Det kommunala bolaget NSR hävdar fortfarande att de inte kan tvinga kunderna att själva gå med sina soppåsar till ett sopskåp. Men det anser vi, säger Bert Johansson.

Ytterst är det en juridisk tolkningsfråga av mark- och miljödomstolens tidigare beslut, tillägger han.

– Vi är i alla fall överens med Arbetsmiljöverket om att sopskåp vore bäst. De tar väl några månader att få på plats och flera villaägare har sagt ja. Om några fortfarande är emot? Då är vi tillbaka på ruta noll igen, suckar Bert Johansson.



FOTO: LILLY HALLBERG

Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman tipsar.

LYSSNA PÅ MILJÖARBETARNA!

Sophämtare löper inte ”bara” risk att backa på andra. Att köra tunga fordon i områden med smala gator och dålig sikt innebär också en stor psykisk påfrestning. Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig ger några råd.

Arbetsgivare ska göra riskbedömningar av arbetsmiljön ihop med fackliga skyddsombud.

➔ Lyssna på miljöarbetarna! De vet var trafiksäkerheten brister.

➔ Undvik att backa, särskilt vid förskolor och äldreboenden. (Backkameran fungerar sämre i starkt solljus).

➔ Kör inte på gång och cykelvägar.

➔ Vägar fram till fastigheter ska ha rätt bärighet och plan, hårdgjord mark. Om sopbilen inte enkelt kan ta sig fram bör fastighetsägaren dra fram sitt sopkärl till en lämpligare hämtplats.

➔ På återvändsgränder utan vändplan ska körning undvikas.

➔ Rapportera farliga händelser, tillbud och olyckor till arbetsgivaren, som är skyldig att rapportera allvarliga arbetsolyckor till Arbetsmiljöverket.

➔ Bli skyddsombud! Kontakta det regionala skyddsombudet på din lokala Transportavdelning för att få veta mer. Gå till ”Avdelningar” på transport.se eller ring 010-480 30 00.

➔ På Tyas hemsida, tya.se, finns filmen ”Arbeta säkert som sophämtare” och mer info.

JUSTINA ÖSTER

Backande sopbilar kostar människoliv

Miljöarbetare. Ökar eller minskar antalet olyckor med sopbilar? Det är svårt att avgöra utifrån tillgänglig statistik. Systemen för inrapportering av dödsfall, allvarliga och lindrigare personskador har också ändrats.

Text och foto **Justina Öster**



Renhållarna backar inte längre till de strandnära villorna vid Ängelholms havsbad. Göran Ellby arbetar på miljöbolaget Urbaser som slog larm. Kommunen anvisade en hämtplats, men villaägarna överklagade beslutet. Regionala skyddsombudet Bujamin Ismaili stoppade arbetet, men Arbetsmiljöverket hävde skyddsstoppet.

22 personer dog i olyckor med sopbilar mellan år 1994 och 2016, visar statistik från Vägverket och Transportstyrelsen som Transportarbetaren samkörde 2016. Under samma tidsspann skadades 102 personer svårt i olyckor där sopbilar var inblandade, enligt uppgifter som polisen rapporterat in.

I MÅNGA AV dödsfallen omkom personer under bilen, när föraren tvingades backa för att komma åt säckar och sopkärl. Bland dem en 79-årig kvinna på en mindre ort i Mjölby kommun 2016. Kvinnan hamnade, osedd, under höger bakhjul på återvinningsbilen när chauffören backade ett 50-tal meter över en parkering. En skola och ett fritidshem låg alldeles intill.

VÅREN 2015 MISTE en miljöarbetare på Ragn-Sells livet vid tömning av sopor i ett fritidshusområde i Vallentuna, norr om Stockholm. Renhållaren åkte bakpå bilens kärlstege. När föraren backade uppför en grusväg föll kollegan, i 60-årsåldern, av och blev överkörd. Åtal väcktes för arbetsmiljöbrott men arbetsgivaren friades.

TRANSPORTSTYRELSEN GÖR en ny specialsökning för Transportarbetaren. Den pekar på att 13 personer dött i vägtrafikolyckor med sopbilar mellan år 2 000 och fram till början av oktober 2020. Det gäller fall som både sjukhus och polis rapporterat in.

Med Arbetsmiljöverkets statistik ökar dödsfallen till 14, när en återvinningsarbetare räknas in. Han blev överbackad av en hjullastare på inhägnat område i Malmö hamn 2017. Återigen handlade det om att chauffören inte såg personen bakom bilen.

Under den nämnda perioden (år 2000 till oktober 2020) inrapporterades även 23 allvarliga olyckor och 66 ”måttliga” olyckor med sopbilar, enligt Transportstyrelsen. Där antas en del tillbud gömma sig, alltså situationer som kunde ha utvecklats till värre personskador. De ska rapporteras in till arbetsgivare, skyddsombud och i vissa fall till Arbetsmiljöverket. Syftet är att förebygga och undvika allvarligare olyckor framöver, men fångas långt ifrån alltid upp och åtgärdas. Orsaken kan finnas i bristande tillbudsrapportering och uppföljning på miljöföretagen, att anställda glömmer, är rädda om jobbet eller inte tar sig tid att anmäla händelser.

ATT AVGÖRA OM antalet olyckor med sopbilar har ökat eller minskat utifrån tillgänglig statistik är alltså vanskligt eftersom olyckor, tillbud och dödsfall har rapporterats in på olika sätt över tid. Sedan 2016 ska alla sjukhus anmäla olyckor i vägtrafik där någon skadats. Men dessförinnan började de rapportera successivt mellan åren 1999 och 2015.

IVL Svenska Miljöinstitutet ger på sin webbplats fler exempel på dödsolyckor med sopbilar inblandade.

➔ På en smal lokalgata ska en sopbil hämta avfall vid ett hyreshus. Eftersom vändplats saknas backar bilen. Chauffören ser inte kvinnan som går på gatan mot sin bostad. Bilens backningsvarnare och kamera fungerade inte tillfredsställande.

➔ En sopbil backar för att hämta avfall på en 3,5 meter bred gångväg i ett bostadsområde. Föraren ser inte cyklisten bakom bilen, som omkommer trots att fordonet hade både akustisk backningsvarnare, optisk varning, backkamera och backspeglar.

➔ Två cyklande barn körs över av en backande sopbil som hämtat avfall vid en förskola.

➔ Avfallsfordon hämtar sopor vid tre entréer genom att backa på en asfalterad gång i ett bostadsområde. Chauffören hör en duns och upptäcker en död person bakom bilen. Den var försedd med stora backspeglar och backkamera med monitor vid förarplatsen.

➔ Sophämtaren ser inte personen som dyker upp bakom bilen för att slänga en sopsäck. Fotgängaren blir överkörd. Backningssignal och kamera fanns på bilen, men kameran var inte påslagen eftersom den inte fungerade i starkt solljus.



”Vi backar hej vilt”

Miljöarbetare. Den farliga backningen engagerar. Det visar gensvaret Transportarbetaren fick när vi la ut en webbartikel om stoppad sophämtning på Facebook-gruppen Sveriges sopgubbar.

Text och foto **Justina Öster**

Miljöarbetaren Nils Green svarar på uppmaningen att berätta om sina erfarenheter:

”Backar dess värre in på gårdar framför portar på hyreshus samt på vissa ställen nästan 200 meter på krokig och smal väg. På vissa ställen saknas vändmöjligheter totalt, vilket innebär backning ut därifrån etc. Samtliga ställen har dock i omgångar blivit inrapporterade som arbetsmiljöärenden i flera års tid utan nån reaktion. Men huvudtesen ska ju vara att backning inte är ett sätt att framföra fordon”.

TOM ERIKSSON FYLLER på att han ”på alla smågator i samhällena fick backa med en 32-tonnare, gick inte att vända”. Tina Pirttijärvi tror det är svårt att helt undvika backning. ”Det går självklart att förbättra en del men med såna soprum som vi har måste du backa in eller ut. De ligger ju inte vid vägen”.

CONNY JÄRVI SKRIVER att han ”säkert backar flera mil i veckan” och en annan miljöarbetare att han inte törs skriva ut namnet på renhållningsbolaget, trots att arbetsmiljön missköts.

Backa inte mer än bilens längd är en gyllene regel. Andreas Johansson berättar att han försöker hålla sig till den, men att det är ”svårt många gånger”.

Mikael Vretfors har däremot positiva erfarenheter från bolaget Falu Energi & Vatten:

”Vi här i Falun försöker arbeta bort allt vad backning heter. Vi har fått den första chef under mina 35 år som sopgubbe, som hjälper till att få bort backningen. Ibland är det svårt men oftast är det rätt lätt”, tycker han.

JIMMY RÖDIN SA ifrån att han inte ville vända på en skolgård, men ”blev dumförklarad av kommunen” och administrationen. I brist på gehör ser han och kollegan till att hämta sopor på skolan i Vimmerby *innan* skolbarnen börjar.

Samtidigt konstaterar Jimmy Rödin, likt många andra, att ”vi backar hej vilt varje dag för det finns inga vändplaner”. En vägbana han trafikerar och passar på att mäta är bara 2,90 meter i bredd. Sopbilen mäter 2,60. Han siktar på att bli skyddsombud, för att förbättra arbetsmiljön, ihop med en jobbarkompis.

CHRISTIAN RITZMAN BERÄTTAR om ”massvis av ställen där det springer barn och leker” och han tvingas ”backa 100 meter” på grund av att kunder ställer bilar och skit i vägen vid vändplanerna”. Kontakter med chefen och kommunen har inte hjälpt, skriver han frustrerat.

Filma din farliga backväg!

Använd mobilkameran! Får vi fler bidrag hoppas vi kunna göra en ”back-dokumentär”. Om du kan, be en kollega filma. Tänk gärna på att hålla mobilen stilla eller röra den långsamt. Mejla till: justina.oster@transportarbetaren.se. Tipsa oss om farlig arbetsmiljö! *JÖ*

David Ericsson

Att läsa med öronen!

När jag och en kamrat kom in på en dansk pizzeria utanför Köpenhamn, påpekade pizzabagaren förskräckt att vi måste ha ansiktsmask. Kollegan hade redan en medan jag raskt fick en tilldelad.

– Det vil koste 1 500 kroner hvis man icke har enn, förklarade pizzabagaren.

Jag undrade hur jag skulle kunna äta med masken på.

– Haer, sa han, pekade på ena örat.

Vi skrattade men tyckte att det inte var en så bra idé.

Men med böcker är det annorlunda. Där kan man använda öronen då man läser/lyssnar. Och det är en skön sysselsättning oavsett om man diskar, städar – eller kör lastbil.

Transport och Hotell- och restaurangfackens vägkrogsbibliotek blev början på en trend, en vana som snabbt spred sig från chaufförerna till övriga samhället. Ljudböckerna i de fjorton biblioteken på vägkrogarna var i stort sett alltid utlånade. Men nya kom in, bland annat från dagstidningarna som skickade sina använda recensionsex. Nu är det nedladdningsstationer från nätet som gäller.

> ”Jag ser det som en otrolig förmån att köra långa sträckor så att jag hinner lyssna på ljudböcker.

JAG SER DET som en otrolig förmån att köra långa sträckor så att jag hinner lyssna på ljudböcker. Och på allt dessutom. Böcker som jag aldrig skulle lagt ner tid på annars och ”måste”-böcker som jag ”borde” läsa i mitt andra yrke, som författare.

Men det mesta är det ett rent nöje att lyssna till. Alltifrån krimdokumentärer om rånare och maffiabossar till tidiga arbetarförfattare från förrförra sekelskiftet. Som *Vägen till Klockrike* av Harry Martinsson eller lite senare Jan Fridegårds *Lars Hård*. Eller varför inte *Kungsgatan* av Ivar Lo-Johansson om den vackra statarflickan Marta som lämnar sin älskade, kommer till Stockholm och blir prostituerad. Ett vanligt öde på trettiotalet.

Enormt gripande berättelser. Bara hur de tog sig fram med hästskjutsar och höskrindor samtidigt som den nya tiden bröt in med ”automobiler”. Och så slitet, våra förfäders och mödrars arbete från fyra på morgonen till sent på kvällen.

JAG LYSSNAR, KÖR och njuter bland annat av att höra hur kärleken och längtan ändå fanns då och var minst lika stark som i dag.

Det slår mig att mina egna böcker också är inlästa och egenkär som jag är söker jag fram min senaste *Döden är inte nog* i Storytels bibliotek. Och upptäcker att det är samma längtan och samma sorts tragedi i hippien Annie och lastbilschaufförен Svens vingliga relation, som man kan hitta hos alltifrån Moa och Harry Martinsson till Ivar Lo-Johansson.

Och där ute någonstans på vägen konstaterar jag att mina verk är en fortsättning på en berättar … nej på *våran*, berättartradition!



Toppen & botten

↑ Att det mesta verkar rulla på just nu.

↓ Centerns och Liberalernas rabiata las-motstånd mot att fem miljoner löntagare ska få behålla sina fasta jobb.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Ingen tjafsar med Nixon

De skäller och fäller hår. Är ettriga och ibland vägrar de lyssna. Väktarna älskar sina hundar.

– De är våra familjemedlemmar. Men om en gärningsman misshandlar en väktarhund räknas det oftast bara som skadegörelse, säger Kenneth Johansson.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

Hundförare Kenneth Johansson och hans pensionerade tränare och chef Kenneth Törnqvist befinner sig på varsin sida av en stor gräsplan på brukshundsklubben i Sandviken.

Törnqvist är ”buset” som har gömt sig i en buske. Johansson är väktaren som får hjälp av en kolsvart schäfer med nosen i vädret. Hunden Nixon älskar att vara på klubben. Hela han lyser av glädje av att få vara där.

Nixon har gått några varv i koppel med Johansson. Nu har han fått ett nytt kommando och vet vad som gäller. Kroppen är spänd och luktreceptorerna i nosen jobbar på högvarv.

DÄR! NIXON SER ”boven” och Johansson släpper kopplet. Hunden tar språng och attackerar Törnqvists (vadderade) arm. Nära 40 kilo väktarhund har ett bra grepp. Kenneth Johansson ger kommando och snart har Nixon släppt och lagt sig ner på marken. Johansson säger visitera och hunden ligger kvar. Nixon håller position men kan inte vara helt stilla. Det spritter i kroppen.

Johansson går fram och visiterar ”gärningsmannen”. Väktaren hittar inget vapen och säger eskortera. Törnqvist leds över planen med armarna i luften.

FÄRDIGT. NIXON FÖRS tillbaka till bilen. Johansson konstaterar att han behöver öva lite till inför den årliga ”uppkörningen”.

Den här krispiga septemberdagen tränar Kenneth Johansson tillsammans med två Securitas-kollegor som också är hundförare: Bitte Jonsson och Kristina Karlsson. Det gör de en gång i månaden. I vanliga fall finns arbetsgivarens handledare på plats, just den här gången var han sjuk. Så väktarna löste träningen själva. Pensionerade Törnqvist var i skogen vid klubben och tränade med sina egen hundar. Han hoppade in som ”bov” för att visa Transportarbetaren hur just det träningsmomentet går till.

KENNETH JOHANSSON HAR jobbat som hundförare i 13 år. Han gjorde den ovanliga resan från vanlig väktare till hundförare när Kenneth Törnqvist frågade. Johansson tvekade inte utan tackade omedelbart ja. Snart handplockades en hund från Göteborg till honom. Enligt Törnqvist är det flera saker som måste klaffa. Det ska vara en lämplig hund i rätt ålder. Väktaren ska vara beredd att forma livet runt en fyrbent kamrat. Sedan måste förare och hund passa bra ihop. Vissa hundar lämpar sig helt enkelt bättre för vissa förare.

DET ÄR VÄKTAREN som äger sin hund. När den börjar bli gammal är det dags att träna upp en ny. Hunden köps in för egna pengar och ska klara ett flertal lämplighetstest som polisen håller i.

Kristina Karlsson kommer från en uppfödarfamilj och har tagit över sin pappas schäferkennel. Så hon har alltid haft hund. Bitte Jonsson var hundägare först och sökte sig till väktarjobbet för att få chansen att jobba med hundar. Med det här arbetet så blir hunden en följeslagare som är finns med under dygnets alla timmar.

– Jag har sagt att hundarna är mina två andra barn, säger Kenneth Johansson.

En hundförare vet aldrig vad natten erbjuder. De åker på rond och ryck. Ofta är de först på plats när något allvarligt har hänt.

– Fler och fler kunder vill ha hundförare. Vi kan upptäcka mycket mer. Hunden kan känna av en person som är flera hundra meter bort, säger Kenneth Johansson.

– Säg att vi går in på ett åkeri där någon har klippt upp staketet. En människa kan gå i timmar och leta under bilarna för att hitta någon, om vi gör det alls. En hund däremot. Den hittar gärningsmannen direkt, säger Bitte Jonsson.

Hundförarna berättar att en misstänkt inbrottstjuv blir mer samarbetsvillig när en stor schäfer råkar var med. Det blir helt enkelt inget tjafs.

– Ingen vill riskera att bli biten, säger Kristina Karlsson.

AVTALSRÖRELSEN ÄR JUST på väg att komma i gång igen. Kenneth Johansson har redan skickat önskemål till Transport centralt. Främst handlar det om att få till ett bättre hundtillägg. Som det är nu ligger det på 2100 skattefria kronor i månaden. Det ska täcka allt från foder till försäkring.

– Jag har föreslagit att tillägget ska höjas och att det ska räknas upp varje löneförhöjning, lika mycket som lönen. Det är inflation på hundkostnader också, säger Kenneth Johansson.

– Att ha en hund kan kosta mycket mer än vad vi får i ersättning. Vi får betala veterinärkostnaderna själva. Om det blir en skada i jobbet så står arbetsgivaren för självrisken, men det går på vår egen försäkring, säger Kristina Karlsson.

USELT SKYDD

Relationen till hunden väcker många tankar och känslor. I höstas skrev Kenneth Johansson en debattartikel med Securitas förra vd Joachim Källsholm. I den argumenterar de för att väktarnas hundar borde få samma skydd som polisens hundar och hästar fått med den nya blåljuslagen. Den som misshandlar en väktarhund gör sig oftast bara skyldig till skadegörelse. Johansson och Källsholm avslutar med en politisk uppmaning:

”Nu är det dags för justitieminister Morgan Johansson att se till så lagen ändras så den även inkluderar väktarhundar, tullens hundar, kriminalvårdens hundar och militärens hundar och godkända tjänstehundar. Är inte dessa hundar värda att skyddas bättre? När kommer du gå vidare med frågan? Räknas inte alla djur som gör en insats?”



På jobbet inger väktarhundarna respekt. De ska vara beredda att försvara sina förare. Hemmavid är de snälla. Kenneth Johanssons äldsta son lärde sig att räkna på en schäfers tänder.





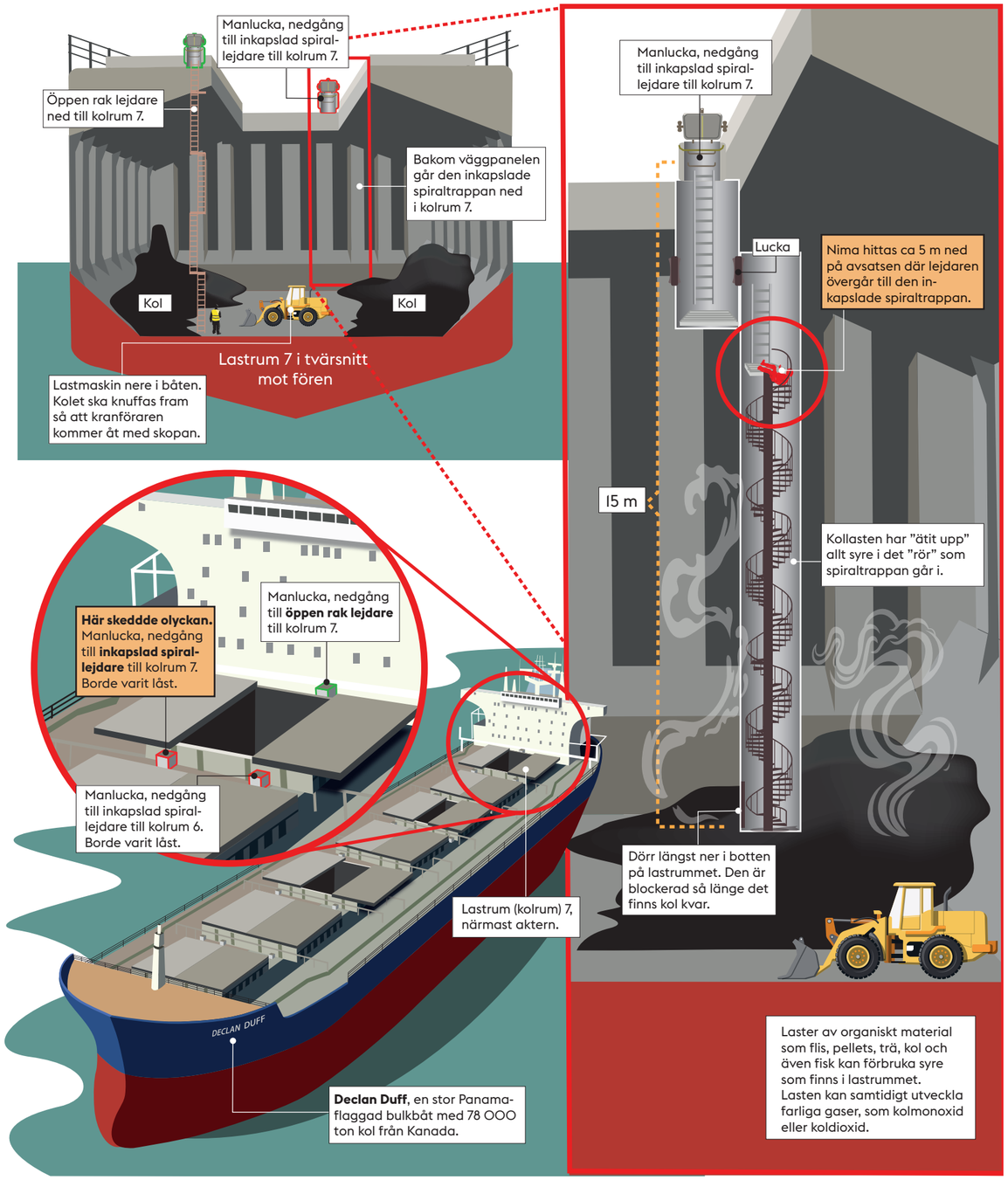






Nixon och husse Kenneth Johansson övar skydd på ”buset” Kenneth Törnqvist.

Vem bär ansvar för 21-årige Nimas död?



I mars 2018 omkom den 21-årige stuveriarbetaren Nima i Oxelösunds hamn. Han hade klättrat ner i ett utrymme i fartyget där kol-lasten ätit upp syret. I dagarna avslutas maratonrättegången mot hamn-bolaget och två ansvariga chefer.

Text **JAN LINDKVIST** *Grafik* **ANNA-LENA LINDQVIST**

Jag kan inte släppa det som hänt. Nima var mitt enda barn, säger pappan som dag efter dag sitter på åhörarbänken längst bak i rättssalen.

Pausen är slut. En högtalarröst i Nyköpings tingsrätt meddelar att förhandlingarna i sal 5 återupptas.

Det är den 13:e rättegångsdagen. I nästan två månader ska domstolen lyssna till omkring 40 vittnen och misstänka som utfrågas om det som hände sent på kvällen den 16 mars 2018.

Många av åklagarens frågor handlar om arbetsmiljöarbetet. Om säkerheten. Om vem som egentligen bär ansvaret för att en ung kille aldrig kom hem från jobbet.

I vittnesmålen och polisens förundersökning beskrivs Nima som nyfiken och entusiastisk. Ivrig att lära.

Efter skolan gjorde han praktik på SSAB, den stora stålindustrin i Oxelösund. Nu hade han fått jobb som inhoppare i hamnen. En hamn som till stor del lever på råvaror och gods som ska till eller från stålverket.

Nima blir anställd som extring i oktober 2017, knappt fem månader innan olyckan. Han placeras i verkstaden och påbörjar en internutbildning där.

I Oxelösunds hamn är det vanligt att personalen lånas ut till andra sysslor. Exempelvis från stålhamnen vid SSAB, till kajen för bulkvaror som kol, malm och flis.

I MITTEN AV mars 2018 har Nima börjat jobba i stuveriet. Han plockas ut för arbete på Declan Duff, en stor Panama-flaggad båt som kommit med 78 000 ton kol från Kanada.

Nima har redan avverkat två nattpass på båten. Han har varit ombord och petat ner kol som fastnar längs lastrummens branta väggar. Han har också fått köra lastmaskin nere i båten ett kortare tag. Kolet ska knuffas fram så att kranföraren kommer åt med skopan.

Av vittnesmålen framgår att Nima varken har utbildning för just kolbåt eller för att köra lastmaskin nere i lastrum. Han hade visserligen börjat träna för att köra maskin på kajen, men inte ombord.

NU ÄR DET fredag kväll, strax efter klockan 22.

Ett extrainsatt nattskift ska precis börja lossa kolet i lastrum nummer sju, längst akterut på Declan Duff. Skiftlaget som ledningen satt ihop är som helhet inte rutinerat. Bara tre av de nio personerna är fast anställda. Resten extringar.

De tre fasta, plus en av extringarna, behövs för att bemanna kranen och de tekniska bandstationer som tar emot kolet på kajen. Övriga timanställda – fem personer – får sköta ombordjobben.

Det ansvarsfulla uppdraget som signalman/luckbas går till Jerker. Det är han som ska vägleda kranföraren och se till personalen i lastrummet inte kommer i vägen för skopan. Jerker blir också ”uppdragsledare”, enligt det system med självstyrande grupper som tillämpats i Oxelösunds hamn.

Jerker har jobbat knappt tio månader som extring i hamnen och är utbildad till luckbas. Han gör sitt tredje pass som uppdragsledare.

Känner han sig trygg i den rollen?

– Inte helt, säger han i polisens vittnesförhör, det är mycket nytt kvar att lära sig.

De andra tre ombordjobbarna på nattskiftet är inlånade från stålhamnen. De är nu på väg mot Declan Duff i kvällsmörkret.

NIMA OCH LUCKBASEN Jerker går i förväg mot båten. Vid ett telefonsamtal från



FOTO: PRIVAT

Manluckan där Nima klättrade ner, ovetande om att luften var livsfarlig att andas in.

mamma någon kväll tidigare har Nima svarat:

– Mamma, jag kan inte prata nu, jag ska ner.

– Ner vart?

– I en svart håla, måste du lägga dig i!?

Nima ska köra lastmaskin från start, trots att han saknar behörighet. De två går ombord, pratar igenom arbetet och skiljs sedan åt. Nima för att klättra ner i lastrummet.

Jerker ställer sig vid den öppna lastluckan för att se när Nima dyker upp vid lastmaskinen.

Fast Nima dröjer. Sekunderna går. Jerker blir fundersam och försöker anropa Nima på radion. Inget svar. Han ber kranföraren stanna kranen, som bullrar, och skriker efter Nima rakt ner i lastrummet. Inte heller nu kommer något svar.

Oron växer. Jerker går fram till den

Fakta

→ I mars 2018 skulle fartyget Declan Duff lossa kol i Oxelösunds hamn. En timanställd stuveriarbetare, som bara jobbat några månader i hamnen, klättrade av misstag ner i fel utrymme. Ett smalt trapphus där kol-lasten gjort att luften var livsfarlig att andas in.

→ Uppgifterna i reportaget på de följande sidorna bygger främst på alla de vittnesförhör som polisen höll månaderna efter olyckan.

→ I reportaget används förnamn som är fingerade. Efter samråd med de anhöriga har vi dock valt att använda rätt förnamn på den omkomne hamnarbetaren. Som alltså hette Nima och var född 1997.

öppna manluckan där lejdaren finns. Till den nedgång han tror att Nima tagit.

Jerker ropar över radion att han går ner i båten. Han börjar klättra och ser Nima ligga orörlig vid en avsats, precis där den raka lejdaren övergår i en spiraltrappa några meter under däck. Jerker hör konstiga snarkande ljud från Nima. Han plockar upp radion igen och ropar: ”Hjälp, hjälp! Nima andas inte, han får ingen luft!”

JERKER FORTSÄTTER NER till Nima som ligger i trappan med kroppen nedåt och hakan mot bröstet. Han klatschar Nima på kinden, men det blir ingen reaktion. Samtidigt känner Jerker hur hans egen andning är påverkad. Han är yr, benen börjar ge vika och det svartnar för ögonen.

Jerker minns att han faller baklänges. Han är nära att svimma, men tar sig ändå halvvägs upp för stegen. De andra arbetskamraterna har hört larmet och springer mot båten. Adam är först framme vid luckan och får tag i Jerkers hand.

Jerker dras upp i friska luften. Han lägger sig på däck och kämpar med andningen. Samtidigt klättar Adam ner i manluckan, mot Nima.

I SAMMA VEVA har en ytterligare en kollega, Erik, kommit. Han har med sig en ”flyktmask”. En enklare andningsmask med syrgas som ska räcka för att en stuveriarbetare ska kunna klättra upp ur ett lastrum om det exempelvis börjar brinna. Den är inte anpassad för räddningsinsatser.

”Det kunde lika gärna ha varit fem som försvann i stället för en. Det är det läskigaste. Att det kunde blivit en väldigt stor olycka”

En av de inblandade i olyckan.

Erik och Jerker har aldrig provat eller fått instruktioner för flyktmasken. De försöker tillsammans förstå hur den fungerar och lyckas till slut. Erik trär på sig masken och klättrar ner i manluckan. Där nere ligger Adam till synes livlös en bit från Nima. Adams tunga händer ut och han är ”lealös i kroppen”.

Erik slår Adam i ansiktet, ropar hans namn och sätter flyktmasken för hans mun. Erik får upp Adam på fötter, och Adam lyckas klättra upp. Erik är kvar på avsatsen och känner att syret i masken håller på att ta slut. Även han är på väg att bli medvetslös och måste klättra upp.

I det här läget är det fyra hamnarbetare som fått akut andnöd nere i luckan, men bara en – Nima – ligger kvar. Larmet har gått även till besättningen som kommer med en syrgasmask med större tuber. Plus rep.

HELA SKIFTLAGET FINNS på plats runt manluckan. Den andre av kranförarna får på sig masken och tar sig ner till Nima. Kranföraren lyckas binda repet runt Nimas ena fot och Nima kan halas upp genom luckan.

Uppe på däck börjar arbetskamraterna med hjärt-/lungräddning. De får i gång pulsen och efter en stund kommer ambulans och räddningstjänst. Nima lyfts i land på bår, med hjälp av en stegbil.

Han förs till sjukhus. Men syrebristen har resulterat i omfattande hjärnskador. På lördagskvällen stängs respiratorn av. Nima, knappt 21 år gammal, dödförklaras på Karolinska sjukhuset i Stockholm.

I vittnesförhören några månader efter olyckan säger en av de inblandade:

– Det kunde lika gärna ha varit fem som försvann i stället för en. Det är det läskigaste. Att det kunde blivit en väldigt stor olycka.

Lejdare

För att ta sig ner i lastrummen på så kallade bulkfartyg används lejdare. Normalt finns både raka lodräta stegar och spiraltrappor. På de flesta bulkbåtarna är spiraltrappan öppen, som på bilden. Men på olycksfartyget, Declan Duff var spirallejdaren inkapslad och därför mycket svårare att ventilera.

FOTO: JAN LINDKVIST



”Det får inte hända igen”

FOTO: TORMOD KELEN / MARINETRAFFIC.COM



Declan Duff i Oxelösund. Bilden är tagen av en sjöfartsintresserad privatperson, dagen efter dödsolyckan.

© Tormod Kelen

Hur kunde olyckan hända? Varför valde åklagaren att väcka åtal när många andra dödsolyckor i arbetslivet inte leder till att någon ställs till svars?

Text **Jan Lindkvist**

Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål har stämt arbetsgivaren, Oxelösunds hamn, på fem miljoner i företagsbot. Två chefer som fått arbetsmiljöansvaret delegerat till sig ska personligen stå till svars för att ha vållat Nimas död.

Åklagare Lars Olof Andersson hävdar att bolaget och cheferna brutit mot arbetsmiljölagen. De har inte sett till att säkerheten var tillräcklig. Brister fanns när det gäller riskbedömningar, utbildning, utrustning, instruktioner och uppföljning, anser åklagaren.

I hamnbranschen världen över är det väl känt att laster av organiskt material som flis, pellets, trä, kol och även fisk kan förbruka syre som finns i lastrummet. Lasten kan samtidigt utveckla farliga gaser, som kolmonoxid eller koldioxid.

De senaste två decennierna har 88 personer dött vid 55 olika kvävningsolyckor ombord på bulkfartyg. 76 av dem omkom på lastrumslejdare. 20 av olyckorna skedde på kolbåtar.

En expert beskriver hur en minimal, ofarlig sänkning av själva syrenivån ändå kan betyda dödliga nivåer av luktlös kolmonoxid.

För att öka säkerheten öppnar fartygen lastluckorna flera timmar innan hamnarbetarna går ner i lastrummen. Gaserna ventileras då bort. Dessutom ska hamnarbetarna sänka ner gasmätare för att kolla att luften är okej. Många bär också personliga gaslarm på kroppen.

BÅTEN SOM KOM till Oxelösund, Declan Duff, var speciell. Den hade en ovanlig och mer riskabel konstruktion för nedgångstrapporna i lastrummen.

På alla kolbåtar finns raka lejdare som är fästa direkt på lastrummets vägg. För att använda dem krävs selar – fallskydd. När lastrummet ventileras blir även den raka lejdaren ventilerad och säker att använda, ur gassynpunkt.

Ofta finns också spirallejdare. En spiraltrapp som är enklare att gå i och som minskar risken för fallolyckor.

På majoriteten av alla bulkfartyg är spirallejdaren öppen, det vill säga den ser ut som på bilden till vänster. På olycksbåten Declan Duff var spirallejdarna i stället inkapslade, ”boxade”, i ett ”rör” längs lastrumsväggen.

Förutom manluckan på däck finns bara en utgång från ”röret” – en dörr längst ner i botten på lastrummet. Och den är förstås blockerad så länge det finns kol kvar. Hade Nima hunnit ända ner, och fått andningsproblem där, hade han mötts av en stängd dörr. Enda reträttvägen hade varit en 15 meter lång klättring.

”Det var fel att sätta ihop ett skift med så många oerfarna. Ett tydligt slarv, anser jag. Konsekvenserna blev som de blev.”

Nimas pappa, som jobbat 30 år på SSAB.

INKAPSLADE LEJDARE ÄR en känd riskkonstruktion. Även om hela lastrummet ventileras i timmar kan boxen – den slutna röret – vara livsfarlig att gå ner i.

En gaskammare, säger en expert som kallats som vittne. När gaser väl trängt in kan det ta många timmar eller till och med dagar att ventilera till säker nivå.

På Declan Duff sitter varningsskyltar på de riskabla manluckorna, på engelska. Hamnarbetarna i Oxelösund förväntades i stället använda manluckorna som ledde ner till de raka lejdarna.

Redan en vecka innan Declan Duff anlöper Oxelösund förvarnas hamnen om att båten har boxade lejdare. Den informationen når inte stuveriarbetarna. Tidigare under veckan har de ändå klättrat ner i rätt sorts manluckor, men på kvällen den 16 mars tar Nima fel i mörkret.

Borde han ha insett misstaget, sett att det var en spiraltrappa – inte en rak stege?

I POLISFÖRHÖRET SÄGER gruppledaren Jerker att han är ganska säker på att Nima inte ens kände till ”det här med lejdarens konstruktion och vad som var mest lämpligt att gå ner i …”

Vittnen uppger att de olika nedgångarna dessutom ser likadana ut de första metrarna. Alltså en rak stege, innan det kommer en plattform och en lucka in till en spiraltrappa eller en rak lejdare.

Åklagaren hävdar att luckorna till de farliga nedgångarna borde ha varit låsta – och att detta ingår i hamnens arbetsmiljöansvar.

Var luckan stängd när Nima kom? Eller hade någon öppnat och hakat upp den? Det har polisutredningen inte kunnat ge definitivt svar på.

Flera vittnen uppger att det inte fanns några klara regler för vem som fick eller inte fick öppna manluckor. Normalt är den en uppgift för besättningen. ”Men ingen har sagt att vi inte fick öppna dem”, vittnar en hamnarbetare.

VILKA ANDRA FAKTORER spelar in för den tragiska utgången?

Skiftlaget var orutinerat. Flera personer väckte den frågan tidigt under lossningen av Declan Duff. Men nu var det fredag natt. Ett skift som inte är lika populärt som andra övertidsjobb. Så arbetsledningen viftade bort invändningarna som kom.

Hur var det med utbildningen?

En av kranförarna, som jobbat länge i hamnen, berättar i polisförhöret att alla som jobbar på en kolbåt ska ha utbildning för just kolbåt. Fast kranföraren kan inte minnas att han själv fått den utbildningen och han tror inte att Nima fått den heller.

En arbetsledare uppger att det inte

fanns någon specifik kolbåtutbildning i Oxelösunds hamn. ”Det var bara kryss i en ruta”. Kompetensen fick man i stället genom att jobba på de olika båttyperna med andra, erfarna kolleger. Fast under Nimas tid på stuveriet har träningsmöjligheter saknats för just kolbåt, Declan Duff är den första på flera månader.

På samma sätt resonerar luckbasen Jerker. Han har aldrig fått någon formell utbildning till signalman/luckbas. I polisförhöret säger han att han: ”bara gått bredvid lite informellt någon dag då han varit ombord och inte haft något annat att göra.”

I EGENSKAP AV luckbas och gruppledare tillfrågas Jerker om vilken information han fått av arbetsgivaren om inkapslade lejdare.

– Ingenting, säger han.

De två åtalade hamncheferna förnekar brott. I polisförhören får de frågor om vilken utbildning de själva hade när de tog på sig arbetsmiljöansvaret. Två dagar, plus repetition, svarar båda. En kurs där mesta tiden ägnas åt arbetsrätt, inte arbetsmiljö.

Gasmätare och fallskydd?

Nima hade ingen sele på sig. Trots att han egentligen skulle ha använt en rak lejdare som är uppåt 15–16 meter hög. Där sele krävdes enligt reglerna. Han bar inte personlig gasvarnare. Ingen annan på skiftet gjorde det heller.

En av dem som jobbade ombord på Declan Duff uppger att han aldrig fått eller sett några instruktioner om hur och när gasvarnare ska användas. Han har själv aldrig mätt när han varit ombord på kolbåtar.

Ett annat vittne kommer ombord på Declan Duff morgonen efter dödsolyckan. Manluckan där Nima gick ner står fortfarande öppen. Han tycker att det känns olustigt. Av nyfikenhet hissar han ner en gasmätare. Efter två meter tjuter den. Luften går fortfarande inte att andas.

Är Nima den ende som valt fel nedgång i Oxelösunds hamn?

I förundersökningen beskrivs en tidigare incident. En anställd i hamnen hade klättrat ner i en flisbåt och svimmat. Han hade kommit till sans och själv lyckats klättra upp. Mannen fördes till sjukhus i ambulans. I dag, drygt 30 år efter olyckan, har han fortfarande problem med yrsel och balans.

Flera andra hamnarbetare vittnar om att de av misstag gått ner i boxade lejdare och först en bit under däck insett misstaget.

Var fanns flyktmaskerna? Varför hade inte skiftlaget med dem ombord?

Den enklare flyktmasken fanns i ett skåp på hamnkontoret. De anställda hade fått instruktion om att ta med dem vid lossning av flisbåtar, inte kolbåtar, säger ett vittne som inte kände till att kol kan äta syre på samma sätt som flis.

Anledningen till att masken tas med vid flislaster är den större brandrisken. Ingen hade mask med sig till Declan Duff. Ingen i nattskiftet visste ifall det fanns syrgasutrustning i den särskilda räddningscontainer som hamnen skaffat.

Brister har också framkommit kring själva larmet. När olyckor sker ska larmet gå även till SSAB, som har en egen räddningstjänst. Så skedde inte.

VID RÄTTEGÅNGEN I Nyköpings tingsrätt upprepar åklagare Jan Olof Andersson ordet procedurglidning. Hans uppfattning är att hamnen haft rutiner, men att de tummats på. Företaget har inte kontrollerat att givna instruktioner följts.

En arbetsledare längre ner i hierarkin var inledningsvis också misstänkt för arbetsmiljöbrott i samband med att Nima förolyckades. Misstankarna avskrevs.

I vittnesmålen anser arbetsledaren att företaget varit väldigt fokuserat på affärsfrågor, mindre på ledning och kontroll av arbetsmiljön.

Det största riskområdet var stålhamnen, hävdar arbetsledaren. Bristerna var så grava att arbetsledaren till slut erbjöd sin egen son pengar – om denne inte tog sommarjobb i stålhamnen.

Målet i Nyköpings tingsrätt är ett av de största arbetsmiljömål som prövats i Sverige, om man ser till antalet vittnet och förundersökningen på 2 200 sidor. Rättegången beräknas pågå i 25 dagar, med slutpläderingar den 4 november.

På åhörarplats sitter Nimas pappa och styvmamma. Det var hos dem Nima bodde.

Pappan har jobbat 30 år på SSAB. Han är lågmäld, säger:

– Det var fel att sätta ihop ett skift med så många oerfarna. Ett tydligt slarv, anser jag. Konsekvenserna blev som de blev. Arbetsorganisationen, med så många chefer, förvånar mig också. Det ser fint ut på papperet.

– Men jag förlorade mitt enda barn. Vi fick inte ens ta farväl. För oss betyder det evig sorg. Jag kan inte komma över det. Vad hade några extra gasvarnare kostat hamnen? Rättssamhället måste markera nu. En sådan här olycka får inte hända igen.



Manluckan som borde ha varit låst.

RISK FÖR KVÄVNING

➔ De senaste 20 åren har minst 76 personer världen över dött i kvävningsolyckor i samband med klättring i fartygslejdare.

➔ Inkapslade lejdare minskar risken för fallolyckor och gör att hamnarbetarna slipper skotta dem rena från bulklast, exempelvis kol. Samtidigt är inkapslingen en välkänd riskfaktor, för kvävning.

➔ Att inkapslade lejdare byggs beror på myndighetskrav som ställts i Australien. Lejdartypen kallas därför Australian ladder (australisk stege).

På Declan Duff stod en varningsskylt, ”Aus ladder”, på de riskabla manluckorna. Nästan ingen av hamnarbetarna som förhördes av polisen visste vad ”Aus ladder” innebar.

➔ På Declan Duff satt alla raka lejdare i lastrummens framkant och spirallejdaren akterut. Utom i lastrum sju, där olyckan skedde. Det var spegelvänt, något som kan ha bidragit till att Nima tog fel nedgång.


Roger Dahlström, Anders Berglund och Jyrki Saarinen sitter alla i styrelsen för Transports fackklubb i Oxelösunds hamn. De berättar att företaget efter olyckan vidtaget en rad åtgärder för att göra arbetsmiljön säkrare.

Rutine rna har skärpts

– Jag har varit i andra hamnar och jag tycker att Oxelösund legat i framkant när det gäller arbetsmiljöarbetet. Efter olyckan har rutinerna skärpts rejält, säger Roger Dahlström.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Han är hamnarbetare och skyddsombud i Oxelösund. Under en period jobbade han som stuveriombudsman i Transport, men nu är han tillbaka i hamnen. Till jobbet i verkstaden.

Vi sitter i fackklubbens lokaler nere vid kajen, ett stenkast från platsen där olyckan hände. Förutom Roger är det huvudskyddsombudet Jyrki Saarinen och klubbens ordförande Anders Berglund, som också är skyddsombud.

I ÅKLAGARENS FÖRUNDERSÖKNING vittnar många om att hamnen direkt efter olyckan stramade upp arbetsmiljöarbetet. Det kom nya instruktioner för bland annat fallskydd, syremätning och gasvarnare. Den som ertappas med att bryta mot reglerna riskerar varning och i förlängningen sparken.

Anders Berglund tycker att åtgärderna är befogade:

– Vi har tyvärr haft två dödsolyckor på kort tid. Den andra var en truckolycka i stålhamnen. En kille som var inlånad från stuveriet gick på fel ställe, med huvan uppfälld. Truckföraren såg honom aldrig.

ROGER DAHLSTRÖM KONSTATERAR att den senaste dödsolyckan väckte blandade reaktioner bland personalen. En uttryckte att: ”Det kunde ha hänt mig med. Det var nästan väntat att det skulle hända ...”

Anders Berglund säger:

– Det har blivit vanligare att personal lånas ut mellan enheterna. Erfarenheten blir inte densamma. Och utlåningen kommer sannolikt att öka ännu mer.

”Dagens arbetsinstruktioner är gjorda utifrån riskbedömningar, företaget är hårdare på det nu.”

Roger Dahlström, hamnarbetare och skyddsombud i Oxelösunds hamn.

I Oxelösund har det varit flera allvarliga olyckor där extringar, timanställda, varit inblandade. Är andelen timanställda för hög?

Huvudskyddsombudet Jyrki Saarinen säger:

– Från den fackliga sidan tycker vi ju alltid att det ska vara fler fast anställda. Kanske finns det en risk att extringar, 900-personalen som vi kallar dem, vill visa framfötterna och tummar lite mer på säkerheten.

– Fast vi har tittat på statistiken över tillbud och då är 900-personalen inte överrepresenterad.

Jyrki betonar att det alltid bedrivits ett arbetsmiljöarbete i Oxelösunds hamn. Sedan 2005 har företaget haft ett system med självstyrande grupper. Det är kollektivarna själv som fördelar arbetsuppgifterna i skiftlaget och utser en gruppledare.

EFTER OLYCKAN HAR företaget inrättat nya tjänster där en tjänsteman blir ansvarig produktionsledare. Gruppledarfunktionen blir kvar bland kollektivarna och kompletteras med uppdragsledare, också det en arbetare.

Gruppledaren kan ansvara för arbetet på tre båtar samtidigt, en uppdragsledare ska finnas för varje båt.

Bilden Jyrki Saarinen ger är att hamnen inte skapat så många nya rutiner eller bestämmelser efter olyckan 2018. Det handlar mer om repetitioner och uppföljning av att reglerna verkligen följs.

Roger Dahlström säger:

– Dagens arbetsinstruktioner är gjorda utifrån riskbedömningar, företaget är hårdare på det nu.

EN TYDLIG FÖRÄNDRING är att alla stuveriarbetare bär en egen gasmätare. Rutinerna har också skärpts för mätning i lastrum och nergångar. Inför varje nedklättring ska mätning ske.

Alla har också fått ordentlig utbildning på mätarna, som också funktionstestas inför varje arbetspass. De anställda får också en genomgång av flyktmaskerna. Företaget har köpt in hänglås, så att hamnarbetarna kan låsa manluckor som identifieras som riskabla.

Hamnen har infört ett nytt datasystem, så att det ska bli lättare att hålla reda på kompetenser och utbildningsnivå hos personalen. Alla chefer får numera en riktig arbetsmiljöutbildning.

– När man jobbar med det här inser man hur omfattande arbetsmiljöfrågorna är. Det gäller att få ut budskapet till alla, säger Jyrki Saarinen.

Åklagaren pratar om procedurglidning som förklaring till bristerna i arbetsmiljön ...

– Ja, det är lätt att lägga ribban jättehögt. Men man måste efterleva alla krav också, säger klubbordförande Anders Berglund.

Oxelösunds hamn

➔ Oxelösunds hamn hanterar bulkvaror som kol, malm och flis. Plus färdiga produkter som produceras vid SSAB:s stålverk. Det finns också en olje- och en ro-roterminal, men ingen containerhantering.

Total finns 1 382 meter kaj och hamnen kan ta emot stora fartyg, med ett djup på 16,5 meter.

FOTO: JAN LINDKVIST



Efter att kollektivavtalet mellan Hamnarbetarförbundet och Sveriges Hamnar tecknades förra året har stridsåtgärderna upphört. Men konflikten i Göteborgs hamn lever vidare. Senaste bataljen utspelar sig i Arbetsdomstolen.

Två dagar i AD avgör ordningen i hamnarna

Transports konkurrentfack Hamnarbetarförbundet tecknade sitt första centrala kollektivavtal i mars 2019. Har APM Terminals brutit mot det, när de bara förhandlade med Transport om nya arbetstider? Arbetsdomstolen ska avgöra frågan.

Text **JOHN ANTONSSON**

Det var i mars i år som containerhamnen i Göteborg, APM Terminals, fick ett önskemål från 2M-alliansen, bolagets största kund, om ändrade anlöpstider.

Det krävde nya scheman för hamnarbetarna. Arbetsgivaren förhandlade fram nya arbetstider med enbart Transport.

Hamnarbetarförbundets (HF) avtal är i princip likalydande med Transports. Också i deras avtal står det att en lokal uppgörelse krävs för att lägga schema utanför normalarbetstiden mellan klockan 07.00 och 16.30. Eftersom HF inte fick förhandla om det nya schemat stämde de APM Terminals och Sveriges Hamnar för brott mot kollektivavtalet.

DET ÄR SISTA DAGARNA i september. Längs högra långsidan i Arbetsdomstolen sitter Sveriges Hamnars ombud och rättschef Jan Bergman.

– APM Terminals har inte brutit mot kollektivavtalet och ska därför inte betala skadestånd. Hamnarbetarförbundet anser att avtalet är jämställt med det som först tecknats med Transport. Jag tycker tvärtom. Som andrahandsval har avtalet inskränkningar och är inte tillämpligt i fråga om lokala överenskommelser, det är oförenligt, säger han.

Under de två dagarna i Arbetsdomstolen gör HF:s företrädare tydligt att de ser processen som direkt avgörande för vilket värde deras kollektivavtal egentligen har. Men väldigt mycket handlar om historik. Om hur man gjorde förr i Göteborg.

Anders Karlsson, HF:s ombud, kallar upp Peter Annerback, Hamnarbetarförbundets klubbordförande vid APM Terminals, som vittne.

– Traditionellt har man kallat båda facken till lokal förhandling i Göteborg. Vi har suttit med och sedan har Transport skrivit på. Så har vi gjort åtminstone mellan 1995 och 2015. Ibland satt vi tillsammans och förhandlade och ibland, när Transport ville ha det så, satt vi i olika rum. Vi har kommit överens, förutom vid ett tillfälle, säger Peter Annerback.


Foto: Justina Öster

Per-Olof Norgren.

SVERIGES HAMNAR SÄGER att deras skyldigheter finns mot Transport, som har det först tecknade avtalet, och ingen annan. Transport nämns vid näraps varje vittnesmål under rättegången. Däremot kallas ingen från förbundet som vittne.

Per-Olof Norgren, förbundets centrala stuveriombudsman lyssnar på hela huvudförhandlingen. Han tror inte att Arbetsdomstolen kommer att ge Hamnarbetarförbundet rätt att teckna lokala uppgörelser.

– Det är vårt avtal som är det först tecknade, jag ser ingen anledning till att ett annat fack ska sitta med och förhandla. Om en arbetsplats har två förhandlingar kommer det att leda fram till två olika avtal. Om ett förbund sedan säger nej kan det leda till att halva arbetsstyrkan jobbar skift och så ska den andra halvan bara jobba dagtid.

– Då stannar hela hamnen. Det är ohållbart. Eller ska vi ha olika löner och arbetstid? Om ett förbund kommer överens om arbetstidsförkortning eller kompledigt och det andra bättre lön. Vad ska då gälla? Och vilka villkor ska gälla dem som inte är med i något förbund?

Transport är ett fack som en gång i tiden bildades av hamnarbetare. Förbundet har allt sedan HF bildades hållit fast vid linjen att det bara ska finnas ett fackförbund för yrkesgruppen.

– Varför ska vi ha två föreningar i hamnarna? Som jag ser det kan de få komma till oss när de vill. Då blir vi mycket starkare, säger Norgren.

Vid ett tillfälle under förhandlingen visar Transportfunktionärernas minspel en kraftig (om än tyst) reaktion. Det är när Hamnarbetarförbundets ombud säger att HF organiserar en majoritet av Sveriges hamnarbetare.

– Vi har fler än de. Nu vet jag inte exakt hur många de är. Men när man jämför hur många som är med i deras a-kassa med våra 1700 medlemmar så är vi betydligt större. På APM Terminals är de något fler. Men de har inte en överväldigande majoritet som de hävdar, säger Per-Olof Norgren.

I SITT SLUTANFÖRANDE frågar HF:s advokat Anders Karlsson om avtalen verkligen är oförenliga, som Sveriges Hamnar gör gällande.

– Oförenligt är ett starkt ord. Från vittnesförhör framkommer det att det visst har gått att förhandla med bägge parter. Vid ett stort antal tillfällen har det kunnat tecknas lokala överenskommelser. Arbetsdomstolen kan tycka att det är besvärligt. Där kan man hålla med.

– Men mycket är besvärligt utan att för den skull vara oförenligt. Om Hamnarbetarförbundet inte får ett bemyndigande att teckna lokala överenskommelser är andrahandsavtalet i praktiken ett hängavtal, eller meningslöst. Sveriges Hamnar är inte lojala mot det avtal som har ingåtts utan gör allt för att avlöva andrahandsavtalet.

SVERIGES HAMNARS Jan Bergman återkommer gång på gång till rättspraxis i Arbetsdomstolen under sitt slutanförande:

– AD har i flera domar prövat vad som gäller när avtal konkurrerar med varandra. Då gäller det först tecknade avtalet. Även om det är två identiskt formulerade avtal, kan de strida inbördes med varandra. Då har facket som har tecknat det första avtalet företräde.

Arbetsdomstolens avgörande kommer den 25 november.

”Förstaavtalet ska alltid gälla”

Att Hamnarbetarförbundet har ett eget kollektivavtal ska inte påverka Transports förhandlingsposition i hamnarna. Det säger Erland Olauson, jurist och före detta avtalssekreterare i LO.

Text **John Antonsson**

Erland Olauson var arkitekten bakom parternas förslag som ledde till begränsning av strejkrätten förra året. Den gör att det bara är tillåtet att strejka för att få till ett kollektivavtal och var en direkt reaktion på konflikterna vid containerhamnen i Göteborg. Just den begränsningen har inte särskilt mycket att göra med om Hamnarbetarförbundet ska ha rätt att teckna lokala avtal eller inte. Det finns en praxis som är betydligt äldre än så, säger han.

– Grundregeln är att om det finns ett kollektivavtal som reglerar arbetsvillkoren för de anställda, och det sedan kommer ett nytt fack som begär ett eget avtal, då ska det först tecknade avtalet gälla. Praxis i Arbetsdomstolen säger det.

– Fack nummer två kan inte ändra anställningsvillkoren för berörda arbetstagare. Det spelar ingen roll vilken förbundstillhörighet arbetstagarna har. Först träffade avtal innebär att arbetsgivaren åtagit sig att tillämpa villkoren för alla anställda, säger Erland Olauson.

HAN HAR INTE följt den aktuella tvisten närmare. Men säger ändå att det är Transports centrala avtal om regler kring arbetstid som gäller. Så länge Transport och arbetsgivaren inte har kommit överens om något annat lokalt. Olauson satt med och dömde när Transport fick Arbetsdomstolen att underkänna en lokal överenskommelse mellan Shorelink och Hamnarbetarförbundet.

– Domen talade om att inget annat förbund får förhandla fram avvikelser i avtalet. Hur domstolen kommer att döma nu vet jag inte, men det är den principen som har blivit praxis.

– I det pågående målet är Transport och Hamnarbetarförbundet bundna av riksavtal. Om Hamnarbetarförbundet fått teckna ett lokalt avtal hade det kunnat angripas rättsligt av Transport, som brott mot stuveriavtalet, eftersom Transport har det först tecknade avtalet.

BEGRÄNSNINGEN I STREJKRÄTTEN innebär att det bara är tillåtet att ta till konfliktåtgärder för ett eget avtal. Just nu är Hamnarbetarförbundets avtal likalydande med Transports. Men även om HF vid nästa avtalsrörelse strejkar fram ett avtal, med skarpare skrivelser kring lokala överenskommelser, tror Erland Olauson inte att det skulle påverka något i praktiken.

– En annan part än den som har förstahandsavtalet har alltid rätt att vidta stridsåtgärder för att få ett eget avtal. Men det får ingen verkan gällande anställningsvillkoren. Så var rättsläget långt innan begränsningarna.

Därmed, säger Erlandson, kan exempelvis Hamnarbetarförbundet inte ta till stridsåtgärder för att ”tvinga” arbetsgivaren att göra en annan tolkning av avtalstexten än den domstolarna slagit fast.

Varför ska förstaavtalet ha ensamrätt på att reglera anställningsvillkor?

– Det hänger samman med att man inte vill ha en situation som den man hade i England förr. Där kunde flera olika förbund ha egna avtal för folk som jobbade med samma sak på arbetsplatserna. Första facket strejkade sig till ett avtal, och så kom nästa fack och strejkade för sitt.

– Det var så omfattande stridsåtgärder att det till slut blev möjligt för Margaret Thatcher att införa generella strejkförbud. Principen är till för att få ordning och reda på arbetsmarknaden, säger Erland Olauson.

HAN BERÄTTAR ATT andra länder än Sverige har en ordning med fler begränsningar för hur och när arbetstagare får strejka och vilka åtgärder som ska till först.

– Exempelvis att ett visst antal medlemmar måste rösta om det, eller hur omfattande stridsåtgärderna får vara.

– I Sverige finns inget sådant, här råder djungelns lag. Du får vidta vilka stridsåtgärder du vill, så länge syftet är att sluta ett avtal. Men när avtalet väl gäller råder i princip hundraprocentig fredsplikt. Det skulle inte funka om man kunde strejka för att rubba själva systemet.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Erland Olauson har tidigare suttit i LO-ledningen. Han spelade en avgörande roll när parterna kom överens om strejkrätten 2018.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Hamnarbetarförbundets företrädare syns till vänster. Flera av dem hördes i Arbetsdomstolen. Till höger syns ett antal Transportfunktionärer som lyssnade på huvudförhandlingen.

Två mål

Det var två mål som förhandlades i Arbetsdomstolen.

1 I det första anser Hamnarbetarförbundet att APM Terminals gjort sig skyldigt till avtalsbrott, alternativt att arbetsgivaren borde ha förhandlat enligt medbestämmandelagen.

2 I det andra målet handlar det om hindrande av skyddsombud. Eftersom Hamnarbetarförbundets huvudskyddsombud inte fick vara med vid en första riskbedömning när nya scheman lades.

Djup klyft a mellan parterna

För ett och ett halvt år sedan tecknade Hamnarbetarförbundet kollektivavtal med Sveriges Hamnar. Men parterna är fortfarande inte eniga om hur avtalet ska tolkas.

Text **John Antonsson**

Sveriges Hamnars förhandlingschef Joakim Ärlund gjorde ett kort framträdande som vittne under den första förhandlingsdagen i Arbetsdomstolen, AD.

– Under medlingen som ledde fram till avtal ville vi verkligen ha med en skrivning om vad det innebär att ha ett andrahandsavtal. Så att vi skulle slippa en massa långa och dyra processer i Arbetsdomstolen. Enligt oss är rättsläget klart. Men vi ville ändå ha hängslen och livrem för att försäkra oss om att slippa sitta här. Men till slut måste man väga priset för en konflikt, som kan kosta uppemot en miljard kronor per dag, mot att ha den här skrivningen. Vi gjorde vad vi ansåg vara bäst för Sverige. Nu sitter vi här, sa han.

NÄR FÖRHANDLINGARNA TAGIT slut och några dagar gått sedan parterna lämnat Arbetsdomstolen låter Ärlund självsäker när han säger:

– Det finns redan en praxis som gäller första- och andrahandsavtal. Därmed räknar vi med att enbart förstahandsavtalet kommer att tillämpas.

Sveriges Hamnar har haft samma linje sedan förhandlingarna om centralt kollektivavtal inleddes. Och innan bläcket ens hunnit torka på avtalet, skickades ett cirkulär ut till arbetsgivarorganisationens medlemsföretag. Budskapet var glasklart. Ingen får teckna en lokal uppgörelse med Hamnarbetarförbundet (HF). Det företag som gör så kan räkna med dryga viten och eventuellt uteslutning.

– Jag räknade med att Hamnarbetarförbundet snabbt skulle försöka teckna lokala uppgörelser. Helt enkelt av skälet att de inte vill acceptera vad det innebär att få ett andrahandsavtal, säger Ärlund.

Enligt Sveriges Hamnar innebär andrahandsavtalet fredsplikt och ett antal så kallade organisationsrättigheter. Till exempel att HF får utse skyddsombud, får betald ledighet för fackligt arbete och förhandla enligt medbestämmandelagen.

– Det man inte får är inflytande över löner, arbetstid och anställningsvillkor.

DET SOM SKILDE det första medlarbudet och det allra sista, när HF och Sveriges Hamnar drabbade samman, är strykningen av ett par meningar. Den mest centrala handlar om rätten att ingå lokala överenskommelser. Strykningen kom efter månader av strejker och lockouter.

– Egentligen var det som stod en återgivning av vad som är rättsläget. Skälet att vi ville ha med skrivningen är att Hamnarbetarförbundet vägrat att acceptera att det är så. Till slut fick vi acceptera att man inte kan skriva ned allt som gäller på svensk arbetsmarknad i ett medlarbud.

> **”Jag ser framför mig ett scenario där företag kan byta avtalsrelationer genom att rita om organisationen eller skapa nya bolag. Då blir det nya fack som har först tecknade avtal.**
>
> Hamnarbetarförbundets Erik Helgeson

ERIK HELGESON, förbundsstyrelseledamot i HF, vittnade också i AD. När Transportarbetaren når honom på telefon ser han flera möjliga scenarier framför sig.

– En sak har jag lärt mig under resans gång. Om man lyssnar på folk som är tvärsäkra blir man jävligt blåst. Du hörde Ärlunds vittnesmål, när han sa att han ville ha ett papper som förklarade rättsläget, för att slippa hamna i domstol. De ville säkerställa att vi inte skulle förhandla lokalt och uppnådde inte det.

Men tror inte du att det skulle bli svårt att ha två olika avtal på samma arbetsplats?

– Egentligen inte. Det handlar om två fack som är bundna av fredsplikt. Jag har svårt att se en situation där arbetsgivaren tecknar avtal om olika arbetstid för olika fackförbund. Men för mig är det en senare fråga.

Erik Helgeson anser inte att lokala förhandlingar skulle förändra särskilt mycket. Eftersom förbunden har samförhandlat vid flera hamnar historiskt.

– I hamnar där vi har medlemmar har vi gjort så i årtionden. Ibland med Transport, ibland inte. Det här handlar om vardagen på våra arbetsplatser. Vissa där vi har majoriteten av, eller till och med alla, medlemmar.

JOAKIM ÄRLUND PÅ Sveriges Hamnar anser inte att det är praktiskt möjligt att nå uppgörelser med två förbund på hamnarna. Han säger:

– Det är ogörligt. Rättsläget säger att det inte ska kunna ske. Men om man trots det leker med tanken: Vid skiftarbete. Ska vissa börja klockan åtta och andra nio, beroende på vilket fack de är med i? Ska du ha högre lön om du är med i ett visst fack?

ERIK HELGESON ANSER att systemet till viss del är riggat mot dem, som förbund utan centralorganisation. Dels för att arbetsdomstolens sammansättning är som den är, och dels för att konflikträtten har begränsats.

– Jag ser framför mig ett scenario där företag kan byta avtalsrelationer genom att rita om organisationen eller skapa nya bolag. Då blir det nya fack som har först tecknade avtal. Värnet mot det har varit konflikträtten, att kunna strejka för dina egna medlemmar. Men det är inte tillåtet längre. Du kan inte slåss för hur villkoren ska tillämpas. Jag vet att de säger att ”det löser vi inom LO”. Men till exempel Unionen har flera gånger visat att de inte har några problem med att klampa in i vilket avtalsområde som helst.

HUR SER PARTERNA på en eventuell förlust i principfrågan om lokala uppgörelser?

Ärlund:

– Vi har förberett hur vi ska agera oavsett utgång.

Helgeson:

– Om vi förlorar får vi sätta oss ner och kolla på vilka grunder och om det är värt att ta det vidare internationellt (till ILO eller EU-domstolen).

Många år med två hamnfack

1972 uteslöts en stor grupp hamnarbetare från Transport. Många jobbade i hamnarna längs Norrlandskusten.

Konflikterna bakom uteslutningen hade sin grund i flera olika saker. Bland annat att Transport infört storavdelningar, något ett antal hamnarbetare vägrade acceptera.

Fram till 2019 var Hamnarbetarförbundet utan avtal. Däremot har det funnits lokala (ibland hemliga) uppgörelser.

Foto: Lena Engstrand



Joakim Ärlund.

Foto: Jan Lindkvist



Erik Helgeson.



Klara att levereras till militären. Bakom fordonens hytt, under skalet, är särskild utrustning monterad.

Laxå Special – en lång historia om ovanliga fordon

I det nedlagda pappersbruket har fordonsskräddarna flyttat in. Specialisterna, som bygger om och anpassar lastbilar helt efter kundens önskemål.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

BRANDBIL MED PLATS för en hel besättning. Låga sopbilar. Trailerdragare för elvägar. Prototyp för förarlös gruvbil och tungdragare. Omkring 1 500 fordon från lastbilstillverkaren Scania får årligen hytter eller anpassade chassier från företaget i Laxå.

– Större eller mindre ombyggnader, säger vd Björn Leksell.

Han möter upp vid stationen, trots att arbetsplatsen ligger alldeles intill i centrum utmed järnvägen. Eller centrum kanske har flyttat i den gamla järnvägsknuten och industriorten, upp till E6:an som går igenom Laxå? Ja, lite är det nog så, tror Björn Leksell. Det anrika kaféet vid stationen har lagts ned. I fönstret hos den stora tidningen, Nerikes Allehanda, finns bara en skylt med ett nummer till länschefen i Örebro.

Men Laxå Special Vehicles växer. Med omkring 160 anställda är det i dag kommunens största privata arbetsgivare. Många utifrån är också nyfikna på verksamheten och de ”konstiga” lastbilar som tillverkas här.

EN CHAUFFÖR FRÅN Värmland berättade i en bisats för Transportarbetaren, i ett annat sammanhang, att han valt sitt yrke som liten grabb. Han blev så fascinerad av fordonen på fabriken där hans morfar arbetade. Bland annat amfibielastbilar!

Någon amfibielastbil känner inte Björn Leksell till. Däremot en hel del andra udda fordon under sina 28 år på Scania, många i Södertälje. Som vd vid Laxå Special Vehicles sedan 2018. Fast över huvudentrén till det gamla pappersbruket står fortfarande Laxå specialfordon. Här



Fordonsanläggningen ligger i Laxå pappersbruks gamla tegelbyggnader. Inne är det toppmodernt men man har haft lite problem med snokar iån utanför, berättar vd Björn Leksell.

flyttade företaget, en gång känt som Fordonsskräddarna, in på 1970-talet.

DEN GAMLA BRUKSMILJÖN ser från utsidan rätt intakt ut. Det är fredag och från monteringshallen hörs dansbandsmusik.

Inne i lokalerna är det kliniskt rent, tekniken den senaste. Fordonens datasystem, bromsar och hjulställning säkerställs på tre banor i ett nybyggt hus. Kontrollen är kopplad till Scanias datasystem, och systemen testas enligt samma kriterier som på huvudfabrikens anläggning.

Här i Laxå görs sådant som inte passar att tillverka i en fabrik med hög volym, som vid Scanias anläggning i Södertälje. I Laxå tillverkas fordon i små serier och ibland enstaka exemplar.

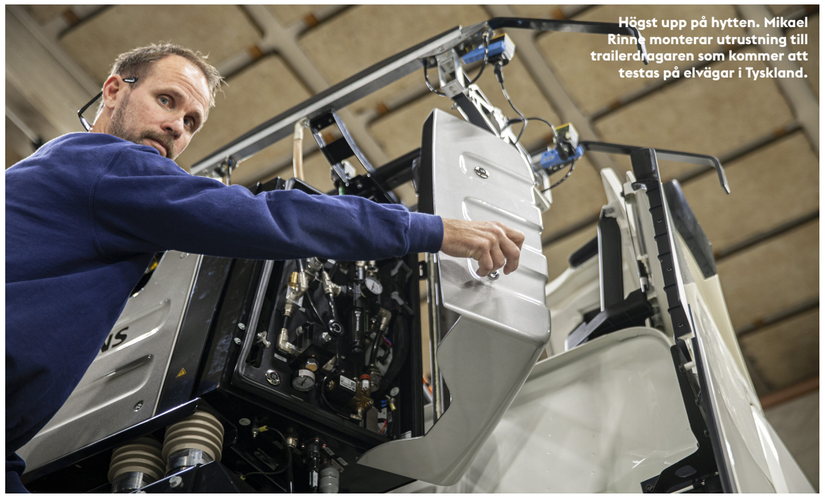
– Vi är inte påbyggare, utan producerande fabriksbyggare. Här görs sådant som är udda och komplext. Och det går snabbt, säger Björn Leksell.

– Vi säger sällan nej till kunder som har förslag och idéer.

Han får medhåll från Magnus Jacobsson, affärsområdeschef för chassi och reservdelar:

– Historiskt sett har en del jättekonstiga saker tillverkats här. Måsvingebilar, mätbilar med motorn bak. Det var nog mer riktigt udda grejer förr.

I DAG ARBETAR de med Scanias modulsystem. Det fungerar ungefär som en bygglåda med olika delar. Enligt Magnus Jacobsson passar det utmärkt när anpassningar och ombyggnader ska göras.



Högst upp på hytten. Mikael Rinne monterar utrustning till trailerdragaren som kommer att testas på elvägar i Tyskland.



Affärsområdeschef Magnus Jacobsson och vd Björn Leksell har många års erfarenhet inom Scaniakoncernen. Båda har tidigare arbetat på biltillverkarens anläggning i Södertälje.



Brandbilshytterna är Laxås specialitet. Så kallade crew-cab med fyra dörrar är extra rymliga.

Chassiombyggnader kan levereras helt klara från Laxåanläggningen. Det kan till exempel handla om förstärkningar med fler hjulaxlar eller extra ram. Bland annat har man levererat sådana tungdragare till Kina. Betongbilar som klarar att pumpa material högt upp.

Björn Leksell beskriver brandbilshytten med fyra dörrar, en så kallad crew-cab, som verksamhetens flaggskepp. En annan stolthet, som det tillverkas jämförelsevis många av, är lastbilshytter som byggs så låga som möjligt. För bland andra chaufförer som kör sopbil innebär det både bättre ergonomi och bättre sikt.

Företaget växer mot framtiden. 15 nya fordon anpassade för elväg i Tyskland ska snart levereras. Det är ett samarbete mellan Scania och Siemens. Och på fabriken i Laxå hoppas man att elväg snart blir verklighet här hemma. Gärna alternativet Örebro – Hallsberg.

LAXÅ SPECIAL VEHICLES

→ Omkring 1 500 fordon om året får hytter eller andra ombyggnader och anpassningar gjorde vid anläggningen i Laxå. Omsättningen ligger runt 300 miljoner kronor per år.

→ Verksamheten startade 1968. Sedan 1974 ligger anläggningen i nuvarande lokaler.

→ 1992 gick Scania in som delägare, men sålde sju år senare för att år 2010 åter gå in som ägare. I dag äger lastbilstillverkaren 90 procent, tidigare vd Håkan Larsson resterande andel.

→ Verksamheten vilar på tre ben. Dels specialhytter, dels chassianpassningar. Ett tredje ben är att tillverka nya reservdelar till lastbilshytter ur Scanias äldre modellgeneration, från 1990-talet fram till för ett par år sedan. De levereras till skadade lastbilar i hela världen.

Stärkt ställning för fackböcker



Biografier, reportage, skildringar av brott som hänt i verkligheten – facklitteraturen har ökat i popularitet under senare år.

En av de böcker som väckt mest uppmärksamhet och debatt under senare tid är *Familjen* av Johanna Bäckström Lerneby.

Hon har som journalist följt familjen Al Asim i Angered i Göteborg under flera år, deras brottsoffer och myndigheternas försök att sätta dit familjemedlemmar. De som tillhör en släkt utpekad som kriminell klan, som sägs kontrollera en hel förort.

Boken är nominerad till Augustpriset i kategorin facklitteratur. *LH*

Berättelser om när viruset kom till jobbet

Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek i Flemingsberg har öppnat för besök igen. Just nu pågår insamling av berättelser från LO-medlemmar i pandemins tid.

Projektet *När viruset kom till jobbet* ska dokumentera hur arbetssituationen påverkats av covid-19. Insamlingen görs genom ett formulär på arkivets hemsida, arbak.se. Anonymiserade kommer berättelserna att bli tillgängliga för allmänheten hösten 2022. *LH*



FOTO: LINA SVENSK

Republikansk kortlek skippar kungligheter

En kortlek ”helt befriad från den traditionella monarkistiska symboliken” har lanserats av Republikanska föreningen. Knektarna, damerna och kungarna är utbytta mot värden: 11, 12 respektive 13. Men korten förblir kladda. Föreningen har prytt korten med kända svenskar, som en dag skulle kunna bli statschefer om posten utsågs genom val. Jonas Hassen Khemiri, Mia Skäringer och Gretha Thunberg är tre som nu är med i spelet. *LH*



												GÖR KNUT MED STEK?	KAN VARA VASS	FINT		FÖRE-GÅR RESA	
											DEN HISSAS I FÖREN						KÄNNER FÖR-ÄLSKAD	
											HERR-GÅRD				FÖRE TEMPO / TORD-MULEN			
											SJÄLA-VÅRDEN							
											NÅGOT MAN FISKAR MED					TON / DIKTION		
											SLÄK-TING		GANA	SLAGS-MÅL / ÄBIL				
																	DE ÄR STICK-ADE	
ÄR VISS TANGO	CERE-MONIER	GÖR MINDRE PLÅGAD	ÅLD-RING I PARK	ÄR KRAN-LJUD?	SKALL-GÅNG		FÖRÖD-MJU-KELSE	SVENSK KOMEDI-SERIE	SÅ	POLITISK FAMILJ							
										VID NÅGONS SIDA				VATTEN-VÄXT / PYSTE			
FOLK I AN-DERNA					LED-MOTIV							LÄCKER I UTTRYCK / OSKICK					STOR FBI-MAN
DÄRFÖR ATT			SÄTEN / HÖRS I IRAN							STOLAN HAR RING-FORM					INTER-JEKTION		
					SAKNAR SYRA / FOG				LJUD STÄRKT AV-VIKANDE						SÅGS META I EKAN?		
BE-TRÄDA VISST NÄT		LILJE-VÄXT / ANNUELL					JÖSSAR / KRUKA						ÅR / DEN FÅR KOTTAR				
PÅMIN-NER OM BOX-ARNA								DUM / MÅNGA I SKÅNE							… OCH AN / APTIT		
KUNG-LIGT TILLTAL				ANKNYT-NING / BYGG-STIL								ARM / SVAR PÅ VILKA				LUFTAT	
						SKVA-LADE / BUNT								MUSIK-ORDNING / SIKT			
ÄR VÄL INTE HALA	GET I BERG		INTE SÅ SMART / SKRIFT							EN ADAM / VAKTID							GLIDA
					ÄR BO I STAN / GALA IGÅR						KANON-FINT		TVÄRARG / BOK-VIKING				
HATET		KOM I MORSE / SES MED MAKE							TVEK-LÖSA / JUNTA-GÖRA								
TRÄD MED KRYDD-NÖTTER							BLOM-MAR PÅ HÖSTEN							RYKTA-DES			
HÄLLA PÅ MER VATTEN				HAR EN KONTI-NENT STOR								ACCEP-TERA					©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 10 november. Märk kuvertet **"Novemberkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Vad gäller för tunga lyft på terminal?

Jag har läst om manuell hantering av tunga paket på UPS. Vi har samma problem på vår terminal. Kan jag vägra lyfta paket för hand med exempelvis vitvaror (typ 60 kilo) och hänvisa till risken för skador?

Terminalare

Svar: Begränsade tunga lyft kan få förekomma i vår arbetsmiljö. Det är dock inte okej att dagligen, hela arbetsdagen lyfta tunga saker (typ 60 kilo) för hand. Då behövs riskbedömningar som är genomförda av behöriga skyddsombud eller regionala skyddsombud.

Det innebär att man inte kan vägra enstaka lyft, men skall anmäla detta till sin arbetsgivare genom tillbudsrapportering. Det kan leda till att man behöver begränsa lyften eller tillhandahålla tekniska hjälpmedel för att utföra arbetet.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman

Ingen permission för den som flyttar

Jag kör lastbil och har på kort varsel fått en ny bostad. Har jag rätt till någon betald dag för att flytta? Hur långt i förväg måste jag be om permission i så fall?

Flyttsugen

Svar: Nej tyvärr. Det finns inget i transportavtalet om permission för flytt.

Joakim Guttman, central åkeriombudsman

Vem ska betala parkeringsböterna?

Jag jobbar med paketutkörning, med bil. Det är ofta omöjligt att hitta parkeringsplatser inom rimligt avstånd. Vem ska betala parkeringsböterna? De jag kör för säger att det är mitt ansvar. Om det är så, hur lång gångsträcka måste jag acceptera om jag har ett paket på 20 kilo?

Stressad chaufför



FOTO: LENA BLOMQUIST

Är det den som kör ut paket eller arbetsgivaren som ska stå för parkeringsboten när det är omöjligt att hitta p-plats?

Svar: Vi utgår från att fordonet ägs av företaget. Om företaget inte kan tillse att du kan parkera lagligt vid lossning så ska företaget stå för p-boten. Enligt kvittningslagen får företaget inte göra löneavdrag för p-böter eller p-avgifter utan att du har gett arbetsgivaren tillåtelse.

Om kunden inte kan underlätta eller skapa en dräglig arbetsmiljö ska du vända dig till din arbetsgivare och kräva förbättring. Funkar inte det bör du vända dig till ditt skyddsombud eller regionalt skyddsombud.

Att sätta ett maxvärde på att bära eller transportera är svårt, men en grundregel är att det inte ska skapa ohälsa. Samt att arbetsgivaren ska följa den sociala och tekniska utvecklingen. Det kan innebära att du behöver tekniska hjälpmedel, om du har långa vägar att gå med godset.

Joakim Guttman, central åkeriombudsman

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Oktoberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Gayatri Rimestad, Göteborg

Maria Tjernlund, Älvsjö

Björn Schmaltz, Luleå.

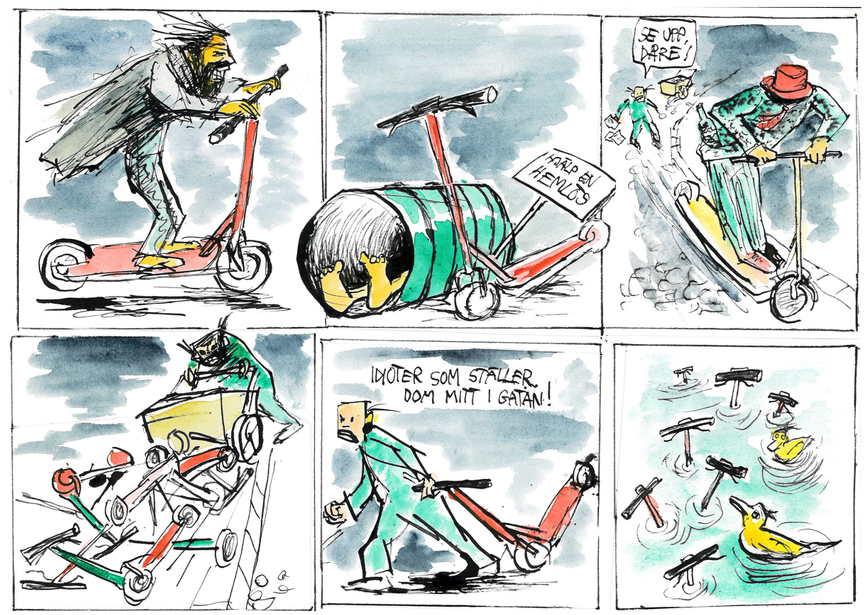
Vinnarna av en trisslott:
Jan Eliasson, Lundsbrunn

Kurt Tang, Smålandsstenar

Per-Erik Gustafsson, Luleå.

Nattens hjältar

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



Vad är trygghet för en arbetare?

Under senare tid har jag allt oftare funderat på vad som är trygghet för en arbetare. Hur jag än vänder och vrider på frågan så landar jag i att det rör sig om en trygg anställning och en vettig arbetsmiljö.

Under de senaste vändorna i de mycket intensiva las-förhandlingarna har det förvånat mig att en del andra företrädare i LO-förbunden gång på gång hävdat att omställningsstöd är en form av trygghet som är ännu viktigare än anställningstryggheten i sig.

Transport är ett förbund där många medlemmar jobbar på små och mellanstora arbetsplatser. För dem kan det aldrig bli frågan om att omställningsstöd är viktigare än trygghet i anställningen. Det måste alltid vara bättre att behålla sin anställning än att omskolas eller omställas till en osäker framtid utan ett jobb. Även om det givetvis också ska finnas ett bra stöd vid arbetslöshet.

Centern och Liberalerna påstår att småföretagare inte törs anställa och att arbetstillfällen går förlorade – på grund av att las är omodern och komplicerad. I mina öron låter det som kvalificerat skitsnack. Det blir givetvis inte fler jobb för att redan anställda får en osäkrare anställning. En anställning där turordningsregler sätts ur spel och saklig grund-begreppet vid uppsägning mer eller mindre upphör att gälla.

> ”Ofrivillig deltid, och även så kallad hyvling av arbetstidsmåtten, borde förbjudas eller åtminstone regleras kraftigt i lagen.

DET SOM SKULLE behöva åtgärdas i las är snarare att skärpa reglerna, som i dag möjliggör att visstidsanställningar staplas på varandra. Ofrivillig deltid, och även så kallad hyvling av arbetstidsmåtten, borde förbjudas eller åtminstone regleras kraftigt i lagen.

Nu när las-förhandlingarna återigen havererat kan jag inte göra annat än dra en lättnadens suck över att vi inom LO stod starka och enade. Vi sa nej till det slutbud som kom från Svenskt Näringsliv. Ett slutbud som var en ren provokation och som baserades på en ovilja att lösa frågan på ett seriöst sätt.

Vi får nu försöka samordna oss på nytt inom LO-familjen och driva de viktigaste las-frågorna i avtalsrörelsen. Parallellt måste vi arbeta gentemot politikerna för att få dem att dra tillbaka sin inblandning i den svenska modellen.

Det enda vettiga nu är att skrota den så kallade Toijer-utredningen. Skrota också januariöverenskommelsens punkt 20 och låt i stället las bli en valfråga till valet 2022. Då får Socialdemokraterna en chans att återvända till arbetarrörelsen. Och Centern och Liberalerna får bekänna färg, som arbetarnas fiender när det gäller trygghet och vettiga villkor.

VI GÅR NU in i en krävande avtalsrörelse. Men jag är säker på att vårt förbund och våra medlemmar är redo för en kamp för såväl bättre löner som bättre arbetsmiljö och en starkare anställningsskyddslag. Min uppmaning till er alla inom förbundet är att vara förberedda. Tuffa tider väntar, men tillsammans är vi starka!

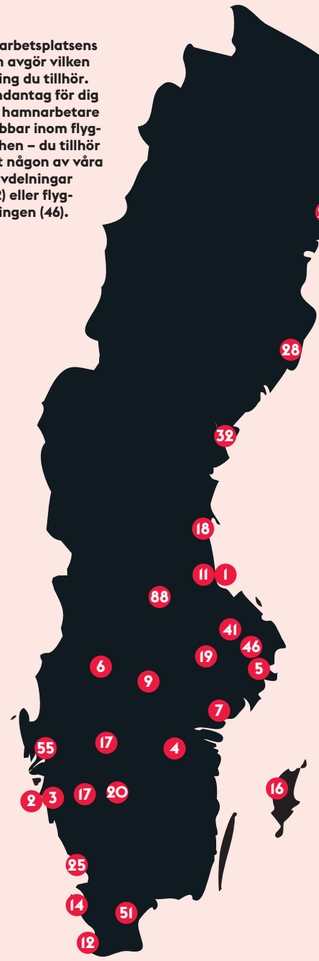


Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 10 november till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelser till sektionsmöten
Observera: Åkerisektionen har sitt möte på Hotell Kusten på Kustgatan 10. Alla andra sektionsmöten kommer att hållas på avdelningskontoret på Fjärde Långgatan 48, våning 8.

På dagordningen: Nominering till föreningar och företag, fyllnadsnominering till ordinarie och ersättare i avdelningsstyrelsen, nomineringar till sektionernas representantskap, sektionsstyrelsen samt (i de fall sektionsordförandes mandat går ut) nominering till sektionsordförande.

➤ Tidningsbudssektionen: Onsdagen den 11 november kl 17.30, med fika från 17.00.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 13 november 17.30, med fika från 17.00.

➤ Terminal- och bemanningssektionen: Tisdagen den 10 november kl 18.00.

➤ Petroleumsektionen: Tisdagen den 17 november kl 18.00.

➤ Väktarsektionen: Onsdagen den 18 november kl 18.00.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 16 november kl 18.30.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 14 november kl 11.00, med fika från 10.30. ***Observera att mötet hålls på Hotell kusten, på Kustgatan 10.***

Kallelse till representantskapsmöte
Repet har sitt sammanträde tisdagen den 8 december kl 18.00. Vi kommer att vara på Quality Hotell 11, Maskingatan 11 i Göteborg, och genomföra två sammanträden.

På dagordningen: Ekonomisk rapport, beslut om avgiftshöjning, val till föreningar och företag, fyllnadsval bland annat ordinarie och ersättare till avdelningsstyrelsen.

Endast ordinarie och ersättare är kallade till mötet. På grund av corona kommer det inte att finnas plats för övriga medlemmar att besöka sammanträdet.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Nomineringsmöten kommer att hållas i våra sektioner under november. Sektionsstyrelserna hälsar alla medlemmar varmt välkomna på följande tider och platser:

➤ Sektion 1: Onsdagen den 4 november kl 18.00 på YA, Slakthusvägen 2 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås.

➤ Sektion 3: Torsdagen den 5 november kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på kaffe och macka.

➤ Sektion 5: Måndagen den 9 november kl 18.30–20.30 på ABF, Kyrkogatan 6 i Motala. Vi bjuder på kaffe och macka.

➤ Sektion 6: Onsdagen den 4 november kl 18.00 på Restaurang Kharma 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 macka.

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

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Du missar väl inte att vi på grund av det rådande läget valt att hålla alla medlemsmöten elektroniskt. Det innebär att du kan delta i mötet hemifrån, via en dator/platta/telefon.

För datum och tider: Se din kallelse i *Transportfemman*, som du fått i brevlådan. Behöver du hjälp med tekniken? Ta i god tid kontakt med avdelningen på 010-480 30 05.
Vi ses på mötet!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Efter önskemål håller vi coronaanpassade utbildningar i kollektivavtalen, så anmäl intresse till avdelningen.

Gå ut i naturen, och njut av den sköna hösten.


Sälen.


Branäs.

STUGSEMESTER

Nu har vi tillkännagivit tilldelningen av platser i våra stugor i Sälen och Branäs.

Några veckor är fortfarande tomma, så hör av er till avdelning 6 om någon av dessa är intressant.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Taxiträff i Katrineholm
Tisdagen den 3 november kl 18.00 i ABF:s lokaler på Videvägen 9. Anmälan sker på transport.7@transport.se eller 010-480 30 07.

Nu börjar det skymma allt tidigare på kvällarna. Tänk på att man som fotgängare i trafiken alltid syns sämre från en förarplats än man tror. Använd reflex även när det bara är skymning.

Det är dags att leta fram vinterdäcken också. Minsta lagliga djup är 3 mm på personbilar och lätta fordon.

AVDELNING 9 ÖREBRO

MEDLEMSVÄRVARTÄVLING

Vi på avdelning 9 vill uppmuntra er medlemmar och förtroendevalda med en medlemsvärvartävling. Den som får ihop flest medlemmar tills den 31 december vinner ett riktigt bra pris!

1:a pris: Måltidsupplevelse på restaurang i Örebro, samt två biobiljetter.

2:a pris: 2 biobiljetter och en uppsättning transportprylar.

3:e pris: En uppsättning transportprylar.

Det är enkelt att registrera nya medlemmar på www.transport.se/blimedlem/. Glöm inte att fylla i att det är du som värvar medlemmen.

Du som är medlem får även ett superpresentkort som har ett värde på 200 kr. Med vänlig hälsning och lycka till!

Besök på avdelningen Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för obokade besök, då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Därför hänvisas du till att boka en tid, om du har ett ärende. Ring 010-480 30 09 eller mejla transport.9@transport.se.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning och skydda anställda som kan tillhöra riskgrupperna, och bli allvarligt sjuka av covid-19.

Ungdomsansvarig Vår ungdomsansvariga har tyvärr lämnat sitt uppdrag, så vi har en vakant plats där. Är du intresserad, och helst under 30 år, kan du höra av dig och lämna intresseanmälan.

Det är en otroligt viktig del i vårt arbete och ett av de roligaste uppdragen man kan ha!

Nästa avdelningsmöte hålls den 12–13 november i avdelningens lokaler.

Nästa representantskapsmöte hålls den 5 december. Plats ej bestämd.

AVDELNING 11 NORDUPPLAND/GÄSTRIKLAND

Vi på avdelningen finns på plats, men vi tar endast emot bokade besök under corona. Läs gärna på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/norduppland gastrikland/.

Nomineringsmöte för sektion 1 & 5: Torsdagen den 12 november på Scandic väst. Fika från kl 18.00. Mötet börjar kl 18.30.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten
➤ Sektion 55 (buss /taxi): Onsdagen den 11 november kl 18.00 på Transport avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö.

Som gäst på mötet har vi bjudit in Elin Gustafsson, som sitter i riksdagens trafikutskott.

Vi kommer att bjuda på lättare förtäring. Anmälan sker till ordförande Mats Öhman på tel 0761-89 27 90 eller e-post sektion55@hotmail.com.

Varmt välkomna!

➤ Securitasklubben: Tisdagen den 15 december kl 18.00 kallas alla våra medlemmar till Securitashuset i Malmö. Detta är årets sista möte.

Varmt välkomna!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna om nominering/medlemsmöten i sektionerna enligt följande:

➤ Sektion 1: Måndagen den 9 november kl 18.00 på Transport avdelning 14, Florettgatan 12 i Helsingborg. Men även digitalt genom kallelse via mejl senast en vecka innan mötet.

➤ Sektion 3: Lördagen den 7 november kl 10.00 på Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm. Presentkort kommer att lottas ut till medverkande.

➤ Sektion 4: Lördagen den 28 november kl 10.00 på Transport avdelning 14, Florettgatan 12 i Helsingborg. Men även digitalt genom kallelse via mejl senast en vecka innan mötet.



Värva en kompis – få 200 kronor!

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



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

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

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

➤ Sektion 5: Torsdagen den 19 november kl 18.00 på Transport avdelning 14, Florettgatan 12 i Helsingborg.

Välkomna!

AVDELNING 16 GOTLAND

Utbildningar Alla fysiska utbildningar är inställda, åtminstone till årsskiftet. Digitala lösningar håller på att tas fram, där utbildning kan genomföras över länk senare i höst eller på andra sidan årsskiftet.

Årets budgetmöte genomförs onsdagen den 2 december, med start kl 18. Jultallrik är målsättningen. Brev med inbjudan kommer cirka 15 dagar innan mötet, och några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2021.

➤ Beslut om avdelningens verksamhetsplan för 2021.

➤ Digital gäst är inbjuden från förbundskontoret.

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 ner antalet besök till ett absolut minimum.

Kontakt med avdelningen Ring 0IO-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Inga besök På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök. Har du för avsikt att hälsa på oss? Hör av dig så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett besök.

Studier Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 0IO-480 33 42 eller e-post: mikael.humlin@transport.se.

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

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater Avdelningens verksamhet är fortfarande låst i pandemins järngrepp. Men vi planerar att hålla corona-anpassade Startpunkter och Avtalspunkter inom en snar framtid.

Vi arbetar med att färdigställa vårt avtalsmaterial. Om det låter intressant så hör av dig redan nu.

Vi har fortfarande stängt för obokade besök på avdelningen. Kontakt sker via mejl eller telefon. Förhoppningsvis så ses vi snart därute igen!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Sektion I Åkeri & Miljö bjuder in till medlemsmöte lördagen den 28 november klockan 10.00.

Under mötet ska vi nominera en ledamot och en studieorganisatör för fyllnadsval till nästkommande representantskap.

Vi kommer att få en dragning av Michael Eskilsson, som sitter med i avtalsdelegationen för transportavtalet, om hur arbetet går med det nya avtalet. Och Tommy Jonsson från förbundets Ordning och redaprojekt besöker oss och informerar om deras arbete.

Med tanke på rådande omständigheter kring covid-19 så kommer vi till detta möte att ha anmälningsplikt. Anmälan görs till avdelningsordförande Lenny Ödegården på 0IO-480 33 79 eller lenny.odegarden@transport.se.

Plats för mötet meddelas när vi vet hur många som kommer att delta. Väl mött, hälsar styrelsen för sektion I!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte Budgetmöte i Falkenberg den 12–13 oktober kl 9.00.

Sektionsmöten

➤ *Sektion 2, Varberg*
När: Onsdagen den 18 november, kl 18.30.
➤ Plats: ABF:s lokaler i Varberg, Brunnsbergsvägen 5.

Sektion I, Halmstad
➤ När: Torsdagen den 19 november, kl 18.30.
➤ Plats: ABF:s lokaler i Halmstad, Nässjögatan 10.

Sektion 3, Falkenberg
➤ När: Tisdagen den 24 november, kl 18.30.
➤ Plats: Blå Salen, Folkets hus, Falkenberg.

Sektion 5, Gislaved
➤ När: Onsdagen den 25 november, kl 18.30.
➤ Plats: Torghuset i Smålandsstenar.

Sektion 6, Ljungby
➤ När: Torsdagen den 26 november, kl 18.30.
➤ Plats: Ljungbystopp, Best Western.

Samtliga bokade lokaler är stora så att vi kan hålla ordentligt avstånd. Vi ber dig följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer och bara besöka mötena om du känner dig fullt frisk.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektionerna vecka 48
Det kommer att finnas möjlighet att delta på mötena både digitalt och fysiskt. Länk till de digitala mötena kommer att skickas ut till medlemmarna samma eller någon dag innan mötet. Länkarna kommer även att finnas på vår avdelnings hemsida.

Måndagen den 23 november
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2 i Luleå.
➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26 Gällivare.

Tisdagen den 24 november
➤ Älvsbyn: ABF: Storgatan 25 i Älvsbyn.
➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25 i Kiruna.

Onsdagen den 25 november
➤ Piteå: Framnäs folkhögskola i Öjebyn.

➤ Pajala, Folkets hus, Fridhemsvägen 1 i Pajala.

Torsdagen den 26 november
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2 i Överkalix.
➤ Haparanda: Bara digitalt möte.

Alla möten börjar kl 18.00 och vi bjuder på fika. Ur dagordningen: Nominering till uppdrag i sektionen. Välkomna!

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen Den 27 november hålls sektionens nomineringsmöte. Fram till mötet i november finns 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 transport.se/nyheter/medlemsvarvartavling.

Medlemsförmån Du har väl inte heller missat att du som medlem har rätt till en kostnadsfri digital rådgivning hos Folksam?

Är du en av dem som har pengar att hämta? Under förra året hittades drygt 600 oanmälda ärenden till en summa av cirka 16 miljoner kronor. Boka din tid för rådgivning redan i dag! transport.se/nyheter/digital-radgivning/.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Sektionsmöten

➤ Torsdagen den 12 november kl 17.30 har sektion 13 Åkeri, terminal och miljö i Sundsvall nomineringsmöte på avdelningskontoret i Sundsvall, på Bultgatan 20A. Kallelse skickas via sms.

➤ Torsdagen den 12 november kl 17.30 har sektion 12 & 14 Sundsvall/Timrå nomineringsmöte på avdelningskontoret i Sundsvall, på Bultgatan 20A. Kallelse skickas via sms.

Våra försäkringsinformatörer Björn och Jan slutar den 30 november. Passa på att kontakta dem och prata kollektiva försäkringar. Det kan finnas pengar att hämta, som du missat att söka, via kollektiva försäkringar.

➤ Björn Nilsson: tel 070-295 12 89 eller mejl bjorn.avd32@gmail.com.

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

Vi finns på Youtube! Sök på Transportarbetareförbundet avdelning 32. Titta på våra filmer och passa på att prenumerera på vår kanal, så att du inte missar något som vi lägger ut.

Kontaktuppgifter till avdelningen:

➤ Tel: 0IO-480 30 32.

➤ E-post: transport.32@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Mötesdags Samtliga sektioner i avdelning 51 kommer att hålla medlems- och nomineringsmöten under november.

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne har möte den 19 november kl 17.30 på avdelningskontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad

➤ Sektion 2 Blekinge har möte den 22 november kl 11.00 i Socialdemokraternas lokal på Rådhusgatan 14B i Karlshamn.

➤ Sektion 3 Kronoberg har möte den 8 november kl 10.00 i ABF:s lokal på Arabygatan 8O i Växjö.

➤ Sektion 4 Kalmar har möte den 8 november kl 14.00, på avdelningens nya lokalkontor, Södra Malmgatan 7 i Kalmar.

Samtliga styrelser hälsar medlemmar i Transportarbetareförbundet välkomna till respektive sektions medlemsmöte. Om ni har synpunkter, frågor eller idéer angående era arbetsplatser, funderar på verksamheten i sektionerna eller bara vill träffas över en fika och snacka med andra Transportare, så är ni välkomna.

Tänk på att alla medlemmar har en röst och nu är läget att få den hörd.

Representantskapet sammanträder lördagen den 5 december på Korrö Hantverksby. Frukost serveras från kl 8.30 och mötet startar 9.00.

Kallelser och dagordningar kommer på hemsidan och skickas via brev till förtroendevalda.

Ny ombudsman Avdelning 51 vill också passa på att hälsa Kennet Thernström välkommen som lokal ombudsman i vår avdelning.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningskontoret är stängt för besök tills vidare, på grund av corona.

Öppettider: kl 8.00–16.40.
Lunchstängt: 11.30–12.30.

Ring 0IO-480 30 55 eller mejla transport.55@transport.se om ni vill ha kontakt.

Representantskapsmöte Lördagen den 5 december, med start kl 10.00. Sammanträdet kommer att hållas fysiskt och via Teams. Kallelse skickas till alla ledamöter i representantskapet.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter, ni når honom på 0IO-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning (även för icke medlemmar) som hålls på avdelningsexpeditionen. Vi kommer även att kunna erbjuda intresserade att få utbildningen via länk.

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

HAR DU FRÅGOR OM ...

➤ Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 0IO-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Avtal/arbetsrätt: Kontakta Jan Lendin på 0IO-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Stängt för besök Under rådande omständigheter har vi fortfarande stängt för besökare på avdelningen.

Vill ni komma i kontakt med oss så finns vi på telefon eller mejl.

➤ Ordförande/studieorganisatör Jenny Björnberg: 0IO-480 36 38 eller jenny.bjornberg@transport.se.

➤ Ombudsman Cecilia Johansson: 0IO-480 36 36 eller cecilia.johansson@transport.se.

➤ Ombudsman Kent Christensen: 0IO-480 36 34 eller kent.christensen@transport.se.

➤ RSO Joakim Hejenstedt: 0IO-480 36 32 eller joakim.hejenstedt@transport.se.

Representantskapet sammanträder lördagen den 5 december på Galaxen i Borlänge. Kallelse går ut till berörda.

??????????

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på Mina sidor på transport.se. Du kan även ringa Transport på 0IO-480 30 00, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken Avdelningar).



Trio från avdelning 6: ombudsman Mikael Ladman, ordförande Mikael Persson och ombudsman Örjan Jakobsson. När Transportarbetaren hälsade på var varken Monica Strandli, Sandra Franzén Nyström eller Sven-Åke Spets inne på kontoret.

Månadens avdelning

Full fart på avdelning med fin utsikt

Under omständigheterna öppet. Och mycket arbete ute, planering för studier och möten. Coronaanpassat. På kontoret i Karlstad finns folk som kan en hel del om säker arbetsmiljö.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Längst ut på en ö i Klarälvens delta ligger Värmlandsavdelningens hus. Utsikten över Vänern är fantastisk. Åt andra hållet breder Örsholmens industriområde ut sig. Här arbetar avdelningsordförande Mikael Persson fortfarande halvtid, med bevakning.

– Det är en del att göra i området på kvällar och nätter. Det rör sig rätt mycket folk ute också, efter att den vanliga verksamheten stängt, säger han.

INNE PÅ KONTORET är det fullt runt bordet. Ombudsmännen Örjan Jakobsson och Mikael Ladman diskuterar med ungdomsansvariga Sandra Franzén Nyström – och tre kamrater från Örebroavdelningen. De båda avdelningarna samarbetar bland annat när det gäller studier. Särskilt nya förtroendevalda behöver utbildning. Och verksamheten är i gång, även med fysiska möten. Om än anpassade.

– Vi kan ju ett och annat om arbetsmiljö. Det är en styrka att vi är många, därför har vi gått ihop, säger Ladman.

SAKNAS DENNA DAG gör regionala skyddsombudet Sven-Åke Spets, som är i väg på utbildning, och avdelningens kontorist/studieorganisatör Monica Strandli. Hon arbetar mycket med försäkringsinformation, men är denna dag hemma med feber. Så hälsningen från en tacksam medlem, som fått närmare 100 000 kronor i försäkringspengar, får de andra framföra.

STÄMNINGEN ÄR GOD, alla verkar glada. Inklusive hunden Zorro, som följt med husse till jobbet.

Men så väl har det inte alltid fungerat. För några år sedan gick avdelningen igenom en turbulent tid, då flera slutade. Avdelningskontoristen sas upp och i stället prövade Värmland att köpa kontoristtjänsten från Örebro. Men nu har avdelning 6 åter en ”egen” tjänst. Man hoppas också få behålla a-kassan i huset. Närheten till dem som kan arbetslöshetsförsäkringen bäst är en viktig resurs.

Under Transports expedition ligger DHL Freight i samma byggnad.

– Det är klockrent. Vi är här, och åkeriet där. Och om det är något har de anställda nära till avdelningen, säger Mikael Ladman.

Och på Yrkesförarens dag, den 9 september, var det inga problem att komma in hos företaget för att uppmärksamma chaufförerna.

PÅ GRUND AV covid-19 är kontoret stängt för obokade besök. Men hemarbete fungerar inte, menar de anställda.

– Det gäller att driva verksamheten så gott det går. Vi har självklart ändrat en del, men ändå försökt att ha styrelsemöten och annat som vanligt, säger ordförande Mikael Persson.



Avdelning 6 delar byggnad med DHL på Regnvindsgatan, längst ut på Örsholmen i Karlstad. (Fast Transport ligger överst.)

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Bildad: Den 1 januari 1964 som storavdelning, genom sammanslagning av tio avdelningar i Värmland.

Medlemmar: Omkring 2 100.

Område: Värmlands län, Hällefors och Åmål, samt OK Värmland i Karlskoga.

Expedition: Regnvindsgatan 8, Örsholmen, Karlstad.



På toppen. Therese Thörner trivs med jobbet som flischaufför. Här på lastningsplats ute i Värmlandsnäs skogar.

Therese har flis och forskning i lasten

Värmländska Therese Thörner trivs med livet som fjärrchaufför. Hon studerar samtidigt på distans och pluggar ofta i hytten. Examensarbetet handlar om hur transportledaren påverkar chaufförers liv.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

EFTER GYMNASIET ARBETADE Therese Thörner flera år inom bevakningsbranschen, både i Sverige och Norge. Bland annat som vakt på Oslos flygplats Gardermoen. Hon är sedan länge med i Transportarbetareförbundet. När hon för snart tio år sedan tog körkort för tunga fordon och började köra var det inte nödvändigt att byta fack. ”Praktiskt”, tycker Therese.

Hon ser sig som priviligierad när det gäller den egna arbetsmiljön. Therese kör i dag för ett mindre åkeri, där åkaren lyckas pussla ihop flödet så väl ”så man kan tro att han är kvinna”. Det är sällan stressigt och körningarna fördelas rättvist.

– När semestern var slut kände jag absolut ingen ångest. Tvärtom, det var skönt att komma tillbaka till rutinerna. Nu kör vi igen!

Men Therese Thörner vet att långt ifrån alla upplever arbetet på samma vis. På nära håll har hon bevittnat hur plågsamt det kan vara för andra chaufförer. När planeringen gör att det blir omöjligt att vila eller ta rast, när stressen leder till sömnlöshet och problem också med familjelivet.

– Jag har tänkt mycket på hur mycket transportledaren påverkar ens liv. Det handlar om arbetsmiljön, om hur stressigt det är och hur körningarna fördelas, säger Therese Thörner.

TILLSAMMANS MED TVÅ kurskamrater från Teknikhögskolan i Uddevalla håller hon på med sitt examensarbete. Det handlar om hur transportledaren påverkar chaufförers liv och hälsa.



Extra-husse, Thereses pappa Staffan Thörner, svänger förbi från granngården.



Therese Thörner i hemmet utanför Säffle, tillsammans med sin hund Flisa. Hon är en livlig australian shepard, som ibland fått åka med i flisbilens hytt. Oftast är Flisa dock hemma hos gammel-husse och matte i granngården där Therese Thörners föräldrar bor.

– Idén till arbetet föddes efter landsvägen. Vi är tre tjejer från utbildningen som pratat mycket, och det har varit roligt att samarbeta, säger Therese.

Tillsammans med kurskamraterna hoppas hon få svar på en rad frågor. Hur realistiska är förväntningarna din transportledare har på dig? Brukar du ofta hoppa över rast på grund av transportledarens planering?

Therese själv kör i dag mycket på Norge, på schema som innebär att hon ofta är borta från hemmet flera dagar i sträck.

Hon visar var hon ibland hämtar last: En imponerande plats, med jättelika flishögar, i närheten av hemmet ute på Värmlandsnäs. En intensiv grandoft slår emot en ute i skogen:

– Härligt! Som att ha en jätte-Wunderbaum i bilen. En kan inte klaga på lukten på lasten!

Fotnot: Läs mer om Therese Thörner och undersökningen *Hur påverkar transportledaren dig?* på transportarbetaren.se.

THERESE THÖRNER

Ålder: 32 år.

Jobb: Lastbilschaufför.

Bor: Hus på Värmlandsnäs, tillsammans med maken.

Gör: Kör lastbil för åkeri i Årjäng, studerar till transportledare vid Teknikhögskolan i Uddevalla.

Bakgrund: Uppvuxen i Norra Averstad utanför Säffle. Tidigare arbetat inom bevakning.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56270 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Hyllningsrop med lukt av hyckleri

På senare tid har hyllningskören över den svenska modellen och kollektivavtalen nått stormstyrka. Det finns snart ingen tongivande debattör, ledarskribent eller företrädare för näringslivet, facket eller rikspolitiken som inte uttalat sitt stöd för tanken att det är arbetsmarknadens parter som själva ska göra upp om spelreglerna på arbetsmarknaden.

Ropen har skallat mot såväl försåtliga lagstiftningsattacker på las som EU:s förslag om minimilöner. Från arbetsgivarlägret betonas gång på gång att närmare nio av tio svenska löntagare minsann omfattas av kollektivavtal.

Hallelujah.

ÄR DET BARA jag som får en konstig smak i munnen?

I decennier har näringslivet och högerfalangen ägnat sig åt krypskytte mot de kollektivavtal man säger sig värna. Är det någon som minns salladsbaren i Göteborg? Hur många företrädare för Svenskt Näringsliv och de borgerliga partierna slöt upp och sa att självklart har Hotell- och restaurangfacket rätt att pressa fram ett avtal för de anställda?

Det är ju annars precis det den svenska modellen bygger på. Inte lagstiftade minimilöner, utan att alla företag tecknar avtal, så att det inte uppstår osund konkurrens mellan bolag som får helt olika lönekostnader.

Hur var det med Laval-historien i Vaxholm? Skolbygget där Byggnads genom blockad försökte förmå ett lettiskt byggföretag att teckna avtal. Där kröp det fram att Svenskt Näringsliv stöttade Laval ekonomiskt i den juridiska processen.

VARFÖR BACKAR TRANSPORTS motpart, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, gång på gång upp åkerier som vägrar plocka fram lönehandlingarna, när facket vill granska lönenivåerna? Trots att parterna enats om att just den kontrollmöjligheten ska finnas i avtalet …

Hur många år sedan är det en ledande moderatpolitiker uttalade att: ”Land ska byggas med lag, inte kollektivavtal!”

Kan det vara så att borgerligheten och Svenskt Näringsliv gillar kollektivavtalsmodellen bara när facket är kraftigt försvagat? De senaste 13–14 åren har framför allt LO-förbunden förlorat många medlemmar. Det handlar om ett tapp på 15–20 procent.

ETT SVAGARE FACK och inskränkningar i möjligheten att vidta stridsåtgärder har lett till att allt färre fackförbund tillgriper blockad för att få fram kollektivavtal hos arbetsgivare som trilskas.

Det är, gissar jag, flera LO-fack som drar sig för att gå ut i konflikt i den kommande avtalsrörelsen. För att man inte har tillräcklig styrka. Självklart påverkar det avtalens innehåll.

Det är säkert korrekt att närmare nio av tio löntagare på arbetsmarknaden har kollektivavtal. Men så ser det definitivt inte ut i Transport och andra fackförbund med många små arbetsgivare. Ska kollektivavtalsmodellen överleva här behövs mer än hyllningskörer.

> ”Varför backar Transports motpart, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, gång på gång upp åkerier som vägrar plocka fram lönehandlingarna, när facket vill granska lönenivåerna?

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Känns bra att LO enats om att kräva ettårigt avtal och tre procent i lönelyft i avtalsrörelsen. Det kravet kommer IF Metall och de övriga industrifacken säkert att följa, den här gången … (Varför är det så svårt med ironi?)

↓ Att corona-eländet tar ny fart. När ska det sluta? Och hur?


FOTO: JAN LINDKVIST

Hallå där!

JERKER NILSSON

… central ombudsman som sett till att alla kollektivare på bevakningsbolaget Loomis får semesterlön med oktoberlönen.

Vem upptäckte att tidigare utbetald semesterlön inte stämde?

– Det var en medlem som kände att något var fel, men hade svårt att sätta fingret exakt på vad. Han talade med en av Transports förtroendevalda, som i sin tur tog kontakt med mig. Semesterlön bygger på ett rätt komplicerat system. Men jag fick kontakt med killen, och började titta på lönespecifikationerna.

Vad var fel?

– Jag försökte göra beräkningar, men Loomis hade bytt lönesystem. I det gamla systemet var det räknat så att jag förstod. På ett företagsråd tog vi upp frågan om hur semesterlön räknades. Vi bestämde med företaget att stämma av. De utredde saken och det visade sig att semesteråret 2019 beräknades på olika sätt i systemen. Enkelt uttryckt föll en månad bort.

Var det fler som fått för lite pengar?

– Alla anställda med kollektivavtal. Det underbara i historien är ju att alla kollektivare nu få en extra utbetalning, tack vare att en kille reagerade. Det visar att det är viktigt att kontrollera lönen!

Hur mycket pengar handlar det om?

– Det är svårt att säga, det beror ju på hur mycket nätter och helger man jobbat. Men det blir en bra slant, några tusen kronor, som kommer med ordinarie oktoberlön. Enligt avtalet ska lönen betalas ut senast den 25 i månaden, så det blir redan den 23.

LILLY HALLBERG