TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 11 november 2021

Påskrift om tystnad stoppar skyddsombud

Psykisk ohälsa
Kvinnor långt mer sjukskrivna än män

Bevakningsanställda svårt utsatta för våld

KULTUR
Filmtips för dig som vill bli skrämd

Sparkades efter 43 år

Taxi Projekt i gång! ***Bevakning*** Varning för kodfusk
Hamn Protester mot covidkrav ***Åkeri*** Bästa transportskolan

DETTA ÄR EN ANNONS.

Du är facket, du är Transport!

Vår styrka som fackförbund att kunna förändra och påverka börjar alltid hos dig. För det är du som vet vad som fungerar på just din arbetsplats och vad som inte gör det. Lyssnar inte chefen? Är det för stressigt? Mår du eller en kollega dåligt? Du kan faktiskt göra något åt saken och bidra till en bättre arbetsmiljö.

Arbetsmiljö är allt som påverkar dig i ditt dagliga arbete. Du ska ha rätt utrustning för att göra ditt jobb, ha tillräckligt med utbildning, men också relationen till dina kollegor och chefen är arbetsmiljö.

Genom att skriva tillbudsrapporter och påtala risker, brister och potentiella faror i arbetsmiljön gör du en stor insats för dig och dina kollegors dagliga välbefinnande. Du kan även bidra till att det finns skyddsombud på din arbetsplats.

Idag har Transport 1300 skyddsombud, 100 huvudskydds-ombud och 36 regionala skyddsombud. Dom arbetar varje dag med att skapa en bra arbetsmiljö för just dig. Det gör dom genom att samverka med och påverka arbetsgivarna att följa lagen. Så kan vi förebygga olyckor och ohälsa i hela Sverige. Tillsammans är vi starka!

TRANSPORT-
ARBETAREFÖRBUNDET

STARKA TILLSAMMANS

VÄLKOMMEN

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-arbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Medina Bajric
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 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 25–26 november.

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

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



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



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



KAMILLA KVARNTORP
Reporter
010-480 33 02



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 11











4 VÄLKOMMEN
Justina Öster skriver om världens bästa jobb.

10 PSYKISK OHÄLSA
Lastbilschaufförén Helena Stenbom gick in i väggen – två gånger.

12 BACKNING
Så kunde ännu en dödsolycka med backande sopbil ha förhindrats.

14 ITALIEN HAMN
Hamnarbetare protesterar mot covidpass.

16 BEVAKNING
Tystnadsplikt hindrar skyddsombud vid Microsofts serverhall i Gävle.

21 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

22 7 FRÅGOR KJELL RAUTIO
LO:s expert svarar på hur politiska beslut påverkar sjukförsäkringen.

24 KAOSET PÅ GATE GOURMET
Många anställda har tvingats bort från cateringjätten. Medina Bajric sparkades ut efter 43 år.

30 INFÖR VALET 2022
Transports två nyvalda valledare presenterar sig.

32 KULTUR
Läskigt bra filmer lyser upp höstmörkret.

34 NOVEMBERKRYSSET

35 FRÅGA FACKET

36 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om elbilar och brist på chaufförer.

39 MÅNADENS AVDELNING
Avdelning 26 Norrbotten.

40 MÅNADENS MEDLEM
Lennart Johansson om 60 år på väg med Transport.

44 LEDARE
LILLY HALLBERG
Transportarbetarens tf chefredaktör hade hellre skrivit om rött och svart, men nu blev det blått och brunt.

FOTO: LILLY HALLBERG



Tack, transportare!

I bland, eller ofta, tänker jag att jag har världens bästa jobb. Journalistrollen öppnar så många dörrar. Tar mig till oväntade landsändar och låter mig stiga över trösklar som jag annars inte fått beträda. Eller ens vetat om.

Tänk att med kamera, block och penna bara få kliva in genom dörren hos en okänd. Att den personen ber dig slå dig ner vid köksbordet, bjuder på kaffe och svarar när du börjar fråga.

Ni har ju nyss mötts!

DU LYSSNAR, ANTECKNAR, ställer om situationen tillåter frågor du knappt tror du ska våga och en livsberättelse växer fram. Ofta komplex med motsägelser eftersom vi människor är motsägelsefulla. Du samlar en väv.

Förtroendet är en gåva.

HUR DU FÖRVALTAR den är upp till dig.

Du måste välja dina ord när du sedan sitter ensam vid datorn, citera så nära som den person du träffat talar. Fast det är inte alltid vad hon eller han säger som de menar.

Fel ord kan såra och den du träffar kan redan vara sårad.

Det är därför ni träffats.

DU KAN FÅ skrivkramp och ibland vänliga mejl med tack, ett välkommet inslag bland glåporden från ett återkommande nättroll.

Du har ett stort ansvar för hur det du skriver tas emot. Journalisternas egna etiska regler säger att du ska vara aktsam när du intervjuar personer som inte är vana att vara med i medier.

POLITIKER, FÖRETAGS- OCH höga fackliga ledare antas enligt samma regler kunna tåla mer. De omges numera ofta av utbildade kommunikatörer. Gatekeepers, som i stället för att låta dig intervjua berörd person begär in frågor via mejl.

Då kan du inte ställa följdfrågor eller läsa av minspel. Svaren är ofta intetsägande.

UTANFÖR FACKFÖRBUNDSPRESSEN ÄR arbetare dåligt representerade i medierna. Så tack alla transportare som öppnar dörren för oss reportrar på Transportarbetaren!

Det är en stor gåva.

Justina Öster är journalist på Transportarbetaren.

”Utanför fackförbundspressen är arbetare dåligt representerade i medierna.

Justina tipsar

Vätgasplan och förarlöst eltaxiflyg i programmet Framtidens elflygplan, SVT play.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om de rutinerade miljöarbetare som petades av Säffle kommun efter 34 år:

”Jag tycker det är för jävligt! När Jonas körde här fanns aldrig nåt att klaga på, men nu vid senaste tömningen fann vi våra tunnor stående mitt i infarten till gården. Inte ok!”
Tina

”Tycker det är för jävligt rent ut sagt. Det är så illa skött av kommunen så jag skulle vilja ifrågasätta deras kompetens, vilken verkar vara obefintlig i detta fallet. SKÄMS! SÄFFLE KOMMUN!”
Maria

”Bedrövligt. Helt klart åldersdiskriminering.”
Tommy

”Fruktansvärt dåligt av Säffle kommun. Skäms på er!”
Marita

”Dåligt gjort av kommunen och fega är dom, tycker att dom ska stämma Säffle kommun!”
Camilla

Vi skrev om villkoren för Foodoras bilburna matbud:

”Den råa, illegala kapitalismen!”
Tina

”Sverige 2021”
Thomas

Pressgrannar

Dyrt med egen poet

Under hösten har i och för sig en rad rikstäckande medier berättat om Tranemos försök med en anställd poet.

Men Borås Tidning kunde redan i juli berätta om Tranemos egen poet, som under ett år varje vecka ska leverera en dikt för att ”ge en förnimmelse av vad Tranemo är”. Till exempel skalda om betongfabriken, hockeylaget i Nittorp, ett kommunstyrelsemöte eller den smalspåriga järnvägen.

Ingen har invänt mot poesin. Däremot mot kostnaden, närmare 900 000 kronor under ett år. Enligt kvällspressen sitter nu Tranemos kulturförvaltningen i krismöte efter massiv kritik mot anställningen av en kommunpoet.

Lilly Hallberg

”Socialdemokraternas primära uppgift är att stärka löntagarna.”

ALEXANDER OJANNE
orförande för Stockholms LO-distrikt, har varit med och skrivit en motion till S-kongressen som är en protest mot den LAS-uppgörelse Socialdemokraterna planerar att genomföra. Från Arbetet.

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

SE UPP! Den här skylten mötte Transportarbetarens reporter Justina Öster på väg till Stockholms central.

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

läsarbilden



FOTO: STEFAN HESSMAN

STEFAN HESSMAN: ”Var rädd om er där ute. Hjärtat är något som vi alla behöver. Och världen behöver mer hjärtan och kärlek så att vi får finnas kvar på denna jord. Det var helt fantastisk att få se detta hjärta där ute i naturen. Man kände en samhörighet med naturen. Man kände sig fri och hur kärleken till denna jord gjorde sig påmind. Kärlek övervinner allt.” Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Debatt

Återupprätta respekten för kroppsarbetet

I den historiska romanen Varvsslammer beskriver författaren Aino Trosell med stor värme arbetet på varven i Göteborg. ”Hon rätade på ryggen och betraktade sin arbetskamrat, navet i ett sprakande gnistregn från sliprondellen. Plåten var ett levande material som kunde vara hård eller spröd, mjuk eller seg. Den levde under plåtslagarnas brännare och svetsarnas ljusbågar, krökte sig, rätade ut sig, krympte, flyttade sig, bågnade, slet och drog i taljor och block. Detta varv med sina egna dofter, sitt språk och malmtunga rytm.”

VARVSSLAMMER ÄR EN fantastisk blandning av långnoveller, essäer och dikter, ofta med ett feministiskt anslag. Varven är historia. Men det tunga kroppsarbetet är fortsatt en realitet. Många är de yrken som fortfarande kräver mänsklig arbetskraft. Och i de samhällsbärande jobben har det aldrig gått att jobba hemifrån. Däremot är synligheten, såväl reellt som litterärt, mindre i dag. Ett fantastiskt undantag är Vi som arbetar med våra kroppar! av Annica Carlson Bergdahl. Där syns stoltheten utan att yrkesarbetets baksidor förringas.

Väldigt ofta har diskussionen om det goda arbetet begränsats till att förkorta arbetstiden. Inget fel i det men det löser inte frågan om arbetets innehåll. För den som en gång har upplevt känslan av att behärska sitt yrke, känt stoltheten i identiteten som yrkesarbetare, den vet sitt värde. Men det kräver också något tillbaka. Det handlar om bättre löner, absolut. Men också om en respekt för alla som inte kunnat jobba hemifrån under pandemin.

PÅ RENOVA HAR jag arbetskamrater som jobbat där i över 40 år, sedan det hette Renhållningsverket. De kan berätta om tungt arbete, förslitningsskador som inte erkänns som arbetsskador och oro för hur pensionen ska bli när lönen ser ut som den gör. Men också: Om galna upptåg som hållit humöret uppe, om arbetsglädje och yrkesstolthet där ingen slår dem på fingrarna. Och kanske främst, om lojalitet mot sitt yrkesval som samhällsbärare.

För det vet de: Löser renhållningsarbetaren inte sitt uppdrag, då blir det snabbt problem. Det är en kunskap som bygger självkänsla. Varje dag inträffar oväntade saker i jobbet som behöver lösas. Som inte är planerade, som det egentligen inte finns tid för och som inte ingår i arbetsbeskrivningen. Det löser man med kreativitet, humor och erfarenhet. Inte genom att säga att det inte är min sak att lösa. Helt enkelt för att man betraktar det som sitt jobb.

UNDER VARVSEPOKENS TID var yrkesidentiteten tydlig i samhället. Det kunde den vara även i dag. Ska unga människor välja att utbilda sig till de samhällsbärande jobben, då behöver vi återupprätta respekten för kroppsarbetet.



FOTO: PRIVAT

ANN-SOFIE HERMANSSON
är renhållningsarbetare på Renova. Hon är socialdemokrat och tidigare kommunstyrelsens ordförande i Göteborg. Texten har tidigare varit publicerad i GP.

”Varje dag inträffar oväntade saker i jobbet som behöver lösas.”

Delta i debatten!

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

Kvinnliga trans portarbetare mer drabbade ä n manliga

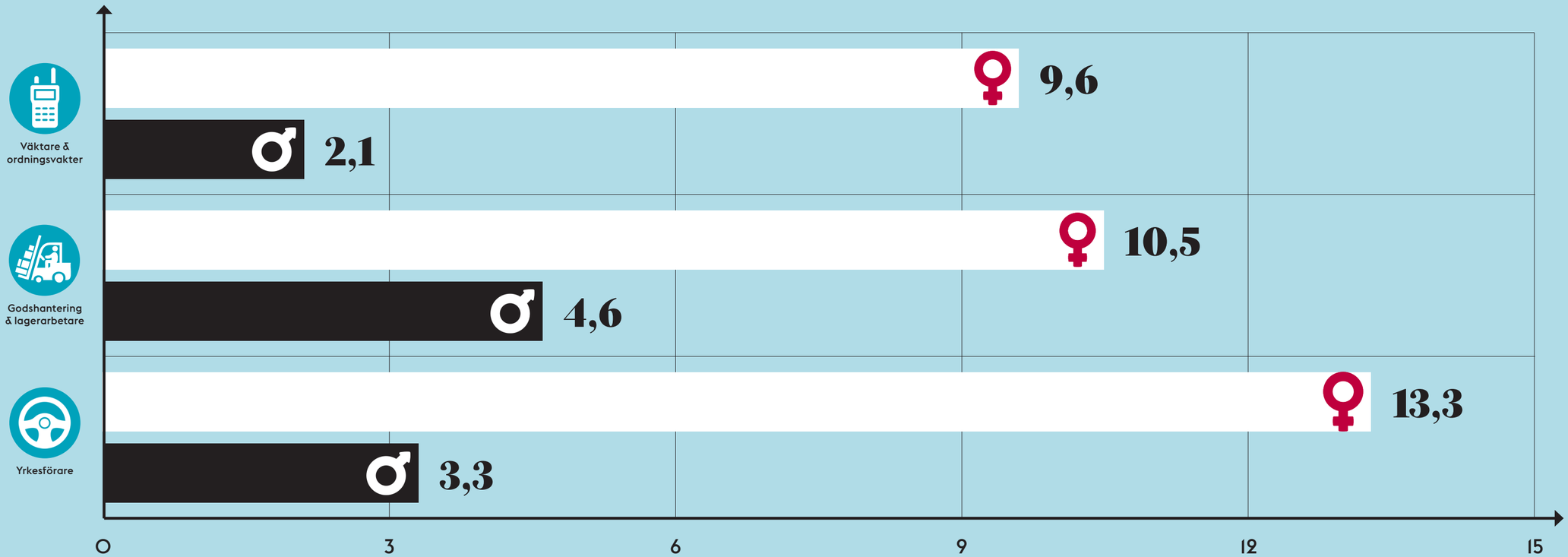
Kvinnor blir oftare långtidssjukskrivna på grund av psykiska diagnoser än män. Och kvinnliga transportarbetare är mycket hårdare drabbade än sina manliga kollegor, visar statistik från Afa Försäkring.

Text KAMILLA KVARNTORP *Grafik* CHRISTINA AHLUND

Så många har blivit sjukskrivna (2019)

Antal långa sjukfall med psykiska diagnoser per 1 000 sysselsatta efter yrkesgrupp och kön.

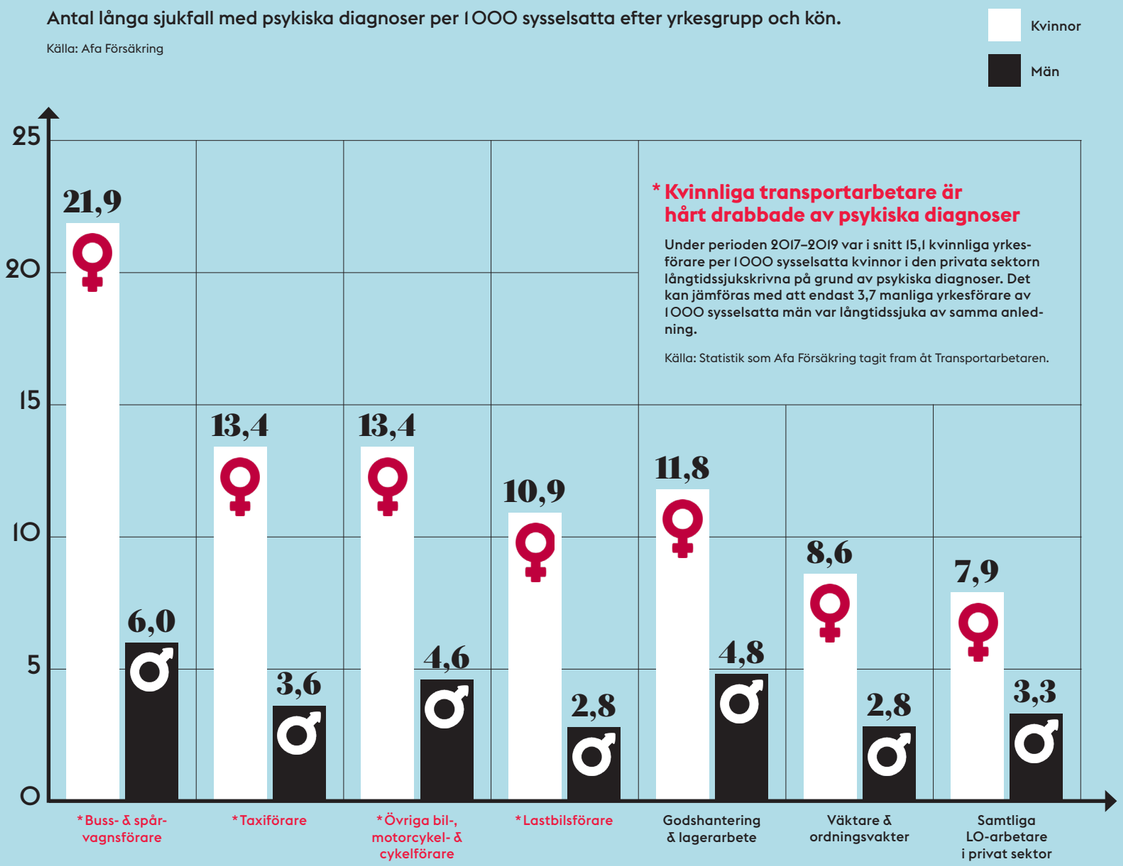
Källa: Afa Försäkring



Så många var sjukskrivna 2017–2019

Antal långa sjukfall med psykiska diagnoser per 1 000 sysselsatta efter yrkesgrupp och kön.

Källa: Afa Försäkring



*** Kvinnliga transportarbetare är hårt drabbade av psykiska diagnoser**

Under perioden 2017–2019 var i snitt 15,1 kvinnliga yrkesförare per 1 000 sysselsatta kvinnor i den privata sektorn långtidssjukskrivna på grund av psykiska diagnoser. Det kan jämföras med att endast 3,7 manliga yrkesförare av 1 000 sysselsatta män var långtidssjuka av samma anledning.

Källa: Statistik som Afa Försäkring tagit fram åt Transportarbetaren.

GRAFIK: CHRISTINA AHLUND

Yrkesförare i siffror

- 95 procent av yrkesförarna arbetade inom privat sektor 2019.
- 54 procent av yrkesförarna var lastbilschaufförer 2019.
- År 2019 var 90 procent av yrkesförarna kvinnor och 10 procent var män. För bland annat lastbilsförare och taxiförare var andelen över 90 procent.
- År 2019 var 41 procent av kvinnorna i yrkesgruppen yngre än 36 år. 28 procent av männen var yngre än 36 år. 51 procent av de manliga yrkesförarna var mellan 46 och 64 år.

Källa: SCB, Afa Försäkring

Psykiska diagnoser orsakade hela 31 procent av kvinnornas arbetssjukdomar under perioden 2015–2019, men bara 3 procent av männens arbetssjukdomar under samma period, enligt siffror från Afa Försäkring.

ATT BLI LÅNGTIDSSJUKSKRIVEN, alltså sjukskriven i mer än 90 dagar, kan få allvarliga konsekvenser både för den drabbade individen och samhället i stort. Individens livsinkomst och pension påverkas negativt, och det finns en risk att fastna i ett utanförskap. Dessutom är samhällskostnaderna stora. År 2018 bedömde socialdepartementet att den sammanlagda kostnaden för psykisk ohälsa i landet uppgick till drygt 200 miljarder kronor eller 4,83 procent av bruttonationalprodukten (BNP).



– Det är enorma kostnader och produktionsbortfall. Den psykiska ohälsan är ett av våra största folkhälsoproblem, säger Ingrid Osika Friberg, senior utredare på Jämställdhetsmyndigheten.

VAD BEROR DET då på att fler kvinnor än män blir långtidssjuka på grund av psykiska diagnoser?

Forskning visar att kvinnor själva upplever att de oftare har problem med psykiska sjukdomar som depression, ångest och utmattning än män – och att de oftare söker vård än män.



– Det är inte så konstigt att sjukdomsmönstret återspeglas i sjukskrivningstalen. Söker du inte vård blir du heller inte sjukskriven, säger Gunnel Hensing, professor i samhällsmedicin och folkhälsa vid Göteborgs universitet.

”Det är enorma kostnader och produktionsbortfall. Den psykiska ohälsan är ett av våra största folkhälsoproblem.”

Ingrid Osika Friberg, senior utredare på Jämställdhetsmyndigheten.

FORSKNING VISAR OCKSÅ att män har en större ovilja än kvinnor att prata om hur de mår, framför allt om sin psykiska ohälsa.

– Det talas om maskulina normer. Män ska vara starka, självständiga och inte beroende av andra. Det finns därför män som drar sig för att söka vård när de mår dåligt, säger Ingrid Osika Friberg.

Vården fångar inte heller upp män som mår psykiskt dåligt lika bra.

– När kvinnor söker vård bedömer vården oftare att det handlar om något psykiskt eller psykosomatisk och de får behandling för psyket. Det görs fler fysiska undersökningar på män, deras problem hänförs mer till kroppen, säger Ingrid Osika Friberg.

Men de flesta forskare är överens om att skillnader i den psykosociala arbetsmiljön är den viktigaste förklaringen till att kvinnor oftare blir långtidssjukskrivna på grund av psykiatriska diagnoser än män.

– Kvinnor finns i kontaktintensiva stressiga jobb inom vård, skola och omsorg, där de inte kan påverka sitt arbete så mycket själva, säger Ingrid Osika Friberg.

PATHRIC HÄGGLUND ÄR nationalekonom och var projektledare för en granskning från Riksrevisionen 2019 om mäns och kvinnors sjukfrånvaro. Han tror inte att de högre sjukskrivningstalen bland kvinnor beror på att deras arbetsmiljö är sämre än männens.

– Hypotesen arbetsmiljö är knepig, eftersom den utgår från beskrivningar av upplevd hälsa. Kvinnor över lag beskriver att de upplever en sämre arbetsmiljö. Men det är inte objektiva arbetsmiljömått. Kvinnor är sjukskrivna mer än män i princip alla branscher. Det är därför svårt att tro att arbetsmiljö skulle vara en viktig förklaring till skillnader i sjukfrånvaro mellan män och kvinnor, säger han.



DET ÄR KÄNT att kvinnor i allmänhet tar ett större ansvar för hem, hushåll och familj.

Men det är ont om aktuell forskning om sambandet mellan det obetalda hemarbetet och sjukfrånvaro på grund psykiska diagnoser. Ingrid Osika Friberg pekar på att rapporter från bland annat Försäkringskassan visar att kvinnors, och även mäns, sjukskrivningar för psykisk ohälsa ökar när de har barn mellan två och femton år.

Men Pathric Hägglund anser inte att kvinnor får sämre hälsa än män när de får barn.

– Vi menar inte att kvinnor får sämre hälsa därför att de tar mer ansvar för barn och hem. När de tar ett större ansvar för barnen och hemmet prioriterar de ner jobbet, tröskeln för att vara sjukskriven sänks, säger han och tillägger:

– Det är möjligt att det finns studier som visar att män som tar större ansvar hemma också är sjukskrivna mer. Men inget tyder på att det skulle bero på försämrad hälsa. Det är kopplat till drivkrafterna på arbetsmarknaden. Löneutvecklingen är viktig.

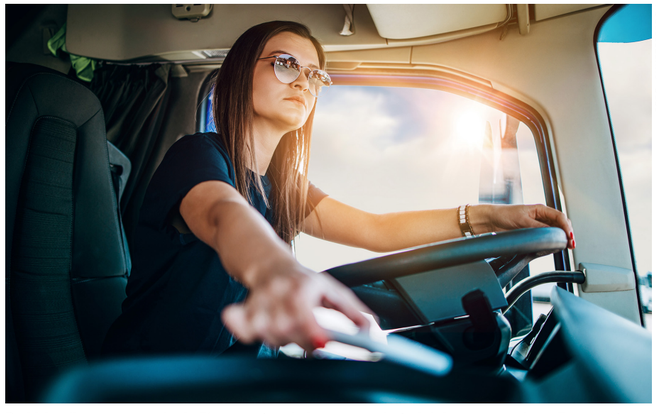


FOTO: SHUTTERSTOCK

Psykiska diagnoser orsakade 31 procent av kvinnornas arbetssjukdomar, men bara 3 procent av männens arbetssjukdomar under perioden 2015–2019.



Mikael Wahlberg är regionalt skyddsombud på Transports Örebroavdelning.

Stress och press även hemifrån kan påverka

Kvinnliga yrkesförare hör till de LO-arbetare som är mest långtidssjukskrivna på grund av psykiska diagnoser. Det finns inga självklara svar på vad det beror på och varför männen i branschen inte är lika drabbade.

Text och foto **Kamilla Kvarntorp**

Under perioden 2017–2019 var snitt 15,1 kvinnliga yrkesförare per 1 000 sysselsatta kvinnor långtidssjukskrivna på grund av psykiska diagnoser. Endast 3,7 manliga yrkesförare av 1 000 sysselsatta män var långtidssjuka av samma anledning, enligt statistik som Afa Försäkring har tagit fram till Transportarbetaren.

Forskning visar att risken för sjukfrånvaro på grund av psykisk diagnos ökar för anställda som har höga krav på sig och samtidigt lite inflytande över sitt arbete. Det är en beskrivning av hur många yrkesarbetares arbetstillvaro ser ut.

– Det är stressat, pressat. Kommer man till ett ställe och de inte kan ta emot godset eller lossningen tar längre tid än beräknat kommer klumpen i magen, säger Mikael Wahlberg, regionalt skyddsombud på Transportarbetareförbundet i Örebro.

HAN KÄNNER INTE till någon forskning som reder ut varför det är vanligare att kvinnliga yrkesförare är långtidssjukskrivna på grund av psykiska diagnoser än manliga. Men han tror att det kan bero på att kvinnor fortfarande ofta tar ett större ansvar för barn och hushåll.

– Om de kvinnliga lastbilschaufförerna är stressade på jobbet – precis som de manliga – men också tar det största ansvaret för att hämta och lämna på dagis, handla mat och andra vardagssysslor är det inte konstigt att det blir för stor press på kvinnorna, att de blir sjukskrivna.

Mikael Wahlberg har svårt att tänka sig att kvinnliga yrkesförares sjuktal skulle bero på att de har sämre arbetsvillkor än manliga förare.

– Jag har inte träffat någon arbetsgivare som medvetet ger kvinnor hårdare och mer pressande arbetsuppgifter. Det innebär att det är något i balansen mellan arbete och privatliv som gör att de blir sjukskrivna.

Att nio av tio yrkesförare är män tror han också kan bidra till de högre sjuktalen bland kvinnor.

– De som bryter mot normen: har ett annat kön, etnicitet eller sexuell läggning än majoriteten av gruppen känner nog att de behöver prestera bättre än de andra.

Chauffören Helena gick in i väggen – två gånger

För sju år sedan: Lastbilschauffören Helena Stenbom satt och körde hemåt från Kopparberg mot Örebro. Plötslig började hon tappa känseln i fingrarna och tungan. Hon blev yr och visste inte vad som hände.

Text och foto **John Antonsson**

Helena letade upp en p-ficka och körde in. Ringde till sjukvårdsupplysningen som omedelbart skickade en ambulans.

Först till akuten sedan intensivvårdsavdelningen, för att senare läggas in på neurlogen. Läkarna behandlade henne som om hon fått en stroke eller blodpropp och satte in blodförtunnande och gjorde alla tester. Men det var något annat.

– Jag gick bokstavligen in i väggen. Kroppen slutade fungera. Jag kunde inte prata. Glömde bort hur man sätter i handbromsen, var sitter den? Jag hade inget minne och glömde bort att jag har barn. Det var inget min hjärna ville fokusera på just då.



Helena Stenbom jobbar som lastbilschaufför och kör mest distribution.

– Senare fick jag fick lära mig att när hjärnan blir överbelastad så stängs vissa delar av för att den inte klarar av att upprätthålla funktionen. Det är som med små barn. Deras kroppar kan stänga av cirkulationen i armar och ben för att hålla de viktigaste organen varma. Hjärnan kan göra samma sak med kroppsfunktioner när du är för stressad. Om talet inte är viktigt just, då kan det stängas ner.

När du tittar tillbaka. Såg du det komma?

– Jag tror inte jag tänkte på det som signaler. Men nu kan jag känna innan att det händer någonting i synfältet. Då är jag stressad. Det är första varningssignalen. Sedan kommer känslobortfall, sen kan jag inte prata. Nu kommer det lättare än det gjorde förr. Men jag känner av det i god tid och har som regel några timmar på mig att lyssna på kroppen.

HELENA STENBOMVAR 19 ÅR när hon började jobba som chaufför och jobbade mycket, för flera åkerier som är ökända i branschen. Men det var först när hon fått sitt första barn och börjat på ett mer seriöst företag som kraschen kom.

– Problemet där var inte att vi jobbade dygnet runt. Problemet var att vi aldrig hade något schema. Någon gång mellan klockan tre och sex på kvällen fick vi ett sms om när vi skulle börja dagen därpå. Det kunde vara när som helst mellan två och sju på morgonen. Då hade jag en ettåring hemma.

– Vi fick körningarna allt eftersom på dagen. Så jag visste aldrig när jag hade rast eller när jag slutade. Först vid tvåtiden på eftermiddagen fick man veta hur länge man jobbar den dagen. Då gäller det att ha någon annan som kan hämta på förskolan.

HUR DET ÄR för den som blir sjuk av stress skiljer sig åt. Så här beskriver Helena Stenbom tiden mellan insjuknandet och att hon var tillbaka och jobbade igen.

– Om jag skulle väcka dig halv två på natten och säga att du måste fylla diskmaskinen. Då är du nog inte så motiverad. Så känns det med allt du ska göra.

– Du kan ligga i sängen och fundera på om det inte är värt att kissa ner sig i stället för att gå på toaletten. Då har man kanske kommit långt. Bara att tänka tanken är sjukt.

Helena Stenbom var tillbaka på jobbet redan efter en månad efter injuknandet och jobbade först halvtid under rehabiliteringen.

– Hade jag inte haft adhd hade jag nog



Helena har två kaniner som går lösa i lägenheten och är rumsrena.

varit borta ett år. Men jag är hela tiden så uppskruvad så jag klarade inte av att sitta hemma.

NÄR EN PERSON väl stressat så mycket att det leder till sjukskrivning är kroppens skydd svagare. För ungefär ett år sedan gick Helena in i väggen igen.

– Då var det inte på samma sätt. Jag åkte in till sjukhuset och hade liknande symtom. Då fick jag en faktisk diagnos på att jag hade stressat för mycket.

Den här gången var hon hemma i två månader. Livet runt omkring hade inte varit lika rörigt och situationen på jobbet var betydligt bättre än första gången hon blev sjukskriven.

– Man blir känsligare, men det handlar inte om känslighet. Känslig blir ett negativt ord. Man blir mindre tolerant. När man har brutit ett ben blir man starkare där. Men för sånt här blir det snarare tvärt om. Det räcker att det strular lite hemma och på jobbet, och så kommer en annan liten grej och så orkar man inte mer. Man vill köra på men det funkar inte.

– Det finns signaler. Men jag funderar först på om jag är löjlig eller om det är på riktigt. Jag tänker att det här är inte så farligt, och det är nog ett chaufförssyndrom, vi vill aldrig ge upp.

Du har varit sjukskriven för stress två gånger. Hur har det varit att komma och möta kollegorna som kanske vet om varför du varit borta från jobbet?

– Jag har inte tänkt på det så. Det har aldrig varit något skitsnack om att man är känsligare än någon annan. I chaufförsgruppen är det så att har du inte blivit av med körkortet så diskuterar man inte sjukskrivningar.

Om du kunnat prata med den du var innan första sjukskrivningen. Vad hade du sagt då?

– Jag skulle ha lugnat ner mig två år innan. Minst. Jag hade nog orkat mer nu. Även om jag inte är supertrött så tar energin slut fort nu.

HELENA STENBOM TROR att många saker måste förändras om färre ska drabbas av psykisk ohälsa på jobbet.

– För oss chaufförer handlar mycket om hur de lägger upp körningar. Nu har jag själv suttit som trafikledare och vet att det är det mest otacksamma jobbet. Trafikledaren får skit av alla. Så jag förstår att det inte är lätt, men det skulle behövas någon slags mall som säger hur lång/kort tid allt får ta. Vi måste kunna tävla om mer än att vara billigast och snabbast. För vem är det som ska vara snabb då? Chaufören. Då blir vi mer stressade i trafiken och försöker tjäna tid när vi lossar och lastar. Till slut är man nere på minuterna och jagar. Vi vinner tio minuter men åldras ett halvår.

HELENA STENBOM HAR hållit på med ridsport hela livet och berättar om grenen distansrytt. Där får du inte driva på hästen för hårt.

– Är man för snabb får man straff – för att du tär på hästen, man får inte pressa den för hårt. Det finns veterinärer på plats som mäter hästens puls. Om maxpulsen är för hög är det inte okej. Man skulle kanske ha en optimaltid för chaufförer också. En gräns för hur snabb man får vara.

Det är många fler tjejer än killar som blir sjukskrivna på grund av psykiska syndrom bland chaufförerna. Har du någon tanke om vad det kan bero på?

– Jag gillar inte uttrycket. Men kanske ”duktig flicka-syndromet”. Man måste hela tiden bevisa att man kan göra allt. På jobbet och hemma. Vi ska bara lösa saker. Jag vet inte om det är medvetet eller omedvetet. Jag kan komma på mig att jag inte ens inkluderar min sambo ibland och bara tar för givet att det är jag som ska göra något. Man tar på sig mycket bara för att visa att man kan, fast man egentligen inte behöver det alla gånger.

EN CHAUFFÖR JOBBAR hela tiden mot klockan och övervakas av färdskrivare och trafikledning, som känner press från transportköparna. Samtidigt finns det den egna kroppen att ta hänsyn till. Helena Stenbom tar upp toalettbesöken som en ständig källa till stress.

– Speciellt som tjej, tror jag, men kan ha fel. Vi har inte lika lätt att gå på toa i naturen och det kan vara skönt att slippa sätta häcken i en snödriva. Som yngre upptäckte jag att vi fick mycket urinvägsinfektioner, och det beror inte på kalla toaletter utan på att vi utsätts för många bakterier från toalettringen.

– Om du kör natt finns inte heller så många ställen att stanna på, och vi har inte tid med hur långa avstickare som helst. Som tjej vill du inte gärna stanna på en rastplats mitt i natten för att pinka. Är det dessutom fullt där, då går du inte på toa alls den natten. Och de flesta av oss vet ju hur stressad man blir av att vara nödig.



Helena Stenbom har nyligen valts till lokalt skyddsombud.

”Vi måste kunna tävla om mer än att vara billigast och snabbast. För vem är det som ska vara snabb då? Chaufören. Då blir vi mer stressade i trafiken och försöker tjäna tid när vi lossar och lastar. Till slut är man nere på minuterna och jagar. Vi vinner tio minuter men åldras ett halvår.”

Mycket måste förändras, anser Helena Stenbom.



Risken för backningsolyckor med sopbilar skulle minska om soprummen inte låg i områden där det är mycket människor i rörelse. Det anser Mikael Wahlberg, regionalt skyddsombud, och Elisabeth Jansson, lokalt skyddsombud.



Facket tycker att det tydligt borde framgå att det är tillåtet att köra in på grusvägen vid busshållplatsen. ”Hade det varit tydligt skyltat hade föraren kört in där. Hade föraren gjort det hade olyckan inte skett”, säger RSO Mikael Wahlberg.

Backande sopbil ledde till än nu ett dödsfall

Miljöarbete. Ytterligare en dödsolycka har inträffat när en sopbil backade. Hade en infart varit tydligare markerad hade olyckan kunnat undvikas, anser Transports regionala skyddsombud i Örebro.

Text och foto **Kamilla Kvarntorp**

I början på september i år hände det som inte fick ske – igen. En renhållningsarbetare hämtade ett sopkärl i ett soprum i Kopparberg. När sophämtaren sedan backade bilen för att kunna köra ut på länsvägen blev en man i 50-årsåldern, som bodde på ett särskilt boende strax intill soprummet, påkörd.

– Föraren tittar ut och ser att det ligger en foppatoffel vid sidan av lastbilen. Föraren går då ur bilen och ser att det även ligger en keps på marken, böjer sig ner och ser att en människa har blivit överkörd, säger Elisabeth Jansson, lokalt skyddsombud på renhållningsföretaget Nordren.

Chaufför tillkallade direkt ambulans, men mannens liv gick inte att rädda.

– Jag har varit i branschen i snart 40 år. Vi har aldrig råkat ut för något liknade tidigare. Det här känns fruktansvärt, säger Helge Johnsson, renhållningsföretagets avdelningschef i Bergslagen.

Trots att sopbilen hade två backkameror syntes det inte varifrån mannen kom.

– Vi arbetar med arbetsmiljön hela tiden och försöker få bort backningar. Men på stället där olyckan hände hade vi inte reagerat på att det var farligt. Det är öppna ytor, säger Helge Johnsson.

Inte heller Elisabeth Jansson uppfattade platsen som särskilt riskfylld.

– Det finns andra ställen som är mer problematiska, där man väntar sig att något snart ska hända. Den här platsen hade vi inte ens tänkt på, säger hon.

EFTER OLYCKAN HAR sophämtarna fått tydliga instruktioner av arbetsgivaren att ta en annan väg till soprummet, där de inte behöver backa.

Transports regionala skyddsombud i Örebro, Mikael Wahlberg, anser att det borde vara tydligt markerat att det är tillåtet att köra in på grusvägen vid busshållplatsen.

– Hade det varit tydligt skyltat att det var en infart vid busshållplatsen hade föraren kört in där. Hade föraren gjort det hade olyckan inte skett, säger han.

Michael Lindström, avfallstrateg på Samhällsbyggnad Bergslagen, anger att det ska göras en undersökning av om det är möjligt att tydligare skylta att det är tillåtet att köra in på grusvägen vid busshållplatsen.

– Vi har fört samtal med vår trafikingenjör som jobbar med uppskyltning av kommunala gator, vägar och områden. Skyltning ska göras utifrån gällande regelverk.

Backningsolyckor är ett känt problem. Under perioden 2000 – 2020 dog 13 personer och 23 skadades allvarligt i vägtrafikolyckor där sopbilar var inblandade, enligt uppgifter som Transportarbetaren tidigare har tagit fram.

Elisabeth Jansson, som dagligen backar i tjänsten, är inte förvånad över att allvarliga olyckor fortfarande sker.

– Vi backar så pass mycket där det är folk i rörelse. Slapp vi backa, skulle vi ju inte backa på någon, säger hon.

RISKEN FÖR OLYCKOR skulle minska om det alltid var två sophämtare i varje bil, anser hon.

– Men en backvakt kostar pengar, en till ska ha lön. Ekonomin är hela tiden på marginalen, så fler utgifter önskar inte företaget, säger Helge Johnsson på Nordren.

Skyddsombuden och Helge Johnsson är eniga om att risken för olyckor skulle minska om soprummen inte låg i områden där det rör sig mycket människor.

– Men plan- och byggnadslagen säger att det inte ska vara för långt till soprummet för de boende, säger Mikael Wahlberg.

– Så vi måste köra in och hämta soporna och sedan backa ut, för att de boende inte ska behöva gå så långt med sina sopor, fyller Elisabeth Jansson i.

Kan fler soprum placeras mer avskilt, där det inte rör sig så mycket folk?

– Avfallsutrymmen ska vid nybyggnation alltid placeras med hänsyn till arbetsmiljö för hämtningspersonalen. Befintliga utrymmen har över tid placerats utifrån tidigare omständigheter. Där det finns risk för olycka arbetar vi för att få till en förändring. Behovet av förändring vid ett avfallsutrymme sker i samråd med entreprenören, säger Michael Lindström.

”Vi backar så pass mycket där det är folk i rörelse. Slapp vi backa skulle vi inte backa på någon.”

Elisabeth Jansson, lokalt skyddsombud.

”Backning inte ett körsätt”

Miljöarbete. Backningskameror och annan ny teknik gör att sopbilar fortfarande backar långa sträckor, trots att parterna och Arbetsmiljöverket har kommit överens om att det inte ska ske.

– Det skapar risker som tyvärr kan sluta med att någon mister livet, säger Transports Martin Miljeteig.

I början på 2000-talet kom fack, arbetsgivare och Arbetsmiljöverket överens om att backning inte är ett körsätt. Tunga fordon ska alltså inte backa i tätbebyggda områden.

ÄNDÅ SKER DET fortfarande. Transports centrala arbetsmiljöombudsman, Martin Miljeteig, tror att en förklaring är upphandlarna inte tar tillräckligt stort ansvar när det gäller att skriva in i villkoren att det ska göras en riskbedömning innan ett nytt uppdrag påbörjas.

– Upphandlarna ska ta höjd för att rätt förutsättningar finns för att utföra arbete som beställare. Jag tror att de ibland glömmer bort underentreprenörernas trafiksäkerhetsarbete och arbetsmiljöarbete.

Av samtal han får från medlemmar i södra Sverige uppfattar han det som att Arbetsmiljöverket, trots överenskommelsen, tycker att det går bra att backa om sopbilen har backningskameror och annan teknisk utrustning.

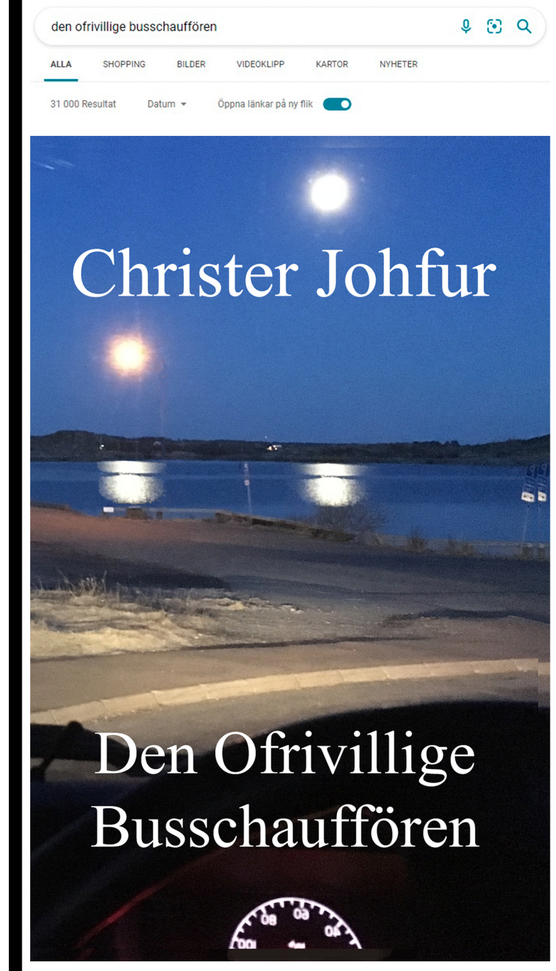
– Men teknisk utrustning kan fallera och bli smutsig. Backning skapar risker som tyvärr kan sluta med att någon mister livet. Det blir också ett psykosocialt problem om chaufförerna hela tiden är rädda för att skada någon.

Martin Miljeteig betonar att arbetsgivarna har ett stort ansvar för att kartlägga riskerna på varje hämtningsställe tillsammans med behörigt utsett skyddsombud innan ett uppdrag startas, och ta hänsyn till trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

– Finns det inte en vändplan eller en T-korsning att vända i kan det vara nödvändigt med dubbelbemannade fordon, så att någon kan gå bakom bilen när den backar, säger han. *KK*

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nu mer aktuell än någonsin?
Finns i din bokhandel och ute på nätet.



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

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

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

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

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

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

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

Mirou Sweden
www.mirou.co.uk

Transports lokal vandaliserad

Brott. Hamnavdelningens byggnad i Helsingborg har utsatts för omfattande skadegörelse. Stora stenar har kastats in i lokalen och de flesta fönster är krossade.

– Vi ser väldigt allvarligt på det här som avdelning. Det är bara vår lokal som blivit utsatt, och det kan tas som att det är riktat mot oss även om det naturligtvis också kan vara något slags pojkstreck, säger Mikael Gustafsson, ombudsman på Transports avdelning 2 Hamn – Syd- och Västsverige.

Transportarbetareförbundets hamnavdelning delar i Helsingborg byggnad med Hamnarbetarförbundet avdelning 6. Det andra facket har övervåningen på byggnaden medan Transports lokal ligger på undervåningen. Det är alltså fönster på bottenplan som någon eller några krossat. Stenarna som kastats in är så tunga att de skadat golv och interiör.

– Det är tur att ingen var i klubblokalen när det hände, ibland är det ju kvällsarbete där. Det upptäcktes på morgonen så antagligen har det ju skett på natten, säger Mikael Gustafsson.

Byggnaden ligger strax utanför själva hamnområdet, i ett område med småhus. Ingen annan fastighet i närheten har utsatts för skadegörelse.

– Tanken att det är riktat mot oss gör att det känns otryggt, vi vill hellre ha klubblokal inne på hamnområdet, säger Mikael Gustafsson.

Händelsen är polisanmäld den 18 oktober och rubriceras som skadegörelse. Troligen har brottet skett sent, på natten till måndagen. Polisen har inga uppgifter om att någon sett eller hört något som kan göra att brottet klaras upp. *LH*

Brand i sopbil

Miljö. Batterier som fattat eld orsakade troligen branden i sopbilen på väg mot avfallshanteringen i Linköping, enligt chauffören. Han klarade sig utan skador vid händelsen på eftermiddagen den 19 oktober.

Polis fick dock stänga av Linköpingsvägen i höjd med avfarten mot Mjölby, och dirigera om trafiken.

Räddningstjänsten tömde sopbilens last på vägkanten och släckte av. Lasten kom från ett antal återvinningsstationer i trakten. *LH*



För Massimo Mazza, facklig representant på ett av hamnföretagen i Livorno, är det oförklarligt att en del arbetare måste betala för att få arbeta.

Protester mot covidpass vid italienska hamnar

Internationellt. Nu är det obligatoriskt att ha ett covidpass för att jobba i Italien. Det är hamnarbetarna som går i täten för protesterna mot det och under passets första dag var hamnarna fulla av möten och demonstrationer.

Text och foto **Kristina Wallin**

En grupp fackmedlemmar samlas utanför hamnkontoret i Livorno fredagen den 15 oktober. De är här för att protestera mot införandet av det gröna passet. För att få det måste du antingen vara vaccinerad, ha haft covid för mindre än sex månader sedan eller ha gjort en test de senaste två dagarna.

– Vi är inte emot vaccinet i sig, utan denna protest gäller helt och hållet det gröna passet. Vi anser att alla arbetare borde ha rätt till gratis tester, men främst är det avsaknaden av information som vi vänder oss mot, förklarar Massimo Mazza, som är facklig representant på ett av företagen i hamnen.

– I hamnarna finns ju inte bara de anställda på företagen, utan det kommer ständigt folk från hela världen. Hur företagen har tänkt hantera det är det ingen som kan berätta för oss, fortsätter han.

DEN SOM INTE vill vaccinera sig måste vara beredd att lägga ut närmare 2 000 kronor per månad för testerna. Om de lyckas hitta något, för det finns inte tillräckligt med testkapacitet för alla som ska jobba.

– Jag har inte fått någon tid för testning och är tvungen att stanna hemma från jobbet i dag. Vare sig jag eller min fru har vaccinerat oss, och det kommer att kosta oss mer än vi har råd med, förklarar en av mötesdeltagarna för Transportarbetaren.

EN AV KOLLEGORNA, som vaccinerat sig, säger sig vara solidarisk med honom.

– Det här passet tillåter de högavlönade att köpa sig fria. Därför har det ingenting med hälsoskäl att göra. De som inte kan vaccinera sig slipper att testa sig, men de är väl lika smittsamma som andra, konstaterar han.

Detta är några av anledningarna till att hamnarbetarna i Italiens största hamn Trieste, på gränsen mot Slovenien, ordnade en protest med närmare tio tusen deltagare under fredagen. Större delen av dem var hamn- och transportarbetare från hela Italien.

– Vi vill inte kriga mot regeringen. Däremot anser vi att detta är ett hårt slag mot valfriheten och mot ekonomin hos familjer som i många fall redan drabbats hårt av pandemin. Vi kommer att fortsätta vår protest så länge det gröna passet finns kvar, förklarar ledaren för protesten, Stefano Puzzer (som deklarerat att han själv vaccinerat sig och alltså inte strider för egen sak).

Även hamnen i Genua blockerades delvis under fredagen, och det blev långa köer av lastbilar som inte kunde komma in på hamnområdet. Från de andra stora hamnarna rapporteras protester, men inga stopp för in- och utgående trafik.

Inrikesministeriet har vädjat till företagen inom hamnarna att betala för arbetarnas tester. Något som går helt emot regeringens officiella linje, att alla som inte vill vaccinera sig måste stå för kostnaderna.

– Om detta är ett instrument för att höja säkerheten när det gäller arbetarnas hälsa, då förstår jag inte varför vi måste betala själva. Det gör vi ju inte med andra skyddsåtgärder. Många yrkeskategorier har dessutom jobbat under hela pandemin. Ofta utan några som helst extra skydd, utan att få mer betalt för det, och nu måste en del av dem betala för att jobba, säger Massimo Mazza och skakar på huvudet.

DET FINNS INGA säkra siffror på hur många som är ovaccinerade inom den arbetsföra befolkningen, men de flesta anser att det handlar om mellan tre och fyra miljoner personer. Testkapaciteten i Italien är högst en miljon per dag.

INGEN FÅR KOMMA in på en italiensk arbetsplats utan covidpass, även om hen inte är anställd. Det gäller även till exempel utländska lastbilschaufförer som ska lasta av.

Mycket våld mot bevakningspersonal

Bevakning. ”Rånarna hotade mig med automatvapen och sa åt mig att gå ner på knä. När jag satt ner på knä sparkade de mig i ansiktet.” Väktare och ordningsvakter hör till de yrkesgrupper som löper störst risk att utsättas för hot och våld, visar en ny rapport.

Text **Justina Öster**

Den färska undersökningen presenteras av Afa Försäkring som återkommande rapporterar om arbetsolyckor och sjukdomar bland landets yrkesverksamma.

Citatet i början av artikeln är hämtat från rapporten. Det kommer från en väktare som råkade illa ut vid ett rån i en butik när han patrullerade i ett centrum. Väktaren hotades med automatvapen av rånarna, blev tillsagd att gå ner på knä och fick då ta emot sparkar mot ansiktet.

HÄNDELSEN UTLÖSTE EN akut stressreaktion och mannen blev sjukskriven i över 30 dagar.

Statistikerna gått igenom drygt 2 990 godkända allvarliga olycksfall som orsakats av hot och våld på jobbet. De inträffade under perioden 2017–2020, men för fjolåret är uppgifterna ännu preliminära och tas inte med i beräkningarna.

BLAND DE ALLVARLIGA arbetsolyckor som rapporterats in och godkänts av försäkringsbolaget utgör hot och våld omkring 7 procent av det totala antalet. Väktare och ordningsvakter riskerar främst att drabbas när de i sin yrkesroll griper och avhyser personer.

Under åren 2017–2020 inträffade totalt cirka 180 olyckor med hot och våld i de bägge yrkesgrupperna. Det innebär att väktare och ordningsvakter – vid sidan av poliser och kriminalvårdare – löper störst risk att utsättas för hot och våld.

UTTRYCKT I NÅGOT snårig statistik var risken för väktare och ordningsvakter att drabbas nästan 14 gånger högre än risken för genomsnittet i den sysselsatta befolkningen. Då utgår man från en risk på 2,6 allvarliga olycksfall per 1 000 sysselsatta.

SOM ETT ALLVARLIGT olycksfall i arbetet räknar Afa Försäkring när olyckan lett till mer än 30 dagars sjukskrivning eller läkningstid, alternativt medicinsk invaliditet eller dödsfall.

Försäkringsbolaget poängterar att upplevelsen av att utsättas för hot och våld är subjektiv: ”Skadorna som uppstår kan vara fysiska, men många skador är av psykisk karaktär. I många fall har de skador vi klassat som allvarliga ej medfört sjukfrånvaro i mer än 30 dagar, men läkningstiden har uppskattats till minst 30 dagar. Även om den drabbade har återvänt till sitt arbete kan besvären som uppstått på grund av händelsen finnas kvar och kräva behandling.”

Är hot och våld något väktare och ordningsvakter får räkna med?

– Hot och våld ska aldrig accepteras, säger Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport.



– Punkt slut. Visst kan det förekomma inom både bevakning och andra yrken som exempelvis tidningsbud. Men det är upp till arbetsgivaren att se till att risken för de anställda blir så liten som möjligt.

– Företagen måste ha en arbetsorganisation som kan hantera de här arbetsmiljöproblemen.

Gustaf Järsberg lyfter fram Arbetsmiljöverkets särskilda föreskrift som handlar om hot och våld och hur det kan förebyggas (AFS 1993:2).

– För arbetsgivare gäller det att ordna arbetet så att risken för anställda att bli utsatta är så liten som det bara går.

Järsberg räknar upp tillräcklig information, utbildning och instruktioner för att hantera hotfulla situationer.

– Och så har vi Transports hjärtefråga. Arbetstagare ska kunna kalla på snabb hjälp vid en våldsam eller hotfull situation. Frågan var uppe vid kongressen 2012 och gäller fler yrkesgrupper som kan råka illa ut på arbetet.

Hur bra sköter bevakningsbolagen arbetet mot hot och våld i dag?

– De större bolagen har de här åtgärderna och rutinerna på plats. Säkerhetsföretagens uppdrag bygger ju på att hantera andras dåliga arbetsmiljö. Men en del mindre företag kan behöva göra riskbedömningar och se över rutiner och åtgärder.

– På särskilt utsatta arbetsställen kan bolagen behöva se över bemanningen, säger Gustaf Järsberg.

FOTO: JOACHIM CRUSS



Ljust igen för Trailer Trucking Festival

Åkeri. Efter två år var det äntligen dags för comeback, fredag och lördag 8–9 oktober. Närmare 15 000 besökare lockades till klassiska motorbanan Mantorp park, utanför Linköping, och Trailer Trucking Festival.

Det är en tung tillställning för truckerkultur – lastbilar från nio länder, möjligheter till provkörning på banan, branschutställning, tävlingar och mäktig ljusshow.

– Det blev en jättebra helg, och det kom fler än senast, 2019, säger Tomas Ek, på arrangören Trailer Magazine.

Mästare i 41:a upplagan av Nordic Trophy blev Juha Ristimaa från Finland. Han har tagit hem trofén fem gånger tidigare. I år tävlade han med nybygget ”Iceman”, en Scania S650 dragbil med trailer, en hyllning till Formel 1-stjärnan Kimi Räikkönen. *LH*

Fortsatt stor containerbrist

Hamn. Bristen på containrar riskerar att fortsätta försena och fördyra transporter – och i slutänden priset konsumenterna betalar för de sena varorna.

Jakten på containrar var i förra månadsskiftet inne i en extrem fas, rapporterar nyhetsbyrån TT. Mycket av godset som ska vara på plats till julhandeln måste börja sin resa inom kort.

Både industri och detaljhandel är drabbade i hela västvärlden. Lagren är tömda och krisen kan fortsätta ytterligare ett par år, enligt James Baker, containeranalytiker på brittiska tidningen L'loyds List. Han varnar för en ovanligt stor sårbarhet: Hamn- och transportstrejker, ett nytt stopp i Suezkanalen eller nya pandeminedstängningar av hamnar kan få stora konsekvenser. *LH*

Skyddsombud stopp as av tystnadsplikt

Bevakning. Transports skyddsombud har länge känt sig motarbetade av Securitas och Microsoft i Gävle. Nu har samtliga valt att lämna sina uppdrag. Fackets regionala skyddsombud får heller inte göra skyddsrond på techjättens serverhallar – omfattande sekretess sätter stopp i grinden.

Text **Lilly Hallberg**

– Vi har stora problem med bolagen, som helt ignorerar svensk lagstiftning, säger Niclas Sandström, ombudsman på Transports Gävleavdelning.

Det handlar om Microsoft, som anlägger flera stora serverhallar utanför Gävle och Sandviken, på tre skilda platser. Securitas ansvarar för bevakningen i dess helhet. Det innebär att närmare 300 väktare ska arbeta här.

I början av oktober avgick huvudskyddsombudet med omedelbar verkan. Han skriver att han lämnar då han känner sig ”motarbetad i min roll som skyddsombud och facklig förtroendeman av Securitas och Microsoft.”

MICROSOFT KRÄVER, VIA Securitas, att de anställda väktarna skriver på omfattande sekretessavtal. De som bryter mot någon punkt riskerar att dömas – i USA.

Och de som inte skriver på släpps inte in på området, utanför Gävle.

– Det har inte ens gjorts någon skyddsrond, säger Niclas Sandström.

Han beklagar att skyddsombuden hoppat av, men förstår deras utsatta situation. De ska ju gå till arbetet och kunna vara kvar hos Securitas.

Det betyder att det inte längre finns något behörigt skyddsombud kvar på Securitas Gävle. I stället blir det Transportavdelningens regionala skyddsombud, Fredrik Ohrling, som tagit över när det gäller samverkan enligt arbetsmiljölagen.

Han var ut till serverhallen i Gävle fredagen den 8 oktober. Men inte heller han kom längre än till receptionen.

– Därifrån fick vi titta in genom fönstren. Det kändes jättekonstigt, säger Fredrik Ohrling.

– Det borde helt klart göras en riskbedömning, särskilt om det är så superkänsligt det som ska bevakas. De påstår att väktarna har larm, men det är inte med knapp, utan radio, och alla som jobbar vet inte ens hur larmet fungerar fullt ut.



Transportarbetaren har skrivit om väktarnas arbetssituation på Microsofts anläggning många gånger det senaste året.

Transports centrala arbetsmiljöombudsman, Martin Miljeteig, är inkopplad i ärendet.

– Det handlar om tillträdesrätt för skyddsombud och hindrande av skyddsombud, enligt svensk arbetsmiljölagstiftning, säger han.

Då det är ett pågående ärende vill facket i dagsläget, i slutet av oktober, inte närmare gå in på hur det ska tas vidare.

Det är inte första gången techjättens anläggning fått negativ uppmärksamhet.

I början av förra året skrev Transportarbetaren om hur bevakningsbolaget misstänktes förfalska coronaintyg för att snabbt kunna ordna med den bevakningspersonal som behövdes.

VÄKTARNA VAR TVUNGNA att lämna hälsodeklarationer som Microsofts kund, det irländska byggföretaget Collen, krävde. Men i närmare ett tjugotal fall tyder handstilen på att försäkringarna är undertecknade av samma person. En av väktarna sa sig veta att hans namnteckning finns bland intygen, trots att han inte skrivit på.



FOTO: JAN LINDKVIST

Niclas Sandström, ombudsman i avdelning 11 Gävle, har länge sett problem för skyddsombuden att utföra sina uppdrag ute på Microsofts anläggning.

Inte bara Transportarbetareförbundet har reagerat på den kultur som råder på Microsofts byggen. Också företrädare för Byggnads har uttryckt kritik mot bristen på insyn och menar att det rör sig om motsatsen till den svenska modellen.

PÅ DE FLESTA byggarbetsplatser i den här storleken har Byggnads tillträde i egenskap av kollektivavtalsbärare. Men inte på den jättelika arbetsplatsen utanför Gävle, där det knappt framgår att Microsoft är byggherre.

– Vi vet inte om arbetarna som jobbar här har samma villkor som svenska byggnadsarbetare. Får de sjuklön om de blir sjuka till exempel? Insynen är minimal. Det beror på att merparten av företagen här saknar kollektivavtal, sa Patrik Nordin, ombudsman på Byggnads GävleDala, till tidningen Byggnadsarbetaren i våras.

Bevaknings- och säkerhetsföretaget Securitas har mer än fördubblat sin personalstyrka i Gästrikland: I Gävle hade bevakningsbolaget runt 70 anställda år 2019, i slutet av förra året var 160 anställda.

Magnus Dahlén är avdelningschef på Securitas Gävle-Dala. Han understryker att serverhallarna inte är några skyddsobjekt, men däremot att informationen som hanteras där är oerhört känslig och ibland livsavgörande.

– Det krävs ett väldigt starkt skydd, och i det ingår de dokument som samtliga måste underteckna för att få tillträde, oavsett om du är där på besök eller för att arbeta, säger Magnus Dahlén.

– Microsoft som kund är tydlig med vad som gäller, och det gäller globalt.

SECURITAS HAR ANSTRÄNGT sig för att samverka med facket, enligt Dahlén.

– Vi vill få till skyddsronder, och har gjort vad vi kunnat för att påverka.

Magnus Dahlén tycker också att dialogen med Transports Gävleavdelning varit konstruktiv, i alla fall mejlledes. Fram till dess att Transports regionala skyddsombudet Fredrik Ohrling kom ut till anläggningen. Men inte in.

– Han kände till förutsättningarna, att kunden kräver att dokumenten är undertecknade för att få tillträde. Nu var det ändå möjligt med en mindre skyddsrond på plats, säger han.

– Vi försöker samverka med facket och det är beklagligt att vi inte kunnat genomföra en fullständig skyddsrond tillsammans med en representant för dem.

DET GÖR ÄVEN Transports regionala skyddsombud, Fredrik Ohrling, som en fredag i mitten av oktober stoppades utanför serverhallen. För att han inte ville skriva under på kravet på om tystnadsplikt.

– Det är så låg nivå. Microsoft borde inte komma till Sverige om man inte följer de lagar som gäller på den svenska marknaden. Så länge det inte handlar om ett skyddsobjekt har vi rätt att komma in, säger han.

Transportarbetaren följer hur Svenska Transportarbetareförbundet går vidare för att realisera den rätten.

Microsoft svarar

Transportarbetaren har försökt att få tala med någon ansvarig på Microsoft, så väl lokalt som centralt i Sverige. Tidningen har bland annat önskat svar på frågorna:

➜ Måste sekretessförbindelserna vara så omfattande?

➜ Stämmer det att brott mot dem leder till rättslig prövning i USA?

➜ Är det inte ett problem att det inte går att genomföra skyddsronder på serverhallarna om skyddsombuden (varken regionala och centrala) inte skriver på sekretessavtalet?

➜ Borde inte serverhallarna klassas som skyddsobjekt och bevakas av (beväpnade) vakter?

➜ Är det något ni, från Microsofts sida, själva vill framhålla i sammanhanget?

Transportarbetaren har fått skriftligt svar, via mejl, från Microsofts kommunikationsavdelning. Det är skickat från kommunikationschefen Andreas Wingren och lyder i sin helhet:

”Nedan är en kommentar från Microsoft på dina frågor:

Fysisk och digital säkerhet är vår främsta prioritet och en central del av vårt kundlöfte.

I våra datacenter hanterar vi konfidentiell data för bland annat regeringar och myndigheter såväl som samhällskritiska verksamheter som sjukvård och bank, och det är ett standardförfarande för oss att våra anställda och leverantörer som arbetar med Microsoft följer våra säkerhetsföreskrifter för att våra datacenter alltid ska vara säkra.

Regionala och centrala skyddsombud är välkomna att delta i våra skyddsronder, men precis som för alla andra behöver de följa de säkerhetsföreskrifter vi har på plats för att skydda våra datacenter och våra kunders data.” *LH*

Fakta

Microsoft har tillstånd att bygga sammanlagt 15 serveranläggningar på tre geografiska områden utanför Gävle och Sandviken. Den första serverhallen tog enligt techföretagets uppgifter en miljon arbetstimmar att uppföra.

Microsoft är ett multinationellt bolag, baserat i delstaten Washington, USA, och har totalt över 144 000 anställda.

Microsofts Europahuvudkontor ligger på Irland. Därifrån kommer också de två byggledningsföretagen, Collen och Winthrop, som hittills har varit huvudentreprenörer på de tre byggarbetsplatserna.

De båda irländska företagen har underentreprenörer i tre, fyra led och de flesta byggarbetare kommer från Östeuropa.

Securitas har fått bevakningsuppdraget som helhet. Det rör sig om närmare 300 väktartjänster.

Sopkaos efter Vildmarksvägen

Renhållning. Vildmarksvägen över fjällen mellan Jämtland och Lappland har lockat ovanligt många turister i år. Omkring 400 000 fordon hade passerat över Stekenjokk då vägen stängdes i mitten av oktober. Men även om turister välkomnas av ortsbefolkningen är spåren som lämnats kvar i hög grad oönskade.

– Det ligger ett berg med sopor här. Våra soptunnor räcker inte för husbilarnas hushållssopor, säger Daniel Lindgren, handlare på Ica Gränsbua i Gäddede, till Jämtlands tidning.

– Jag förstår turisterna, det finns ingenstans längs Vildmarksvägen att göra sig av med soporna. Vem vill åka med bajsblöjor i bilen i flera timmar? Finns det ingenstans att lämna soporna så tar man ju första bästa soptunna man ser och då blir det vid min butik. Nu hoppas handlare och övriga boende på fler avfallskärl och bättre dialog med Strömsunds kommun. *LH*



Justina Öster och Lilly Hallberg är nominerade i kategorin Bästa berättande text.

Transportarbetaren kan prisas på gala

Skryt. Transports medlemstidning Transportarbetaren har nominerats i två tunga klasser i årets upplaga av Fackförbundspressens journalistpriser: Bästa förklarande text och Bästa berättande text.

– Jag är stolt och glad, och tycker att det visar att vi är på rätt väg journalistiskt. Det är extra kul att vi alla på redaktionen valde ut bidragen tillsammans i våras, säger tidningens tillförordnade chefredaktör Lilly Hallberg.

Transportarbetarens tidigare chefredaktör Jan Lindkvists text om en ung stuveriarbetares död, *Vem bär ansvaret för 21-åriga Nimas död?*, är ett av tre nominerade bidrag till Bästa förklarande text.

– Det är roligt att Transportarbetaren uppmärksammas på det här sättet och att genomarbetade texter väljs ut. Förundersökningen i målet var på 3 000 sidor. Samtidigt är det så tragiskt att olyckan behövde *HÄNDA, SÄGER HAN.* *KK*

Fusk med streckkoder kan kosta dig jobbet

Väktare. Efter några uppdagade fall vill Transports bevakningsombudsman Jerker Nilsson stämma i bäcken. Han varnar väktare och annan bevakningspersonal:
– Läs av streckkoderna med din handenhet. På plats. Fusk kan kosta dig jobbet.

Text och foto **Justina Öster**

Som central ombudsman inom säkerhetsbranschen har Jerker Nilsson förhandlat och fått kännedom om några fall, där väktare inte utfört sitt arbete korrekt.

I normala fall ska väktaren gå sin rond och läsa av streckkoden på plats med medhavd handenhet.

Det visar att kontrollen är gjord och arbetet utfört.

NU HAR TRANSPORT kontaktats av några bevakningsbolag som kunnat visa att enskilda väktare fotat av streckkoden hos kunden med mobilen. Detta i syfte att skanna av koden utan att besöka kunden.

– En person kan till exempel stanna kvar i bilen och rikta handenheten mot streckkoden i mobilen utan att gå in, säger Jerker Nilsson.

Han nämner ett annat fall där en väktare markerade ankomst, hoppade över ronderingen på tre timmar, men skannade ändå av att arbetet var utfört.

Jerker Nilsson betonar att beteendet inte är utbrett. Det handlar om två, tre fackliga ärenden under det senaste året. Han lyfter frågan i förebyggande syfte eftersom de anställda han känner till antingen sagts upp av personliga skäl eller fått avsked (sparken).

AVSKED INNEBÄR ATT personen får gå på dagen utan lön. Den som sägs upp får däremot jobba kvar med lön under uppsägningstiden och sedan sluta.

Jerker Nilssons budskap är:



”Använd din handenhet på rätt sätt när du läser av streckkoder. Fusk kan leda till att du blir av med jobbet”, varnar bevakningsombudsman Jerker Nilsson.

– Gör du så här tar du en kalkylerad risk att skiljas från din anställning. Vi vill varna innan fler till äventyrs börjar slarva med koderna.

EFTER HÄNDELSERNA HAR Transport kontaktat arbetsledare på olika vaktbolag i syfte att sprida informationen. Den ges också på alla utbildningar hos kursarrangören Bya (Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd).

Att tvingas sluta låter som ett hårt straff? Borde jag inte få en skriftlig varning först, om jag är ärlig och erkänner att jag gjort fel?

– Det är självklart upp till arbetsgivaren. Men i den här typen av förhandlingar jobbar vi som fackliga representanter i uppförsbacke när det gäller att försöka rädda jobb, svarar Jerker Nilsson.

– Det hjälper heller inte din sak att uppge att fler kollegor på samma bolag slarvar med att läsa av koderna, om det nu skulle råka vara så.

Facket kan granska vad en anställd fått för instruktioner, om hen förstått och följt dem, förklarar han.

– Men säg att något händer som exempelvis ett inbrott i en kunds lokaler och det visar sig att väktaren, som kunden betalat för, inte var där. Då kan arbetsgivaren hävda att man lidit skada, vilket alltså är ett skäl till uppsägning eller avsked, säger Jerker Nilsson.

SKADAN KAN BESTÅ i att kunden vill bryta avtalet med säkerhetsbolaget eller vägra betala för en tjänst som inte utförts. Dessutom påverkas bevakningsföretagets trovärdighet.

– Väljer kunden att bryta avtalet drabbar det också dina kollegor, säger Jerker Nilsson.

I de här fallen kan arbetsgivaren också hävda att en person misskött sig grovt, vilket kan vara grund för att skiljas från sin tjänst, enligt lagen om anställningsskydd (LAS). I synnerhet om säkerhetsföretaget kan visa att en anställd medvetet brutit mot kända regler.

– Med dagens teknik har arbetsgivare stora möjligheter att utreda ifall man misstänker att någon missköter sitt arbete, så använd din handenhet på rätt sätt. Fuska inte, säger Jerker Nilsson.

”Gör du så här tar du en kalkylerad risk att skiljas från din anställning. Vi vill varna innan fler till äventyrs börjar slarva med koderna.”

Jerker Nilsson,
central ombudsman på Transport.

Enad bevakningsbransch: Nej till slopad Säpo-kontroll

Bevakning. Tiden har gått ut för remissvar. Transport och branschorganisationen Säkerhetsföretagen gör gemensam sak och kräver att regeringen stoppar förslaget att ta bort Säkerhetspolisens kontroller av vissa medarbetare.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: LENA BLOMQUIST

Transports Rose-Mari Settergran har som sakkunnig arbetat med remissvaret.

Det handlar om att hålla religiösa och politiska extremister borta från branschen. Det var något som Jerker Nilsson, central ombudsman med ansvar för bevakningsavtalet, uttryckte redan före sommaren.

– Ett år var det 50 personer som hindrades att jobba av Säpo, sa han till Transportarbetaren i maj.

Det handlar om regeringens utredning med förslag på nya regler för ordningsvakter, som varit ute på remissrunda. Just förslaget om förändringar i bakgrundskontrollen väckte kritik från start.

UTREDAREN HAR FÖRESLAGIT att Säpo inte längre ska kontrollera alla anställda på bevakningsföretag, enligt det nuvarande kravet på medborgerlig pålitlighet. När det gäller skyddsvakterna kommer Säpokontrollerna att fortsätta. Transport vill ha kvar Säpokontroll av samtlig personal på bevakningsföretag.

Rose-Mari ”Rosa” Settergren på Transport har som sakkunnig varit med att ta fram underlag för remissvaret. Hon arbetar annars bland annat med det så kallade Gos-projektet (god ordning och säkerhet i bevakningsbranschen). Samsynen mellan parterna när det gäller Säpo-kontroller ser Rosa Settergren som en styrka, och en självklarhet:

– Vi vill ju ha mindre brottslighet, inte mer.

Hon framhåller att kraven på medborgerlig pålitlighet har stärkts i flera domar i Arbetsdomstolen.

– Vi måste vara trovärdiga som bransch när det gäller medborgerlig pålitlighet, veta vilka vi har inne. Det gäller samtlig bevakningspersonal, annars urholkas trovärdigheten, säger Rosa Settergren.

PARTERNA INOM BEVAKNING, Transportarbetareförbundet och Säkerhetsföretagen, lämnade i början av oktober in ett gemensamt remissvar: ”Vi har en total samsyn. Den nya ordningsvaktslagen måste genomföras. Men regeringen måste samtidigt stoppa utredningens dåliga förslag om att avskaffa Säpokontrollerna för vissa medarbetare” sa Säkerhetsföretagens ordförande Joachim Källsholm i det pressmeddelande som släpptes i samband med att svaret offentliggjordes. Transports ordförande, Tommy Wreeth framhöll vikten av att Säpo fortsätter kontrollen: ”I dag kontrolleras samtliga medarbetare av Säpo och den ordningen vill vi behålla. Vi bedömer inte att det finns något politiskt stöd för konsekvenserna av utredningens förslag – att extremister skulle kunna arbeta med bevakning för kommuner och i företag.”

Dagens Nyheter publicerade i mitten av oktober en debattartikel, med rubriken ”Slopad kontroll av vakter kan släppa igenom nazister”, undertecknad av både Wreeth och Källsholm. Där betonas att kontrollen av säkerhetsvakter måste skärpas – inte luckras upp.

BEVAKNINGSBRANSCHEN, bland annat ordningsvakter, har de senaste åren fått ett utökat förtroende. Regeringen föreslår också ökad användning av ordningsvakter som del i kampen mot gängkriminalitet.

Ordningsvaktsutredningen innehåller även sådant som välkomnas av parterna inom bevakning. Bland annat förlängd utbildning, vilket länge efterfrågats.

Transport inte med i grupp mot jobbrott

Politik. Regeringen har tillsatt en delegation som ska ta fram förslag för att bekämpa arbetslivskriminalitet. Med finns bland annat Byggnadsarbetarförbundet och Hotell- och restaurangfacket – men inte Transport. Däremot arbetsgivarorganisationen Transportföretagen. Transports ordförande Tommy Wreeth hade gärna sett att förbundet fått vara med i delegationens arbete.

– Vi sitter på unika kunskaper runt detta, bland annat genom vår Ordning och reda i åkeribranschen-verksamhet, säger han. *JA*

Miljoner i stöd till vinstrika företag

Ekonomi. Nu har uppgifterna om hur mycket stöd för korttidsarbete företag i Sverige har beviljats. Flera bolag inom transportsektorn har fått jättestöd. SAS Ground Handling ligger på tredjeplats bland transportföretagen med 167,4 miljoner kronor beviljat. Kanske inte så konstigt eftersom flygbranschen krisat.

En annan krisbransch är taxi. Högst stöd i den branschen fick Cabonline Group AB, som beviljats 7,9 miljoner kronor och näst efter dem kommer Taxi Stockholm med 6,1 miljoner. Något mer oväntat har flera logistik- och transportföretag också fått stora stöd. DSV Road har fått 13 miljoner kronor i stöd och gjort en vinst på 15,3 miljoner. Schenker AB har fått nära 6,4 miljoner beviljat, samtidigt som de gjorde en vinst på 265 miljoner. DHL Freight AB har beviljats 3,8 miljoner och gjorde samtidigt en vinst på 189 miljoner.

Och Logent AB fick först 12,7 miljoner i stöd, men 4,9 miljoner kronor återkallades av staten. *JA*

Låna förmånligt som LO-medlem

Som medlem i LO kan du enkelt ansöka om vårt förmånliga medlemslån. I lånet ingår livskydd och betalskydd utan extra kostnad, så att du som låntagare ska kunna känna dig trygg.

* Ett lån på 100 000 kr med 5,30 % rörlig ränta (2020-06-26), med rak amortering, återbetalningstid på 5 år och avisering och uppläggningsavgift 0 kr ger en effektiv ränta på 5,43 %. Totalt belopp att betala under lånets löptid är 113 471 kr. Återbetalningsbeloppet är i snitt 1 891 kr och antalet betalningar är 60 stycken.



Här är uppsökarna i taxiprojektet



Elias Jobran

Område: Avdelning 5, 7, 11, 19 och 41. Det vill säga Stockholm, Södermanland (Nyköping), Norduppland/Gästrikland (Gävle), Norra Mälardalen (Västerås) och Uppsala.

Fler språk: Arabiska.

Kontakt: elias.jobran@transport.se



Peter Lindberg

Område: Avdelning 6, 9 och 88. Det vill säga Värmland (Karlstad), Örebro och Dalarna (Borlänge).

Dessutom: Ordförande avdelning 88.

Kontakt: Peter.lindberg@transport.se



Viktor Petrov

Område: Avdelning 3, 25, 17 och 55. Det vill säga Göteborg, Halmstad, Skövde-Borås, Bohuslän/Dalsland (Uddevalla).

Fler språk: En rad Balkanspråk.

Kontakt: viktor.petrov@transport.se



Jon Wall

Område: Avdelning 12, 14, 20 och 51. Det vill säga Malmö, Helsingborg, Norra Småland (Jönköping), Sydöstra Sverige (Kristianstad).

Kontakt: jon.wall@transport.se



Jonathan Zidén

Område: Avdelning 18, 28 och 32. Det vill säga Hälsingland (Söderhamn), I Norr (Umeå), omfattar hela Västerbotten samt delar av Norrbotten (Arvidsjaur och Arjeplog kommuner). Samt Mellersta Norrland (Sundsvall, Östersund och Örnsköldsvik).

Dessutom: Medlemsvärvare på avdelning 32.

Kontakt: jonathan.ziden@transport.se

De vill locka fler taxifö rare till facket

Taxi. Nu är taxiprojektet i gång. Fem uppsökare gör sig beredda att söka upp chaufförer och företag landet runt. Syftet är att rekrytera fler medlemmar, få i gång facklig verksamhet och teckna fler kollektivavtal.

Text och foto **Justina Öster**



De fem uppsökarna jobbar ute i landet, från vänster, Peter Lindberg, Elias Jobran, Jon Wall, Jonathan Zidén och Viktor Petrov med utredaren Sirin Celik och projektledaren Mats H Andersson.

– Vi vill medvetandegöra problemen, förändra och skapa bättre ordning i taxibranschen men också stärka den fackliga verksamheten bland chaufförerna, säger projektledaren och taxiombudsmannen Mats H Andersson.

PROJEKTET KOM TILL på begäran av taxidelegationen efter senaste avtalsrörelsen och bifall från förbundsstyrelsen. Det pågår från och med den 20 september till och med den 30 juli 2022.

Projektet vilar också på tio förändringsförslag som togs fram en taxirapport 2019. De handlar om att skapa ett hållbart resande inom persontransporter i hela samhället. Att kör- och vilotidsregler motsvarande dem som finns inom den tunga trafiken ska införas. Liksom att taxibranschen ska regleras och etableringskontroll införas.

– Mest överetablering ser vi i storstäderna medan servicen och tillgången på taxi behöver öka betydligt på landsbygden, säger Mats H Andersson.

UPPSÖKAREN PETER LINDBERG från avdelning 88 Dalarna har jobbat både som chaufför och åkare. Han har upplevt tiden före avregleringen och tillägger:

– I dag får du inte tag i en taxibil på landsbygden. Alla chaufförer kör samhällsbetalda resor.

Men Svenska Taxiförbundet hävdar att det är brist på taxiförare efter pandemin, när många åkerier slagits ut, och beställningscentralerna önskar sig också fler?

– Man hör inget i medierna om att det saknas taxibilar. Vinnarna i dagens avreglerade system är beställningscentralerna som hela tiden vill ha fler taxibilar, säger Mats H Andersson.

– I dag har över 100 000 personer taxiförarlegitimation i Sverige, men bara omkring 78 000 av dem har aktiva leg. Det betyder att det inte är någon brist. Det är de dåliga arbetsvillkoren som gör att så få vill arbeta.

Ytterligare ett problemområde är upphandlingar.

– Vi ska ta fram ett arbetssätt om hur vi som förbund kan arbeta med upphandlingar och göra dem mer arbetarvänliga framöver, säger utredaren Sirin Celik som också sitter i projektledningen.

Mats H Andersson fyller i:

– Vi vill ha kvalitetsupphandlingar inte att upphandlarna bara går på lägsta pris.

DE FEM PROJEKTANSTÄLLDA uppsökarna kommer att arbeta inom olika delar av landet. Jonathan Zidén har lång erfarenhet från taxibranschen och kommer från avdelning 32 Mellersta Norrland.

– Jag hoppas kunna bidra till förändringar så att både företag och chaufförer får bättre villkor. Arbetet upptar så stor del av ditt liv, du kan inte bara leva för att arbeta, säger han.

Uppsökaren Elias Jobran är lastare inom flyget med lång facklig erfarenhet av medlemsvärvning och talar också arabiska.

Hur ska ni nå fram till chaufförer som kan vara skeptiska och ha dålig erfarenhet av facket?

– Genom information och utbildning. Det gäller att utbilda förare om deras rättigheter och skyldigheter så att de får lättare att förstå och ta plats i samhället, säger han.

Uppsökaren och färdtjänstföraren Viktor Petrov har länge jobbat fackligt i Linköping, men kommer att rikta in sig på förare längs Västkusten. Med rötterna i före detta Jugoslavien talar han språk från Balkanhalvön.

– Det ska inte finnas företag utan kollektivavtal och inga arbetsplatser utan fackliga företrädare, säger han.

UPPSÖKAREN JON WALL är sopgubbe och kommer att arbeta i Malmöområdet.

– Jag bidrar med nya ögon. Det kan vara en tillgång, säger han.

Projektledare Mats H Andersson hakar på:

– Visst, möter du en chaufför som jobbar tretton timmar om dagen sex dagar i veckan och säger att så är det i taxinäringen kan du svara: Men så behöver det inte vara. Vi vill rensa i taxibranschen och med det menar vi, rensa bort de oseriösa aktörerna.

”Det inte är någon brist på taxiförare. Det är de dåliga arbetsvillkoren som gör att så få vill arbeta.”

Mats H Andersson.

David Ericsson

Syndensberg – om att ge ut en egen bok

Det sägs att varje människas liv är en roman, en sanning som yttrats så många gånger att den nästan blivit en floskel. Tur är det dock att inte alla människor skriver romaner för redan nu kommer det ut 15 000 boktitlar varje år i Sverige.

Många av dem ges ut på etablerade förlag. Men de allra flesta är egenutgivna av författarna själva och mer ämnade för en smalare publik eller kanske bara de allra närmaste.

För de som ändå vill nå ut till fler och inte hör till ett större förlag, finns det en del andra, mycket kostsamma vägar.

En har varit att köpa sig recensioner på en mindre nogräknad hemsida. Nästan 7 000 kronor kostade det. Att få 100 böcker tryckta hos samma skojare kostar 100 000 kronor.

Allt är ett resultat av ett slags upp- och nedvänd värld där författarna i vissa lägen blivit fler än läsarna. Då tjänar en del förlag pengar på författaren i stället för på bokförsäljningen.

> ”Det arbete som en gnetig redaktör på ett seriöst förlag lägger ner på en text är nästan obetalbart.

Detta betyder inte att egenutgivna böckerna måste vara dåliga och en hel del av dem har nått en stor publik. Men det arbete som en gnetig redaktör på ett seriöst förlag lägger ner på en text är nästan obetalbart.

BOKEN SYNDENSBERG (syftar nog på Sundbyberg) är egenutgiven av pseudonymen Jon Pennander. Jag ägnade en del av sommarens åt att läsa de 463 tättskrivna sidorna. ”Pennander”, som jag mött ett par gånger, hävdar att han inte kan tänka sig att lämna ett manus till ett förlag av ekonomiska skäl. Han vill behålla hela slanten för försäljningen själv.

Det är begripligt men samtidigt lite synd. Boken handlar om den unge ”Jons” liv. Dels som barn till en anställd på Svartsjöanstalten och sedan som vuxen – i Sundbyberg.

Boken är uppstyckad på ett märkligt sätt, nästan som i noveller och sammanhangen är inte helt klara men ofta rätt komiska.

Jag har klagat många gånger över folk som försöker skriva med dialekt; som Sara Lidmans västerbottniska eller Fredrik Ekelunds misslyckade skånska. Men Pennanders stockholmska slang är klockren och skapar liv och humor i texten.

Hans grepp är sarkastiskt. Som stollighetерna inom det politiska partiet Svenskt Alternativ (kan det vara SD?) eller de bisarra interiörerna från ett mindre Stockholmsåkeri.

Sorglig är den också som med ryska one night standet i Moskva som egentligen bara har en önskan: att få följa med till väst och Sverige.

Syndensberg är proppfull med skarpa iakttagelser, men bottnar tyvärr inte riktigt i en helhet. Och gud vad jag hade önskat att den fått mogna i ett riktigt förlag med en petig redaktör!



Toppen & botten

↑ Att intresset för att skriva, läsa och lyssna på böcker blivit så stort!

↓ Det finns folk till allt – särskilt till att slå mynt av människors drömmar och förhoppningar.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

”Inkomstskyddet måste förstärkas”

Hur trygg är den som blir sjuk? Och vad betyder regeringens nya giv om sjukförsäkringen? Kjell Rautio, LO:s expert på sjukförsäkringar, svarar på sju frågor.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**



FOTO: SHUTTERSTOCK

Sjukförsäkring och skattesänkningar

Enligt Rautio så finansierade Alliansregeringen sina jobbskatteavdrag genom att skapa hårda regler i sjukförsäkringen, och därmed minska kostnaden.

Sjukförsäkringen finansieras med en sjukförsäkringsavgift som arbetsgivarna betalar genom arbetsgivaravgiften. Samtidigt som den har sänkts har den ”allmänna löneavgiften” höjts, en skatt löntagare betalar utan att se det i skattedeklarationen. Löneavgiften har sedan använts för att täppa till hål i budgeten.

Socialdemokraterna har fortsatt i samma bana sedan regeringsskiftet 2014.

1 Hur trygg är sjukförsäkringen i Sverige?

– Den är inte tillräckligt trygg och behöver bli betydligt tryggare. Flera som är så sjuka att de inte kan jobba får varken sjukpenning eller sjukersättning (det som förr kallades förtidspension).

– Inkomstskyddet måste förstärkas. LO har sagt att minst 80 procent av alla löntagare ska ha 80 procent då de är så sjuka att de inte kan jobba. Nu har regeringen sagt att de ska höja taket, det är bra, men det är en bit kvar. Det är inte en tillfällighet att det är LO som säger att taket måste höjas. Det har man sagt sedan 1950-talet.

2 Regeringen har aviserat vissa förändringar av sjukförsäkringen. Vad tycker du om dem?

– Det kommer många bra steg i rätt riktning. Inte minst handlar det om att det inte längre ska krävas att de sjuka ska prövas mot fiktiva jobb, utan Försäkringskassan måste ange vilken typ av arbete de tänker på. De som uppnått en viss ålder kommer bara att få sin arbetsförmåga prövad mot den egna anställningen och inte hela arbetsmarknaden.

– Men från LO:s sida anser vi att försäkringen behöver utgå ännu mer från var i livet man befinner sig, vilken utbildning man har, vilken ålder. Vi har olika omställningsförmåga.

3 Varför anser du att det är viktigt att använda ”rätt” begrepp och tala om sjukförsäkring och inte bidrag?

– Det är en försäkring och inte ett bidrag. Du betalar en avgift genom din lön. Du som löntagare avstår en del av löneutrymmet och får ett allmänt försäkringsskydd. Lika mycket pengar som går in i systemet ska komma ut. Det som gör det till en socialförsäkring är att alla betalar samma premie oavsett vilken riskgrupp de tillhör, som en viss procentandel av lönen i sjukförsäkringsavgift. I ett privat system hade arbetarna som behöver mest skydd och tar högst risker på jobbet fått betala den högsta premien. Socialförsäkringssystemet har större inverkan på jämlikheten i Sverige än beskattningen.

4 Eftersom Socialdemokraterna inte lyckats återställa Alliansregeringarnas besparingar i sjukförsäkringen. Borde LO ha varit hårdare i sin kritik?

– Det är möjligt. Men samma dag som regeringen presenterade det så kallade 9,0-målet var dåvarande vice ordförande Tobias Baudin ute och sa att arbetare skulle kastas ut från försäkringssystemet. När vi såg systemets konsekvenser ytterligare sa avtalssekreterare Torbjörn Johansson att det var en spark i magen på Sveriges arbetare. LO har varit hårda i kritiken för att vi har sett att Alliansen genomförde ett systemskifte som inte ändrats tillbaka.

5 Tror du att Sverigedemokraternas framgång till viss del går att koppla till det folkliga missnöjet mot sjukförsäkringen?

– Statsvetare har pekat på att missnöjet med sjukförsäkringen var en bidragande orsak till att Alliansen tappade sin majoritet och styrde med passivt stöd av SD mellan 2010 och 2014. SD exploaterade systemkritiken medvetet och sa att bristerna i sjukförsäkringen var ett tecken på systemkollaps. Men när riksdagen röstade om stupstocken i sjukförsäkringen ställde de sig ändå på Alliansens sida och röstade mot att ta bort den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen.

6 LO är kritiskt till regeringens idé om att det ska gå att avtala bort karensavdraget, varför?

– Sverige är det enda nordiska landet som har karensavdrag. Det är en klasslagstiftning som straffar arbetare. Om det blir en avtalsfråga kommer det att bli så att de som har högst risker för att bli sjuka på jobbet och behöver avskaffandet allra mest, får betala det högsta priset.

7 Du har skrivit och debatterat sjukförsäkringen under många år. Vilka berättelser får du höra?

– De tuffaste samtalen jag har gäller jämställdhetsaspekten. En kvinna ringde och berättade att hon levde med en destruktiv man som söp och slog henne. Men hon hade blivit av med sin sjukpenning och var ekonomiskt beroende av honom. Sjukförsäkringen är en fråga som bubblar under ytan och betyder mycket i många arbetarhushåll.

”Sverige är det enda nordiska landet som har karensavdrag. Det är en klasslagstiftning som straffar arbetare.”



Kjell Rautio jobbar som utredare på LO. Han har skrivit och debatterat om sjukförsäkringen i mer än tio år.

”Jag är inte densamma”

Medina Bajric gör en gest mot hjärtat. Såret. En dag kallades hon in till chefen. När porten slog igen bar Medina 43 år med sig hem. I två kassar.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

MEDINA BAJRIC

Ålder: 60 år.

Bor: Märsta utanför Stockholm.

Yrke: Cateringarbetare, söker nytt jobb.

Familj: Maken Ahmed, fem döttrar och tio barnbarn.

Aktuell: Ska snart vittna i sin första rättegång i Arbetsdomstolen.

Favoritbär: Körsbärskornell (lite avlånga, små, lysande röda).



Medina Bajric loggar in på cateringbolaget vid Arlanda. Det är september 2020, torsdag. Pandemin har tagit nackgrepp på branschen och strömmen av resenärer sinat. De anställda har varit permitterade på Gate gourmet och det har pratats en del om att de ska börja flytta runt på olika avdelningar, gå ner i tid.

Oron finns där. Men inom flygindustrin går det ju ständigt upp och ner. Alla är lite luttrade, de ska nog klara det här också.

Medina öppnar skåpet i omklädningsrummet, byter om. Småpratar med några jobbarkompisar: Hur är det? De är som en familj. Efter att ha jobbat sig runt på bolagets olika avdelningar är hon sedan tre år på ”pick och pack”, fyller vagnar som ska rulla genom planen med mat och dryck, snacks, godis, kakor.

En del flygbolag vill ha alla vagnar till en flight packade, andra färre. Innehållet skiftar.

MEDINA FICK FRÅGAN om hon ville byta hit. Vad var alternativet? Inget. Flytten innebar att hon växlade fack från Hotell- och restaurang till samma som de andra på avdelningen, Transport.

Men det blir ett lyckokast, hennes tre bästa år på firman ska det visa sig.

Här är lugnare, mindre tjafs mellan folk. Tempo, ja visst. Men inte samma stress och beroende av att andra ska hinna jobba undan, för att hon ska kunna göra sitt. Inte samma press från försenade plan som skapar växande berg av jobb, incidenter som cateringarbetarna inte har något inflytande över.



Medina med livskamraten Ahmed Bajric, som fanns där när marken rycktes undan. Foto från september 2020.

MEDINA TYCKER OM att vara i rörelse, höra flygplanen lyfta, landa och ge en vink om att hon själv kan stiga ombord. Sitta där i sätet och ta emot brickan som flygvärdinnan sträcker fram. Ofta följer hon planen med blicken:

Där flyger vagnarna som vi packat.

I år blev det ingen resa till tidigare hemlandet, Bosnien. Pandemin satte stopp och Medina blev sjuk, kunde knappt äta, rasade i vikt i värmeböljan. Var det influensa, corona? Hon var fullvaccinerad och svaret blev negativt, men febern? Antagligen var det inflammation i magsäcken. Medina repade sig och kunde så småningom börja promenera igen med bästa vännen Ahmed, hennes man.

Den snällaste som finns.

Utan honom och de fem döttrarna som sa: Mamma, vi hjälper dig. Var inte orolig. Nej, hon hade inte klarat det. 43 år på samma arbetsplats är en lång tid, nästan ett helt arbetsliv.

TILLBAKA PÅ GATE gourmet. Medina packar vagnen till ett Norwegian-plan när avdelningschefen kommer förbi och säger:

– Kom in till mig när du är klar.

Ett par kollegor har redan träffat honom och kommer tillbaka. På avstånd hör hon dem prata om 50, erbjuden 50 procent. Herregud, vad är det som händer?



”Flygombudsman Johan Einarsson på Transport har hjälpt mig så mycket. Han har alla mina papper. Gate gourmet kan inte säga att de inte har något arbete för mig. Jag har jobbat på alla avdelningar”, säger Medina Bajric.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Detta har hänt

Slutet 2018 – början 2019

Hotell- och restaurangfacket (HRF) och Gate gourmet enas om att gå över från Gröna riksavtal till Cateringavtalet för HRF:s medlemmar. Riksavtal arbetstagare på civilflygområdet gäller för Transports medlemmar.

Bolaget tar upp diskussioner om att byta till HRF:s cateringavtal för all personal. Transport säger nej. Efter en tid kallar HRF Transport till förhandling, förbundet vidhåller sin inställning.

2020

Flygkrisen slår till och frågan hamnar i skuggan av pandemin.

Augusti:

Gate gourmet kallar Transport till lokal förhandling om en stor omorganisation. Företaget vill byta till HRF:s cateringavtal, införa kombinationstjänster där alla ska göra allt och hyvla ner majoriteten av tjänsterna till 80, 75, 50 och ner till 23 procent.

Bolaget vill säga upp all personal på Transports avtalsområde. ”Avtalsshopping”, anser facket.

September:

Transport och HRF är överens, hänvisar till LO:s organisationsplan och fackens rätt att bestämma om avtal och organisering av medlemmar.

Företaget vidhåller ändå sin rätt att byta avtal och påbörjar uppsägningen av Transports medlemmar i ”Septemberuppsägningen”. De arbetsbefrias och får uppsägningstid och lön från sex månader ner till en, beroende på anställningstid.

Utvalda erbjuds återanställning på lägre procent med kort betänketid.

Efter centrala förhandlingar tvingas Gate gourmet dra tillbaka uppsägningarna och göra en utredning ifall medarbetare kan omplaceras.

Oktober:

Företaget gör en omplaceringsutredning, som facket kritiserar som ofullständig, och säger upp samma Transportmedlemmar igen. Ingen i klubbstyrelsen erbjuds återanställning.

Lokal och central förhandling slutar i oenighet.



Björnbär, jordgubbar, pumpa, majs, paprika, gurka, sallad och massor av tomater. Arbetet på kolonilotten skingrar tankarna för Medina Bajric. Hon tycker om att jobba med händerna, vara i rörelse.

Tanken far ner i magen och chefen ser upp när hon stiger in på hans kontor.

– Det här är jättejobbigt. Det värsta som hänt i mitt liv, säger han.

– Säg inte bara att jag har fått sparken?

– Jo, tyvärr, Medina.

Det var menat som ett skämt men visar sig att Medina, som nog jobbat längst av alla på Gate gourmet, inte ens erbjuds halvtid. Hon hade sagt ja.

Huvudet blir tomt, samtidigt en karusell: Vad ska jag göra i min ålder? Och bostadsrätten vi tagit lån för och köpt?

– Du menar inte allvar? Säg mig, varför?

Men chefen plockar fram färdiga uppsägningsformulär. Medina ber om kort respit, måste ut på gården och röka, träffar några tidigare arbetskamrater. Är det sant? Hon återvänder.

– Hur lång tid har jag på mig? Några månader?

– Egentligen nu. Du slutar nu.

Chefen förklarar tågordningen: Lämna ifrån dig passerkort och nycklar, töm ditt skåp. Sedan eskorteras hon till ytterdörren, är arbetsbefriad, utlovas uppsägningslön i sex månader framåt.

Uppsägningsbeskedet ska skrivas på inom två dagar.

Medina slår numret till en av killarna i fackklubben: Vad ska jag göra? Vänta med att skriva på! Det har hon redan bestämt sig för, kan inte ta in att det som hänt, hänt.

Varför hon som alltid ställt upp? Minnet av när de återfick SAS som kund flashar till. Medina jobbade dubbla skift, kom hem sen eftermiddag. Duschade, sov, gav sig av till flygplatsen igen i ottan. Innan familjen vaknade.

Övertidstaket sprängdes och Gate gourmet fick begära dispens. Axeln och kroppen värkte men visst, lönekuvertet blev tjockt.

PORTEN SLÅR IGEN. Maken Ahmet hittar Medina i en grässlänt när han kommer med bilen. Hon sitter med kassarna från sitt tömda skåp kring benen. Tårarna rinner, i händerna håller hon papperen om uppsägning.

SEPTEMBER 2021. Medina balanserar tre höga glas med lysande röd saft fram till soffbordet hemma i bostadsrätten i Märsta, någon kvarts bilresa från Arlanda. Glasen lämnar blöta ringar på brickan. Dottern Emsada har hittat och plockat de svårfångade bären som mamman och fåglarna älskar.

Körsbärskornell, i Bosnien var de lätta att hitta.

MEDINAS LÖN HAR övergått i a-kassa. Drygt två tredjedelar av de totalt 300 dagarna med ersättning är förbrukade när vi ses för andra gången. Första gången ville hon inte visa sitt ansikte i Transportarbetaren. Nu har Transport stämt hennes arbetsgivare i Arbetsdomstolen.

Tiden för rättegången kryper närmare. Medina är kallad som vittne, arbetsgivare och fack är oense om vilken dag hon blev uppsagd. Liksom om det mesta.

–Det blir spännande att se hur det går, säger hon och drar upp benen under sig i soffhörnan.

NU KAN HON tala om den där dagen utan att få tårar i ögonen, mår bättre. Barnen och de tio barnbarnen bor alla i närområdet, de umgås mycket och kolonilotten ligger på gångavstånd. Hon och maken ”bodde” nästan där under sommaren, nu går de i skogen och plockar svamp.

Svärsonen har ett svampställe bortom flygplatsen men dit åker Medina inte. Då måste hon passera sin forna arbetsplats. Hon lyfter handen mot hjärtat:

– Såret finns där. Det kommer nog aldrig att försvinna. Här inne är jag inte samma person som jag var.

MEDINA SER NER på händerna i knät, de är sällan stilla. Hon är kort, nätt med bakåtstruket hår och djupt mörka ögon. En hård arbetsledare, skojar maken Ahmed. Medina sätter honom i arbete. Hon har börjat safta och sylta, ska göra nyponsylt. Söker jobb.

December:

Transport stämmer Gate gourmet i AD. I två stämningar anför facket att bolaget under 3 – 20 september och 28 oktober – 4 november 2020 sagt upp 63 medlemmar utan saklig grund inom Transports avtalsområde (cateringlastare, chaufförer med flera).

Arbetsgivaren hävdar arbetsbrist. Transport hävdar att den inte är så stor, att arbetarna utför i stort sett samma uppgifter. Och att bolaget inte kollat upp enskildas kompetens och försökt göra omplaceringar.

Facket stämmer även bolaget för brott mot turordningsreglerna. Anställda med lång anställningstid har sagts upp medan personer med kortare tid återanställts. ”Trotjänare” har också fått sluta före senare anställda, hävdar Transport.

Facket vill att uppsägningarna ogiltigförklaras och yrkar på ett allmänt skadestånd till medarbetarna på totalt 21,7 miljoner kronor.

2021

Mars:

Transport stämmer Gate gourmet och juridiska företrädaren Svenska Flygbranschen för brott mot kollektivavtalet. Facket begär ob- och övertidsersättning för ett antal medlemmar som återanställts, men förlorat tusenlappar genom att avlönas enligt HRF:s ”billigare” cateringavtal i stället för Transports.

Facket yrkar också på ett allmänt skadestånd på en miljon kronor, till förbundet.

Gate gourmet börjar tillämpa cateringavtalet för alla från och med den 15 september 2020.

Maj:

Parterna möts i AD för en muntlig förberedelse inför rättegången. Frågetecken rätas ut i denna komplicerade process.

September – oktober:

Fack och arbetsgivarorganisation möts igen för en andra muntlig förberedelse i AD. Försök att förlikas och undvika rättegång görs men parterna står, när detta skrivs, för långt från varandra.

November:

Den 9, 10 och 11 hålls huvudförhandlingar i AD efter stämningen om brott mot turordning i las och ogiltigförklaring av uppsägningar. Med reservation för att parterna kan enas om en uppgörelse före rättegången. Samtal om förlikning pågår.

Global cateringjätte

Gate gourmet är ett globalt cateringbolag med verksamhet vid Arlanda, Landvetter i Göteborg och Malmö airport. Företaget är en del av koncernen Gate group, en av världens största aktörer inom flygcatering, alltså hantering av mat, dryck och tullfria varor till flygpassagerare.

Huvudkontoret finns i Glattbrugg i Schweiz.



Ahmed och Medina Bajric känner varandra utan och innan och har en varm och kärleksfull relation. De påtar ihop på kolonilotten, går i skogen och plockar svamp. ”Ahmed är den snällaste som finns”, säger Medina.

”Min hjärna har fortfarande inte accepterat sättet som Gate gourmet behandlade mig på. Det var som en dom.”

Medina Bajric.

– Jag hinner inte med allt jag vill.

Vi går några hundra meter bort till kolonilotten där familjen brukar samlas och grilla. Medina nyper av ett björnbär och sveper med handen över jättejordgubbslandet, avundsvärt. Gurka, paprika, pumpa och sallad har grott ur jorden. Majskolvarna vill sig inte riktigt i svenskt klimat, men tomaterna desto mer.

Biff-, kvist och de som liknar oxhjärtan, från kollogrannen. Medina viker undan plasten till ett av växthusen och drar in doften. Sluter ögonen.

– Det blev lite mycket, säger hon och öppnar dem igen med ett skratt. Till slut var barnen less: Vi vill inte ha mer tomater! Nästa år ska vi ha färre, i år har jag gjort massor av sallader.

VARJE MÅNAD RAPPORTERAR Medina in minst sex sökta jobb till Arbetsförmedlingen. Döttrarna hjälper till, tack och lov. De är duktigare på datorer. Hon söker arbeten inom storkök och lager, skolbespisning, packar hellre än lagar mat. Som på Gate gourmet.

– Det är jätteviktigt att vara beredd om någon skulle ringa, men inte en enda har hört av sig om en intervju, ingenting. Jag tror så fort de ser min ålder i cv:t, 60 år... De tar någon som är yngre.

Förtidspension? Som det ser ut nu med nya regler kan det bli tidigast vid 63. Socialbidrag, Ahmed snuddar vid tanken men nej. Medina vill jobba.

– Jag fortsätter söka, ger inte upp!

HON HAR VARIT ute och fikat med några jobbarkompisar, de hon brukade träffa som jobbar kvar. Var glad att du slutat, säger de. Stämningen är dålig. Men de har ändå en grund att stå på, arbete på 50 eller 80 procent, tycker Medina.

Fast de måste också söka andra jobb för att få a-kassa för tiden som hyvlats bort från heltid.

Några vill sluta och orättvisan består. De som jobbat längst får inte mest tjänstgöringstid. Företaget gör som de vill. Alla över 50 är borta.

Säger Medina. Tystnar, medger:

Det var jobbigt att ses.

– Arbetskamraterna är kvar. Jag är utslängd. De är värda mycket mer, jag är ingenting. Om jag själv sagt upp mig hade det varit annat. Jag känner skammen, att jag är bortstött.

Ändå. Medina skulle gå tillbaka, som Transport begärt om facket vinner i Arbetsdomstolen. Hon saknar kollegorna, inte stressen.

MEDINA VRIDER LOSS några ljusröda tomater, visar mördarsniglarnas framfart bland dahliorna och berättar varför dammen är övertäckt. Melina, ett och ett halvt år, stöp på näsan rätt ner i vattnet, yngsta barnbarnet.

Vi skiljs åt vid ingången till kolonilotten, diskret tänder hon en cigarett. Längst in gror hoppet om att få rätt i Arbetsdomstolen och skadestånd, som facket begärt. Det handlar inte bara om pengar, även om de betyder mycket.

– Min hjärna har fortfarande inte accepterat sättet som Gate gourmet behandlade mig på. Det var som en dom. Jag litar på Transport... om det finns en lag och om lagen skyddar arbetare och de gör rätt i domstolen... då kanske vi vinner ändå, säger Medina Bajric.

Gate gourmet ger få kommentarer

Gate gourmets svenska vd (general manager) Kimmo Pirro har avböjt att kommentera tvisten och hänvisar till huvudkontoret. I ett mejl svarar kommunikationsspecialist Isabelle Schöplin i september 2020 på skriftliga frågor. Hon skriver (i översättning från engelska):

”Flygindustrin och kringföretagen, inklusive Gate gourmet i Sverige, har drabbats allvarligt av covid-19. Som ett resultat av en betydande minskning i flygvolymerna är vi tvungna att agera utifrån denna situation för att försäkra oss om vår verksamhets fortlevnad på lång sikt.

Därför har vi slutfört informations- och samrådsprocessen tillsammans med representanter från alla yrkesgrupper och kommer att genomföra de uppsägningar som behövs i Sverige. Delar av vår personal kommer att erbjudas en fleruppgiftsplacering (multitask position, kombinationstjänst) och organiseras inom Hotell- och restaurangfackets kollektivavtal.

Vi erkänner att det här är en svår situation för vårt folk och deras familjer och gör vad vi kan för att stödja dem under dessa tider som saknar motstycke.”

Efter detta har företaget avböjt att ge fler kommentarer.

”De bryr sig inte om sina anställda”

Kaos. Så sammanfattar flygombudsman Johan Einarsson den utdragna konflikten med Gate gourmet.
– Vi hade inte behövt befinna oss i den här situationen om företaget lyssnat.

Text och foto **Justina Öster**

Johan Einarsson sammanfattar också tvisten som ”onödig”. Med det syftar han på vad Transport uppfattar som ovilja att följa normala spelregler mellan fack och arbetsgivare och gå sin egen väg. Styrd av bolagsledningen i Schweiz.

– Om företaget gjort rätt hade lidandet för våra medlemmar blivit väldigt mycket mindre, säger han.

Omorganisationer har Transport förhandlat om många gånger tidigare. Men turbulensen den skapade på Gate gourmet liknar ingenting som Einarsson eller centrala ombudsmannen Per-Olof Norgren upplevt tidigare.

JOHAN EINARSSON TROR att ”kaoset” som följt tvisten i spåren beror på okunskap om svenska regler från det multinationella bolagets sida. Liksom brist på empati.

– De bryr sig inte om sina anställda. Alltihop hade skötts på ett bättre sätt om de känt omtanke om sin personal.

Företaget hänvisar omorganisationen till flygkrisen och förklarar att de sagt upp anställda för att rädda verksamheten på lång sikt.

– Ja, Gate gourmet vill spara pengar, men i slutändan tror jag att det kommer att kosta bolaget mer än vad de tjänar på det.

HUR DET GÅR i Arbetsdomstolen (AD) i november vågar Einarsson inte spekulera i. Många vittnen är kallade.

– Det kan gå hur som helst, men jag hoppas förstås att AD dömer till vår fördel.

Johan Einarsson har nyligen färdigställt en lista till AD på hur mycket pengar de uppsagda medlemmarna skulle ha tjänat om de varit kvar i tjänst. Går domstolen på Transports linje och ogiltigförklarar uppsägningarna kommer facket att kräva ut pengarna. Plus miljonbelopp i skadestånd.

Transport har hela tiden motsatt sig företagets byte från Transports till Hotell- och restaurangfackets billigare cateringavtal och kallat det avtalsshopping. Därför räknar Einarsson varje månad också ut vad de medlemmar som återanställts skulle ha tjänat med Transportavtalet. Pengar som facket också vill kräva ut.

Hur går det om Transport och medlemmarna förlorar i AD?

– Då blir det noll kronor, säger Johan Einarsson.



”Gate gourmet hade sin linje klar redan före flygkrisen. De ville byta ut Transports mot HRF:s billigare cateringavtal för alla anställda”, säger flygombudsman Johan Einarsson.



LO Mervärde ger dig som medlem i ett LO-förbund tillgång till mängder av rabatter och erbjudanden. Ett exempel är Folksam LO Pension, som även ger dig en fri rådgivning – helt utan måsten. Här har du även möjlighet att göra ett aktivt val av pensionsförvaltare.

LOmervärde.se

MERVÄRDE

LO Mervärde är ett samarbete mellan alla LO-förbund där vi gemensamt förhandlar fram förmåner för våra ca 1,4 miljoner medlemmar.

HAR DU HITTAT NYCKELN?

På andra sidan jobbet väntar en ny frihet och drömmar som kan bli verklighet. Med en schysst tjänstepension vill vi ge dig möjlighet att leva som du önskar. En halv miljon medlemmar har hittat sin nyckel till en schysst pension hos oss.

FOLKSAM • LO PENSION

Val 2022

Utvalda till I valledare

Arbetet har börjat inför valåret. Svenska Transportarbetareförbundet har utsett två valledare. Ombudsmännen Marie Samuelsson och Mikael Ladman har delat landet mellan sig. Men vad ska de egentligen göra? Här svarar de själva för presentationen.

MARIE SAMUELSSON



Bor: Gånghester utanför Borås.

Arbetar: Borås.

Gör: Ombudsman på avdelning 17 Skövde-Borås.

Bakgrund: Butiksbiträde hos guldsmed och i uraffär, servitris och bartender, kokerska, Transports a-kassa, resurs i avdelning 94 Borås.

Intressen: Keramik, hund, är fritidspolitiker.

Grattis! Vad innebär egentligen uppdraget?

Tack! Att vara delaktig i förbundets valplan, stödja, motivera och inspirera avdelningarna att vara aktiva i valarbetet.

Varför är det viktigt att facket bedriver ett valarbete?

För att vi behöver politiker och partier som driver våra frågor på alla nivåer. Vi behöver få in fler fackliga i politiken. Vi har många lagar som påverkar våra medlemmars vardag.

Enskilt viktigaste frågan?

Trygghet i arbetslivet. Vi behöver en väl fungerande sjukförsäkring och arbetslöshetsförsäkring, trygga anställningar och en väl fungerande barnomsorg, skola för våra barn och äldreomsorg för våra föräldrar. Vi behöver också ett väl fungerande pensionssystem.

Hur blev du utsedd av förbundsstyrelsen, är det något man ställer upp och kandiderar till?

Jag blev tillfrågad om jag kunde tänka mig uppdraget som valledare, tillsammans med en person till. Som både politiskt aktiv och aktiv inom LO så lät uppdraget intressant och jag tackade ja.

Ska du utbilda andra inför valarbetet?

Det kan hända, det är inte riktigt fastställt än. Vi ska rekrytera till en tvådagars maktutbildning genom LO, som sker så lokalt som möjligt.

Har ni delat upp arbetet? Ni verkar ha fått halva landet var?

Ja, vi har fördelat avdelningarna mellan oss, men kommer att samarbeta med upplägg.

Har ni mötts av fördomar, som att det bara handlar om att ringa medlemmar för att få dem att rösta på Socialdemokraterna?

Nej. Vid tidigare val när vi ringt, har budskapet varit att Transport vill ha en socialdemokratiskt ledd regering. För möjligheten att påverka våra hjärtefrågor.

När börjar ert valarbete på allvar? (Det kanske det redan gjort?)

Vi har deltagit på Transports fackligt-politiska konferens på Runö, och på två träffar med LO:s fackligt-politiskt ansvariga. Den 27 och 28 oktober deltar vi på LO:s valledarutbildning, så arbetet är i gång, men det kommer att intensifieras i mars.

MIKAEL LADMAN



Bor: Norberg.

Arbetar: Karlstad.

Gör: Ombudsman på avdelning 6 Värmland.

Bakgrund: Jobbat som maskinförare i cirka 30 år.

Intressen: Natur- och fritidsaktiviteter, exempelvis fiske och svampplockning.

Grattis! Vad innebär egentligen uppdraget?

Tack! Tanken är väl att vi på något vis ska försöka motivera våra medlemmar i avdelningarna att bli mer aktiva på sina arbetsplatser och hemorter, och delta i valarbetet.

Varför är det viktigt att facket bedriver ett valarbete?

Vi har en stor påverkan då vi är många. Våra medlemmar har sakkunskaper som många politiker saknar. Där vi inte når framgång avtalsvägen är det bra att berätta om våra villkor och vad vi tycker ska förändras. Transport har ett historiskt bra resultat när det gäller att vinna politiska segrar.

Enskilt viktigaste frågan?

Trygghetsfrågorna, LAS och brottsbekämpning.

Hur blev du utsedd av förbundsstyrelsen, är det något man ställer upp och kandiderar till?

Antagligen har man väl gjort något bra, haha. Jag fick frågan av vår förbundssekreterare (Lars Mikaelsson). Och när det var klart att jag inte skulle prata partipolitik utan fackliga frågor så tackade jag ja.

Ska du utbilda andra inför valarbetet?

Ja, det kommer det säkert att innebära. Det är väl inte ett riktigt spikat upplägg. Jag och Marie har pratat lite om att försöka hitta ett likartat upplägg. Det är väl så långt vi kommit.

Har ni delat upp arbetet? Ni verkar ha fått halva landet var?

Ja, Marie och jag har gjort en fördelning som vi tror blir bra för oss båda.

Har ni mötts av fördomar, som att det bara handlar om att ringa medlemmar för att få dem att rösta på Socialdemokraterna?

Inte i dagsläget. Men jag förstår att det finns en sådan fördom och har stött på den i andra sammanhang.

När börjar ert valarbete på allvar? (Det kanske det redan gjort?)

Nej, inte mer än att vi håller på att strukturera upp arbetet. Vi väntar även på att förbundsstyrelsen ska anta Transports valplattform.



LO Mervärde ger dig som är medlem i ett LO-förbund rabatter och erbjudanden på allt från resor och glasögon till hemförsäkringar och tapeter. Och nu senast även ränterabatt (tio punkter utöver din individuella ränta) på bolån hos Swedbank.

LOmervärde.se/bolån

MERVÄRDE

Ett lånebelopp på 1 000 000 kr, till 2,39% ränta (3 mån bunden per 20-06-05), med rak amortering återbetalningstid 50 år, effektiv ränta: 2,42% (ej Nyckelkund 2,51%). Första månadsbetalningen inklusive amortering är 3 658 kr, sista månadsbetalningen inklusive amortering är 1 670 kr, totalt belopp att betala om räntan är oförändrad under lånets löptid är 1 598 496 kr. Antalet avbetalningar är 600 stycken. Exemplet bygger på månatliga aviseringar, utan uppläggningsavgift eller aviseringskostnad, förutsatt att du är Nyckelkund och aviseras digitalt. För ej Nyckelkund tillkommer uppläggningsavgift på 650 kr. Vid postala avier tillkommer en kostnad på 45 kr i aviavgift. Valutakursförändringar kan komma att påverka beloppen som du ska betala om du till exempel har inkomst i annan valuta än lånet. Lånet förutsätter att säkerhet lämnas i form av pant i bostad.



Transportarbetarens John Antonsson ger dig filmtips för en läskigare Halloween/Allhelgonahelg.

8 skrämmande bra filmtips

Vår nya högtid Halloween nalkas. Det blir mörkare ute och det är ett bra läge att låta sig skrämmas. Eller vänta. Är du en av dem som tror att all skräckfilm är splatter och ger dig mardrömmar i hundra år? Här är tips på filmer som många skräckfilmsskeptiska borde kunna uppskatta. Men smaken är olika, så inga garantier lämnas.

Text **JOHN ANTONSSON**

Skräckfilmen för dig som...

...GILLAR *LOVE ACTUALLY*

Shaun of the Dead



Okej. Det första tipset låter kanske något långsökt, men tro mig. *Shaun of the dead* är en zombiefilm OCH en romantisk komedi. Kanske den första i sitt slag. Varning för blodiga scener. Se filmen främst för värmen mellan människor, och för humorn.

Förutom radarparet Nick Frost och Simon Pegg, som spelar bästisarna som delar ett liv tillsammans, kommer du att stöta på ett antal personer som var med i romantiska komedin *Love Actually*. Hur många kan du hitta?

Bäst i filmen är nog den eviga frågan som ställs i alla zombiefilmer: Är det vi eller de som är levande döda?

...GILLAR *PIRATES OF THE CARRIBEAN*

Dimman



Piraterna i den här filmen är inte levande... Jag är faktiskt inte helt säkert på om de är spökpirater eller fiskare. Struntsamma.

I en liten stad vid havet lever människorna ett stillsamt liv som verkar kretsa kring en radiostation som sänder från en fyr, fiskenäringen och en festlighet som ska gå av stapeln. Samtidigt händer något övernaturligt.

Filmen har spänning och stämning. Bra skådespel av 1980-talsikonerna Jamie Lee Curtis, som spelar liftaren som hamnar i fel stad, och Adrienne Barbeau, som spelar radioprataren som jobbar från ett fyrtorn.

Musiken är komponerad av filmens regissör John Carpenter och är kanske det som känns allra mest tidlöst.

...GILLAR *MÅNDAG HELA VECKAN* ELLER *RUSSIAN DOLL*

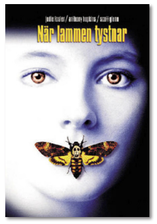
Happy Death Day



Tänk dig att dräpas av en maskerad mördare och tvingas återuppleva din dödsdag om och om igen.

Filmen är en blandning av en levasamma-dag-om-och-om-igen, som i *Måndag hela veckan* eller *Russian doll*, och filmgenren med maskerade mördare som bär kniv. Konceptet är kul och nytänkande och det är rätt spännande att se ett mysterium lösas.







När lammen tystnar är en av tidernas bästa kriminalfilmer, men jag skulle också säga att det är en av tidernas bästa skräckfilmer.

Det finns scener som är fruktansvärt nerviga och filmens två ”monster”, Hannibal Lecter och Buffalo Bill, är några av filmhistoriens mest effektfulla skurkar.

...ÄLSKAR MUSIKALER

Little Shop of Horrors

Jag känner i alla fall inte till särskilt många ”skräckfilmer” som är baserade på Broadwaymusikaler. Den här är det (även om musikalen i sin tur är baserad på en B-film från 1960). Rolig är den definitivt. Vet inte om den är så läskig.

Den innehåller i alla fall en köttätande växt. Några av 1980-talets roligaste skådespelare är med: Steve Martin, John Candy och Bill Murray gör korta framträdanden.

Filmens huvudroll spelas av Rick Moranis, som många kanske glömt bort. Men när han väl dyker upp på skärmen känner nog de flesta igen honom.

...SAKNAR PLUGGET:

The Faculty

FOTO: SHUTTERSTOCK



Filmen utspelar sig på en amerikansk high school och är inspelad i slutet av 1990-talet. Om du var ung då kommer du att känna igen både musik, skådespelare och karaktärstyper.

The Faculty är en ganska intressant film som känns väldigt 1990-tal, och samtidigt osar filmen av 1950-talets paranoia och skräck för det yttre hotet som klivit in på ditt livs egen förgård. Skillnaden är att här rör skräcken vuxna i stället för kommunister.

För övrigt: Jag har sett att 1990-talet börjar komma tillbaka som mode. Om jag ser någon med samma frisyr som den Josh Hartnett har i The Faculty, då flyttar jag ut i skogen.

...UPPSKATTAR *SAGAN OM RINGEN*-FILMERNA

Frighteners

Innan Peter Jackson gjorde *Sagan om ringen*-filmerna, och de tvåhundra filmerna om Bilbo, gjorde han skräckfilm.

Jag kommer inte att rekommendera hans tidiga lågbudgetsplatter i *Braindead* eller *Bad Taste* i den här tidningen. Däremot kan jag tipsa om *Frighteners* utan att riskera min anställning.

Det är en spökkomedi med Michael J Fox i en ledande roll. Filmen är kuslig många gånger och har vissa grafiska scener. I överlag är den ändå väldigt snäll, och jag skulle inte tveka att se filmen med mina barn när de passerat tio år.

...ÄLSKAR KRIMINALSERIER

När lammen tystnar

Jodie Foster och Anthony Hopkins gjorde total succé med den här filmen. Få andra filmer har belönats med Oscar för bästa film, bästa regi, bästa manliga huvudroll och bästa kvinnliga huvudroll.

...BRUKAR TITTA PÅ KOMEDISERIER SOM *THE OFFICE* ELLER *PARKS AND RECREATION*

What we do in the shadows



Hysteriskt roliga låtsasdokumentären har redan fångat många hjärtan. Fler borde se den. I den lär vi känna ett gäng vampyrer som bor tillsammans i ett hus i Nya Zeelands Auckland.

Vampyrer lever ofta låååånga liv, och deras värderingar och manér är inte alltid så moderna. Ett dokumentärteam följer vampyrnästets medlemmars många kulturkrockar med samtiden.

Filmens manusförfattare och regissörer Jermaine Clement och Taika Waititi spelar själva två av filmens huvudroller.

När du har sett filmen kan du med fördel se tv-serien med samma namn, som nu är inne på sin tredje säsong.



FOTO: EIKE SCHROTER/NETFLIX

***Midnight Mass* av Mike Flanagan hade premiär den 24 september på Netflix. På bilden: Zach Gilford och Hamish Linklater.**

Streamade rysningar

Det finns andra sätt att bli skrämd på också. Som att titta på tv-serier. Då kan du se:

MIDNIGHT MASS (Netflix)

En man som just avtjänat sitt straff för att ha kört ihjäl en ung kvinna under påverkan flyttar hem till sin uppväxts fiskeö. Snart dyker en ny präst upp och den lilla katolska kyrkan får nytt liv. Plötsligt sker mirakel och vi undrar varför. Tv-seriens skapare Mike Flanagan lyckas berätta en historia som tar många vändningar och leker med flera genrer. I slutändan är serien både utflippad skräck och en diskussion om religioner och ateism, bland annat.

ASH VS EVIL DEAD (Netflix)

På 1980-talet spelade ett gäng kompisar in filmen *Evil Dead*. Bruce Campbell spelade huvudrollen och bakom kameran stod Sam Raimi. Låååångt senare, efter två uppföljare och en remake, kom tv-serien *Ash vs Evil Dead* som satsar mesta energin på filmuniversumets mer humoristiska ådra.

DYSTOPIA (Viaplay)

Dystopia kom i somras och handlar om ett gäng svenskar som spelar ett post-apokalyptiskt rollspel. De hittar en övergiven fabrik och det ena leder till det andra. Är det mörkrets krafter som släppts lösa?

SUPERNATURAL (Viaplay)

Serien om bröderna Sam och Dead Winchester gick i 15 säsonger. De första säsongerna är härliga veckans monster-historier. Där bröderna stöter på varelser från mytologier och folktro hämtade ur världens alla hörn. *JA*

Bokvinnare

Vi vann Anders Teglunds bok *Cykelbudet*:

Fadilj Selmani, Lund
Lena Haimi, Linköping
Roger Rosendahl, Solna.

Grattis!



FOTO: BIGSTOCK

HAR BASTANT		BÄR TOFSAR		ÄR SVÅRA LÄGEN	ISRAELS TREDJE STAD															
MUSIK-INSTRU-MENT				SÄGER RÄDD			ÄR EN FENA PÅ SIN SAK													
VAR OSÄKER																				
PRÖVAR TINGET				ORKAR / STRITT VATTEN																
GÖR SKYTTAR PÅ TRÄFF																				
FÖR FRAKT AV VÄTSKA		AMU-SERA / JAPANSK HEDER					STÅR HÄR													
					HA SITT HEM / FUSK-PÄLS															
FRÅN KORAD			PÅLE / OFÖR-SKRÄCKT					ALLTFÖR UT-SPÄDDA	SES I NAMN	ANSA KUSEN	IBLAND FÖRE MEST		TYP AV LYRIK	SPELAR LITEN ROLL		GJORDE SNABBA BUDET	DE FÖR ÖVER DRAG?			
PLATS FÖR ALADDIN				GU-DINGAR							ÖREN / LINDRA									
ÄR DEN FÖRSTA GRÖNS-KAN	EN TON-SÄTTARE / HUND-RAS						BLIR BLÅN-KETT							TRÄSKO-TRÅ / KOT-TARNA?						
				EN CÉLINE / SÅDANT RENAR					FLAM-MAN / VÄDRAT											
BANDY-LAG							LÄGGA LINA? / BAR FRODO						GER SLÄDE GLID / TJACKA							
					HAR SMÅ VID FALL							KADRAR / VILL MAN HA VID MÅLEN								
SE VISSEN UT		LUKTAR APA	ÄR MATTA? / DE KAN GÅ IGEN							URDJUR / EFTER GIVANDE						SNOR MEN INTE SNATTAR				
KAN DET I TAND				ÖVER-NATUR-LIGA VÄSEN	FICK KANSKE GALEN / KLANDRA						BESYN-NERLIGA / MAG-PLÅGA									
FOLK-LIVS-FORS-KARE								KVAL-MIGA	ÄR FÖR-SIKTIG						NOLL-PUNKT		JAGA PARTNER			
BANKIR	UTÖVAR / KALL DRYCK						BAT-TINGAR / GUDEN						MÖRK FILM / SÖNDER-DELAS							
									DE ÄR SMÅ PARTIK-LAR											
OSTEN-TATION						RÄL / ÄR OFTA TALLRIK						FÖR-KÄNNING								
PRÖV-NING									EN RIKTIG KNÖL					KUL INSLAG						
ERT IBLAND					HALV-ÅSNA							FRAM-FÖR KIL								

©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 9 november. Märk kuvertet **"Novemberkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Oktoberkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Arne Persson, Billesholm
Harry Åström, Luleå
Lennart Larsson, Lidingö.

Vinnarna av en trisslott:
Andreas Ståhl-Stigsson
Ann Christine Karlsson, Umeå
Gunnar Svensson, Norrahammar.

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

Får chefen ändra arbetstid?

Hej, jag jobbar på ett åkeri som chaufför. Ordinarie arbetstid 8–17.

Har chefen rätt att ändra starttiden från dag till dag, som han gör nu för tiden?

"Kom till 6 i morgon", "kom till halv 6 i morgon", "kom till 7 i morgon". Ska man acceptera ett dag till dag-schema?

Det står i avtalet att ordinarie arbetstid ska vara 07.00–16.30, men vad gäller då om man jobbar 08.00–17.00, är det ob efter 16.30? Eller jobbar 06.00–15.00, är det då ob innan 07.00? *Mats*

Svar: Ja, man kan komma överens om att förskjuta arbetstiden under en vecka, men inte regelbundet.

Sker det regelbundet bör man kontakta en ombudsman.

07.00–16.30 är grunden i avtalet. Jobbar jag 08.00–17.00 så skall det finnas ett schema.

Ob blir det först efter 18.00 och före 06.00.

Jobbar jag utanför schemat är det övertid.

Mikael Ladman, ombudsman/ kassör avdelning 6 Värmland

Hur snabbt får jag sluta?

Hejsan! Jag har en tillsvidareanställning och är bunden till bensin- och garageavtalet. Hur lång är uppsägningstiden? Går det att förkorta den genom en "privat uppgörelse" om arbetsgivaren är schyst? *"Hej då macken!"*



Mikael Ladman



Magnus Thelander

Svar: Uppsägningstiden vid uppsägning från den anställdes sida är en månad. Om du överväger att söka överenskommelse med arbetsgivaren om kortare uppsägningstid, bör du ta hjälp av din avdelning.

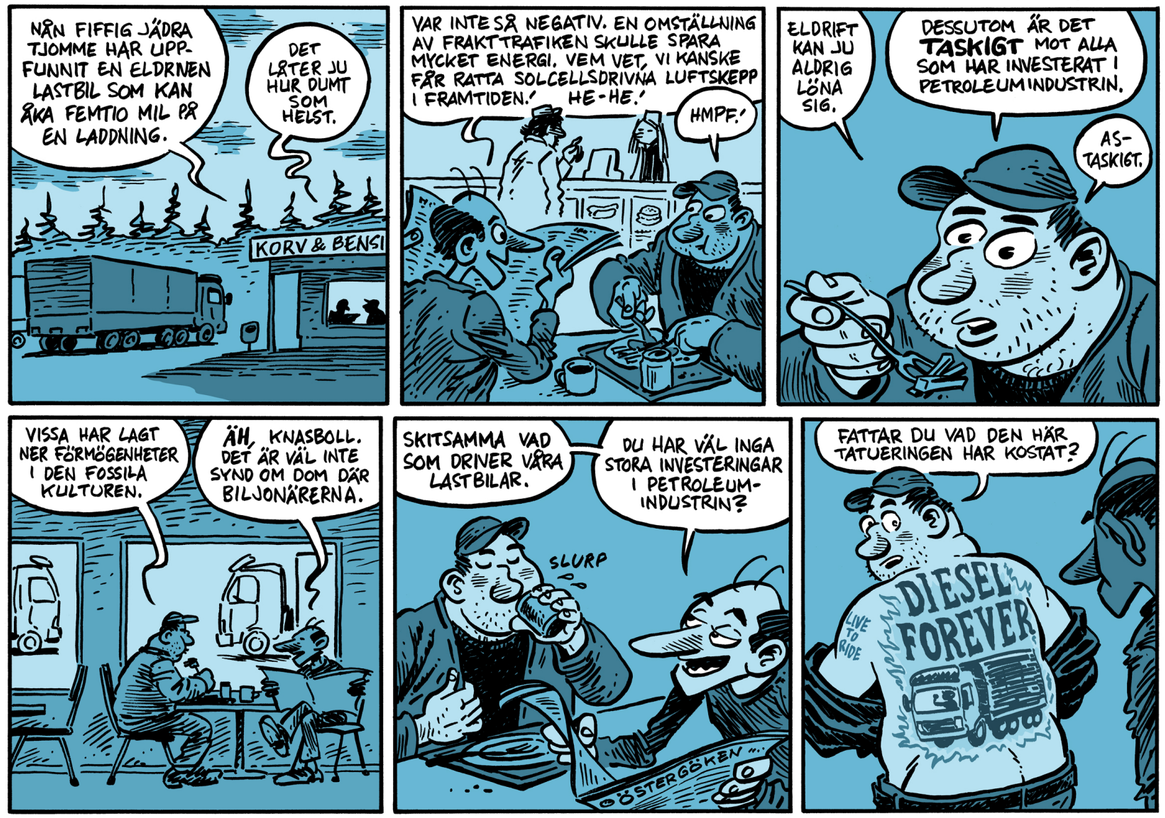
Magnus Thelander, central ombudsman med ansvar för bensin- och garageavtalet

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-480300 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-403001**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Chaufförsbrist och ellastbilar

Häromdagen träffade jag en åkare som provar en helt elektrisk tung lastbil. Han var uppe i Stockholm för att träffa energiminister Anders Ygeman och klaga på den bristfälliga laddinfrastrukturen och bristen på el, i framför allt södra Sverige. Vi pratade lite om framtiden och utvecklingen av branschen och jag kan bara konstatera att utvecklingen går fort. Fortare än jag trodde.

Ygeman var ju såklart väldigt intresserad av elektrifiering av transportsektorn. Han hade samma dag presenterat en satsning på vindkraftverk i havet, bland annat för att möta biltrafikens elbehov. Jag kan konstatera, och det var nog både åkaren och Ygeman och jag överens om, att det krävs mycket för att elektrifiera den tunga godstrafiken.

> ”Vi behöver fler lastbilschaufförer, det är det inget snack om. Det är bara att blicka över till England och se hur det gått där efter Brexit. Tomma bensinmackar och butiker och en oerhörd brist på chaufförer.

TRANSPORTINDUSTRINS klimatpåverkan måste minskas och omställning är nödvändig. Elektrifiering är något som regeringen och fordonsindustrin satsar hårt på.

Någon dag före mötet fick Volvo lastvagnar en rekordorder på 100 elektriska tunga lastbilar och deras ambition är att de ska levereras 2023. Så intresset verkar finnas från åkerier och speditörer. Jag gissar att det är en del transportköpare som ställer hårdare krav på utsläpp och miljöpåverkan.

I det sammanhanget önskar man såklart att de ska börja ställa högre krav på sociala villkor också så vi slipper ännu en vinter med bilder på chaufförer som lever i misär i sina bilar på parkeringsplatser runt om i landet.

DET KOMMER MÅNGA initiativ från regeringen just nu som berör våra branscher. Jag har blivit inbjuden att delta i ett arbete om bristen på lastbilschaufförer. Det ska bli intressant att se vad det kan leda till.

Vi behöver fler lastbilschaufförer, det är det inget snack om. Det är bara att blicka över till England och se hur det gått där efter Brexit. Tomma bensinmackar och butiker och en oerhörd brist på chaufförer.

Ett annat intressant initiativ är kommissionen mot arbetslivskriminalitet som arbetsmarknadsdepartementet initierat. Samtidigt har vi precis skickat in vårt remissvar om hur yrkestrafiken ska kontrolleras i framtiden. Detta är extra viktigt då de nya reglerna för internationella transporter, det så kallade mobilitetspaketet, blir lag i februari.

Transport är av den fasta övertygelsen att det behövs en egen myndighet för att lösa kontrollerna. Som det ser ut i dag kommer yrkestrafiken aldrig prioriteras i den utsträckning som vi menar är nödvändig.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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 9 november till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Nominera Dags att börja tänka på nomineringar till kongressombud.

Den 13 april 2022 ska alla handlingar om kongressombud vara förbundet till handa. Det är därför hög tid för samtliga sektioner och klubbar att börja fundera på att nominera kandidater!

Glöm inte att den ni nominerar ska vara tillfrågad innan.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Repskapets sammanträde Härmed kallas representantskapets ledamöter till sammanträde.

➤ Tid: Kl 18.00 den 6 december.
➤ Plats: Hotell kusten, Kustgatan 10.

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till 19.30. På dagordningen står bland annat: Val till föreningar och företag, behandling av motioner inför Transportarbetareförbundets kongress samt ekonomisk rapport.

Om du som ordinarie ledamot inte kan delta är det viktigt att du anmäler förhinder till din sektionsordförande.

Varmt välkomna!

Sektionsmöten
Sektionerna håller medlemsmöten under november månad. På dagordningen står bland annat nominering till föreningar och företag samt nominering till sektionsuppdrag. Samtliga sektioner håller sina möten på avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48. Se nedan för respektive sektions mötestider, samt separat kallelse från bevakningssektionens styrelse:

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 13 november, kl 11.00.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 22 november, kl 18.00.

➤ Petroleumsektionen: Onsdagen den 24 november, kl 11.00.

➤ Terminal- och bemanningssektionen: Onsdagen den 24 november, kl 17.30.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 25 november, kl 17.00.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 26 november, kl 17.00.

Bevakningssektionen Härmed kallar vi till medlemsmöte den 23 november kl 18.30 i studielokalen på avdelning 3. Där ska vi bland annat ha val till vakanta uppdrag i styrelsen och till representantskapet, samt nominera till sektionsordförande, styrelsen, repet och företag och föreningar.

Sektionsstyrelsen

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 2 november kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Öppet hus på avdelningen
Sektion 3 anordnar öppet hus på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping, den 10 november. Kom och träffa sektionsstyrelsen, och personalen på avdelningen. Vi kommer att stå och grilla utanför avdelningen kl 12.00–20.00. Kl 18.00 håller vi vårt nomineringsmöte i konferensrummet.

Nomineringsmöten i sektionerna
Nomineringar till kongressombud, avdelningssekreterare samt sedvanliga nomineringar till sektionen.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 9 november kl 18.00 på Marieborgs Folkhögskola, Mariebergsvägen 16 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås, välkomna!

➤ Sektion 3: Onsdagen den 10 november kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på korv och fika. Välkomna!

➤ Sektion 5: Torsdagen den 18 november kl 18.00–20.00 på ABF Motala, Kyrkogatan 6. Vi bjuder på kaffe och macka. Välkomna!

➤ Sektion 6:Onsdagen den 10 november kl 18.30 på Restaurang Kharma, Rönnbärsgatan 36 i Vimmerby. Vi bjuder på mat. Välkomna, önskar sektionsstyrelsen!

➤ Sektion 7: Lördagen den 13 november kl 13.00 på BC lunchbar (bredvid OK/Q8), Allén 76 i Västervik. Vi bjuder på kaffe och macka.

Startpunkten
➤ Tisdagen den 16 november kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Torsdagen den 25 november kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

Du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier, och får ett stipendium från avdelningen för dagen.

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?
➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?
➤ Har du fått högre eller lägre lön?
➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

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

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på 010-480 31 38 eller mejla joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND



Sälen.



Branäs.

HYR VÅRA STUGOR

Det finns ännu några veckor tillgängliga för bokning 2022.

Båda orterna har också utvecklat ett trevligt evenemangspaket för sommaraktiviteter fiske, cykel, bad mm. Så sommarsemester är fullt möjlig i både Sälen och Branäs. Se vår hemsida.

Studier Nu när man så sakteliga öppnar upp Sverige så kommer vi att återuppta våra avtalsutbildningar.

Kommande utbildningar
➤ 15 november: Avtalsinformation hängavtal transportavtalet.

➤ 17 november: Avtalsinformation hängavtal transportavtalet.

➤ 29 november: Miljöavtalet.

➤ 1 december: Bensinavtalet.

Budgetplanering Vi uppmanar också klubbar, sektioner samt övriga poster i avdelningen att inkomma med budgetönskemål då det snart är dags för budgetplanering för 2022.

Värva medlemmar Glöm inte vår medlemsrekryteringstävling där en vecka i Sälen eller Branäs är högsta vinsten. Se vår hemsida för regler med mera.

Avdelningen önskar alla en skön och färgsprakande höst.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Informationsträff om facket
Den 17 november kl 18.00, LO-Katrineholm, Djulögatan 17C. Anmälan till avdelningen senast den 11 november på transport.7@transport.se.

Sektionsmöten
➤ Medlems-/nomineringsmöte i sektion 1, Nyköping: Den 9 november kl 18.00, Bowlinghallen Rosvalla. Anmälan till avdelningen senast den 3 november på transport.7@transport.se.

➤ Medlems-/nomineringsmöte i sektion 3, Katrineholm: Den 20 november kl 11.00, LO:s lokal Djulögatan 17 C. Anmälan till avdelningen senast den 16 november på transport.7@transport.se.

Gå gärna med i avdelningens Facebooksida: www.facebook.com/transportavd7/.

Kom ihåg att använda reflex nu när mörkret infaller.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten
➤ Sektion 90 väktarsektionen har sektionsmöte den 11 november kl 18.00, både fysiskt och digitalt. Ni som kan är välkomna till avdelningen på Kosterögatan 5 i Malmö. Vill ni ha en länk för att vara med på mötet digitalt kommer ni att få det. På detta möte kommer det att nomineras till nästa års kongress. Välkomna, hälsar sektionsordförande Oscar Nilsson.

➤ Klubbmöte på Securitas: Den 8 december kl 18.30 på Securitashuset i Malmö. Man kan vara med både fysiskt och digitalt. Vill du vara med digitalt? Ta kontakt med klubbordförande Philip Kretz Lindén (philip.kretz.linden@securitas.se) så blir du kallad över Teams. Välkomna, hälsar klubbordförande Philip Kretz Lindén.

➤ Tisdagen den 16 november kl 17.00 kallar Miljösektionen alla miljöarbetare till medlemsmöte i avd. 12: lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. På dagordningen bland annat nominering av kongressombud, hälsar ordförande Kenneth Malmberg (kenneth.p.malmberg@gmail.com, 0707-23 01 31).

➤ Onsdagen den 17 november kl 18.00 kallas Taxi- och bussektionens medlemmar till medlemsmöte i avdelning 12:s lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Vi börjar mötet med att grilla korv utanför. På dagordningen bland annat nominering av kongressombud, hälsar ordförande Mats Öhman (0761-89 27 90, sektion55@hotmail.com).

Transportsossen Måndagen den 8 november kl. 18.00 kallar Transports S-förening (Transportsossen) till medlemsmöte i avdelning 12:s lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö. Vi börjar mötet med att grilla korv utanför. Även nya medlemmar välkomnas. Anmäl gärna till ordförande Mats Öhman att du kommer: 0761-89 27 90 eller ohmanlund@hotmail.com.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Nu är det dags för nomineringsmöten i sektionerna.

➤ Sektion 1: Lördagen den 13 november kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 3: Lördagen den 20 november kl 10.00 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm. ***Obs! Ändrat datum.***

➤ Sektion 4: Lördagen den 20 november kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 5: Torsdagen den 18 november kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 7: Lördagen den 13 november kl 10.00 i ABF lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årets budgetmöte är preliminärt bestämd till torsdagen den 2 december, med start kl 18. Målsättningen är att vi ska bjuda på jultallrik. Brev med inbjudan kommer cirka 15 dagar innan mötet, och några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2022.

➤ Beslut om förändring av avdelningens arvoden till styrelsen för 2022 och framåt.

➤ Val av ombud till kongressen 2022.

➤ Fysisk eller digital gäst är inbjuden från förbundet.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

Arbetsplatsbesök Avdelningen har återupptagit arbetsplatsbesöken. Vid förändrat smittläge kan vi ändra beslutet med kort varsel. Men målet är att öka antalet besök ute på arbetsplatserna framöver.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Medlemsmöten
➤ Sektion Södra Älvsborg bjuder in till medlemsmöte lördagen den 13 november kl 10.30 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. På mötet kommer vi bland annat att kika på nomineringar inför avdelningens årsmöte, samt motioner inför Transports kongress!

➤ Sektion Östra Skaraborg bjuder in till nomineringsmöte söndagen den 21 november kl 15, i Transports lokaler på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde. På mötet kommer det nomineras inför avdelningens årsmöte och även finnas möjlighet att diskutera motioner inför Transports kongress!

Nästa representantskapsmöte hålls lördagen den 4 december, i Arbetarrörelsens hus i Borås. Kallelse skickas till alla ledamöter i ett separat utskick.

För medlemsutbildningar, kontakta vår studieorganisatör på mejl studier.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

Studier Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

Aktiviteter i avdelningen

Kampdagar:
➤ 2 november: Bollnäs.
➤ 16 januari: Ljusdal.
➤ 2 december: Hudiksvall.
➤ 14 december: Söderhamn.
➤ 28 december: Edsbyn.

Startpunkten:
➤ 9 november: Digitalt.
➤ 25 november: Digitalt
➤ 8 december: Digitalt.

Sektionernas nomineringsmöten kommer att hållas i november. Då nomineras till sektionsuppdrag, och till kongressombud inför Transports kongress i augusti 2022.

Vi kommer att lägga ut tider för dessa möten på våra sociala medier, så håll koll på dessa via länkarna nedan:

➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/
➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/
➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater. Höstens mörker är här, men kampens glöd lyser upp vår väg.

Nominera! Sektionernas nomineringsmöten hålls i december. Men det kan vara bra att redan nu börja fundera på om man är intresserad av ett uppdrag, eller om man vill fortsätta med sitt nuvarande uppdrag.

Nomineringarna av kongressombud till Transports kongress är öppna fram till den 19 november. Är du eller någon av dina kamrater nyfikna? Hör av er för mer detaljer.

Pensionärsklubbens styrelse hälsar att klubbens verksamhet åter är i gång. Har du som pensionär frågor eller funderingar? Hör av dig till klubbens ordförande Kjell Ståhl på tel 076-100 66 51.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Representantskapsmöte Härmed kallas alla representantskapsledamöter till möte den 5 december kl 10.00 i Norrahammars Folkets hus. Vi bjuder på kaffe och fralla, från kl 9.30, och lunch. På dagordningen står bland annat:

➤ Fyllnadsval till revisorssuppleant och ungdomsansvarig.

➤ Val till kongressombud ordinarie och suppleanter.

➤ En dragning om vad Peter Lövkvist, chef för Internationella enheten, jobbar med.

Om du som ordinarie ledamot inte kan delta är det viktigt att du anmäler förhinder till ordförande Anna Axelsson.

Kongressen Den 25 februari 2022 är sista dagen för dig som medlem att lämna in en motion till avdelningen.

Lyckad fiskedag Tack till alla medlemmar som kom och deltog på fisket i Hökensås! Vilken underbar dag, med bra fiske och fint väder, vi hade tillsammans.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsen (budgetsammanträde)
Dag: torsdag–fredag den 11–12 november, kl 9.00. Plats: Meddelas i kallelsen.

Sektionsmöten
➤ Sektion 1, Halmstad:
Dag: tisdagen den 16 november, klockan 18.30. Plats: IF Metalls hus på Vallås.

➤ Sektion 3, Falkenberg:
Dag: onsdagen den 17 november, kl 18.30. Plats: ABF:s lokaler i Falkenberg.

➤ Sektion 2, Varberg:
Dag: måndagen den 22 november, kl 18.30. Plats: Folkets hus i Varberg.

➤ Sektion 6, Ljungby:
Dag: tisdagen den 23 november, kl 18.30. Plats: ABF:s lokaler i Ljungby.

➤ Sektion 5, Gislaved:
Dag: onsdagen den 24 november, kl 18.30. Plats: Folkets hus i Gislaved.

Representantskapsmöte
Dag: torsdagen den 2 december, kl 19.00. Plats: IF Metalls hus på Vallås.

Utbildning: Startpunkten
Dag: måndagen den 15 november, kl 17.30. Plats: Folkets hus i Gislaved.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

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

Måndagen den 29 november
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.
➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 30 november
➤ Älvsbyn: ABF, Storgatan 25.
➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25.

Onsdagen den 1 december
➤ Piteå: Framnäs Folkhögskola.
➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 2 december
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2.
➤ Haparanda: ABF, Gallerian, Storgatan 82.

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

AVDELNING 28 I NORR

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

Fram till nomineringsmötet fredagen den 27 november finns möjlighet att nominera till både fyllnadsval 2021 och årsmötet 2022. Läs mer på avdelningens hemsida.

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

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



VÅR LÄGENHET I HEMAVAN

Skicka in en intresseansökan för veckorna 2 till 18 2022.

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren. Vi drar lott bland de sökande om fler är intresserade av samma vecka. Information om regler och bokning finns på hemsidan.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Jonathan Zidén är i full gång med sina projekt. Både som medlemsvärvare och i RAT-projektet. Vill ni komma i kontakt med Jonathan så når ni honom på tel 010-480 34 62 eller mejl jonathan.ziden@transport.se

Pengar att hämta via avtalsförsäkringar? Kontakta Jan Stålemar för att diskutera och få information och hjälp med avtalsförsäkringar. Han nås på tel 070-240 54 56 eller mejl janstransport32@gmail.com.

Vi satsar på vår introduktionsutbildning Startpunkten. Den kommer att genomföras digitalt via Teams. Det enda du behöver är en dator eller surfplatta.

Du kan anmäla dig till något av dessa utbildningstillfällen:

➤ 9 november kl 13.00.
➤ 25 november kl 18.00.
➤ 8 december kl 18.00.

Anmälan görs till studieorganisatör Johan Molin på 010-480 34 69 eller johan.molin@transport.se.

Följ oss på våra sociala medier, där händer det mycket just nu. Vi finns på Facebook, Instagram, TikTok och Youtube. Tryck på gilla och följ oss, så att du inte missar nästa grej som händer.

Vi blir allt mer digitaliserade. Gå in på *Mina sidor* och uppdatera dina kontaktuppgifter så att du inte missar viktigt information. Behöver du hjälp? Kontakta oss på avdelningen, tel 010-480 32 00.

Medlemsmöten i sektionerna Det är snart dags för höstens sektionsmöten. Där kommer det att nomineras kongressombud under hösten. Kallelser kommer att skickas ut via sms. Håll lite extra koll på telefonen, så du inte missar ditt möte.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Nomineringsmöten Under november kommer sektionerna genomföra sina nomineringsmöten enligt följande:

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne: Den 18 november kl 17.30–19.30. Vi träffas på lokalkontoret i Kristianstad, Karpalundsvägen 39A.

➤ Sektion 2 Blekinge: Den 21 november kl 10.00–12.00. Vi träffas i Socialdemokraternas lokaler i Karlshamn, Rådhusgatan 14B.

➤ Sektion 3 Kronoberg: Den 14 november kl 15.00–17.00. Vi träffas i ABF:s lokaler i Växjö, Arabygatan 80.

➤ Sektion 4 Kalmar: Den 14 november kl 14.00–15.30, på lokalkontoret i Kalmar. Vi bjuder på fika.

Förutom sedvanliga mötespunkter kommer vi att nominera till sektionsledamöter och suppleanter, representantskapsledamöter och suppleanter, kongressombud och ersättare till ombuden under kongressen nästa år.

Det är viktigt att så många medlemmar som möjligt kommer och gör sin röst hörd. Glöm inte att tillfråga personen/personerna ni vill nominera innan mötet.

Nya datum för Startpunkten! Det har blivit lite ändringar av vad som stod i förra numret av tidningen. Aktuella datum för Startpunkten är den **24 oktober** i Kristianstad och den **12 december** i Ronneby.

Startpunkten är en kostnadsfri utbildning för dig som vill lära dig mer om facket, vad ett kollektivavtal är, och om arbetsrätts- och arbetsmiljöfrågor. Ring till avdelningen på 010-480 30 51 om du vill anmäla dig.

Inför kongressen 2022 kommer avdelningen att hålla motionsskrivarkvällar, för att medlemmar som vill skriva en motion ska få lite hjälp och input.

Vi kommer att träffas den **23 november** i Kalmar och den **30 november** i Kristianstad. Ring 010-480 30 51 om du vill delta.

Har du ingen möjlighet att vara med på just dessa datum eller orter? Hör av dig så försöker vi sy ihop något som passar just dig. Huvudsaken är att alla som vill skriva en motion till kongressen känner att de har fått möjlighet att göra det.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se. Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–fredag. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

Representantskapet har sammanträde lördagen 27 november kl 10.00–13.00. Fika serveras från 9.30. Sammanträdet hålls på Bohusgården i Uddevalla. Kallelse skickas till alla ledamöter.

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

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

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

Rätt medlemsavgift Meddela avdelningen om du har bytt arbete, blivit arbetslös, sjuk eller börjat studera. Detta kan påverka din medlemsavgift, eller innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften.

Har du frågor angående
➤ Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

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

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Kanske vill du gå en facklig utbildning, eller har frågor angående försäkringar? Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.

Representantskapsmöte: Den 27 november kl 8.30 på Hotel Moskogen i Leksand.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

...finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten.

Planera in höstens och vinterns fritidsaktiviteter. Boka genom att ringa direkt till avdelning 88, 010-480 30 88, och prata med Anna. Det finns bra fiskevatten i norra Dalarna, möjlighet till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation. På salen.se finns mer information om utbudet.



Robert Savela, RSO, Olov Wiklund, ombudsman, Urban Vikström, RSO, Veronica Ökvist, ombudsman, Catrin Rönnlund, kontorist.

Månadens avdelning

Störst och alltid på topp

Kronan bland avdelningar i ett avlångt land. Så beskriver någon på kontoret lite på skämt avdelning 26. De långa avstånden längst i norr är inget hinder i arbetet: Att förbättra medlemmarnas villkor på arbetsplatserna.

Text **Lilly Hallberg** *Foto* **Avdelning 26**

Det kan bli den sista digitala *Månadens avdelning*. Transportarbetaren träffar sex medarbetare från Lulekontoret i Teams. Fast egentligen är bara två på plats på det stängda kontoret på Kyrkogatan denna dag.

– Pandemin har givetvis påverkat arbetet det senaste året. Vi har ju inte kunnat ha yttre verksamhet som vanligt, och varit restriktiva med att resa runt för att inte riskera att smitta andra, säger avdelningsordförande Cristian Bergvall.

– Men digitala utbildningar har också inneburit att många nya ansikten dykt upp, medlemmar som annars kanske skulle tyckt det var för krångligt att ta sig hit. Så det ska vi fortsätta med, att kunna vara med också på möten digitalt, även när den vanliga verksamheten nu kommer i gång.

I SLUTET AV september var det uppsökeri, vid E4:an i Harrbäcken norr om Piteå, för första gången sedan covidrestriktionerna slog ned.

Alla välkomnar öppningen som är på väg. Att komma ut på arbetsplatserna. Möta medlemmar, förhandla ”på riktigt”. Att täcka hela Norrbotten, landets till ytan största avdelning, ser de inte som ett problem. Kanske är frågan om avstånden typiskt sörländsk. Möjligen skulle transportarna i norr önska mer bilddokumentation, som visar hur det är ute på arbetsplatsen för många av medlemmarna – de som kör långa sträckor på vägarna i jobbet – också i tidningen.

– Förra veckan var jag upp till Kiruna, 80 mil över dagen, säger Robert Savela.

HAN ÄR REGIONALT skyddsombud (RSO) och utifrån uppdraget ser han just möjligheten att påverka ute på arbetsplatserna som det mest givande i jobbet:



Cristian Bergvall, ordförande, och Örjan Wallon sekreterare.

– När man först ser att här har vi ett problem, och sedan kunna ge vägledning för att medlemmar ska få rätt i försäkringsärenden, ersättning för arbetsskador – den glädjen, också i små segrar, är mycket värd.

Även över Teams märks det att de på avdelningskontoret ”goes way back”, att det är högt i tak och att sammanhållningen är god. Men nästa gång hoppas jag att vi möts ute.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Adress: Kyrkogatan 2, Luleå.

Sektioner, åtta till antalet:
➤ Luleå
➤ Piteå
➤ Boden-Jokkmokk-Älvsbyn
➤ Kalix-Överkalix
➤ Haparanda
➤ Korpilombolo-Pajala-Övertorneå
➤ Gällivare-Malmberget
➤ Kiruna.

Ordförande: Cristian Bergvall.

Ny studieorganisatör: Stellan Ragnarsson.



Lika övertygad som under ombudsmannaåren. Lennart Johansson ser behovet av facklig-politisk samverkan som lika starkt i dag som när han jobbade på avdelningen i Kalmar.

”Jag har blicken riktad framåt”

Lennart Johansson har i år firat 60 år som medlem i Transport, varav 20 år som ombudsman. Engagemanget för medlemmarna löper som en röd väg genom åren.
– Den som inte kan sin historia har ingen framtid, säger han.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

”NU KOMMER HAN, då blir det skadestånd” sa arbetsgivarna när ombudsman Lennart Johansson från avdelning 38 var i antågande.

Ett kvartssekel senare skrattar han lite åt det, men slår direkt fast:

– Allvarligt, det handlar om respekt för avtalet.

Vi ses på anrika Kalmarkaféet Kullzénska på Kvarnholmen, stadens hjärta. Mitt emot på Kaggensgatan låg tidigare Svenska Transportarbetareförbundets avdelning 38. Sammanslagningen till storavdelning, 51:an, i sydöstra Sverige är något Lennart beklagar. Men han talar inte länge om sådant som blivit mindre bra i hans ögon.

– Förändringar är nödvändiga. I dag arbetar många kontorstid som tjänstemän, också ombudsmännen. Jag skulle vara tillgänglig dygnet runt, alla dagar i veckan – 24/7.

DET GJORDE DÅVARANDE transportbasen Hans Ericson tydligt när uppdraget blev aktuellt i mitten på 1970-talet.

– Hasse Ericson sa ”hörru, kan du tänka dig att fara ned till Kalmar som ombudsman?”. Jag hade en månad på mig att bestämma mig. Jag hade familj och ett bra jobb uppe i Örnsköldsvik, körde långtradare på Stockholm.

För många utomstående kommer minnet av Transports ordförande från tidningsbilderna på Hans ”Hoffa” Ericson vid poolen på Kanarieöarna, på en SAF-anläggning mitt under LO:s bojkott av Falangist-Spanien. Men Lennart Johansson avfärdar mycket av kritiken som rena tramset.

– Han var speciell, men en bra chef. Och gjorde också mycket bra, även vettiga investeringar. Men det gick väl liksom lite överstyr...

HUR SOM HELST flyttade Lennart Johansson söderut, till början på prov i ett halvår. Det blev 20 år på avdelningen. Och Kalmar är nu hemma för hela familjen. Det lilla röda märket på Lennarts slag är inte partimärket, utan fotbollslaget Kalmar FF:s.



Lennart Johansson på avdelning 38:s gamla gata, Kaggensgatan i Kalmar.

LENNART JOHANSSON

Ålder: 86 år.

Bor: Kalmar.

Familj: Hustru och vuxen dotter.

Bakgrund: Lastbilschaufför från Örnsköldsvik, fackligt engagerad och aktiv inom Transport sedan drygt 60 år, ombudsman i dåvarande avdelning 38 Kalmar 1975–1995.

Intressen: Politik, religion och fotboll, bland annat.

Motto: Pacta sunt servanda (Avtal är till för att hållas, latinskt uttryck).

Historierna är många från ombudsmannaåren. Från sektionsmöten i Tingsryd, alltid förlagda på mors dag om våren, och fars dag om hösten. Söndagar då fem personer kunde dyka upp (”men det blev bra samtal, de som kom talade med andra sedan”). Kamraten som ville motionera om att förbjuda borgerliga föreningar som Lions (”fick förklara att det inte direkt är Transports sak”), våldsamma diskussioner på stridbara bussklubben i Oskarshamn (där kom man aldrig ifrån före elva på kvällen”).

ÅTERKOMMANDE ÄR ATT arbetet gjorts i medlemmarnas intresse, liksom vikten av att hålla sig till ingångna avtal.

– Behovet av facklig-politisk samverkan är lika starkt nu som då. Som fackligt engagerad måste man vara observant på politiken, inte minst när det gäller hur politikerna ordnar det på arbetsmarknaden, säger Lennart Johansson.

Lennart tycker att det fungerar att hämta energi ur det förgångna; människor som inte kan sin historia är lätta att lura.

– Jag har hört att jag tittar för mycket bakåt. Men det gör jag när jag ror också. Jag har blicken riktad framåt.



Kalmar är hemma för Lennart Johansson sedan 1975.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 500 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

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

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

Kort om a-kassan

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

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

Framtidens chaufförer utbildas i Sunne

Prisad. Årets Transportskola är Södra Viken i Sunne, Värmland. Priset får skolan för sitt systematiska värdegrundsarbete, upparbetade samverkan med branschen och sitt goda rykte bland åkarna.

Text **Urban Löfqvist** *Foto* **Moa Andersson**



På säker väg. Eleverna på Södra Vikens program går på skolan som nyligen utsetts till Sveriges bästa transportskola.

Enligt Tya, (Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd) är Södra Viken den gymnasieskola i Sverige som utmärkt sig mest under 2021 för att eleverna ska bli välutbildade, säkra och anställningsbara lastbilsförare.

Priset delas ut för sjunde året i rad för att ”uppmuntra de gymnasiala transportutbildningar som gör skillnad”. Vid den nationella konferensen Transportkompetens i Arlanda stad utanför Stockholm den 6–7 oktober i år fick skolans biträdande rektor Gunnar Berggren ta emot priset. Prissumman är 10 000 kronor.

– Det här är jättekul och ett erkännande av att vårt arbete är rätt och riktigt, säger Kennet Berg, lärare och programansvarig vid Transportprogrammet.

SÖDRA VIKEN ÄR en liten gymnasieskola som förutom Transportprogrammet har Naturbruksgymnasiet och gymnasiesärskolan. Av skolans totalt 226 elever bor 90 av dem på skolans internat.

– Internatboendet bidrar till en stark sammanhållning och att de blir vänner med varandra. Vi använder också klassråden till att diskutera värdegrundsfrågor. Och när man som i mitt fall är ute och övningskör med eleverna så finns det mycket tid för att diskutera den här typen av frågor, säger Kennet Berg.

Centralt i skolans värdegrund är allas lika värde, att ingen ska diskrimineras på grund av ras, kön, sexualitet, etnicitet eller religion. Skolan arbetar också hälsofrämjande på temat tio goda vanor för att kropp och själ ska må bra.

– Vi fokuserar på hur det blir den dagen eleverna får ett arbete, säger Södra Vikens rektor, Monica Olofson.

Skolans goda rykte i branschen återspeglas i att de allra flesta elever har någon form av anställning att gå till direkt efter avslutad gymnasieexamen i årskurs 3. Under de tre gymnasieåren har eleverna sammanlagt 19 veckors praktik på olika företag inom transportnäringen. Praktikperioderna leder till att kontakter knyts och ofta får eleverna sin första anställning på ett åkeri där de tidigare har varit på praktik.

Bland avgångseleverna som gick ut 2020 så arbetade 75 procent av dem inom transportbranschen drygt ett halvår efter att de tagit studenten.

SÖKTRYCKET ÄR HÖGT. Under senare år har antalet sökande varit mer än dubbelt så många som antalet platser. Från och med läsåret 2021/22 har skolan därför valt att utöka antalet utbildningsplatser från 32 till 48 stycken, fördelat på två klasser med 24 elever i varje.

– Eftersom vi bara ger inriktningen transport så vet eleverna vad de får. Det är en av förklaringarna till att vi är en populär skola, säger Monica Olofson.

Sunne kommun väljer också att investera 32 miljoner kronor i skolan, som tidigare drevs av Värmlands landsting. En större utbyggnad, som inkluderar tvätt- och smörjhall, personbilsverkstad, klassrum, grupprum och omklädningsrum, beräknas stå klar nästa år tack vare det extra tillskottet från kommunen.

ELEVERNA KOMMER FRÅN Värmland, med något enstaka undantag från de kringliggande länen.

Mikael Persson, ordförande för Transports avdelning 6 Värmland, poängterar att Transport har ett välutvecklat och gott samarbete med Södra Viken. Om det faktum att skolan blivit utsedd till Årets Transportskola säger han:

– En välförtjänt utmärkelse till en kanonbra gymnasieskola, som gärna tar emot oss när vi vill komma och hålla föredrag om facket och hur det fungerar. Vi brukar också finns med när det är öppet hus på skolan.

Nästan alla väljer att bli elevmedlem, men när de sedan kommer ut i yrkeslivet blir det svårare att behålla dem som medlemmar i Transport.

Från avdelning 6 finns även ombudsmannen Örjan Jakobsson med som fackets representant i utbildningsrådet för gymnasieskolorna i Värmland.

Transportprogrammet vid Södra Viken

Fordons- och transportgrammet är ett treårigt yrkesprogram med fyra inriktningar: Karosseri och lackering, Lastbil och mobila maskiner, Personbil och transport.

Södra Viken har valt endast erbjuda inriktningen Transport, där eleverna kan specialisera sig mot tre olika yrkesutgångar: skogstransporter, anläggningstransporter eller maskintransporter. Respektive utgångarna ger eleverna de förarbevis som krävs för att de ska kunna gå rätt ut i arbetslivet efter avslutad utbildning.

ÅRETS TRANSPORT SKOLA
TILL ANDERS JONZONS MINNE

MOTIVERINGEN

”Södra Viken är en skola där vi ser en stark utveckling både i samverkan med branschen, söktryck och i antal platser till Transportprogrammet. Söktrycket har ökat med 61 procent till 2021. Skolan har ett gott rykte hos åkarna i Värmland och numera har skolan en bra upparbetad branschsamverkan. Skolan bidrar också i den gemensamma nätverksdialog som finns mellan skolorna i Värmland. Södra Viken arbetar med vikten av att utmana sig själv samt lägger kraft på värdegrundsfrågor med tydliga rutiner för detta. Skolan är ett föredöme.”

Fotnot: Årets Transportskola delas ut till Anders Jonzons minne. Anders Jonzon var anställd på Tya och arbetade för att skapa kvalitet på gymnasiets transportutbildningar. Målet var att eleverna skulle bli duktiga och säkra lastbilsförare. Anders Jonzon gick bort efter en tids sjukdom 2014.

TEXSTAR
KLASS 2
HI-VIS FUNCTIONAL SHELL JACKET
FJ88 Unisex
Perfekt när regnet strilar.
Det går inte att överskatta vikten av varselkläder för ökad synlighet. I mörker, skymning och gryning kan man vara svår att se – då är det inte läge att chansa. Vår Hi-Vis Functional Shell Jacket är en modern varseljacka i omvänd fleece med borstad insida och slät utsida, utformad för att ge hög synlighet under alla ljusförhållanden. Insidans foder är skönt borstad och värmer hela vägen upp i den höga kragen. Jackan är smuts- och vattenavvisande och uppfyller kraven för klass 2.
Läs mer på texstar.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Till sist

Vi borde tala om det

Brunt är inte en färg som andra. I politiska sammanhang i Sverige har hetaste modefärgen hösten 2021 sedan länge ett helt annat symbolvärde. Står för rasism, exkludering, unken nationalromantik och blodsmystik.

Det blir bra tv när Jimmie Åkesson i SVT:s partiledardebatt får ett utbrott på Miljöpartiets Per Bolund som kallat honom blåbrun. Men frågan *”kallar du mig nazist?”* är tom retorik. Naturligtvis vet Sverigedemokraternas ledare att ”brun” inte bara innefattar brunskörtade män, ideologiskt trogna följare av Hitler. Lika litet som dagens ”rasism” bara frodas bland övertygade rasbiologer av 1800-talssnitt.

ORDENS BETYDELSE ÄNDRAS med tiden. Och kan givetvis ha olika innebörd för olika människor och grupper. Men mycket är också kollektivt förankrat. Säger någon att araber inte kan vara antisemiter, eftersom de själva tillhör semitiska folk, ligger det nära till hands att det handlar om – antisemitism. Ordet används i alla andra sammanhang bara specifikt om den slags rasism som riktar sig mot judar.



VILKA ORD SOM uppfattas som politiska över huvud taget ändras också, liksom sammanhangen. Den så kallade avpolitiseringen har gått snabbt. Det har självklart flera orsaker. Privatiseringar, ökad individualism, minskad känsla av samhörighet med den egna socioekonomiska gruppen. Sin egen klass, för att använda ett ord som verkar vara tillbaka på agendan sedan några år.

Inom parentes kan man ju undra varför så många politiker, oavsett färg, verkar ha gett upp sitt inflytande över stora områden i samhället. Låtit makten flytta, som om det handlade om en naturlag i globaliseringens flodvåg. Det är väl inte konstigt om allt färre människor engagerar sig politiskt om inte ens företrädarna verkar tro på möjligheten att påverka? Om det blivit så att flertalet köper förklaringsmodeller om att det antingen handlar om personligt ansvar (sköt dina egna tänder!) eller världsomspännande fenomen (de som bestämmer sitter i USA!).

ATT MÄNNISKOR ALLS diskuterar politik, och pratar om samhällsfrågor, gynnar traditionellt sett partier till vänster. Liksom att sakernas tillstånd över huvud taget uppfattas som möjliga att påverka. Bara den som inte vill ha förändring tjänar på avpolitiseringen. Så de politiska samtalen är centrala. Kanske behövs dock lite nyheter i ordförrådet? Eller inte. Vad sägs om jämlikhet, solidaritet, avtal och rättvisa?

Lilly Hallberg är tf chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Det är väl inte konstigt om allt färre människor engagerar sig politiskt om inte ens företrädarna verkar tro på möjligheten att påverka?

Plus & minus

↑ Vintertid. Mornarna blir lite ljusare ett tag framöver. Och sista helgen i oktober blir det en hel timmes extra sömn!

↓ Skolplattformen i Stockholm: Extremt dyr IT-satsning, utlovad att vara i världsklass. Elever, lärare och föräldrar fattade inte hur. Inte många av de egentligen ansvariga i kommunen heller – 80 procent av projektet drivs av (välavlönade) konsulter.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Hallå där!

DANIEL HILMÉR

...tidningsbud i Trollhättan, och huvudskyddsombud på Västsvensk tidningsdistribution (VTD), som jobbade som vanligt lördagen den 9 oktober, Tidningsbudens dag.

Blev du firad?

– Jo, faktiskt. Inte enskilt, men vi fick alla varsin kexchoklad. Företaget brukar annars inte uppmärksamma dagen.

Behöver tidningsbuden uppmärksammas med en dag?

– Ja, det är väl trevligt. Vi fick kanelbullar på Kanelbullens dag också. Men det är ju många dagar att hålla rätt på...

Har arbetet påverkats mycket av pandemin det senaste året?

– Både och. Vi arbetar ju alltid isolerade från övriga världen på sätt och vis, springer inte in i så många andra på jobbet direkt. Och jag tycker att VTD varit aktiva när det gäller tydliga direktiv, för restriktioner på filialerna och att erbjuda sådant som munskydd.

Är det mer paket nu?

– Pandemin har påverkat paketmängden åt båda håll. Fler beställer sådant som apoteksvaror, men hela transportnätet har ju samtidigt påverkats globalt. När det gäller tidningar har nog nedgången dämpats något, kanske för att färre kunnat läsa tidningen på jobbet.

Är det något du själv vill säga som tidningsbud, i samband med er dag?

– Jag tycker att vi är jävligt bra! Och avtalsmässigt är det klart att det vore önskvärt med bättre betalt och bättre villkor. Lite fler lediga dagar vore välkommet!

LILLY HALLBERG

Fotnot: Tidningsbudens dag kommer ursprungligen från USA där branschorganisationen News Media Alliance först uppmärksammade distributörernas viktiga jobb.

År 2011 utlyste den amerikanska tidningsföreningen NAA lördagen den 8 oktober som den internationella tidningsbudsdagen.

I Sverige firas dagen den första lördagen i den första hela veckan i oktober.