TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 12 december 2018

Ilska över notan för Singaporekongress

Special
Ingen rättvisa kring betalda arbetskläder

Hitresta arbetare får jobb utan avtal

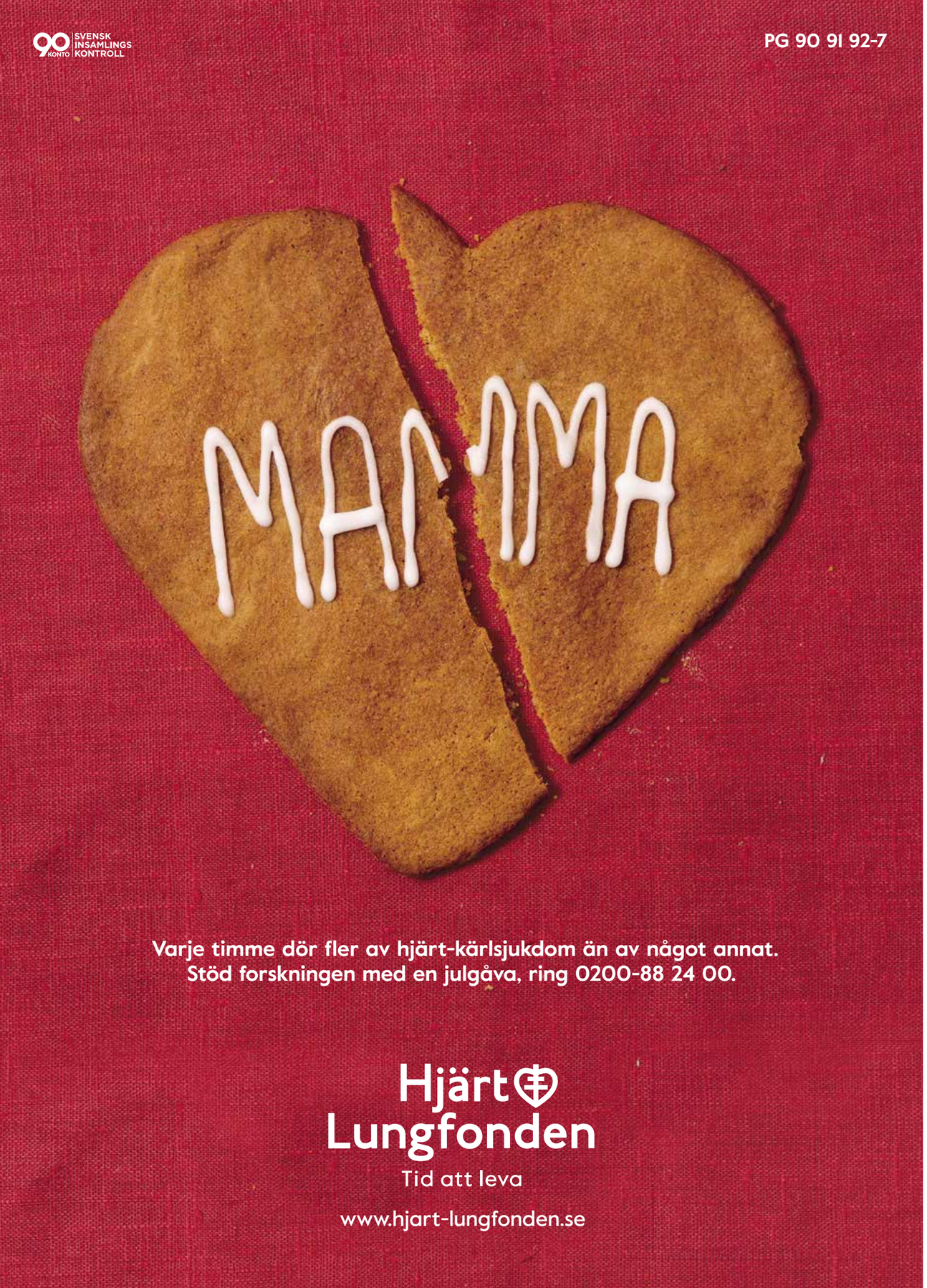
Starkt jobbat

Sofia Sjunfors – en mästare på tunga lyft

Färdtjänst "Man måste fuska, muta och trixa" ***Chaufförer*** Ikea backar: kräver schysta villkor i alla transportled ***Bevakning*** Domstol tillåter ensamarbete vid värdetransporter

SVENSK INSAMLINGSKONTROLL 90 KONTO

PG 90 91 92-7



Varje timme dör fler av hjärt-kärlsjukdom än av något annat.
Stöd forskningen med en julgåva, ring 0200-88 24 00.

Hjärt Lungfonden
Tid att leva
www.hjart-lungfonden.se

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER
DA Media AB,
08-786 03 34
annons@damedia.se

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer den 31 december–2 januari.

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

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

JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01

LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08

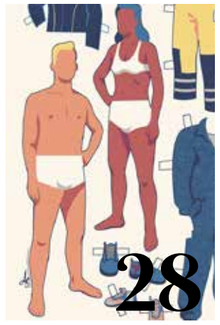
JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05

JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 12



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om klippdockor och dyra flygresor.

6 GRANSKNING ARBETSKRAFTSINVANDRING
På spaning efter arbetsgivarna som tar in anställda från andra världsdelar.

12 AKTUELLT
Sex sidor om vad som hänt sen sist.

12 SINGAPORE-KONGRESSEN
Medlemmar är ilskna över notan för omskrivna resan.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 5 FRÅGOR JOHAN DANIELSSON
Han är LO:s kandidat i Europavalet.

20 FÄRDTJÄNST
Förare och åkare om pressen och trixandet.

24 ARBETSPLATS TMA-BIL
Jobbet är att skydda andra på vägarna.

28 SPECIAL ARBETSKLÄDER
Vem står för dina kläder?

34 KULTUR
Tema: lagom.

36 DECEMBERKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR
På gång i avdelningarna.

41 MÅNADENS KLUBB
Möt mekarklubben som förhandlar om prestationslöner.

42 MÅNADENS MEDLEM
Sofia Sjunfors är tionde starkaste kvinnan i Sverige.

43 DEBATT
Bengt Sandberg om fackets framtid – för alla.

44 LEDARE
Chefredaktör Jan Lindkvist om att facket måste tåla öppenhet.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

Kläder lockade mig till Luleå

Välkommen till en välfylld tidning.

I årets sista nummer fångar vi upp känslorna efter den internationella kongressen i Singapore, dit Transport skickade tolv personer. Priset på flygresorna, och att flera av deltagarna valde att ta semester på platsen, har upprört medlemmar och förtroendevalda på gräsrotsnivå.

”Pampfasoner” är en återkommande beskrivning i sociala medier. Etik och moral efterlyses i stället för hänvisningar om resorna inte direkt bröt mot förbundets policy. Samma dag som Transportledningen beslutar att en ny grupp ska se över bland annat resepolicyn formulerar Transportarbetarens chefredaktör Jan Lindkvist sin ledare. ”Transports företrädare bör aldrig göra saker som man inte är beredd att berätta öppet om på ett vanligt medlemsmöte”, skriver han.

> ”Pampfasoner” är en återkommande beskrivning i sociala medier.

BRUKAR DU TRÄFFA barn i pysselåldern? I så fall har vi en extra julklapp till dig och de små. Riv ur sidorna 28 och 29, klistra upp dem på kartong och ta fram saxen. För även om det här med arbetskläder inte är någon lek så kan klippdockorna kanske vara lite skoj.

Allvarligare talat borde väl kläder vara en rättighet för alla som har ett jobb där någon särskild mundering krävs. Eller ett jobb som smutsar ner och sliter på kläderna?

Så är det dock inte alltid. Därför var det roligt att åka till Luleå och hitta två arbetsgivare som – trots att de inte är tvingade till det genom lagar, föreskrifter eller avtal – ser till att de anställda får arbetskläder och skor.

DÅ ÅTERSTÅR BARA att önska alla er – från alla oss:

Ha en lugn jul! Lite lagom i alla fall. Det kan du förresten läsa mer om på kulturuppslaget. Inget är väl svenskare än fika och sju sorters kakor? skriver Justina Öster. Men är sju sorter verkligen lagom?

Nästa papperstidning kommer runt nyår.

Lena tipsar

Årets julklapp är visst återvunna eller begagnade kläder? Ärligt talat, själv tar jag hellre nåt nytt. Kanske en färggladhalsduk.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktion@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Ikea lovar att kräva schysta villkor för alla som kör företagets gods inrikes i Sverige.

”En viktig milstolpe för ordning och reda inom svensk åkerinäring. Att Ikea som stor kund för åkerinäringen står för den svenska modellen och kräver att konkurrensneutraliteten hedras även av dem som de anlitar är stort för såväl åkare som chaufförer.”
Björn Petersson

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Transport kräver avtal för utejobbarna som byter däck.
2. 3 000 kronor mindre i lön efter Mathems blåsning.
3. I skuggan av bruket.

Sagt på webben

Vi skrev om Transport i Värmland som är ute och kräver avtal för däckarbetare som jobbar på parkeringsplatser.

”Det är lika illa inom transportbranschen. Varför är det så många trailers från utlandet i Sverige? Jo transportörspriser ligger under avtal. Inga svenska åkerier klarar sig med dessa låga priser. Vi är, vi lever i Sverige med dess lagar och regler.”
Pelle

Insänt

Smutsiga och trasiga fordon i färdtjänsten

Det finns i dag många exempel på att färdtjänsten är en central samhällsfunktion med mycket stora och allvarliga problem.

Sena eller helt uteblivna transporter, smutsiga och trasiga fordon. Förare som kör för fort och osäkert. Förare som saknar tillräckliga språkkunskaper och eller god serviceanda. Detta utgör endast några exempel. Men de är inte några undantag, utan mer regel. Tillbud och allvarliga incidenter sker dagligen. Det ser lite olika ut i landet men tendensen är densamma.

Nu har det gått så långt att det inte går att garantera en väl fungerande och säker färdtjänst.

Jens Östergaard och Sven-Åke Österberg
Transports taxisektion i avdelning 20

→ Läs hela debattartikeln på transportarbetaren.se

”Ibland tänker jag att slavarbetet är tillbaka. Rika människor som är slöa och slänger saker som det inte är något fel på för att de har råd att utnyttja slavarbetare.”

CAMILLA
En av Stockholms alternativa sophämtare som jobbar för appen Tipptapp, intervjuad i Dagens Nyheter.

läsarbilden

FOTO: MARIELLE NORRBY

Åtminstone ett par nätter i veckan får tidningsbudet och kattälskaren Marielle Norrby sällskap på sin runda i Visby. Katten, med okänt namn, hoppar upp i hennes kärra och följer med.

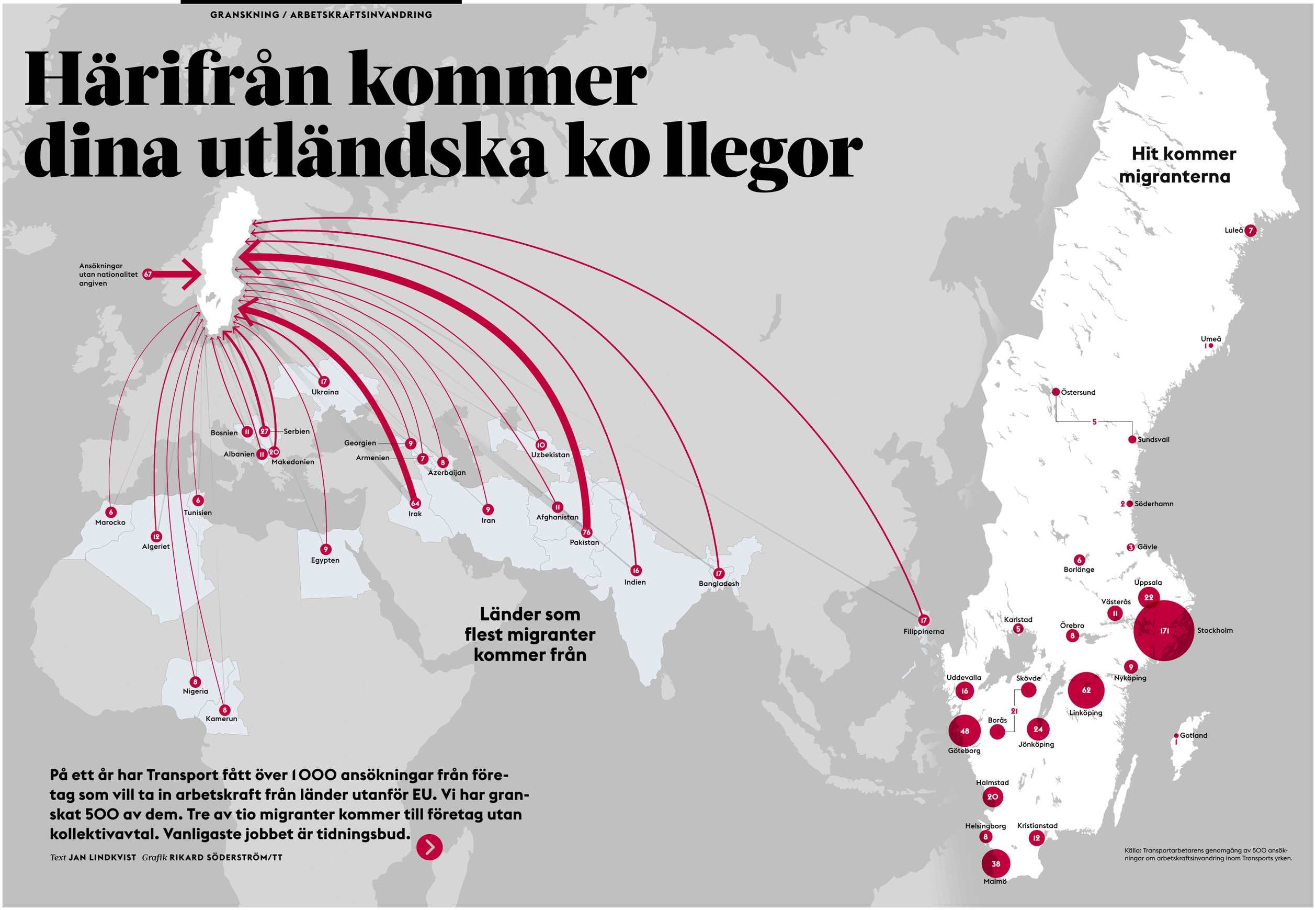
Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Vilda bensinprotester

TVÅ LASTBILSCHAUFFÖRER startade Facebookuppropet som blev gräsrotsrörelsen Gula västarna i Frankrike. Under förrförra helgen protesterade 450 000 fransmän mot höjda diesel- och bensinpriser. De blockerade trafiken i rondeller och på motorvägar, och som på bilden mitt i Paris. En demonstrant i 60-årsåldern omkom när hon blev påkörd. Redan före demonstrationerna lovade regeringen att tillföra extra pengar för att hjälpa bilägare med låg inkomst. Klimatpolitiken ligger dock fast – fransmännen ska förmås byta till miljövänligare bilar.

FOTO: CALLE VON SCHEELE

Härifrån kommer dina utländska ko llegor



På ett år har Transport fått över 1000 ansökningar från företag som vill ta in arbetskraft från länder utanför EU. Vi har granskat 500 av dem. Tre av tio migranter kommer till företag utan kollektivavtal. Vanligaste jobbet är tidningsbud.

Text **JAN LINDKVIST** *Grafik* **RIKARD SÖDERSTRÖM/TT**

I EU är det fri rörlighet för arbetskraft. Men Sverige har också mycket liberala regler för rekrytering utanför unionen. Det är arbetsgivarna själva som avgör om det är brist på arbetskraft inom ett visst yrkesområde.

Det har lett till en omfattande arbetskraftsinvandring från andra världsdelar. Under årets första tio månader fick Migrationsverket in 42 000 ansökningar om arbetstillstånd för personer från ”tredje land”. Närmare 34 000 av dem har beviljats.

Facken får regelmässigt ansökningarna för yttrande. Men de berörda förbunden kan inte säga ja eller nej, utan bara upplysa myndigheten om ifall det finns kollektivavtal och försäkringar på arbetsplatsen.

Försäkringar och avtalsenlig lön är en förutsättning för att Migrationsverket ska godkänna en begäran.

Av de 500 ansökningar som Transportarbetaren gått igenom hävdar i princip alla arbetsgivare att det finns försäkringar. En stor majoritet av företagen utlovar också löner som ligger i nivå med Transports avtal.

Fast 141 av de granskade företagen saknar kollektivavtal. 111 av de 500 migrantarbetarna ska jobba som tidningsbud på något av de stora distributionsföretagen. Där är avtal en självklarhet.

Räknar man bort buden är det 36 procent av migranterna som inte får det löneskydd som ett kollektivavtal innebär.

En del arbetsgivare kryssar i att de har avtal, samtidigt som Transports kontroller visar att det saknas.

– En hel del arbetsgivare tecknar faktiskt hängavtal när jag tar kontakt med dem, säger Maria Legge, Transports handläggare för migrationsärenden.

I ansökningar lämnar företagen ibland tilläggsuppgifter. Exempelvis att jobbet går till en släkting.

På en del formulär finns kompletta svenska personnummer, en indikation på att de arbetssökande funnits i Sverige en tid och troligen haft andra jobb. På andra är det bara födelsedatum.

Pakistan och Irak leder överlägset nationsligan. Noterbart är att bara 14 personer kommer från Syrien och Afghanistan – två länder som miljontals flyktingar lämnat de senaste åren.

Jämställdheten känns avlägsen, över 96 procent av de sökande är män.

När det gäller yrke kommer bilvård – tvätt och så kallad rekonditionering – på andra plats, efter tidningsutbärning. Överraskande många företag söker lastbilschaufförer, totalt 63 personer. 17 av förarna är från Filippinerna.

För chaufförsgruppen kan körkort och yrkeskompetensbevis (YKB) bli ett problem.

En av tre jobbsökare kommer till småföretag. Storstäderna dominerar. Mer än hälften av arbetsgivarna finns i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Arbetskraftsinvandringen är omdebatterad. LO anser att reglerna är för generösa. Myndigheterna har också konstaterat att det förekommer fusk med ”luftjobb” och fall där migranterna tvingats betala mutor för att få jobberbjudanden.

”Mekaniker är svåra att få tag på. Svenskar har blivit så förbannat bortskämda. De vill jobba nio till tre och helst ha en miljon kronor i lön.”

Johan Kullgren, åkare i Jönköping

FÖRETAGENS STORLEK

Så här ser det ut för de 500 ansökningar vi granskat:

→ **115** personer kommer till företag med 0–4 anställda.

→ **56** till företag med 5–9 anställda.

→ **55** till företag med 10–19 anställda.

→ **42** till företag med 20–39 anställda.

→ **30** till företag med 40–59 anställda.

→ **33** till företag med 60–99 anställda.

→ **49** till företag med fler än 100 anställda.

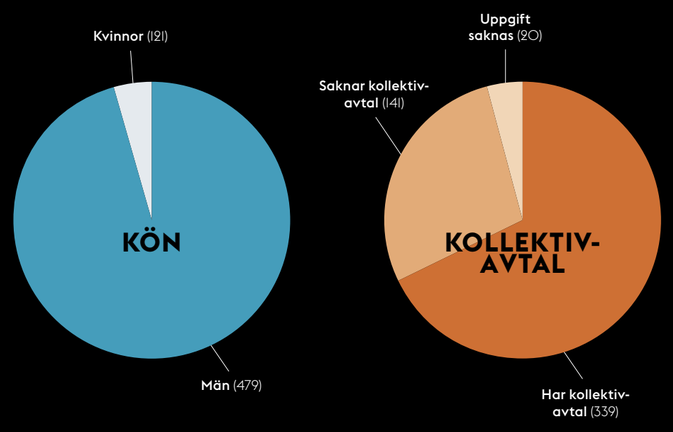
→ **111** till tidningsbudsföretag med 350–3000 anställda.

Uppgift saknas för 9 personer.

Ansökningarna bereds av Migrationsverket. Vilka som slutligen beviljas är en sekretessbelagd uppgift. Generellt sett godkänns ungefär 80 procent av ansökningarna.

500 ANSÖKNINGAR

Yrken	
Tidningsbud	111
Bilrekond	73
Åkerichaufförer	63
Lager/terminal	58
Budkörning/hantering	41
Bilmekaniker	34
Reklam:	28
Flyttarbetare	26
Taxiförare	16
Däck/gummiarbetare	9
Miljö/avfallsarbetare	8
B-kortschaufförer	7
Restaurangmatsutkörning	6
Mack	3
Maskinförare	2
Bemanning	1
Väktare/bevakning	1
Övrigt	13
Totalt	500



GRAFIK: CHRISTINA AHLUND

Tillvaron blir också osäker för gästarbetarna. Blir de av med jobbet riskerar de utvisning. Det gör det svårt att stå upp för löner och en bra arbetsmiljö.

Varför rekryterar så många arbetsgivare personal utanför EU? Finns det inte arbetskraft att tillgå i Sverige, exempelvis bland unga, flyktingar och i förortsområden med hög arbetslöshet?

Svensk Hemleverans är ett företag som delar ut morgontidningar i Norrköping, Uppsala och på Gotland. Med 43 ansökningar ligger bolaget i topp bland distributionsföretagen. Jenny Björklund är budchef:

– Vi har svårt att hitta personal och när vi annonserar får vi många sökande från länder som Indien och Bangladesh. De flesta är här som högskolestudenter. Nattjobbet går bra att förena med pluggandet.

– Vi gör inga särskilda insatser för den här gruppen, utom att hjälpa till med anställningserbjudandet till Migrationsverket. Ett grundkrav är att de kan förstå svenska.

Hur många av Svensk Hemleverans bud kommer från tredje land?

– Det vet jag inte på rak arm. Men andelen är ganska konstant. Det är i vart fall en grupp som är duktiga. De vill verkligen lära sig språket och är sällan sjuka. Många svenskar är lite bekvämare.

Åkaren Johan Kullgren i Jönköping var en av talespersonerna i Här stannar Sverige, den uppmärksammade kampanjen mot regelbrott och lönedumpning på vägarna. Han har ansökt om att få anställa tre lastbilsmekaniker från Irak och Syrien:

– Mekaniker är svåra att få tag på. Svenskar har blivit så förbannat bortskämda. De vill jobba nio till tre och helst ha en miljon kronor i lön. Att jobba kvällar och helger är inte att tänka på.

– Det var därför jag provade andra vägar. En kompis från Irak hjälpte mig att hitta personal. Men det var ett tag sedan och ingen av dem är kvar. Den siste jag ansökte om dök aldrig upp när jobbet skulle starta.

Johan Kullgren har blandade erfarenheter av mekanikernas inhopp.

– Fördelen var att de var här för att jobba. Det spelade ingen roll om det var kväll eller helg, gick en lastbil sönder ryckte de ut. Störst problem var språket. Jag är rätt värdelös på engelska och mekanikerna var ännu värdelösare.

Hur blev reaktionen bland dina förare när migrantarbetarna kom?

– Det var väldigt delade meningar. En del förstod mitt rekryteringsproblem och uppskattade mekaniker som alltid var redo att sticka ut med jourbilen. Andra var negativa. Det berodde nog mest på språkproblemet.

Martin Jonsson, ombudsman i Transports Halmstadsavdelning, letar efter Hagman Transport, ett bolag som vill anställa åtta filippinska lastbilschaufförer. Facket vill att bolaget tecknar kollektivavtal.

På spaning efter chaufförer från Filippinerna

Hur bor och lever migrantarbetarna i Sverige? Får de den lön som utlovas?

Vi åkte på vinst och förlust till två åkerier på västkusten. Två bolag som båda begärt att få ta in filippinska lastbilschaufförer.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Ett grått dis hänger över Munkedal, en liten ort strax norr om Uddevalla. Kloss intill vägen, inklämt mot en bergvägg, ligger ett nedsläckt hus. Dörren är klädd med grovräfflad plåt.

Upprepade knackningar ger inget resultat. Huset – adressen – är huvudkontor för åkeriet Din Transportpartner Norden. Företaget har omkring 25 lastbilar och mängder av containerchassin – enligt fordonsregistret. Av dem syns inte ett spår.

ÅKERIET HAR ANSÖKT hos Migrationsverket om att få anställa nio filippinska chaufförer. På formuläret står att företaget har noll anställda.

Alla filippinare utlovas deltidsjobb, 75 procent, och en lön på 19 950 kronor. Omräknat till heltid blir det 26 600 kronor. En schysst svensk avtalsenlig lön.

Fast Din Transportpartner har inget kollektivavtal. Försäkringar då? Jo, på ansökan har bolaget kryssat i att man har Foras arbetsmarknadsförsäkringar.

Men var finns förarna och bilarna? Och åkaren?

Jag ringer Charlotta Dovén. Hon står som kontaktperson i ansökan. Samtalet blir inte långt.

Jag är i Munkedal och söker de ansvariga på Din Transportpartner. Företaget som begärt att få anställa filippinska förare. Du står som kontaktperson...

– Jag hjälper bara bolaget. Som ombud.

Hjälper du även andra åkerier med arbetskraft från tredje land?

– Nej, nej. Det är bara det här bolaget.

Okej, vem driver Din Transportpartner?

– Det vill jag inte säga.

Var finns verksamheten då? Knappast i Munkedal väl...

I Göteborgs hamn har åkeriet Din Transportpartner Norden sin verkstad. Ägaren sköter åkeriet och kör containrar, samtidigt som han är utflyttad och skriven i Danmark. Åkeriet, som idag har chaufförer från främst Rumänien, vill anställa filippinska förare.

– Nä, i Göteborg.

Mörkret sänker sig över E6:an. Regnet tilltar. Den svarta asfalten äter upp det mesta av billjuset. Jag ringer en åkerikontakt i Göteborg. Innan har jag kollat vilka personer som sitter i bolagsstyrelsen på Din Transportpartner.

Det blir napp direkt hos åkerikontakten.

– Det är ju Sillstryparn! Han håller till i Arendal och är välkänd i branschen. Kör mycket för Skaraslättens Transport. Hans risiga lastbilar och chassin står överallt i hamnen. Du känner lätt igen dem. Han har sprejat siffror på sidan av alla fordon. Det är datum för nästa besiktning.

– Du hittar nog Sillstryparn i verkstan på Förrådsgatan. Eller i en lastbil. Han kör ofta containrar själv, jag ser honom nästan dagligen.

Vi stämmer träff en dag senare, åkerikontakten och jag. Men först har jag ett inbokat möte i Halmstad.

KLOCKAN NÄRMAR SIG nio på morgonen och Transports ombudsman Martin Jonsson diskar ur kaffekoppen och stoppar en utprintad förhandlingsframställan i portföljen. Avdelningen vill teckna kollektivavtal med ett företag i Varberg, Hagman Transport.

Åkeriet finns med bland de 500 ansökningarna till Migrationsverket. Nu vill bolaget anställa åtta filippinare på ett bräde. Den utlovade lönen är 26 535 kronor. Plus 6 000 kronor i traktamente.

Kollektivavtal finns inte, men väl Fora-försäkringar, uppger bolaget till Migrationsverket.

Hagman Transport låg ursprungligen i Halmstad, men allt som finns kvar där är en skylt på en sliten industrifastighet.

Ombudsmannen styr ut på motorvägen, mot Varberg, och ungefär samma frågor snurrar i våra skallar. Varför anställer man just filippinska förare? Hur gör man med körkort och yrkeskompetensbeviset (YKB), som ju är en EU-uppfinning? Och varför betala avtalsenlig lön till asiatiska förare när det vimlar av chaufförer från Bulgarien och Rumänien, som jobbar för halva summan?

I ett prydligt industriområde i utkanten av Varberg står två vita dragbilar utanför en grå byggnad. På gaveln sitter en diskret skylt.

Ombudsman Jonsson knackar på. En kvinna i 30-åldern öppnar. Hon arbetar för Hagman Europatransporter – en liten speditör som specialiserat sig på biltransporter.

Det visar sig snabbt att Hagman Transport och Hagman Europatransporter är en familjeangelägenhet. För familjen Voigt.

Dottern, Alexandra, driver speditionsfirman, med pappa Uwe Voigt som bisittare i bolagsstyrelsen. Uwe var tidigare huvudman i Laholms frakt, som gick i konkurs 2013.

Mamma Katarina basar för Hagman Transport, med omkring 15 lastbilar och ett 20-tal anställda.

DET ÄR ALEXANDRA Voigt som öppnar dörren. Hon är ensam på kontoret den här dagen. Martin Jonsson lämnar över förhandlingsframställan.

– Vi vill att ni tecknar kollektivavtal, säger han vänligt.

”Det är ju svårt att hitta lastbilschaufförer i Sverige. De är likadant i hela Europa.”

Alexandra Voigt, styrelseledamot i Hagman Eurotransporter

Här, i Munkedal, ligger Din Transportpartners huvudkontor. Åtminstone på papperet.

”Huvudskälet till att flippinarna tas hit är förstås att de är billigare än vi östförare.”

Rumänsk chaufför som kör för Din Transportpartner i Norden

– Det måste man inte, kollektivavtal är frivilligt i Sverige, invänder Alexandra.

Det blir en diskussion om den svenska modellen och vikten av kollektivavtal. När den är avslutad lyfts frågan om de filippinska förarna.

Alexandra säger:

– Vi har ansökt, men det är ännu inte klart. Så snabba är de inte på Migrationsverket.

Varför anställer ni filippinare?

– Hagmans Transport är uppköpt av företaget Dinotrans, som nu är majoritetsägare. De har lång erfarenhet av filippinska förare. Det är ju svårt att hitta lastbilschaufförer i Sverige. Det är likadant i hela Europa, säger Alexandra.

Ute på gatan kommer två förare med östeuropeisk ursprung. En av dem kör en dragbil med NTG-trailer. På bildörren står det Dinotrans, med adress i Riga, Lettland.

Dinotrans skapade tidningsrubriker för ett par år sedan, bland annat i Transportarbetaren. Huvudägaren – Staffan Resare – bor i Sverige, men driver en omfattande åkeriverksamhet från Riga. För ett par år sedan hade han över 100 lågavlönade filippinare som bemannade bilarna.

ÄR ASIATISKA FÖRARE lösningen när chaufförer från Polen och Baltikum fått upp sina löner åtminstone en liten bit? Frågan finns med när jag ett halvt dygn senare träffar åkerikontakten i Arendal i Göteborgs hamn.

Kontakten tar mig med på en guidad tur. Det blir en resa på Sveriges åkeribakgård. En skamfläck för svensk tillverkningsindustri.

Överallt i hamnområdet står eller rullar dragbilar med förare från östra Europa. Månad efter månad kör de industrins gods, eller våra konsumtionsvaror, till löner som är kanske en fjärdedel av hamnarbetarnas inne på APM Terminals.

Åkerikontakten suckar. Förklarar att det finns högst en handfull seriösa åkerier kvar som kör containrar i hamnen. Företag som betalar avtalsenlig lön till chaufförerna.

– De seriösa klarar inte konkurrensen. Det här är en konspiration där både LO och regeringen ingår! Alla vill ha billiga transporter. Kosta vad det kosta vill, säger han.

Vi kör förbi en liten grusplan där flera dragbilar och chassin från Din Transportpartner står uppställda. På en av dragbilarna är däcken så slitna att corden sticker fram.

Vi stannar utför åkeriets verkstad. Där ligger en trave blankslitna däck och vita skyltar som hängs på sidan av chassievagnarna. Namnet är skrivet i blått – Skaraslättens Transport.

”Villkoren är bra”, säger den rumänske föraren i byggfutten som tillhör åkeriet Din Transportpartner. Föraren vill vara anonym.

Har vi kommit till Din Transportpartner Norden? Kanske. Sillstryparn kontrollerar två olika åkeriföretag. Det ena leder han själv. I det andra lämnade han styrelsen 2016. Kvar sitter bara Sillstryparns gamla mamma, 78 år.

”Företaget har en vakans i styrelsen”, noterar Bolagsverket torrt i registret.

Jag kliver in i verkstaden. Två mekaniker förklarar på knackig engelska att de jobbar för Din Transportpartner, men de vet inte var Sillstryparn håller hus.

– Han är nog ute och kör containrar, säger en av dem.

Upplysningen kan måhända intressera Skatteverket. Sillstryparn är utflyttad och folkbokförd i Danmark sedan i juni 2018. I det brukar inte ingå att man driver företag och arbetar i Göteborg.

Mekarna har inte sett eller hört talas om några filippinare. Vi åker vidare. Till en lerig grusplan ett par kilometer bort. Det ser ut som en blandning av sopstation och skrotupplag.

Utanför en byggfutt står fyra personbilar med rumänska registreringsplåtar, ett par chassin och en dragbil med en påhängd DFDS-trailer. Dragbilen och futten tillhör Din Transportpartner.

EN RUMÄNSK CHAUFFÖR tittar fram ur dörrhålet. Jo, han jobbar för Din Transportpartner, men han har inte sett till Sillstryparn denna morgon.

Jag får tag i ett par olika telefonnummer till åkaren. Ringer flera gånger, utan att få svar.

Av en slump får jag kontakt med en ytterligare chaufför som jobbar på Din Transportpartner. Mannen har bra koll på verksamheten:

– Jag känner till att det ska komma filippinska förare. Två är redan här. Fast de jobbar på ”black contracts”, för deras papper är inte i ordning ännu. Huvudskälet till att flippinarna tas hit är förstås att de är billigare än vi östförare.

– I dag kommer merparten av åkeriets personal från Rumänien. De bor i bilarna året om. Det är bara någon enstaka som ordnat bostad på annat håll.

Chauffören berättar att han får runt 27 000 kronor i lön. Det är mer än många andra balter och polacker tjänar i Sverige. Fast i summan ingår traktamente.

Mannen uppger att Din Transportpartner regelmässigt slarvar med lönespecifikationer och anställningsbevis. Han är orolig för skatteinbetalningarna. Han har pratat med en kollega som fått lönen ”cash” i två års tid.

Fordonen är ett problem som bidrar till att föraren nu ser sig om efter annat jobb. Han kör utan Ad-blue, eftersom systemet som ska minska utsläppen är urkopplat på dragbilen.

– Verksamheten är inte seriös. Går en kabel av lagas den med eltejp, i stället för att man byter den. Jag kör på dåliga däck. Det fungerar nu, men jag är bekymrad om det blir riktig vinter.

Transportarbetaren har fortsatt försöken att nå Sillstryparn för en kommentar. Utan att lyckas.

➜ Vet du mer? Kontakta jan.lindkvist@transportarbetaren.se.

Ombudsman Martin Jonsson har lämnat över en förhandlingsframställan till Hagman Transport.

HÄR FINNS JOBBEN

Vi har tittat på var i Sverige migranterna hamnar och vilken Transportavdelning de skulle tillhöra, om de gick med i facket. Markeringarna baseras på företagens uppgivna adresser.

Avd 1 & 2 hamn: **inga migranter.**

Avd 3 Göteborg: **48 migranter.**

Avd 4 Linköping: **62.**

Avd 5 Stockholm: **171.**

Avd 6 Karlstad: **5.**

Avd 7 Nyköping: **9.**

Avd 9 Örebro: **8.**

Avd 11 Gävle: **3.**

Avd 12 Malmö: **38.**

Avd 14 Helsingborg: **8.**

Avd 16 Gotland: **1.**

Avd 17 Skövde, Borås: **21.**

Avd 18 Söderhamn: **2.**

Avd 19 Västerås: **11.**

Avd 20 Jönköping: **24.**

Avd 25 Halmstad: **20.**

Avd 26 Luleå: **7.**

Avd 28 Umeå: **1.**

Avd 32 Sundsvall, Östersund: **5.**

Avd 41 Uppsala: **22.**

Avd 46 flyg: **inga migranter.**

Avd 51 Kristianstad: **12.**

Avd 55 Uddevalla: **16.**

Avd 88 Borlänge: **6.**

3 tycker till

Vad tänkte du när du hörde uppgifterna om Singaporekongressen? Vad tycker du nu?

Roger Hägg, lastbilschaufför, Söderköping:

– Jag kände framför allt en stor ilska! Tänker de inte själva? Jag kör explosiv biogas i mitt jobb, och då gäller det att ta eget ansvar. Det måste våra förtroendevalda också ta.

– De som sitter i fackets ledning är anställda av mig och mina kompisar som är medlemmar i Transport. Och då ska de inte låta oss betala för lyxresor. De som tog semester ska åtminstone betala halva resan själva. Jag ringde direkt och begärde utträde ur facket, vi får se om de skärper till sig så att jag kommer tillbaka någon gång.

Patrik Vildtörne, väktare, arbetsplatsombud och med i företagsrådet, Sundsvall:

– Spontant tänkte jag … är det dags nu igen? Det är säkert bra att vara med på kongressen, men jag har svårt att se varför man skickar tolv personer när medlemsantalet sjunker. 600 000 kronor är en hiskelig summa när det handlar om medlemmarnas pengar.

– Nu måste jag försöka få de på mitt jobb att förstå att de ska stanna kvar i Transport och slåss. Facket är vi själva, och vi måste tillsammans bilda det förbund som vi förtjänar.

Ewa Ingemarsson, taxitelefonist, Norrtälje:

– Direkt tänkte jag att jag skulle gå ur facket … men jag blir nog kvar. Kongressen kostade alldeles för mycket pengar. Varför inte ha ett skypemöte och sänka fackavgiften i stället? Och att lägga semester i anslutning, det är nästan ännu värre. Jag blir förskräckt över hur nonchalanta de är med andras pengar.

Kritikstorm efter dyr ITF-kongress

Facket. En lyxig konferensresa för facktoppar? Eller en internationell kongress där Transport deltar tillsammans med fackförbund från 140 länder?

Text **Lena Blomquist**

När Aftonbladet beskriver den internationella transportarbetarkongressen utgår tidningen från svenska Transports kostnader för den. Totalsumman landar på 600 000 kronor för tolv personer som var utsända till ITF-kongressen i Singapore. Den pågick i sju dagar.

HUNDRATALS INLÄGG PÅ sociala medier och samtal till Transport ger besked om att medlemmar tycker att alldeles för mycket pengar gick till kongressen.

EN HEL DEL av dem som hör av sig är själva aktiva i Transport, lokalt och på sin arbetsplats. Några citat från förbundets Facebook:

”Detta som hänt är ett hån mot oss fackliga förtroendemän.”

”Allt detta arbete man gjort ideellt, många timmar man lagt på sin fritid. Bara i dag fyra samtal på min lediga dag. Nu försvarar jag inte Transport längre.”

”Ska vi få ordning så måste väl vi som förespråkar rättvisa föregå med gott exempel och moral.”

Kritiken handlar mest om att de sex delegaterna och sex rådgivarna flög business class för 25 000 kronor biljetten. Lika mycket ilskna synpunkter handlar om att flera av transportarna valde att förlägga semester i Singapore i anslutning till kongressen, och att de trots detta åkte på de dyra flygbiljetterna.

HOTELLNOTAN, 2 200 kronor per rum och natt, har också kritiserats. Hotellet var bokat av arrangören ITF och valt utifrån dels närheten till sessionerna, dels att personalen hade schysta villkor.

– Det går alltid att resonera kring vad som är rimligt. Vi har följt förbundets resepolicy och i den står det att vi kan åka affärsklass när en flygresa tar över fem timmar, kommenterar Tommy Wreeth, ordförande i Transport och en av kongressdeltagarna.

Internationella transportfederationens förra kongress hölls 2014 i Sofia i Bulgarien. Grunden är att den ska rulla mellan världsdelarna.

Första dagen på en ITF-kongress samlas delegaterna för övergripande diskussioner. Därefter följer en rad dagar med möten i olika yrkessektioner, för Transports del handlar det om åkeri (eller väg som är det internationella samlingsnamnet), hamn, flyg och taxi. Till detta kommer speciella kvinno- och ungdomssektioner. Under sektionsmötena diskuteras motioner och fattas beslut som sedan konfirmeras, under slutdagarna i kongressalen.

Resekostnader

Facket Seko (som organiserar personal inom järnväg, kollektivtrafik, flyget och på sjön) hade åtta personer på plats i Singapore. Deras flygbiljetter i economy plus kostade 10 000 per person, enligt Sekotidningen. Ingen tog semester i anslutning till kongressen.

Kommunalarbetareförbundet (som organiserar bland annat bussförare) skickade fem personer. De flög i ekonomiklass i direkt anslutning till kongressens start och slut, enligt förbundets pressavdelning.

Många ilskna samtal

Facket. Några frågar hur de enklast går ur Transport. Andra rasar över fartblinda fackföreträdare som åker business class till semestern.

Andra vill över huvud taget inte att förbundet ska skicka delegater och rådgivare till en kongress som hålls på andra sidan jordklotet.

Transports medlemscenter har fått många samtal från medlemmar efter artiklarna om den internationella transportkongressen och Transports medverkan i Singapore.

– Vi har full förståelse för att medlemmar är arga och besvikna. Vi gör dem uppmärksamma på de förmånerna som finns i medlemskapet, till exempel olika försäkringar, så att de inte skjuter sig i foten i ren affekt, säger Diana Rahm, en av dem som svarar i telefonen när du ringer Transport.

LB

FOTO: LENA BLOMQUIST

Diana Rahm får många samtal från arga medlemmar.

”Nu måste vi lyssna på medlemmarna”

Facket. Transports ordförande Tommy Wreeth har efter Singaporekongressen fått en hel del att tänka på kring resor, semestrar och internationellt fackligt arbete. Till den som ringer försöker han förklara varför kongressen i Singapore är viktig.

Text **Lena Blomquist**

Medan medlemmar, förtroendevalda (och en hel del som inte är med i Transport) kritiserar Singaporekongessen på förbundets Facebooksida ställer vi några av frågorna direkt till Tommy Wreeth. Den första handlar om resepolicyn som är under omarbetning sedan förra sommaren:

Om din linje får råda – kommer business class vara standard vid långa flygresor? Kommer det vara tillåtet?

– Först måste jag säga att det inte är min linje som ska råda, det här är frågor som förbundsstyrelsen ska bestämma. Men jag kan svara på hur jag själv tycker.

– Frågan är jättesvår. Jag tycker att business class inte ska vara standard, men ändå tillåtet när situationen kräver det. Till exempel om man ska flyga tio, tolv timmar och sedan börja arbeta direkt.

Om din linje får råda – blir det fler semestrar i anslutning till kongresser, konferenser eller andra tjänsteresor?

– Jag vill resonera med styrelsen om att det kanske inte ska vara tillåtet. Utifrån medlemmarnas reaktioner finns det all anledning att se över detta.

– Vi behöver uppenbarligen bli bättre och tydligare när det gäller att ha koll på vad som är rimligt och vad som är orimligt. Min ambition är att vi ska låta någon utanför förbundet ta fram en åtgärdsplan.

Vad svarar du själv den medlem som efter 30 år överväger att lämna Transport på grund av uppgifterna om business class, semesterresorna och hotellvalet?

– Jag vill säga att det är oerhört tråkigt. Jag vill säga att kongressen är viktig och att vi behövde vara på den. Men att vi nu måste lyssna på de medlemmarna som tycker att vi har använt förbundets pengar på fel sätt, och detta oavsett om vi har följt de regler som gäller.

Vad svarar du den förtroendevalda som inte vet hur han eller hon ska argumentera för medlemmarna att de borde stanna kvar i Transport

– På sätt och vis samma sak som till den enskilda medlemmen. Jag har de senaste dagarna haft personlig kontakt med en del av alla de förtroendevalda som jag lärt känna under mina 32 år som medlem och 22 år i förbundets tjänst … Och jag har försökt förklara så utförligt jag kan vad en internationell transportkongress gör, hur det går till där och varför vi har varit där.

Varför var svenska Transport där?

– De flesta av våra yrkesgrupper jobbar på en global marknad, därför är det oerhört viktigt att bevaka våra medlemmars intressen. Det kan handla om att helautomatiseringen av hamnar och terminaler har kommit längre i andra länder, och vad vi som fack kan göra för att inte bli frånåkta när den utvecklingen når Sverige.

– Men vi kan också bidra själva internationellt genom att prata för den svenska modellen med kollektivavtal.

DENNA INTERVJU MED Tommy Wreeth gjordes på måndagen i förra veckan. Transport fortsatte sedan att krishantera läget efter den hårda kritiken mot Singaporeresan. Dagen efter intervjun fattade Tommy Wreeth beslutet att tillsätta en grupp som ska ledas av förbundets organisationschef Ulf Persson.

TRANSPORT GÖR PÅ det sättet en omstart när det gäller översynen av bland annat sin resepolicy. Gruppen ska, utöver personer inifrån Transport, ha externa medverkanden. Den får uppdraget att se över det nuvarande resereglementet och föreslå om det eller något annat behöver förändras eller förtydligas. Ingen från ledningen ingår i gruppen.

FOTO: LENNART JOHANSSON

Transports ordförande Tommy Wreeth var en av förbundets delegater i Singapore.

ITF-kongressen

Närmare 2 500 delegater från 140 länder var på Internationella Transportarbetarefederationens (ITF) veckolånga kongress i Singapore.

Generalsekreteraren Stephen Cotton, från England, valdes om.

Kongressen beslutade, efter förslag från svenska Transport, att lager- och terminalarbetare får en egen avdelning i det internationella arbetet.

3 tycker till

Vad tänkte du när du hörde uppgifterna om Singaporekongressen? Vad tycker du nu?

Jennifer Axelsson, väktare, skyddsombud, sitter i Stockholmsavdelningens repskap, Nacka:

– Varför har ni inte lärt er, var min första tanke. Om förbundet bara hade gått ut i förväg och talat om vad de tolv skulle göra i Singapore och exakt hur mycket det kostade. Kanske skickat ut ett pressmeddelande för att ha ryggen fri. Sedan ifrågasätter jag att Transport betalade 25 000 för en flygstol när andra förbund hittade resor för 10 000.

– Jag vet att jag kommer att få frågan från medlemmarna – om vi inte har lärt oss något av förra året när Lindgren avgick …

Anna Axelsson, lastbilschaufför, arbetsplatsombud och skyddsombud, Ljungby:

– Jag blev upprörd. Inte för att de åker på konferensen, men att de tar semester i samband med den! Och att de inte tog ett billigare flyg till sin semester. På min arbetsplats är det jag som är facket och får stå till svars för detta. Transport behöver en krisplan för att inte tappa ännu fler medlemmar. Förbundet behöver bli mer modernt.

Peo Jonasson, lastbilschaufför, Norrköping:

– Jag blev heligt jävla förbannad på pampfasonerna. De tar business class för att vara utvilade till mötet – och sedan börjar de med semester. Jag har ingenting emot att de var på plats på världskongressen. Men de saknar etik, moral och sunt förnuft när det gäller kostnaderna.

– Hur kan de försvara sig med att de har följt regler som de själva har satt? Jag tycker att de antingen ska betala tillbaka pengarna som går utöver normala kostnader eller avgå.

Svenskar skeptiska till förarlösa fordon

Chaufförer. Självkörande bilar? Trots att bussar redan går i linjetrafik i Stockholm anser svenska folket att förarlösa fordon inte är färdigtestade. I en Novus-undersökning, som en logistikmässa i Göteborg låtit göra, vill åtta av tio tillfrågade att de förarlösa fordonen provas mer innan de släpps ut på vägarna. Män och unga har större tilltro till autonoma fordon än kvinnor och äldre. *LB*

FOTO: JOHAN ANTONSSON

Ylva Johansson (S) jobbar på att begränsa stridsåtgärder.

Försvagad strejkrätt skickas på remiss

Politik. Ett förslag om skärpta strejkregler har lämnat arbetsmarknadsdepartementet. Det bygger på den överenskommelse som LO, TCO, Saco och Svenskt Näringsliv gjorde i våras.

Grunden i parternas förslag och även i promemorian från regeringskansliet är att fredsplikt ska råda på arbetsplatser där det finns kollektivavtal. En fredsplikt som gäller även andra fackförbund än det som tecknar avtalet. Stridsåtgärder ska vara tillåtna bara om de syftar till att teckna ett kollektivavtal.

Den 1 januari 2020 ska de nya reglerna införas, enligt planen. Men först vill departementet ha in synpunkter. 33 organisationer och myndigheter har fått förslaget på remiss. *LB*

Nytt stipendium för facklig feminism

Facket. Gör du något för jämställdhet och feminism? LO har utlyst ett stipendium för att finansiera aktiviteter och projekt som ska främja just jämställdhet och lika villkor på arbetsplatsen, i arbetslivet eller den fackliga rörelsen. LO beskriver tänkbara aktiviteter som nätverksträffar, studieresor, mobiliseringsträffar, kartläggningar och mer allmänt kunskapsspridning inom facklig feminism. Summan är 50 000 kronor och sista ansökningsdag den 15 februari. *LB*

Transport fick Ikea att vända

Chaufförer. En lågbetald öst-chaufför kör varor till Ikea i Sverige. Från och med nu ska han eller hon ha svenskt kollektivavtal eller motsvarande villkor som i avtalet. Beskedet från möbeljätten kommer efter tre års överläggningar med Transport.

Text **Lena Blomquist**

– Det här är historiskt, säger Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport.

Han är en av dem som har haft möten, telefonkontakter och mejlväxling med Ikea. Allt med syftet att det globala bolaget ska se till att chaufförer hos alla underleverantörer har schysta löner, arbetstider och övriga villkor.

Ikea satte, samtidigt med beskedet till Transport, i gång att förmedla sina nya krav till de åkerier som kör företagets gods. Ett av dem heter Bring.

– Vi har en pågående diskussion med dem, säger Elisabeth Munck af Rosenschöld som är global hållbarhetschef på Ikea Transport och Logistik.

I Bringkoncernen finns Bring Trucking Slovakia. Ett åkeri som Transport har stadig koll på, och har anmält till polisen, Arbetsmiljöverket och Skattemyndigheten. Fackförbundet hävdar att det slovakiska företaget har lastbilar och utländska chaufförer fast placerade i Sverige och därför bryter mot EU:s regler när förarna inte får svensk lön.

Elisabeth Munck af Rosenschöld igen:

– Vi pratar med Bring om företagets upplägg med internationella transporter mellan Sverige och Norge. Vår ambition är att de ska ändra sitt upplägg, men jag kan i dag inte säga vad diskussionerna innebär.

IKEA KOMMER INTE att acceptera att åkerier systematiskt utnyttjar cabotagereglerna genom rena cabotageupplägg för inrikestrafik. Reglerna tillåter tre inrikestransporter under sju dagar med en lastbil som har levererat gods till Sverige. Åkerier som låter utländska förare med låg lön köra stadigt i Sverige kringgår reglerna genom att skicka ut fordonet över landsgränsen för att snabbt återvända.

Ikea har också bestämt att chaufförerna som kör inrikestrafik här ska ha svenskt kollektivavtal eller liknande villkor som i avtalet.

Elisabeth Munck af Rosenschöld berättar att Ikea sedan i somras dessutom kräver av sina transportörer att de inte ska ha en kedja av underleverantörer. Max ett led är tillåtet. Enligt henne uppfyller samtliga anlitade transportföretag som kör i Sverige kravet.

TRANSPORTS OMBUDSMÄN HAR också startat jobbet att teckna avtal med åkerier som kör stadigt för Ikea. Magnus Falk är egentligen inte förvånad över att Ikea till slut kommit fram till att bolaget ska kräva schysta villkor i alla led av sina transportkedjor.

– Det ingår i företagets egen policy att anställda och anställda hos underleverantörer ska ha schysta villkor. Ikea har en social ansvarspolicy i världsklass. Nu hoppas vi att fler storföretag i Sverige ska följa Ikeas exempel, säger han och tänker på bland andra Scania och Volvo.

> **”Det ingår i företagets egen policy att anställda och anställda hos underleverantörer ska ha schysta villkor. Ikea har en social ansvars-policy i världsklass. ”**
>
> Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport

Chaufför dömd för skadad bro

Chaufförer. På några minuter hade lastbilsföraren som kom fel kört sönder hängbron i Västerbotten. Bron klarar enligt skyltarna 7 ton. Den skadades och hamnade ur läge när en 52 ton tung lastbil, lastad med virke, rullade ut på den. Efter ett år dömdes föraren för vårdslöshet. Sedan lagade vägföreningen bron på två dagar. Efter händelsen planerar Trafikverket att montera en hängande balk med varningstext i vardera änden av ett antal enskilda broar. Först ut blir Tegsbron i Västerbotten. *LB*

Kritiserad SSU-politiker lämnar ordförandepost

Politik. Efter veckor av kritik i medierna har Mansour Ahmed lämnat posten som ordförande för SSU i Skåne.

Text **John Antonsson**

Mansour Ahmed är anställd som organiserare i Transports avdelning 14 i Helsingborg. Expressen har granskat SSU i Skåne under senhösten. I granskningen framkom uppgifter om homofobi och antisemitism bland medlemmar och förtroendevalda. Det är ingenting som Mansour Ahmed har varit beskylld för.

Däremot har han varit ordförande för samma distrikt och anses av kritiker vara ytterst ansvarig för det som hänt, samt att han ska ha varit aggressiv i vissa situationer.

Bland annat finns en film där han med hög röst står längst fram och argumenterar med mötesordföranden vid ett årsmöte.

Mansour Ahmed var fram till i slutet av november ordförande för SSU i Skåne. Han meddelade sin avgång från ordförandeskapet på Aftonbladets debattsida.

Mansour Ahmed argumenterar där för att det är bra att medier granskar organisationer och låter dem som anser att de blivit dåligt behandlade komma till tals, men också att han försökt påtala felaktigheter utan att få gehör.

I AFTONBLADET SKRIVER han: ”Nu när fokus förhoppningsvis skiftar från mig som person hoppas jag att såväl arbetarrörelsen som medierna får tillfälle att reflektera över hur enkelt bilden av att en fundamentalistisk falang tagit över SSU Skåne tillåtits bli en oemotsagd sanning. Jag utgår ifrån att SSU Skånes medlemmar nu får sin upprättelse och att vidare maktstrider omöjliggörs av både SSU-förbundet och partidistriktet i framtiden.”

TRANSPORTARNETAREN HAR SÖKT Mansour Ahmed för kommentarer.

Swedbank och Sparbankerna

Medlem i facket? – välj rätt lån

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

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

* Effektiv ränta 4,65 % oktober 2018

NYCKELN TILL EN SCHYSST PENSION

Vad ser du framför dig när du tänker på pensionen? För att få friheten att göra det du längtar efter, behöver du en bra tjänstepension. Hos oss har våra kunder fått en god avkastning som legat i topp i flera år* och en låg avgift. Nästan en halv miljon kunder har redan valt oss för sin tjänstepension. Välj nyckeln till en schysst pension du också!

**Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse, oktober 2018, har vår avkastning till våra fondsparare legat i topp, sett över 10 och 5 år. Historisk avkastning är dock inte någon garanti för framtida avkastning.*

Läs mer på folksamlopension.se eller ring oss på 020-414 414

FOLKSAM • LO PENSION

Väktare i sopbil på grund av arg gubbe

Miljöarbetare. En aggressiv villaägare i Halmstad har tvingat miljöföretaget att anlita ett bevakningsbolag. Den hotade sopgubben har med sig en väktare i bilen när han kör den aktuella rundan.

Bakgrunden är att villaägaren är missnöjd med reglerna. Han vill själv inte dra fram sitt sopkärl till vägen, utan i stället att miljöarbetaren ska hämta det på hans tomt. Men enligt Halmstad energi och miljös (Hem) rutiner ska miljöarbetarna inte behöva släpa kärl på grusgångar. Företaget har därför valt att inte hämta villaägarens sopor.

– Det är så lågt att det inte är sant att ge sig på den som försöker göra sitt jobb, säger Anders Bredfell, kommunikationschef på Hem som har hyrt in bevakningsföretaget för att sopgubben ska vara trygg.

Hoten är polisanmälda och utreds. *LB*

FOTO: GLENN PETTERSSON/@SAAB AB

Fackvetereran utreder sänkt lön

Politik. Idén är att ett företag i kris tillfälligt ska få dra ner på anställdas arbetstid och därmed sänka deras lön. IF Metalls förra ordförande utreder sedan ett år hur detta ska gå till, och har just bett regeringen om förlängd tid.

En grundtanke är att lönen sänks mindre än vad den anställda går ner i arbetstid. Detta genom att dels staten går in med ett ekonomiskt stöd, dels att arbetsgivaren ändå betalar lite mer än för den faktiskt jobbade tiden. Utredaren Anders Ferbe siktar på nya regler den 1 januari 2020. *LB*

29 %

av föräldradagarna tas ut av barnens pappor. Om utvecklingen fortsätter kommer mammor och pappor i mitten av 2030-talet att ta ut lika många dagar med föräldrapenning.

Källa: Försäkringskassan

Nokas nära köp av Avarn

Bevakning. Den planerade storaffären inom bevakning har tagit ett kliv till. Två av tre inblandade nordiska konkurrensverk säger ja till att Nokas köper Avarn.

Text **Lena Blomquist**

FOTO: JOHN ANTONSSON

För ordningsvakterna ska affären inte spela någon större roll. Här är Nokasanställda på uppdrag i Trollhättan.

– Vi hoppas att allt blir klart före årsskiftet. Sedan ska vi skapa ett mycket bättre företag som också blir en bättre arbetsgivare, säger Heine Wang, koncernchef på Nokas.

De två säkerhetsföretagen Nokas och norska Sector alarm planerar att gå samman. Första steget är att Nokas köper Avarnbolagen, som ägs av Sector och har sin verksamhet i Sverige och Finland.

Men innan affären blir verklighet måste konkurrensverken i Sverige, Finland och Norge godkänna den. Myndigheternas granskning går ut på att stoppa affären om de ser en risk att det nya stora bolaget snedvrider konkurrensen.

Svenska Konkurrensverket kom nyligen fram till att köpet är ok. Securitas kommer även i fortsättningen att vara störst inom bemannad bevakning i Sverige, konstaterar myndigheten.

Finlands myndighet har också godkänt affären. Nu väntar företagen på norska Konkurrensverket, och Nokaschefen tror på ett positivt besked därifrån också.

Men varför blir ett nytt större företag mycket bättre?

– Vi får större möjligheter. Vi kan konkurrera om nya spännande uppdrag med Securitas.

Hur påverkas väktare och ordningsvakter på de båda företagen i Sverige?

– Det dagliga jobbet blir detsamma som nu. Vi kommer att behöva varje medarbetare, säger Heine Wang.

Jerker Nilsson, Transports centrala ombudsman på bevakningssidan, är positiv till affären:

– För de anställda betyder det nog inte mer än att en del får byta uniform, säger han. Men för branschen tror jag att det blir bra med två stora aktörer på marknaden, i stället för tre som i dag.

Företagen

Avarn har runt 3600 anställda i Sverige och 4400 i Finland.

Nokaskoncernen har totalt cirka 9500 anställda i Norden. Efter köpet beräknas företagets omsättning till omkring 8 miljarder kronor per år.

Dom: Okej med ensamarbete

Värdetransporter. Transport vill förbjuda ensamarbete för värdetransportörer som jobbar med uttagsautomater. Rätten har gått på Arbetsmiljöverkets linje att säger nej till kravet i två olika ärenden.

Text och foto **John Antonsson**

Värdetransportörsjobbet innebär tunga lyft och ständig rånrisk. På grund av det har huvudskyddsombuden på Loomis och Nokas värdehantering försökt få till ett generellt förbud av ensambemanning för dem som jobbar med uttagsautomater och serviceboxar.

Det har varit en svängig historia. För ungefär ett och ett halvt år sedan gick Arbetsmiljöverket på skyddsombudens linje och beslutade att förbjuda ensamarbete på Loomis.

Företaget valde att anlita jurister och överklagade. Då backade Arbetsmiljöverket från sitt ställningstagande. Den 13 december förra året kom ett nytt beslut, då valde Arbetsmiljöverket att säga nej till Transports krav. I början av det här året fattade Arbetsmiljöverket dessutom ett liknande beslut om Nokas värdehantering.

TRANSPORT ÖVERKLAGADE OCH nu har Förvaltningsrätten gett Arbetsmiljöverket rätt i att inte förbjuda enkelbemanning.

”Arbetet som värdetransport får generellt sett anses medföra en högre risk att bli utsatt för våld eller hot om våld i jämförelse med många andra arbeten på grund av hanteringen av stöldbegärligt gods. Denna risk måste dock anses vara påtaglig för att ett förbud mot ensambemanning ska kunna meddelas. Domstolen har gjort bedömningen att det i målet inte kommit fram att det finns en sådan påtaglig risk”, skriver chefsrådmannen Johan Lundmark i en kommentar.

SARI MARTIKAINEN ÄR huvudskyddsombud på Loomis i Stockholm. När Transportarbetaren berättar om domen låter hon inte särskilt förvånad.

– Jag var förberedd. Det ser alltid mörkt ut när Arbetsmiljöverket går mot en. Det är tråkigt att höra att det är ekonomin som får styra, säger hon och fortsätter:

– Vi är inte budbilschaufförer, vi är värdetransportörer med flera moment under en arbetsdag och har mycket press på oss. Vi har ju varit förskonade från rån. Jag tror att det har fått spela in i beslutet. Men arbetsmiljön är mycket mer än rån. Vi har tunga lyft och risken för rån är en obehagsgrej som alltid är med en.

Behovsanställda hamnarbetare har inte företrädesrätt till nya tjänster.

FOTO: GÖTEBORGS HAMN

Snårig hamntvist till Arbetsdomstolen

Hamn. Behovsanställda i hamnarna, så kallad blixt, kan jobba i många år och utan att få företrädesrätt till ny anställning. Den rätten har parterna skrivit bort i kollektivavtalet. Nu ska Arbetsdomstolen (AD) pröva hur blixtjobb ska beräknas när det uppstår arbetsbrist.

Text **Jan Lindkvist**

Det är Transports konkurrentfack, Hamnarbetarförbundet (HF), som stämt Logent och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar.

TVISTEN HANDLAR OM två hamnarbetare i Göteborg som kom i kläm när terminalerna de jobbade för bytte operatör och det så småningom uppstod övertalighet på personal.

Ena fallet hade sin upprinnelse 2010. Då överlät Göteborgs hamn verksamheten i bilhamnen till bolaget GCT. Det andra startade 2013. Bolaget Stuv AB lämnade över rodret till Logent, som ingår i samma koncern som Stuv.

Efter övergångarna uppstod arbetsbrist och de två hamnarbetarna, som hunnit bli fast anställda, sades upp.

HF anser att hamnbolagen bröt mot turordningsreglerna. Om de två arbetarna fått tillgodoräkna sig alla år som blixt hos de olika arbetsgivarna hade de kommit högre upp på turordningslistan och fått behålla jobben.

I ARBETSDOMSTOLEN hänvisade HF till andra hamnar där all blixttid räknats med – även när det skett så kallad verksamhetsövergång mellan bolag. Det argumentet avfärdade arbetsgivarsidan med hänvisning till kollektivavtalet. I det finns skrivningen: ”Behovsanställning ger inte arbetstagaren företrädesrätt till ny anställning enligt lagen om anställningsskydd.”

Själva kärnfrågan för AD är hur de två hamnarbetarnas anställningar ska betraktas precis vid tiden för övergången mellan bolagen. Hade de påhugg den dagen? Eller bara ett ettårigt kontrakt, så kallad blixtbricka, som gav dem rätt att rycka in som blixt?

HADE HAMNARBETARNA BARA haft en arbetsgivare hade saken varit klar. Då räknas tiden de haft som fast anställda ihop med de faktiskt arbetade blixtdagarna.

Dom väntas den 12 december. Transport berörs indirekt, eftersom det är Transport och Sveriges Hamnar som tecknar kollektivavtalet.

Peter Winstén, avtalssekreterare i Transport, förklarar att för blixtpersonal skriver hamnbolaget anställningsbevis som gäller ett år i taget. Men blixten är ändå formellt bara anställda precis de dagar de jobbar.

– Att vi gått med på att skriva bort företrädesrätten har historiska orsaker, säger Peter Winstén. Anställningsformen skapar otrygga jobb, men också en viss frihet för blixten. De är aldrig skyldiga att ställa upp. De har också bra villkor när de väl jobbar. Till skillnad från fast anställda får blixten alltid övertidsersättning, 100 procent, när arbete utförs utanför ordinarie dagtid, klockan 07 till 16.30.

– Det har också varit praxis att arbetsgivarna väljer blixt med lång tid i hamnen när bolagen ska tillsvidareanställa. Vi har även haft en tyst överenskommelse om att hamnarna i utbyte mot blixtsystemet inte anlitar bemanningsföretag. Tyvärr har bolagen börjad tumma på båda de sakerna.

David Ericsson

Världens uslaste Europaväg

I slutet av artonhundratalet byggdes en elektrisk järnväg från Stockholm till Djursholm. Den var så dålig att den kallades ”Världens uslaste järnväg”. Skämttecknarna hade fullt upp med att rita det smalspåriga tåget som vindlade fram på en obefintlig räls, med folk som antingen hängde i klasar utanför vagnarna eller föll av.

Tidningarna hade en stående stående rubrik: ”Senaste raset på Djursholmsbanan”.

Dagens motsvarighet i landsvägstrafiken är E4:ans 2+1-väg utanför Ljungby. Så gott som dagligen är den avstängd på grund av alltifrån soppatorsk till avåkningar och kollisioner. Sist var det en lastbil som fått slut på bränslet. I tre timmar stod kön stilla och då ska man veta att om det är något det finns gott om i Ljungby så är det mackar, bilverkstäder och bärgare.

> ”Likt en hundgård är trafiken instängd mellan vajerräcket och viltstängslet.

Men det gick tydligen ändå inte att få fram resurserna. Kanske för att Ljungbyborna är så utlessa på allt som händer på Sveriges smalaste pulsåder att de struntar i den.

DE MENTALA GÅVORNA hos dåvarande Vägverket som en gång byggde vägen kan man undra över. Likt en hundgård är trafiken instängd mellan vajerräcket och viltstängslet. Det är omöjligt att ta sig förbi ens med växelvis trafik om något händer. Och det gör det – hela tiden.

Vägverket sparade pengar på att inte bygga en riktig motorväg, som det ju annars är från Malmö till långt norr om Uppsala. Men vad kostar det samhället med alla köer och alla de olyckor som sker när bilarna inte hinner ta sig förbi varandra då vägen smalnar av?

De flesta chaufförer har väl upplevt ”chicken race” – känslan när personbilarna försöker hinna förbi fast det är långt efter skylten ”avsmalnande väg”.

På vintrarna är det förstås värst. Då är det många bilar från länder i östra Europa som åker av. Ofta baklänges med hytten vikt mot trailern på ett anmärkningsvärt, men inte så förvånande, sätt. För däcken är kanske inte alltid i helt reglementsenligt skick.

INGEN LJUSNING ÄR i sikte. Minsta asfalteringsarbete renderar tvärstopp och att trafiken leds genom Ljungby. Utom för lastbilarna för de får inte köra där. Vilket de ofta upptäcker för sent och det blir ett förfärligt backande över korsningarna.

Trafikverket lär nu faktiskt vara på gång med en utbyggnad. Men i det kaos som ofta råder, med dragbilar från världens alla hörn som halkar omkring i dikena, kan det ibland kännas som om man själv befinner sig i någon gammal öststat.

Toppen & botten

↑ Releasen för min senaste bok!

↓ All j-a ny teknik som inte funkar!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Johan Danielsson arbetar som EU-samordnare på LO. Där jobbar han med att hålla ihop fackets påverkansarbete gentemot riksdag, regering och EU:s institutioner i EU-frågor.

Ny chans för Danielsson i EU-parlamentet

Johan Danielsson (S) är LO:s kandidat i nästa års val till EU-parlamentet. Högt på agendan står att stoppa den osunda konkurrensen på vägarna.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

Johan Danielsson kandiderade till EU-parlamentet även för fem år sedan. Då hade han stöd av Transport och en handfull LO-förbund, men han hamnade för långt ner på listan och kryssen räckte inte till. Till nästa års EU-val är Danielsson nominerad av hela LO.

1 Varför ger du det här en chans till?

– Därför att reglerna som vi fattar beslut om på europeisk nivå har stor effekt på vår arbetsmarknad i Sverige och vår möjlighet att upprätthålla kollektivavtalen. Hur vi löser det är avgörande för hur EU-samarbetet utvecklas. Jag kandiderar på frågor som ordning och reda på arbetsmarknaden och att inte missbruka den fria rörligheten. Det är viktiga frågor som måste lösas om vi ska kunna upprätthålla stödet för EU-samarbetet som sådant.

2 Tror du att EU-samarbetet har en framtid om arbetsmarknadens regler inte förändras?

– Löser man inte det, har vi inte fri rörlighet i EU om 20 år. Ett försvagat och splittrat EU kommer också att skada möjligheterna att göra annat som vi behöver samarbetet till. Vi klarar inte klimatomställningen i Europa eller globalt utan ett EU-samarbete.

3 I din kandidatpresentation på LO:s hemsida lyfter du osund konkurrens på vägtransportmarknaden, varför?

– Det är ett så tydligt exempel på en bransch där osund konkurrens breder ut sig och där det finns EU-lagstiftning som öppnar för det. I grunden finns en sund huvudregel. Ska du köra transporter i Sverige ska du registrera bilen här, betala skatter i Sverige och följa svensk lag, svenska löner och arbetsvillkor. Men undantagen som finns missbrukas. EU-reglerna är problemet. Om man inte når en överenskommelse i nuvarande parlament, eller om den nås men inte är tillfredställande, kommer det att bli en stor fråga för LO och Socialdemokraterna i parlamentsvalet.

4 Varför ska en väljare som vill säkra villkoren för arbetare i Sverige rösta på dig som socialdemokrat och inte en sverigedemokrat?

– De ska rösta på oss för att vi har en politisk agenda för att återställa ordning och reda på arbetsmarknaden. Jag är övertygad om att arbetarrörelsen och den europeiska socialdemokratin är den politiska kraft som kan åstadkomma det. Sverigedemokraterna sitter i en partigrupp i parlamentet som är emot lika lön för lika arbete.

– Det man måste ha i åtanke är att SD och extremhögerpartierna som går fram i Europa gör att borgerliga partier får fortsätta regera. Vad man då får är fortsatt osund konkurrens på EU:s inre marknad. Det enda sättet att se till att den fria rörligheten inte missbrukas är att rösta på oss.

5 Det blir 705 ledamöter i parlamentet och om du kommer in hamnar du i den näst största partigruppen. Kan du påverka något?

– En rolig sak med Europaparlamentet är att du som ledamot har stor möjlighet att påverka. I praktiken är det utskotten som förhandlar fram förslagen. Enskilda ledamöter får på så sätt goda möjligheter att påverka lagstiftningen för en halv miljard människor. Men då vill det till att du kan dina frågor, arbetar hårt och prioriterar. I arbetsmarknadsutskottet sitter en svensk i dag och det är Marita Ulvskog (S). Du som väljare måste välja ledamöter som prioriterar de frågor som är viktiga för dig.

”Jag kandiderar på frågor som ordning och reda på arbetsmarknaden och att inte missbruka den fria rörligheten.”

3 röster om Johan Danielsson:

Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport:

– Johan Danielsson är en jättebra kandidat. Han har jobbat i EU-parlamentet för Socialdemokraterna och sedan med EU-frågor på LO. Han är väl insatt i turerna kring utstationeringsdirektivet, problemen i Transports branscher och vad som måste göras för att lösa dem.

Therese Gouvelin, förste vice ordförande LO:

– Målet är att få fler Socialdemokrater i EU-parlamentet. Vi måste ha ordning och reda på arbetsmarknaden och det kan vi inte skapa enbart genom att påverka politiken i Sverige. Det är avgörande att politiken som drivs i EU utgår från löntagarnas vardag. Då är det viktigt att ha en företrädare som är kunnig och har lång erfarenhet av arbetsmarknadsfrågor och arbetet i parlamentet.

Christofer Fjellner (M), avgående Europaparlamentariker:

– Jag vet inte tillräckligt mycket om Johan Danielsson för att säga något om honom. I fråga om utstationeringsdirektivet drev Socialdemokraterna med stöd av SD både i Bryssel och Stockholm en linje som innebär att den svenska arbetsmarknadsmodellen urholkas. Samtidigt blir det mer komplicerat och trösklarna höjs för människor från andra medlemsstater att jobba i Sverige och bidra till vårt samhälles utveckling. Dubbelt dåligt.

I Stockholm får färdtjänsten hård kritik från kunder, chaufförer och taxiåkare. Bilen och mannen på bild har ingen koppling till de intervjuade personerna i artiklarna.

Missnöjet pyr bland färdtjänstförarna

Är det sant att färdtjänstförare i Stockholm medvetet ”gömmer sig” för väntande resenärer för att komma undan dåligt betalda körningar?

”Det förekommer”, säger en chaufför på Sverigetaxi. ”Nej, det går inte. Växeln ser oss hela tiden på gps:en”, säger en kollega.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

I förra numret av Transportarbetaren berättade två synskadade färdtjänstkunder om försenade bilar, dålig service och beställda bilar som över huvud taget inte kommit. Fast förarna uppgivet i växeln att de kört fram till adressen.

Vi har sökt upp chaufförer på de två bolag – Taxi Kurir och Sverigetaxi – som i flera år skött färdtjänsten i Storstockholm.

Två av dem står utanför Arlandabanan vid centralstationen. Det är en lång kö av bilar och inga resenärer. Att ställa frågor om färdtjänsten och ersättningen till förarna är att som att öppna en dammlucka.

– Det har varit katastrof i flera år, och är det fortfarande. Ersättningen är jättedålig. Ju längre resan är desto sämre tjänar man, säger en förare som vill vara anonym.

”Det har varit katastrof i flera år, och är det fortfarande. Ersättningen är jättedålig. Ju längre resan är desto sämre tjänar man.”

Han har invandrarbakgrund, liksom alla andra chaufförer som den här onsdagsförmiddagen står i de två köerna som är reserverade för Taxi Kurir och Sverigetaxi. Två bolag som ingår i taxikoncernen Cabonline (tidigare Fågelviksgruppen).

En kollega ansluter. Båda skakar på huvudet åt arbetsvillkoren. En normal arbetsvecka, berättar de, innebär oftast tio, elva timmars arbete per dag. I sex dagar. Mycket av tiden är väntan.

En av männen betonar att jobbet också har fördelar. Friheten. Och goda möjligheter att ta ledigt när det behövs.

CHAUFFÖRERNA BERÄTTAR ATT när de får upp körningar på datorn vet de inte vilken sorts resa beställningscentralen lagt ut. Först när de ”tackat ja” blir det klart att det kan handla om en färdtjänstkörning. Ett uppdrag som nästan alltid ger dålig förtjänst för en yrkesgrupp som regelmässigt kör på rakt ackord, så kallad procentlön.

– När man väl accepterat resan är det för sent att backa ur. Struntar man i den får åkaren en straffavgift på 600 kronor från Färdtjänsten. Avgiften dras sedan på förarens lön. Det gör att en del chaufförer som vill komma undan körningar ringer växeln och hittar på ursäkter. Som trafikhinder eller fel på bilen, säger en av männen.

De två synskadade personerna som Transportarbetaren träffat beskriver hur bilar inte kommit. Och när de ringt till beställningscentralen blir beskedet: ”Bilen var där, men inte du”.

En av förarna som Transportarbetaren träffar vid centralstationen säger:

– Jag vet att det finns oseriösa förare som medvetet ställer sig runt gathörnet eller bakom en parkerad bil. På det sättet upptäcker kunden inte bilen och efter fem minuter kan föraren sticka.

– Men jag gör inte så. Har jag väl accepterat körningen så tar jag den. Det handlar faktiskt om gamlingar, de har rätt till en bra service.

DE TVÅ CHAUFFÖRERNA anser att priserna och ersättningen till förare och åkare skulle behöva höjas med åtminstone 40 procent, om färdtjänstuppdragen ska gå ihop.

De får medhåll av tre kolleger som valt att köa vid en annan av centralstationens taxifickor. Alla tre har kört taxi länge – i minst 15–20 år. De är luttrade. Och samtidigt kritiska. En man, Hamid, säger:

– Allt är statens fel! Hur kan staten acceptera att människor har våra arbetsvillkor? Landstinget måste tänka om och börja betala en rimlig ersättning för färdtjänsten.

En förare som ser ut att härstamma från Pakistan eller Indien fyller i:

– En färdtjänstresa till Södertälje ger runt 400 kronor i kassan. Om jag har en privatkund i bilen stannar taxametern på 800–900 kronor. Skillnaden är orimlig. Det borde vara samma betalning.

De tre förarna, alla män, påpekar att det råder stor överetablering i branschen. Staten borde återreglera taxi, säger en av dem och får medhåll av de andra.

– Det är sjukt som det blivit. Det ska finnas massor av taxibilar i trafik, men utrymmet vid taxistolparna räcker inte till.

Hur är det då med fusket; förekommer det att mindre nogräknade förare lurar färdtjänstkunder och gps-övervakare genom att ställa sig på rätt adress? Fast skymda.

– Nej, nej, säger föraren från Mellanöstern. Gps-systemet är väldigt exakt. Står man inte utanför rätt port syns det direkt.

– Men det händer ändå att kunder får vänta en eller två timmar. Det kan bero på trafikhinder eller annat. Jag har hämtat upp gamla människor som varit halvt ihjälfrusna.

Taxijobb innebär ofta långa arbetsveckor och osäker lön. Varför jobbar ni kvar?

– Vad ska vi göra? Alternativet är i bästa fall ett diskjobb på krogen. Ingen anställer en invandrare som fyllt 50 år, säger en grånad chaufför.

Kort om färdtjänsten

→ Cirka 70 000 personer har färdtjänsttillstånd i Stockholms län. Varje dag görs 11 000 färdtjänst- och sjukresor.

→ Tjänsten upphandlas av landstinget och den 1 april 2019 börjar nya kontrakt att gälla. Precis som tidigare är Cabonline group vinnare, taxikoncernen får 90 procent av resorna. Resten går till Taxi Stockholm.

I förra numret av Transportarbetaren berättade synskadade färdtjänstresenärerna Marie Bergström och Jens Eriksson att beställda taxibilar ofta kunde utebli helt.

”Det låter som en skröna ...”

En kraftig partsinlaga. Det betyget sätter Kenneth Svärd, affärsområdeschef på Färdtjänsten, på de kritiska vittnesmålen från två resenärer.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Jens Eriksson och Marie Bergström är synskadade och beskrev en vardag där beställda bilar aldrig kom och förare som var allt annat än hjälpsamma.

Kenneth Svärd, som jobbat många år inom färdtjänsten i Stockholm, är skeptisk:

– Vi utför ungefär 4,1 miljoner resor. Det är bara runt 10 000–20 000 resenärer som hör av sig till vår resegaranti med klagomål.

– Att fyra, fem bilar skulle utebli låter som en skröna. Någon i växeln borde i så fall ha reagerat. Historien är kanske förstärkt. Förarna bör alltid ringa till kunden när bilen är på väg. Har det gått till som kunderna berättar har förarna inte följt reglerna.

Transportarbetaren har pratat med flera personer – förare, åkare och andra färdtjänstkunder – som faktiskt uppger att det förekommer att chaufförer åker till rätt adress, men medvetet parkerar så att bilen ska bli svår att upptäcka.

Hur ser du på det?

– Jag har hört sådana rykten. Men för mig låter det som hål i huvudet. Om förare nu är besvikna på förtjänstbetalningen blir det inte bättre av att man hoppar över körningar. Det finns ett fåtal chaufförer som försöker plocka russinen ur kakan och det händer att vi stänger av förare som fuskar.

– Fast den stora majoriteten är seriösa. Med tanke på trafiksituationen i Stockholm tycker jag att färdtjänsten generellt fungerar riktigt, riktigt bra.

Kenneth Svärd tycker att pratet om dålig ersättning för färdtjänstkörningar är missvisande:

– Majoriteten av uppdragen sker mitt på dagen, när taxibolagen har få andra kunder. Färdtjänsten blir ett bra tillskott. Det har de stora taxibolagen insett och det är därför vi får attraktiva priser när vi upphandlar.

I april nästa år börjar nya avtal gälla. Precis som tidigare är Cabonline-företagen Taxi Kurir och Sverigetaxi de stora vinnarna. De kommer att stå för 90 procent av trafiken. Taxi Stockholm har gjort en inbrytning och får tio procent.

– Ersättningen till bolagen höjs, säger Svärd. Vi har tre olika prisnivåer och tre olika prisområden. Men i runda tal blir det en höjning på närmare 25 procent.

”Ska man klara sig måste man fuska, muta och trixa”

– Vi är pressade från alla håll. Av förarna. Facket. Beställningscentralen. Färdtjänsten. Det känns som om politikerna glömt taxibranschen. Fler och fler åkare pratar om konkurs som enda utväg.

Text och foto **Jan Lindkvist**

I Sverige är taxiförare nästan aldrig anställda direkt av beställningscentralerna, utan hos olika underentreprenörer – åkare.

Många av åkarna i taxikoncernen Cabonline är kritiska till villkoren. En av dem kan vi kalla Ali. Han vågar inte framträda med namn, av oro för repressalier från beställningscentralen.

Ali har ett en grupp taxibilar och håller till söder om Stockholm. Bilarna rullar för Taxi Kurir. Han slår ut med händerna i en uppgiven gest. Säger:

– Ska man klara sig i den här branschen måste man fuska, muta och trixa. Avtalet som Cabonline tecknat med Färdtjänsten är skit och kilometerersättningen ett skämt.

– Mina förare hamnar i kläm. Många av dem jobbar tolv timmar om dagen. En del vädjar om att få jobba sju dagar i veckan. Men det är inte tillåtet enligt arbetstidsreglerna och jag säger nej.

ALI HAR DRIVIT taxiverksamhet länge och personalomsättningen är stor:

– Många förare flyr branschen på grund av arbetsvillkoren. Jag har haft flera hundra anställda. Alla har kört för andra åkare innan. 90 procent av dem berättar att de då kört svart vid sidan av.

– Man stänger av taxametern och kör in fyra, fem tusen kronor extra per månad. Pengar som åkaren inte ser röken av. Jag är stenhårt emot det. Men jag har så många bilar att jag inte kan ha total koll.

Åkaren knappar på datorn och visar redovisningar för taxibilar där tommilen är ovanligt många. Det vill säga föraren har kört utan passagerare.

– Det är en klar indikation på fusk. Stora summor försvinner på det här sättet i alla taxibolag. Jag har generellt sett bra, seriösa chaufförer. Men det räcker med att ett par fuskar så är företagets vinst borta. Det finns inga stora marginaler i den här branschen.

Transportarbetaren har talat med taxiåkare som vittnar om överetablering, förare som kör svart och orimliga böter från Färdtjänsten.

Färdtjänsten har ett system med viten som drabbar både åkare och chaufförer.

– I många fall är böterna orimliga, säger Ali. Minsta skitgrej kostar 600 kronor. Jag har haft jättebra förare som slutat köra helt på grund av straffavgifterna. Jag lovar att många chaufförer som drabbats kompenserar sig genom att köra svart. Jag har själv sett det i mitt företag.

Taxiförare beskylls för att trixa för att komma undan färdtjänstuppdrag. Hur ser du på det?

– I snitt har mina förare ett eller två klagomål i månaden för utebliven bil. Avtalet med Färdtjänsten ger oss inte rätt att ta ut ersättning för en nerpissad eller nerskiten bil. Sånt händer då och då.

– En förare som fått sanera bilen, och blivit utan intäkter i flera timmar, är kanske inte så benägen att ta nya färdtjänstuppdrag. Har man dessutom blivit kallad svartskalle så ökar inte lusten…

ALI BERÄTTAR ATT färdtjänstuppdrag bara ger ungefär 40 procent i intäkt, jämfört med en privatresa.

– Färdtjänstavtalet är slaveri. Nu vill Cabonline tvinga alla åkare att betala Fora-försäkringar för chaufförerna. Det kostar fem procent av bruttolönen. Åkerier som säger nej hotas med indragna skolkörningar och färdtjänst.

– Samtidigt har tomkörningarna ökat. Växeln tvingar bilarna att köra 40–50 kilometer tomma för en resa som ger kanske 80 kronor. Förare som vägrar blir spärrade.

DEN HÄR BRANSCHEN måste rensas, anser Ali:

– Den har blivit kriminell. Myndigheter och politiker måste göra något. På riktigt. Det är många förare som inte håller måttet. Jag känner till en körskola där du kan köpa dig ett taxileg för 5 000 kronor under bordet.

– Cabonline har en egen förarutbildning. Även där borde kraven höjas. Åkarna behöver också bättre utbildning. Man måste åtminstone kunna grunderna i trafiklagstiftningen och arbetsrätten.

Cabonline har tecknat ett nytt avtal med Färdtjänsten. Blir det skillnad när det börjar gälla i vår?

– Tveksamt. I tio års tid har Taxi Kurir sagt att det ska bli bättre. Men så har det inte blivit. Fler och fler åkare talar om att göra en gemensam, planerad konkurs.

KORT OM CABONLINE

➔ Cabonline Group är Nordens största taxikoncern, med omkring 7 000 fordon. I Sverige, Finland och Norge har företaget 3 500 anslutna åkerier där förarna är anställda.

➔ I koncernen ingår bland annat Taxi Kurir, Sverigetaxi, Topcab och Taxi Skåne. Cabonline Group omsätter runt 5,6 miljarder kronor.

”Den här branschen måste rensas. Den har blivit kriminell. Myndigheter och politiker måste göra något. På riktigt.”

Taxiåkaren ”Ali”

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan

Foto: Annika Karlbom

Nu förbättrar vi vår service ytterligare!

Vi arbetar löpande med att förbättra servicen till våra medlemmar. En viktig del i det arbetet är att öka säkerheten och skydda dina uppgifter så att ingen obehörig kommer åt dem.

Löpande undersökningar av medlemsnöjdheten

Under hösten kommer vi att genomföra en undersökning av vad ni medlemmar tycker om bland annat Mina sidor. Vad fungerar bra, vad fungerar mindre bra och vad kan förbättras?

Vi håller även på att sammanställa resultatet av en större undersökning, om vad ni medlemmar tycker om a-kassans service, som genomfördes av Kantar/Sifo tidigare i år.

Ökad säkerhet vid telefonkontakt med oss

Som ett led i att öka säkerheten kring hur vi behandlar dina personuppgifter, har vi börjat begära identifiering med Bank-ID även vid telefonsamtal.

Det gör vi för att skydda dina uppgifter så att ingen obehörig ringer och utger sig för att vara du, i syfte att komma över dina personuppgifter.

Metoden är lika enkel som säker. Du får uppge ditt personnummer till handläggaren, som skickar en signal till ditt Bank-ID. När du signerar går en signal tillbaka till oss och vi vet att det är rätt person som vi pratar med.

Snabbare svar på dina frågor med en chat

För att snabbare kunna svara på dina frågor, och för att du ska slippa sitta i telefonkö, kommer vi under hösten att börja använda en chat inne på Mina sidor.

Chatten är en liten ruta där du kan skriva in din fråga och en handläggare svarar på en gång.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

TRANSPORTS A-KASSA www.transportsakassa.se

Daniel Bergman håller ett öga på trafiken. Hastigheterna går ner först när det bildats kö.

Yrke: krockskydd

TMA-chaufförens jobb är att rädda liv. Bilens lysande bakparti hjälper till att undvika olyckor. Och när smällen väl kommer ska skyddet rädda livet på både olycksfågeln och de som är på väg att bli överkörda.

Text och foto JOHN ANTONSSON

RK. Ett-sexton.

Radion sprakar fram ett meddelande från trafikledningen på Bilräddningskåren. Han som svarar på meddelandet heter Daniel Bergman och kör bärgarnas livräddande krockkudde, en TMA-bil.

– Jag åker mot Gärdet och vänder ner i tunneln, svarar han i radion.

Daniel Bergman har mössan neddragen över öronen och den trådlösa telefonsnäckan i sitt högra öra. Han startar bilen och en svart strumpa möter gaspedalen.

DEN RÖDGULA LASTBILEN kör från Frösundavik, över en viadukt och ner på E4: söderut, chauffören behöver inte följa skyltarna som säger Lidingö, och vet att det är vid Hjorthagen han ska vända för att köra ner i tunneln Norra länken.

Tunneltakets lampor lyser gult. Bärgarbilen har anslutit och ligger just bakom. Daniel Bergman trycker på två knappar på en surfplatta och den bakre delen av bilen börjar blinka och skyddet fälls ner. Den stora upplysta skärmen bakpå lastbilen säger Incident och tretton orangelysande plattor formar en pil. Budskapet till trafikanterna bakom: Byt fil!

”Då kom en bil som tyckte att det gick för långsamt och valde att köra om i högerfilen. Så han kom i ungefär 110 kilometer i timmen och såg oss för sent.”

Daniel Bergman

En annan knapp öppnar jalusierna till skåpet där konerna, eller sergeanterna som de kallas, ligger. Daniel Bergman läser av trafiken med hjälp av den bakåtriktade kameran och speglarna. Han kliver i skyddsskorna och öppnar dörren försiktigt. En stark och obevekligt konstant fläktdriven vind försöker slå upp dörren ut i trafiken.

– Jag tänker inte så mycket. Det viktiga är att ha ögonen med sig och se vad som händer. Det sista jag gör innan jag kliver ut är titta i speglarna igen.

Det första han gör när han kommer ut är att lägga upp sergeanterna som en yttre linje mellan trafiken på ena sidan, och bärgare och kund på den andra.

TMA-chauffören Daniel Bergman hjälper bärgaren med att montera ett hjul som lossnat på E4:an

TMA-chauffören finns sedan som ett par extra händer till kollegan, hela tiden med ett öga på trafikflödet.

Den bil Daniel Bergman kör har egentligen två uppgifter. Den första är att synas. Den andra är ta emot smällen om, eller när någon tappar uppmärksamhet, eller får solen i ögonen, eller kör påverkad, eller bara kör som en idiot. När olyckan är framme ska TMA-bilen stoppa bilar, till och med lastbilar, och rädda livet på den som kör och den som är på väg att bli överkörd.

– Vi vet inte att vi gör någon nytta förrän det smäller. Men vi syns mer än en bärgningsbil, så det är svårt att veta vad som kunde ha hänt om vi inte stått där, säger Daniel Bergman.

TMA-KOLLEGORNA HAR BLIVIT påkörda flera gånger. Själv har Daniel Bergman bara varit med om en påkörning.

– Vi stod i en brant vänstersväng. Uppförsbacke. Vi kunde inte stå på något annat sätt. Det var motljus. Jag hade ställt mig bakom bilen och sänkt ner skyddet. På vägen fick man köra 70 kilometer i timmen. Trafiken leddes över i den vänstra filen. Då kom en bil som tyckte att det gick för långsamt och valde att köra om i högerfilen. Så han kom i ungefär 110 kilometer i timmen och såg oss för sent. Han väjde till vänster, mot trafiken, och skalade bort högersidan av sin bil mot skyddets sida.

AV OCH TILL blir det tomt på jobb. Den här eftermiddagen kör Daniel tillbaka till Bilräddningskårens lokaler i Ålvsjö i södra Stockholm. Han parkerar och går in. Sätter sig på ett bord. På en stol bredvid sitter kollegan Thomas Skaldeman med en låda full av bilnycklar och en plastpåse kretskort. Han har lärt sig dyrka och nästa steg är att lära sig att programmera om kretskorten i begagnade nycklar, för att hjälpa kunder som tappat bort sina.

– Det är bättre att hålla på med sånt här än att vara ute och bärga när man blir gammal. Det sliter så mycket på kroppen att sitta still och sedan gå ut och göra snabba tunga ryck, säger Thomas Skaldeman som jobbar som bärgare sedan slutet av 1990-talet.

– Det är mycket säkrare att jobba nu när vi har TMA-bilarna. När jag började jobba kunde det ibland gå så fort i tunnlarna att man fick stå på bilens flak och jobba samtidigt som bilarna svischade förbi, säger han.

I STOCKHOLM RULLAR många skyddsbilar. De stora bärgningsföretagen har sina egna. Falck har flest eftersom de kör på uppdrag av Trafikverket. Assistancekåren har fyra bilar genom bolaget Bilräddningskåren, där Daniel Bergman är anställd.

Daniel Bergman och Thomas Skaldeman pratar under en lugn stund. TMA-bilarna har gjort bärgningsjobbet säkrare, tycker Thomas Skaldeman.

Det finns ett stort antal skyddsklassade vägar i Stockholm och Mälardalsregionen efter beslut från Arbetsmiljöverket. Där måste bärgningsarbetare alltid ha skydd av TMA-bil för att jobba. I övriga landet är det arbetsgivarens risk- och konsekvensanalys som ska ligga till grund för bedömning i varje enskilt fall. Det har förvaltningsrätten slagit fast under hösten.

– Oftast behövs vi inte, men det vet man inte innan. Jag tycker att det för det mesta är bra att vi måste vara med jämt. Annars tror jag att vissa bärgare kanske skulle snabba på och försöka göra undan jobbet i stället för att vänta på TMA. Men ibland blir det lite löjligt. På vissa vägar passerar det kanske bara några bilar på en hel natt, säger Daniel Bergman.

TMA-skyddet är nedfällt.

TMA?

Bokstavskombinationen ska utläsas **Truck Mounted Attenuator**, men fordonen kallas ibland ”kuddbil”. Det är ett mobilt påkörningsskydd oftast monterat på en lastbil. Bakpå bilen finns då en ljustavla som kan visa pilar, hastighetsbegränsning eller andra budskap.

Vem betalar dina kläder?

Det finns företag som struntar i avtalen. Och det finns arbetsgivare som är generösa när det gäller personalens kläder och skor. För att hitta två goda exempel åkte vi till Luleå.

Text **LENA BLOMQUIST** *Illustration* **GUSTAF ÖHRNELL**

Rättvisa är inte ett ord som kan användas om arbetskläder.

I vissa branscher är chefen bunden av avtal som tvingar hen att förse de anställda med kläder och/eller skor. I andra yrken är det upp till arbetsgivarens goda vilja. Och på en hel del arbetsplatser får arbetarna själva stå för alla sina kläder och tvätten av desamma.

– Min grundtes är att arbetsgivaren ska tillhandahålla kläder om det är ett smutsigt jobb. Annars ska de anställda få ersättning för kläder som de köper själva, säger Martin Miljeteig, Transports centrala arbetsmiljöombudsman.

Hans linje får stöd i flera av Transports kollektivavtal.

MEN EN DIGITAL rundfråga bland transportarbetare i olika yrken ger bilden av att det i första hand är arbetsgivarens intresse eller policy som avgör. Svaren strömmade in via Facebook, mejl och telefon.

I en kommentar vittnar den gravida renhållningsarbetaren om sin arbetsgivare som betalar en skräddare för att sy om varselbyxorna så att de passar hennes stora mage. Men där finns också lastbilschaufförer som tvingas handla egna kläder eftersom åkeriet bara köper in herrmodeller i herrstorlek.

En ytterlighet är lastbilschauffören som bara köper sina kalsonger själv. Och i andra änden lastbilsföraren som under 16 år på olika åkerier bara har fått en eller annan jacka med företagslogga. Skyddsskor, handskar, varselväst, byxor och tröjor har hon handlat själv.

KOLLEKTIVAVTALET GER INTE Transports största yrkesgrupp – lastbilschaufförerna – rätt till betalda arbetskläder, med eller utan arbetsgivarens logga.

– Det har varit uppe till diskussion i avtalsförhandlingarna, men inte kommit vidare, säger Magnus Thelander, central ombudsman.

Det finns tidningsbud som aldrig fått ett klädesplagg. Medan anställda på andra utdelningsföretag förses med t-shirt, pikétröja, fleecetröja, jacka, byxor, skor, handskar och mössor. Bud som går eller cyklar har rätt att få ett par skor efter 900 timmar, enligt avtalet.

När detta skrivs pågår fortfarande en segdragen tvist mellan Transport och ett distributionsföretag i Uppsala. Det handlar om vem som ska bestämma skomodell – budet eller bolaget – och hur mycket de får kosta.

Taxi är också en bransch för sig. Vissa förare går och hämtar allt de behöver i en arbetsklädesbutik. Andra får skjorta, jacka och slips med taxiföretagets logga. Enligt kollektivavtalet ska chaufförerna få en slant till uniformen utifrån antalet körda pass.

Lennart Sköld är central ombudsman

”Arbetsgivare kan verkligen mena att en anställd ska tvätta företagets egendom i sin privata maskin, på sin lediga tid!”

Martin Miljeteig, Transports centrala arbetsmiljöombudsman

inom taxi, och den som kan historien kring beklädnadsersättningen.

– När jag började köra 1985 krävde bolagen skjorta, slips, byxor och jacka av rätt modell. Men det fick jag köpa själv på Uniformsexperten, och sen kom pengarna långt i efterhand. Med beklädnadsersättningen hade man tjänat in sina första inköp efter fyra, fem år.

Ersättningen finns alltså kvar i avtalet. Men enligt Lennart Sköld är praxis numera att arbetsgivaren ekiperar förarna om de ska ha enhetlig klädsel.

Hamnarbetarna är en historiskt sett stark yrkesgrupp. Men i kollektivavtalet står inte en rad om kläder eller skor. Hur kommer det sig, frågar vi arbetsgivarnas Joakim Ärlund, vd på Sveriges Hamnar.

– Det behövs inte, blir svaret. Hamnarna tillhandahåller kläder ändå, för de anställda ska naturligtvis ha arbetskläder.

TILLBAKA TILL ARBETSMILJÖOMBUDSMAN

Martin Miljeteig. Han hävdar att det är god sed på arbetsmarknaden att arbetsgivare står för tvätt och lagning av arbetskläder som de anställda förses med. Att alla arbetsgivare inte har samma hållning bevisas av att Transport haft flera centrala förhandlingar på temat. De flesta har slutat i oenighet, enligt Martin Miljeteig.

– Arbetsgivare kan verkligen mena att en anställd ska tvätta företagets egendom i sin privata maskin, på sin lediga tid!

Vår Facebookundersökning ger besked om att det ser mycket olika ut. En del dumpar smutsen i en tvättsäck. Andra tvättar själva på jobbet. Men många tar hem tvätten och står för både tid och tvättmedel.

Sedan har vi chauffören som – inte helt enligt samtidsnormen – erkänner att han tar hem tvätten till frun.

OMODERNASTE AVTALSKRAVET

För arbetare på oljedepåer, och chaufförer anställda direkt av oljebolagen, gäller ett specifikt krav: Företaget ska stå för skinntröja eller skinnväst, arbetstagaren väljer vilket.

Transports centrala ombudsman konstaterar att det numera finns modernare material än skinn för den som jobbar med olja och bensin. Hans bild är att klädesfrågan löser sig på respektive arbetsplats i petroleumbranschen.

Observera! Denna artikel, och de följande, handlar om **arbetskläder** och i vilken mån arbetsgivaren betalar dem och ser till att de blir tvättade. Även arbetsskor. **Skyddskläder och skyddsskor är en annan sak.** Det ska arbetsgivaren ordna – om hen inte tänker bryta mot Arbetsmiljöverkets andra kapitel, sjunde paragrafen.

Stora skillnader i Transports avtal

Kläder och/eller skor nämns i de flesta av Transports kollektivavtal. Här kommer kortkorta utdrag ur avtalen.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

Bemanning

Inget om skor eller kläder.

Bensin och garage

”För tillsvidare- eller provanställda arbetstagare gäller, om inte annat överenskommes lokalt, följande beklädnadsförmåner: överdragskläder, sommarmössa, vintermössa, där sådan erfordras, arbetshandskar med fingrar vintertid.”

Bevakning

”Arbetsgivaren tillhandahåller uniform och nödvändig utrustning för tjänstens utförande.”

Biluthyrning & bilvård

”Arbetsgivaren tillhandahåller överdragskläder samt, vid manuell tvättning av bilar, gummistövlar.”

Bilvård inom KFO

”För fast anställda gäller följande beklädnadsförmåner: Överdragskläder, sommarmössa, vintermössa, där sådan erfordras, arbetshandskar med fingrar vintertid.”

Buss

”Uniformsklädsel ska tillhandahållas av arbetsgivaren.”

Bärgning

”Personal erhåller av arbetsgivaren överdragskläder samt vid behov skyddskläder. Persedlarna förnyas i mån av behov och ska vara av tillfredsställande beskaffenhet.”

VAD SÄGER AVTALEN?

Transport har 27 centrala kollektivavtal.

- Nämner inget om kläder eller skor.
- Kläder nämnda.
- Skor nämnda.
- Både kläder och skor nämnda.

Depå

Anställda på oljedepåer och tankbilsförare. ”Två par skyddsskor utlämnas till arbetstagare per tolvmånadersperiod. Arbetstagare, som erhållit skyddsskor, är skyldig bära dessa i arbetet. ”

Direktreklam

Inget om skor eller kläder.

Flyget

Tre riksavtal: civil, frakt och underhåll. ”Företaget tillhandahåller ändamålsenliga skyddskläder och övrig skyddsutrustning som fordras för tjänsten. Företaget bekostar tvättning och underhåll för utrustningen.”

Flygplatsavtal med KFS

Inget om skor eller kläder.

Flygtankningsavtalet

”Arbetskläderna tillhandahålls efter behov och ska vara av god kvalitet. Alla arbetskläder är arbetsgivarens egendom och får bara bäras i tjänsten.”

Flygteknikeravtalet

”Företaget bekostar tvättning och underhåll för utrustningen.

För uniformspliktig personal gäller vid företaget utfärdat uniformsreglemente.”

Gummiverkstad

”Arbetstagare erhåller överdragskläder och arbetshandskar i mån av behov och av tillfredsställande beskaffenhet. Arbetsgivaren tillhandahåller ett par skyddsskor, vilka vid behov ska utbytas.”

Hamn och stuveri:

Inget om skor eller kläder.

Hyrverk

Limousinförare. ”Arbetsgivaren ska tillhandahålla utrymmen för omklädnad samt för förvaring och torkning av kläder.”

Miljöarbetare

”Arbetsgivaren tillhandahåller arbetstagaren överdragskläder och högst åtta par handskar per år. Arbetsgivaren ombesörjer tvätt och lagning av överdragskläder, vilka är arbetsgivarens egendom.”

Ur bevakningsavtalet: ”Alla persedlar och annan bolagets egendom, som utlämnas till arbetstagaren i och för hans tjänstgöring, är han skyldig att omsorgsfullt vårda”.

Pactaavtalet

Miljö och flyg. Inget om skor eller kläder.

Taxiförare

”Beklädnadsersättning utgår med 4:91 kr (2017), 5 kr (2018) och 5:12 kr (2019) per kört pass. Föraren är skyldig att med denna ersättning hålla reglementsenlig uniform.”

Taxitelefonist

Inget om skor eller kläder.

Terminal inom Almega

”Arbetstagare erhåller efter behov, dels överdragskläder jämte tvätt av desamma, dels arbetshandskar.” ... ”Prov- och tillsvidareanställd arbetstagare erhåller skyddsskor och köldskyddskläder.”

Tidningsdistribution

”Arbetstagare som tjänstgjort 900 timmar på gång/cykeldistrikt får skor som är anpassade till distributionsarbetets speciella natur.”

Transportavtalet

Chaufförer och terminalare. ”Terminalarbetare erhåller efter behov överdragskläder och arbetshandskar. Arbetsgivaren svarar för tvätt av desamma.” ... ”Truckförare har rätt till skyddsskor. Detsamma gäller för annan personal som mer än tillfälligtvis arbetar med lastning och lossning med truck.”

Utlandsavtalet

Chaufförer. ”Vid arbete av sådan karaktär att det ur skyddssynpunkt är påkallat med särskilda klädespersedlar, ska arbetsgivaren tillhandahålla sådana.”

Återvinning inom KFS

Inget om skor eller kläder.

Fotnot: Medlemmar i Transport kan logga in på förbundets hemsida för att hitta hela avtalen.

Historia

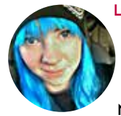
Speciella arbetskläder i tåligt tyg eller skinn för yrkesfolk med tungt eller smutsigt kroppsarbete tillverkades tidigt (sotarens mössa, fiskarens oljekläder, skogsarbetarens vantar och smedens skjorta). Mot slutet av 1800-talet, då bland annat postorderhandeln erbjöd färdigsydda, billiga och slitstarka arbetskläder (blusar, storvästar, mollskinnsbyxor) började traditionen att bära de sämsta vardagskläderna vid kroppsarbete att försvinna.

Källa: Nationalencyklopedin

6 röster om arbetskläder

Arbetskläder och skyddskläder. Skocheck, uniformsbidrag och tvättsäckar. Hur funkar det på ditt jobb?

Tine Wesdorp, tidningsbud, Kristianstad:
– Vi byter telefon oftare än vi får nya kläder. Som gångbud får man en skocheck efter 900 timmar, men de 600 kronorna räcker inte till en bra sko, så jag får lägga till själv. Sedan köper jag egna skor flera gånger om året. Jacka? Ja det fick vi en för flera år sedan, jag tror att den kyler när det är kallt och värmer när det är varmt. Passformen kring armarna är också dålig, men jag brukar ha den ändå.



Linnea Lahenkorva, lastbilschaufför, Bollnäs:
– Väldigt smidigt! Jag kan köpa allt från underkläder och strumpor till jackor och skor. Oftast blir det arbetsbyxor. När jag behöver något ringer jag en ambulerande försäljare som kommer dit jag är just den dagen. Han har provrum i skåpbilen. Jag beställer, chefen betalar och ett tryckeri sätter dit åkeriets logga på de kläder som ska ha den. För det mesta tvättar jag själv, men har jag fått diesel eller olja på kläderna så får de gå i åkeriets maskin.

Bror Hellman, väktare och skyddsombud, Stockholm:
– Två olika uniformer köper företaget in, den ena är en kostym som kan jag lämna in på kemtvätt. Resten tvättar jag hemma. Vi ska få skyddsskor också om vi har uppdrag där det behövs, men det kan vara halvsvårt att få ut skor för den som inte har fasta sådana uppdrag. Långkalsonger, vantar och halsduk är i en gråzon. Arbetsgivaren ska stå för det om någon jobbar i kyla, men jag har ändå fått kämpa för att några som arbetar i nollgradiga lokaler skulle få vantar.

Simon Johansson, taxichaufför, Lycksele:
– Vi får kläder av arbetsgivaren. Men det sjuka är att de har lagt ner mer tid på att komma fram till vilka nyanser det ska vara på kläderna än hur vi chaufförer ska kunna hålla kör- och vilotiderna ... Tvättar gör jag själv., och det känns inte särskilt betungande. Skor får vi köpa själva och de ska vara ”av fin modell”, men det beror ju på vad man tycker är fint.

Rolf Hansson, hamnarbetare, Lund:
– Företaget står för varselställen, vi har tre var som vi skickar i väg på tvätt. Det började hamnen i Malmö med för många år sedan, vi skulle se likadana ut. Sedan samlar vi klädpoäng utifrån hur många timmar vi har arbetat. För poängen kan vi handla underställ, strumpor, t-tröjor och mössor i klädförrådet. Men de kläderna tar jag hem och tvättar, även om det finns maskiner vi kan använda här på jobbet.

Micke Pettersson, sopgubbe, Fagersta:
– Det tog två veckor innan vi ens fick ut handskar när Vafab la ut körningen på Allmiljö. Nu har det gått två månader och vi har fått ett par byxor, en tröja och en jacka ... Sedan fick vi kriga för att få en tvättmaskin. Men det tar ett par dagar för kläderna att torka här, så i dag kör jag i gamla Vafabkläder. Skor har vi fått från nya företaget.

Här är bra jobbkläder och skor en självklarhet

"Vi är faktiskt ganska bortskämda när det gäller arbetskläder. Det är aldrig något prat", säger Joakim Rosén, chaufför och skyddsombud.

Svart och neongult. Alltid hela och rena. Det är meningen att en chaufför från Lindströms i Luleå ska gå att känna igen.

Text och foto **Lena Blomquist**

Det kom ett lite ovanligt mejl till redaktionen. Avsändaren var ett skyddsombud som just inte hade något att klaga på hos sin arbetsgivare:

"Välkommen att göra ett reportage om Lindströms Transport Norrbotten. Åkeriet värdesätter verkligen personalen och har tvättbytessystem så man alltid kan ha rena arbetskläder. Och skor får vi välja de som passar bäst och är bekvämast, oavsett pris."

> **"Vi åker till Grolls butik i stan och provar ut en sko som passar. Det spelar ingen roll om den kostar 495 eller 2 895..."**
>
> Joakim Rosén

Så skrev Joakim Rosén, chaufför och skyddsombud, och ett par veckor senare sitter jag i åkeriets lunchrum i ett industriområde i Luleå.

– Vi har en lite ovanlig modell här, säger Joakim Rosén De flesta chaufförer man träffar verkar få tvätta alla sina kläder själva, hit kommer ett tvätteri och hämtar säckarna en gång i veckan.

Han beskriver vad som ingår i tvättbytessystemet: tre tjocktröjor, tre arbetsbyxor och två skaljackor med löstagbara fleecefoder.

– Jag tycker kombon är jättebra, med en regnjacka som funkar som vanlig jacka och som sen blir vinterjacka när man sätter i fodret. Men det finns några som inte gillar lager på lager-principen.

Alla plagg är märkta så att de hittar tillbaka till rätt person efter tvätten. Kläder som är trasiga lagas eller ersätts med nya. Storleken ska bytas om det behövs.

– Nja, protesterar chauffören Gustav Ek som värmer ugnspannkaka med proteinpulver:

– Jag försökte byta storlek i våras, men det funkade inte den gången. Så jag gick ner i vikt i stället, är åtta kilo lättare nu.

VI HITTAR VD Andreas Lindström vid sitt skrivbord. Han är hundra procent nöjd med jack-, byx- och tröjmodellerna samt tvättbytessystemet som Lincargo har tagit fram åt Lindströms och andra åkerier som anlitas.

– Personalen ska ha hela och rena kläder, säger han. Vara representativa och inte behöva tvätta arbetskläderna hemma.

I hans förråd finns t-tröjor, collegetröjor och arbetshandskar i lager. Kläder som chaufförerna byter ut när det behövs, men får tvätta själva.

SKOR ÄR INTE någon självklarhet i åkeribranschen. På uppdrag där skyddsskor krävs enligt arbetsmiljölagen ska förstås arbetsgivaren betala dem. Men därutöver tänker företagen olika.

Tillbaka i lunchrummet berättar skyddsombudet Joakim Rosén att han är nöjd på den punkten också.

– Vi åker till Grolls butik i stan och provar ut en sko som passar. Det spelar ingen roll om den kostar 495 eller 2 895...

Åkeriet står för en sommarsko och en vintersko, och de ska helst räcka i två år.

– Men jag säger åt dem att gå och byta om jag ser någon med trasiga skor, säger personal- och driftschefen Ann Lendholm, som plockat fram älggryta med broccoli och ris ur matlådan.

VID KYLLAGRET NÅGRA kilometer därifrån har Malin Johansson just kommit från Boden. Hon lossar sin last av Guldfiskens portionsförpackningar med färdigmat innan arbetsdagen tar slut. Någon annan rycker in och sorterar varorna för leverans till butikerna på natten eller tidigt nästa morgon.

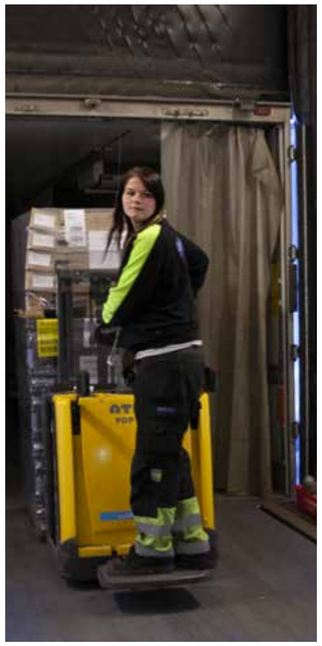
– Kläderna är sköna och byxorna passar bra. Men jackan har ingen midja. Det märks att det inte är någon dammodell, säger Malin Johansson.

Åkerifakta

→ Lindströms Transport Norrbotten har anor från mjölkhämtning på 1950-talet. Åkeriet kör livsmedel på uppdrag av bland andra Lincargo, som i sin tur är Norrmejeriers eget transportbolag.

→ Mejerivaror, chark, fisk, bröd, potatis och färdigrätter hämtas hos producenter och levereras till butiker, mackar och restauranger.

→ Lindströms har runt 75 anställda i Luleå, Piteå, Gällivare och Överkalix. Fordonsparken består av 36 bilar och 13 släp.



Chauffören Malin Johansson gillar arbetskläderna, även om jackan kunde ha lite mer midja.

Lunchpromenad hos Lindströms: Micke Backström, mekaniker och chaufför, Ann Lendholm, personal- och driftchef, och skyddsombudet Joakim Rosén.

Experten

Mats Kadmark, marknadsförare på Grolls, som tillverkar och säljer arbetskläder sedan 1832.

Hur ser arbetskläder ut i dag jämfört med för 15 år sedan?

– Det har kommit in mode och passform i branschen. Plaggen är snyggare, inte så säckiga utan mer figursydda. Vi har material som står emot vatten på ett annat sätt än tidigare. Funktionen på varselplaggen är också betydligt bättre.

Passform, säger du. Gäller det båda könen?

– När jag började 2004 hade vi inte ett enda damplagg i katalogen. Nu har branschen anpassat sig till att det finns fler och fler kvinnor i hantverksjobb och våra andra målgrupper. Sen gäller det att företagen inte bara köper in herrmodellerna.

Exempel på nyheter?

– Vi har tagit fram en varselbyxa som är som ett joggingplagg, mjuk och med muddar nertill. Den är mest tänkt för lastbilschaufförer.

Men slitstyrkan då?

– Den är fortfarande väldigt viktig förstås. Vi har en kvalitetsavdelning som tvättar och sliter på plaggen. Reflexer och varsel måste tåla den behandlingen.

Och hur handlar man arbetskläder nu för tiden?

– Nätet växer, men många av våra avtalskunder kommer ändå in i butiken för att prova ut plagg och beställa tryck på dem. Det vanliga är att en kund väljer ut sin kollektion och sedan skickar efter fler plagg vid nyanställningar eller när plaggen har slitits ut. På mindre företag verkar de anställda kunna välja friare vad de vill ha.

I skoförrådet. Huvudskyddsombudet Ulf Karlander och Betsy, ansvarig för bland annat butikskontroll vid Securitas i övre Norrland.

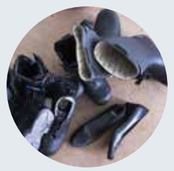
Securitas skor sin personal

Skor till anställda som går på hårda cementgolv, stumma asfaltsytor och isiga trottoarer? Självklart tycker ett av de stora företagen i bevakningsbranschen.

Text och foto Lena Blomquist

Ulf Karlander är inte bara väktare, ordningsvakt, hundförare, fackligt förhandlingsombud och huvudskyddsombud på Securitas i Luleå. Han är också en av Transports representanter i företagets centrala utrustningskommitté. Där är han med och bestämmer vilka skor (bland annat) som väktare, ordningsvakter, parkeringsvakter och butikskontrollanter ska ha. Och det är inga lättvindiga beslut.

– En ny sko eller en ny sula ska provas innan vi köper in den. Vi har testgrupper runt om i landet som rapporterar till oss i kommittén.



ANSTÄLLDA PÅ SECURITAS får inte bara skyddsskor, som är stadgat i lag och avtal för alla som jobbar i miljöer där skyddsskor krävs. Dessutom ingår ett par lågskor och ett par kängor per år i den utrustning som arbetsgivaren står för. Liksom formgjutna innersulor, som passar just den egna foten, för den som behöver.

– Vi provade en känga ... men upptäckte att de blev hala som hockeypuckar när det blev kallt. Då gick vi till tillverkaren som gjorde om gummiblandningen i sulorna så att skorna blev säkrare, berättar Ulf Karlander.

Men för parkeringsvakterna i Luleå räckte inte den nya yttersulan. Till dem bekostar arbetsgivaren icebugs, skor med inbyggda isdubbar.

BÅDE TRANSPORTS MAN i utrustningskommittén och Ronny Fredriksson, som till helt nyligen satt i ledningen på Securitas Sverige, har stött på kritik mot företagets skopolicy. Konkurrenter som helt enkelt tycker att företaget inte borde bjuda över kollektivavtalet med fria skor.

– Vi har haft det sedan 1997, berättar Ronny Fredriksson. Då var det många som gick i billiga gympadojor ... och utrustningskommittén tyckte att de anställda skulle må bättre av riktiga skor med stötdämpning.

Inget är väl svenskare än fika och sju sorters kakor? Men är sju sorter verkligen lagom?

Lite mer lagom, tack!

Inte för lite. Aldrig för mycket. Radiospanaren Göran Everdahl har skrivit en hel bok i ämnet och tycker det är dags att uppvärdera vårt svenskaste svenska.

– Vi lever i en tid när det behövs lite mer lagom, säger han.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

LITE FYRKANTIGT, ÄNGSLIGT och småtrist kan det ju uppfattas, medger författaren och kulturjournalisten Göran Everdahl. Men i dagens hätska klimat i debatter och på sociala medier kan ju lagom och gamla hederliga kompromisser kännas lite vilsamt, resonerar han.

– Det kan vara ganska skönt att inte behöva ställa sig på barrikaderna och skrika utan i stället använda ett normalt tonläge. Visst kan lagom låta lite präktigt, tillägger han, men då får det väl vara så.

Göran Everdahls röst känns igen från radioprogrammet Spanarna, där en skiftande trio avläser trender i vår vardag och levererar sina visioner om framtiden. Det var där han först lyfte tanken att vi kommer att omvärdera **lagom** från något ganska vardagsgrått till en frihet att välja själv.

Everdahl kallar det en personlig ”livsstilstermostat”.

– Mycket när det gäller lagom är lite obestämt. Du bestämmer själv. Det som är lagom mycket mjölk i kaffet för någon är för mycket för en annan. Starkt för mig är kaffeblask för dig. Det är det som är det sympatiska med lagom!

Positivt eller negativt? Användbart eller passé?

När Transportarbetaren skickar upp en testballong på Facebook spänner svaren över ”bästa ordet”, som kan användas i nästan alla lägen, till att det är dags att göra slut med den oprecisa termen som inte duger till att mäta något.

Att lagom kan ”reta gallfeber” på folk sätts på pluskontot av ett tidningsbud, medan andra ser termen som underskattad och tycker att den ”står för sans och måtta”, balans. En praktisk tolkning av lagom är att löningen räcker hela månaden och att det inte blir ”radhusbiff på slutet”.

GÖRAN EVERDAHLS *Boken om lagom* är en grön tegelsten med tjocka pärmar. Omslaget för tankarna till kokböcker med kaffekopp, jordgubbe, krusbär och semla. Mer lagom hade väl varit en pocketbok av återvunnet papper?

Men Göran Everdahl gillar paketeringen av typiskt svenska företeelser som fika, tvättstuga, folkhem, Saltsjöbadsanda, allemansrätt, mellanöl och röda stugor.

Boken rymmer många roliga hågkomster, ungefär som ett sällskapsspel eller ett uppslagsverk om svenskt 1900-tal.

– Man kan läsa och skratta lite åt de absurda inslagen. Sedda utifrån är vi lite exotiska, säger Göran Everdahl.

HAN BLEV UPPRINGD av sitt förlag efter radiospaningen och fattade först inte hur han skulle få till en hel bok om lagom. Men till slut tvingades han stryka ner. Nu har boken översatts till ett tiotal språk.

En recensent efterlyser mer allvar, och frågan om varför Sveriges sviktande välfärd och ökande inkomstklyftor inte tas med hänger i luften. Everdahl svarar att han koncentrerat sig på 1900-talet.

– Kanske blir det en uppföljare, en dag. Miljörörelsen i England har tagit ordet till sig, det står för att leva ett hållbart, miljövänligt liv. Svenskarna förstår inte riktigt hur det slagit igenom inom miljötänket utanför Sverige.

OMBUDSMAN ÄR ETT unikt svenskt ord, men inte lagom, berättar Göran Everdahl. Konkurrens kommer från norskans ”lugum och lugom” som kan översättas med passande och lämplig. Även japanskans ”choudo ii” påminner mycket om lagom.

Går man längre tillbaka i språkhistorien handlar lagom mer om lag och rätt, att följa reglerna. Inte så spännande…

Fantasin flyger hellre till en gammal sägen från vikingatiden, i bättre samklang med vår svenska jämlikhetstanke, vårt folkhem. En grupp nordbor slår sig ner kring lägerelden och låter en bägare mjöd vandra mellan sig i eldskenet. Klunkarna hålls lagom, så att alla får sitt.

Laget om.

Vinn boken!

Transportarbetaren lottar ut tre ex av Göran Everdahls *Boken om lagom* bland er som mejlar in namn och adress till info@transportarbetaren.se senast den 11 december. Skriv ”Lagom” i meddelanderaden. Lycka till!

Lagom är inte 100 procent unikt. Men lagom unikt, tycker Göran Everdahl. Det kan användas både som ”good enough och hämmande tvångströja, av Jantemodell”.

Lagom många kanelbullar? Svenskarnas favorit till fikastunden.

Göran Everdahl…

…har skrivit flera böcker, bland annat *Bildningsakuten: Bli expert på 5 minuter. Boken om lagom* finns också som ljudbok. Han medverkar i Sveriges Radios program *Spanarna* och recenserar filmer i tv-programmet Go’kväll.

Sagt på facebook

…om ”lagom”:

”Bästa ordet.”

”Karlsson på taket har väl gett ordet ett ansikte: ”vacker, genomklok och lagom tjock.”

”Lagom är ett ord vi borde sluta använda. Det är individuellt och inget som går att mäta så varför vi ens använder ordet är en gåta.”

”Badvatten kan vara lagom varmt men sällan lagom kallt. Det kan gå lagom fort men sällan lagom sakta.”

”I resten av världen har man kommit fram till att bäst är bäst. Det är bara i Sverige som vi kommit fram till att lagom är bäst. Har väl lite med jantelagen att göra kanske…”

”Lagom är lite som ”sunt förnuft”. Det är bra, frågan är bara vem som bestämmer måttstocken… Är det din eller min, eller någon annans åsikt som gäller?”

Dags att digitalbanta

Glömmer du bort tiden när du knappar på din mobil? Känner du dig ofokuserad, deprimerad och avundsjuk? Det kan vara dags att banta ner ditt digitala liv.

Vetenskapsjournalisten Catherine Prices bok *Hur du gör slut med mobilen*, i praktiskt fickformat, ger stöd och vägledning i konsten att vakna upp, ta i tu med separationen – och återerövra din hjärna.

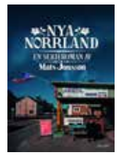
Baksidestexten lugnar också ”var inte orolig”, stålbadet innebär inte att du och din kära mobil ”aldrig mer ska ses”. *JÖ*

Tegelsten om Twin Peaks skapare

Eraserhead, *Elefantmannen*, *Blue velvet*, *Mulholland drive*, *Wild at heart*. Men kanske framför allt serien *Twin Peaks*, som fick tittarna att sitta klistrade med klapprande tänder vid tv-apparaterna. Nu har alla David Lynch-frälsta chansen att sätta tänderna i en riktig tegelsten:

Drömvärldar, en biografi och memoarbok om den egensinniga filmskaparens liv, som han skrivit ihop med journalisten Kristine McKenna. Nya historier utlovas även för hängivna fans. *JÖ*

Klyftan mellan stad och landsbygd



Tidsgnäll och träffsäkert missmod, kryddat med en stor dos svart humor bjuder de självbiografiska serieromanernas mästare Mats Jonsson på i sin bok *Nya Norrland*.

Den högaktuella klyftan mellan stad och landsbygd blottläggs när han återvänder från storstans mäklarkontor, friskolor och nybyggda bostadsrätter till sin barndoms sågverksort, Bollstabruk. Förr blomstrade det ångermanländska samhället med full sysselsättning, nu har hälften av invånarna gett sig av och husen förfaller.

Frågan är: Vart tar Sveriges välstånd vägen? *JÖ*

FINNS SOM FRANS-FÖRLÄNGARE
DET ÄR ERNST KIRCH-STEIGER
VÄDER-STRECK
SPIRITUELLA
VETE, RÅG KORN & HAVRE
KNÄPPA
ALLT-EMELLAN-ÅT
HADE TJÄNST SOM HOV-SKOJARE
FULL-BLODS-HÄST
VIKTMÅL FÖR VIKT-VÄKTARE
PRAK-TISKA ATT BRUKA
HAR SINA KANALER FÖR LYSS-NARE
GÖR LUFTEN I HETTAN
CERIUM
LIGGER NAKEN I KARET
"THE.....", ACE OF BASE-LÅT
DE SOM SPÅR MED TAROT
ROCK-BAND MED MANS-NAMN
NIOBIUM
STRIDIT PÅ ADELS-MANNAVIS
EN SÅ'N HÖGER FÅR EN PÅ FALL
ERIC MED "RISE UP!"
RIKTNING
EN SÅD-AN HAR BLÅST GÅTT PÅ
GLOBEN I STOCK-HOLM
GRÄDDNINGS-STÄLLE
MODERGÖRA
INVÅNARE I SICHU-ANPRO-VINSEN
SLÖ
I DENNA STUND
DEN NE-DOM KNÄT
TROSS
ANFALLSSPELARE I FOTBOLLSLAGET
BÅRÅNY-KOCKAN
OFTA MED DEN ANDRE
GITARRISTEN MED HATTEN PÅ
DERAS JULAFTON ÄR PÅ JUL-DAGEN
PIMPLA PINT
GOD FORM
FRANSK KÄRLEK
BREDD-GRADEN
DEN ÄR HELT GRÖN
HAR SINA UTBROTT PÅ SICILIEN
GÅR KÄR PÅ
FÖRD BAKOM LJUSET MED VILSE
NADA-NAMN
SÅDANT KAFFE I PULVER-FORM
SINGEL-SYSSLA
BONDSK
SLANT
EARHART, HISTORISK PILOT
KOMMER FÖRE MAJE-STÄT
KAJKAR
HÄNGER DEN SOM FATTAR
KALLA-DES DEN GAMLA LUNG-SJUKAN FÖR FÖRR
VÅRT ÄR MOTSATT
VÅRDAR HUDEN
KAN MAN SPRINGA
BRED
OPERA-BAKVERK
STÄLLA PÅ LED
HAR DET I JULETID
SÅ KAN DET GÅ

LADDAS NED TILL MOBILEN
ARMÉNS TRUMKÅR
PRYDLIG KLÄDSTIL
RANSON
FILMENS PENN
NYHETS-KANAL
BAK MEN INGET JULBAK
SNABB-FART
GEN-LJUDA
PIN-SAMMA
FINNAR, DOCK INGA LANDS-MÄN
STAND-UP-GÄNG MED GÅJS
BÖR SMÄTT EFTER MÅTEN
TRÄD
KANGKE DIETEN EFTER JULMATEN
LÅTA SIG VÄL VID BORDET
BREVSLUT
KASTA UPP
GJORDES DET I STUG-ORNA INFÖR JULEN
GJORDE MUSEN NÄR KATTEN TOG DEN
NEW JERSEY

© Bulle

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 11 december. Märk kuvertet **"Decemberkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

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

Finns kollektivavtal?

Hallå, efter många år på samma åkeri har jag börjat titta efter nytt jobb. Min fråga är hur jag ska få reda på om ett företag har kollektivavtal innan jag söker jobb där.

Rattslaven

Svar: Hallå, den frågan har jag ett svar på utan att gå till någon av fackets ombudsmän. Ring Transport så får du veta om åkeriet har avtal. Numret är 010-480 30 30.

Lena Blomquist, redaktionschef

Min mor dog, har jag rätt till permission?

Min mor blev svårt sjuk en fredag och jag åkte direkt de dryga 50 mil som skiljde oss åt, Jag fick avbryta mitt i arbetspasset. Hon dog efter några dagar och jag stannade kvar till och med onsdagen. Var alltså borta från jobbet i tre och en halv dag. Vid hennes begravning måste jag övernatta på hennes hemort både före och efter ceremoin. Då måste jag vara ledig i tre dagar till. Hur mycket ska min arbetsgivare stå för av de lediga dagarna?

Bevakningsanställd

Svar: Den ledighet du frågar om heter permission. Det är en kort ledighet med vanlig lön som ska beviljas i vissa situationer. Enligt kollektivavtalet kan du få permission i högst en dag, med ett undantag: Om det är nödvändigt vid en nära anhörigs begravning kan du dessutom få ledigt under max två resdagar. Så till dina två frågor:

1. När det gäller din mammas svåra sjukdom har du inte rätt till permission. (Däremot ska arbetsgivaren bevilja permission om en nära anhörig som du bor tillsammans med plötsligt blir svårt sjuk.) Men eftersom din mamma avled under tiden du var på hennes hemort har du rätt till permission under en dag, förutsatt att du skulle ha jobbat den dagen.

2. När det gäller begravningen för din nära anhöriga ska arbetsgivaren ge dig permission under själva begravningsdagen. I ditt fall, med 50 mils resa, bör du också få betald ledighet under de två resdagarna.

Alltså: Tre eller fyra dagar permission. De övriga arbetsdagar du var frånvarande får du ta semester, kompledigt eller obetald tjänstledighet.

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport

Är jag försäkrad när jag har fyllt 65 år?

Jag fyller 65 om ett par månader. Behåller jag mina medlemsförsäkringar om jag fortsätter att jobba?

65-åringen

Svar: De olika försäkringarna för medlemmar i Transport fungerar lite olika. Jag spaltar upp var och en:

→ Hemförsäkringen fortsätter att gälla så länge du är med i facket, oavsett om du jobbar eller blir pensionär på heltid.

→ Detsamma gäller barngrupplivförsäkringen (som ger dig ersättning om ditt eller din make/partners barn dör, under förutsättning att det bor på din adress och inte är äldre än 18 år vid dödsfallet).

→ Inkomstförsäkringens upphör att gälla den första dagen i den månad du fyller 65 år. Det spelar ingen roll om du stannar kvar i yrkeslivet.

→ Om du själv har valt att lägga till (och betala för) fackets sjuk- och efterlevandeförsäkring förs den automatiskt över till en försäkring som heter Sjukdom 60+ när du fyller 65. Den kan du ha kvar ända tills du fyller 85 år.

→ Samma sak händer om du har tecknat fackets olycksfallsförsäkring. Den förs över till Olycksfall 60+ i samband med din 65-årsdag.

→ Om du före 65-årsdagen har tecknat någon av de båda ovanstående försäkringarna för din partner så förs de också över till 60+. Samma sak gäller om du har en barnförsäkring via facket.

→ För en enda medlemsförsäkring spelar det någon roll om du fortsätter att arbeta eller om du går i pension. Det gäller K-TGL, som ska utlåsas kompletterande tjänstegrupplivförsäkring. På arbetsplatser med kollektivavtal betalar arbetsgivaren premierna till den vanliga TGL, den här försäkringen gäller därför bara för fackmedlemmar som jobbar hos arbetsgivare utan kollektivavtal. Och den fortsätter att gälla tills den dag du dör, under förutsättning att du fortsätter att ha ett avlönat arbete.

Markus Vikström, Folksam

Fråga våra experter!

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

Lösningen på novemberkrysset.

Korsordsvinnare

Två trisslotter: Anita Siggelin, Skövde, Arne Persson, Billesholm, Björn Schmaltz, Luleå.

En trisslott: Örjan Jacobsson, Borlänge, Pernilla Pettersson, Sala, Marie Ekeberg, Skebobruk.

Bokutlottning

Handbok för demokrater: Åke Lundmark, Umeå, Peter Melhag, Stockholm, Mats Andersson, Istorp, Ralph Costanzo, Uppsala, Elisabeth Sandberg, Simlångsdalen, Olof Rydström, Bandhagen, Conny Kallberg, Mora.

Nattens hjältar

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

Medlemmarna ska inte behöva oroa sig

Det är svårt att skriva en krönika utan att först beröra den rapportering som har varit runt vårt förbund i olika medier. Jag vill börja med att säga att jag är ledsen att våra medlemmar ska behöva uppleva detta ännu en gång. Samtidigt är jag stolt över vårt internationella arbete och det jobb som vi gjorde bland 2 500 deltagare på den internationella kongressen i Singapore.

Men självklart ska medlemmarna aldrig behöva oroa sig över vad vi använder förbundets resurser till. Som förbundsordförande finns inget viktigare för mig än medlemmarnas förtroende och jag ger mig inte förrän det är återupprättat. Jag har själv tagit initiativ till en översyn av verksamheten som ska ske helt utan min och övriga förbundsstyrelsens ledning.

ORDNING OCH REDA i åkerinäringen är utan tvekan Transports största fråga. Det har det varit i många år. Däri ligger framför allt att komma tillrätta med den olagliga inrikestrafiken från låglöneländer i Europa, som dumpar villkor och äventyrar trafiksäkerheten på svenska vägar genom att använda sig av kryphål i det europeiska regelverket. Vi vet att detta är något som företag i Sverige systematiskt har utnyttjat med berått mod.

Ett sådant företag är Ikea och det har vi haft en dialog med dem om. Länge. Nu har den burit frukt. I min senaste ordförandekrönika berättade jag att vi hade frusit dialogen med Ikea för att det aldrig hände något. Det var mycket fint snack men ingen verkstad.

Ikea är inte bara Sveriges största transportköpare utan även global jätte och därför var det här en oerhört stor fråga på kongressen i Singapore. För mig är det uppenbart att det beslut som sedan kom från Ikea var ett resultat av ett internationellt samarbete och internationella påtryckningar.

Ikea har nu meddelat Transport att man avser att gå ut till alla sina transportörer som kör inrikes (regelbundet) i Sverige och kräva att de tecknar kollektivavtal med Transport eller har kollektivavtalsliknande villkor. Dessutom kommer Ikea inte att acceptera rena cabotageupplägg för inrikestrafik. Det är en enormt viktig seger i den här frågan och jag måste säga att jag tycker att det är modigt av Ikea eftersom det också kommer att ställa oerhört stora krav på efterlevnaden.

> Självklart ska medlemmarna aldrig behöva oroa sig över vad vi använder förbundets resurser till.

MEN DETTA VAR bara en, visserligen stor, transportköpare. Nu gäller det att fler visar samma mod och framför allt samma ansvar som Ikea. Det är det enda rimliga. Ingen kan längre låtsas som om de inte vet hur det går till på svenska vägar. Åtminstone inte med hedern i behåll.

När det gäller roten till detta, vilket är en rad EU-direktiv, så kommer jag i skrivande stund direkt från ett möte med infrastrukturminister Tomas Eneroth där vi har diskuterat mobilitetspaketet. Han ville ha vår syn på det som håller på att arbetas fram i Bryssel.

Mobilitetspaketet handlar bland annat om hur EU-parlamentet vill se de nya reglerna för utstationering inom transportsektorn, kör- och vilotider och cabotage. Jag är fullt medveten om att detta kräver internationella kompromisser och att vi inte kommer att få hela önskelistan. Men jag är lika fast bestämd att ta varje tillfälle i akt att föra fram vad som är viktigt för våra medlemmar och att inte ge upp förrän vi är så nära det bara går att komma.

Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

Det här händer på din avdelning

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

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

- 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 11 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

God jul och gott nytt år kära medlemmar i avdelning 1 Hamn & Stuveri. Vi vill skicka en julhälsning med önskan om goda dagar i helgerna. Tack till alla som har bidragit med engagemang, deltagande och medlemsavgifter detta år. Hälsningar, avdelningsstyrelsen.

AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 4 december kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en riktigt god jul & gott nytt år!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Aktuella utbildningar

➤ Avtalspunkten, för dig som jobbar inom bevakning, den 17 december.

➤ Startpunkten, för dig som vill veta mer om Transport. Nästa kursdatum är den 31 januari och vi håller till på avdelningskontoret.

Vid intresse, hör av er till 010-480 30 06 alternativt transport.6@transport.se.

RSO vill passa på att önska alla skyddsombud god jul och gott nytt år. Ni har gjort ett fantastiskt jobb!

Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar en riktigt god och fridfull jul och nyår.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Öppet hus på avdelningen den 13 december mellan kl 8 och 18. Vi bjuder på kaffe och lussebulle.

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul!

Använd reflex i vintermörkret.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Representanskapet: Möte den 1 december kl 10.15 på Gamla Örebro, Bertil Waldéns Gata 14 i Örebro.

På dagordningen står det fyllnadsval för avdelningssekreterare, två ledamöter, kassör och förbundsråd. Även budget kommer att vara med.

Startpunkten: Hålls den 15 december i avdelningens lokaler på Elementvägen 5 i Örebro. Nyfiken på vad facket gör och varför facket gör vissa saker? Kom och lär dig mer om allt detta. Transport bjuder på lunch.

Avtalsrörelsen Snart är det dags att sätta ihop våra avtalsråd. Ni kan nominera in till avdelningen vilka ni vill ha med i avtalsrörelsens delegation.

Personen ska ha god kunskap om det fackliga arbetet och om sitt avtal.

Skicka nomineringen, senast den 15 december, till emma.brodin@transport.se. Tänk på att personen måste vara tillfrågad före nominering och inom sin egen bransch.

Taxi/bussektionen kallar till medlemsmöte den 11 december kl 18.00.

Vi kommer även att ha nattöppet kvällen efter mötet, fram till 02–03, ungefär, tillsammans med avdelning 9.

Nattöppet Den 11 och 13 december kommer avdelningen att ha nattöppet.

Vi kommer att bjuda på glögg (alkoholfri) och fika. Kanske grilla lite hamburgare vore nåt?

Julhälsning Vi vill önska alla medlemmar en riktig god jul och gott nytt år!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Inbjudan till möte i sektionerna 1 & 5 den 13 december kl 18.00–20.00. Fika från 17.30. Plats: Avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle.

Mötet ska nominera till:

➤ Sektionsuppdrag.

➤ Ledamöter till repskapet.

➤ Avdelningsuppdrag.

➤ LO:s repskap.

➤ Ordförande.

➤ Studieorganisatör.

➤ RSO.

Det är viktigt för demokratin att många kommer på mötena.

Inbjudan till årsmöte i sektionerna 1 & 5 den 31 januari kl 18.00–20.00. Plats: Avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle.

Det är viktigt för demokratin att många kommer på mötena.

Studier

➤ Start- & Avtalspunkt, en dag.

➤ Vi i Transport (ViT), fem dagar.

Är du intresserad av att gå en utbildning? Ring avdelning 11 på 010-480 30 11.

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år!

Semester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen**! Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på 010-480 31 08.

AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**. Här åker du utförsåkning i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken. Pris med mera hittar du på vår webbsida! Ring avdelningen på 010-480 30 02 för bokning.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åtta bäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget. På berget finns affärer, resturanger och skiduthyrning. Anmäl ditt intresse på 010-480 30 06 eller transport.6@transport.se. För mer info, se www.transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten

➤ Lördagen den 15 december kl 10.00 kallar sektion 20 (åkeri) till medlemsmöte, i avdelning 12:s lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. På mötet ska det bland annat nomineras till regionala skyddsombud (RSO) samt till avtalsråden inför avtalsförhandlingar 2020.

Efter mötet bjuder sektionen på mat. Varmt välkomna, hälsar Henrik Holmgren, ordförande i åkerisektionen (tel 0709-526 469).

➤ Securitas arbetsplatsklubb har möte den 18 december kl 19.00, på Securitashuset i Malmö. Välkomna, hälsar klubbordförande Oscar Nilsson!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Hederstecken i Transportarbetareförbundet. Om du eller en arbetskamrat uppfyller kriterierna nedan så tveka inte att höra av dig till avdelningen. Då ser vi till att ordna med hederstecken till kommande utdelningstillfälle under vårkanten 2019.

De olika hederstecknen är:

➤ 30-årigt medlemskap: Då delas en silvernål och en penna (med personens namn ingraverat) ut.

➤ 50-årigt medlemskap: Då delas ett diplom och en kristallgåva ut.

➤ 20-årigt fackligt arbete (sammanhängande): Där delas en guldnål ut. Vi kan inte se detta i våra program så du som har varit förtroendevald i 20 år får anmäla in det till avdelningen.

Har du ändrat mejladress eller telefonnummer? Vet vi, var du arbetar och vilken lön du har? Uppgifterna ändras inte per automatik när du byter mejladress, telefonnummer, arbetsgivare eller får ändrad inkomst.

Det är väldigt viktigt att du som är anställd på ett företag inom något av våra avtalsområden, har lämnat rätt uppgift om var du är anställd. Så att vi kan försäkra oss om att din arbetsgivare har kollektivavtal, och att du har det skydd som kollektivavtalet ger dig som anställd. Dessutom är det din skyldighet enligt våra stadgar §9.

Mejla uppgifterna till transport.14@transport.se eller ring Jessica Dahlgren på tel 010-480 33 14.

Tack för i år! Avdelningsstyrelse och anställda på avdelning 14 önskar eder alla god jul & gott nytt år.

AVDELNING 16 GOTLAND

Arbetsplatsbesök Vi försöker komma ut på besök till en eller två ställen, varje tvåveckorsperiod.

Utbildningar våren 2019 tvärfackligt

➤ Medlem i facket. Målgrupp: Medlemmar i LO-förbund. Hålls den 19–21 februari, heldagar. Ersättning utgår. Kontakta avdelningen snarast för mer information.

Året är snart slut och vi på avdelningen vill önska alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år! Tänk på att julafton i år infaller på en måndag och det bara är två arbetsdagar den veckan. Men avdelningen är bemannad i mellandagarna. Ring gärna före besök.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret? Hör av dig innan och kolla att det finns någon på plats.

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

➤ Ordförande Jan Ivan: 010-480 33 43 eller jan.ivan.persson@transport.se.

➤ Ombudsman Christina: 010-480 33 40 eller christina.mattisson@transport.se

➤ RSO Johnny: 010-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se

➤ Studieorganisatör Inga-Lill: 010-480 33 42 eller inga-lill.pettersson@transport.se

Julhälsning Vi på avdelningen passar på att önska alla en riktigt god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Julhälsning Vi önskar alla en god jul och ett gott nytt år! Önskas kontakt med avdelningen sker det via tel 010-480 30 19 eller mejl till transport.19@transport.se. Övriga kontaktuppgifter: se hemsidan www.transport.se. Glöm inte att, om möjligt, förboka eventuella besök.

Kalendarium

➤ 1 december: Representantskapet sammanträder, Best Western Hotell Ta Inn, Västerås. Start kl 9.30. Kallelse till berörda har gått ut.

➤ 3 december: Pensionärsklubben på julbordskryssning.

➤ 9 december: Nomineringsmöten i sektionerna, Best Western Hotell Ta Inn, Västerås. Start 16.00. Nominering av RSO i avdelning 19 samt nomineringar till avtalsråd. Intresserade medlemmar hälsas välkomna! Kallelse/inbjudan har sänts ut.

➤ 12 december: Vu sammanträder.

➤ 14 december: Avdelningen stängd på grund av personalkonferens.

➤ 24–26 december: Avdelningen stängd, julhelg.

➤ 31 december–1 januari: Avdelningen stängd, nyårshelg.

På "G" Avdelningsstyrelsen kommer troligen att hålla ett extra sammanträde någon gång under december eller januari (efter sektionernas nomineringsmöten den 9 december) för att hantera nomineringar till RSO, samt nomineringar till avtalsråd. Datum dock ej bestämt i skrivande stund.

Eventuellt kommer vi också att kalla till nya möten i sektionerna under januari, gällande nomineringar till sektionsstyrelser och representantskap. Men om det blir så, eller vilket datum det i så fall blir, är heller inte klart i skrivande stund.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Repskapsmöte Avdelningen har representantskapsmöte torsdagen den 6 december kl 19.00 på Metallhuset i Halmstad.

Arbetsplatsbesök Nästa år planerar vi att besöka olika arbetsplatser. Vill du att vi ska komma ut till just din arbetsplats? Kontakta oss på tel 010-480 30 25 eller e-post transport.25@transport.se.

Julhälsning Vi på avdelning 25 önskar alla våra medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Rätt lön? Kontakta oss om det är så att din lön inte stämmer, eller om du har andra frågor kring lön och arbetsrätt.

Har ni skyddsombud på din arbetsplats? Saknar ni det kan avdelningen hjälpa er att utse ett skyddsombud. Kontakta avdelningskontoret för mer information om vad det innebär.

Fackliga utbildningar Vill du gå en facklig utbildning för att veta mer om vad du får i ditt medlemskap och vad förbundet arbetar med? Kontakta avdelningskontoret för att anmäla dig till olika utbildningar.

Facebook Du har väl varit in på avdelningens Facebooksida och blivit medlem där? Den hittar du på Svenska Transportarbetareförbundet avd 26.

Avdelningskontoret når du via transport.26@transport.se eller via 010-480 30 26.

Representantskapet har möte den 10 december. Det är avdelningens högst beslutande organ och öppet för medlemmar att närvara på. Vill du vill vara med på mötet? Hör av dig till avdelningen för att få en plats. Välkommen.

God jul och gott nytt år! Den mörka tiden med regn och rusk ska lämna plats för den vita vinterskruden och en bister kyla. Julen står för dörren, en tid för eftertanke och återhämtning tillsammans med nära och kära. Året lider mot sitt slut och ett nytt år ska ta sin början. Vi önskar er alla en fröjdefull jul. Ta hand om varandra så ses vi nästa år.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen Den 14 december anordnar vi en julfrukost på avdelningskontoret på Strömvägen 8A i Umeå kl 7.30–9.30. Gäster från Dyslektikerförbundet finns för att berätta om projektet "Orden på jobbet". Varmt välkomna! För mer information och tider, besök avdelningens hemsida www.transport.se/avdelningar/i-norr/.

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

JULHÄLSNING

Avdelningen vill önska alla en god jul och ett gott nytt år!

Vid årsskiftet kommer vår ombudsman Johanna i Sundsvall att gå på föräldraledigt. Info om hennes kommande vikarie kommer framöver.

Aktuellt i december

➤ 4–6 december har personalen på avdelningen personalmöte och kontoren kommer därför att hålla stängt.

➤ 4 december har sektionen i Östersund nomineringsmöte kl 18.00. Vi träffas på avdelningskontoret i Östersund, Odensalagatan 39.

➤ 9 december är det dags för avdelningens sista representantskap för året. För mer info, kontakta avdelningen.

➤ 17 december har sektionen i Kramfors nomineringsmöte kl 18.00. Vi återkommer om plats.

➤ 18 december har sektionen i Härnösand nomineringsmöte kl 18.00. Vi återkommer om plats.

AVDELNING 41 UPPLAND

Sektionsmöten

➤ Södra sektionen (Märsta, Norrtälje): Tisdagen den 11 december kl 18.30 på ABF Märsta, Västra Bangatan 31 i Märsta.

➤ Norra sektionen (Uppsala, Tierp, Östhammar): Torsdagen den 13 december kl 18.30 i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A i Uppsala.

På dagordningarna bland annat nomineringar till sektionsstyrelse och representantskap.

Utbildning

➤ Avtalspunkt Transportavtalet (chaufförer och terminal): Grunderna i ditt kollektivavtal gås igenom. Fritt att anmäla sig. Lördagen den 8 december kl 10–15 i avdelningens lokaler på Stallängsgatan 17A i Uppsala. Transport bjuder på lunch.

➤ Startpunkt: Grunderna i varför facket finns och vad facket gör. Hur kan vi själva påverka på arbetsplatsen? Fritt att anmäla sig. Lördagen den 15 december kl 10–15 i avdelningens lokaler på Stallängsgatan 17A i Uppsala. Transport bjuder på lunch.

Kursanmälan sker till ordförande Ludwig Eriksson på ludwig.eriksson@transport.se eller 010-480 34 94.

Julhälsning Avdelningen vill passa på att rikta ett stort tack till alla medlemmar och förtroendevalda för ett för avdelningen framgångsrikt år. Vi önskar även alla medlemmar god jul och gott nytt år!

Fler stugor/lägenheter att hyra

AVDELNING 28 I NORR

Välkommen att hyra en fullt utrustad lägenhet för upp till sex personer i vackra Hemavan! Lägenheten som har ski-in/ski-outläge är placerad cirka 200 meter från den nya liften Hemavan Gondol. *Fram till den 31 december har du möjlighet att skicka in en intresseansökan för veckorna 19 till 32, 2019. Efter brytdatumet företar vi lottning om det finns flera intressenter för samma vecka.* **Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.**

AVDELNING 88 DALARNA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i Sälen/Tandådalen. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88. Intresse anmäler du på 010-480 30 88. *Obs! Under sommarsäsongen 2019 (den 2 juni till 1 september) kommer stugan att vara stängd på grund av ombyggnationer.*

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater Vi skulle vilja tacka alla engagerade medlemmar som jobbat fackligt med att förbättra sina arbetsplatser, säkrat demokratin och tillsammans verkat för att stärka flygavdelningens verksamhet.

Året som gått har vi satsat på att breddutbildningar. Vi har nu passerat 100 deltagare på våra introduktionsutbildningar Startpunkten, fyllt upp våra platser på både medlemsutbildningen och Transports ledarskapsutbildning.

2019 kommer fokus ligga på funktionsutbildningar och kamratfrämjande aktiviteter i avdelningen.

HÖR GÄRNA AV ER ...

... om ni har några idéer om vad som kan göras på just er arbetsplats.

Alla kontaktuppgifter till oss i avdelningen hittar ni på: www.transport.se/flygavdelningen.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Under december månad har vi inga möten planerade i sektionerna. Men ni kan alltid hålla utkik på hemsidan www.transport.se/avdelningar/sydostra-sverige/ där vi lägger ut allt som händer i avdelningen.

Mötesplanen för 2019 finns under "Alla sektioner", skriv redan nu upp när din sektion har medlemsmöten under nästa år. Är du osäker på vilken sektion du tillhör är du välkommen att ringa avdelningskontoret på tel 010-480 30 51 så kan Cecilia hjälpa dig.

Öppettider Ni kan även se på hemsidan hur avdelningen har öppet mellan jul och nyår.

Ring för besök Vi rekommenderar att ni ringer innan ni planerar att besöka oss. Vi arbetar mycket ute på fältet och är därför inte på plats alla dagar.

Avslutningsvis vill vi på avdelningskontoret och våra sektionsstyrelser passa på att önska er alla en god jul!

Transport avdelning 51, Karpalundsvägen 39A, 291 61 Kristianstad. Tel 010-480 30 51.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Avdelningen är öppen 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. Tel 010-480 30 55, e-post transport.55@transport.se.

Sektionsmöten

➤ Tidningsbudssektionen har årsmöte tisdagen den 22 januari kl 17.00–19.00.

➤ Bevakningssektionen har årsmöte onsdagen den 23 januari kl. 15.00–17.00.

➤ Åkeri, miljö, bensin & gummi, taxi & buss-sektionerna har möte lördagen den 26 januari kl 10.00–13.00.

På dagordningen står val till sektionsuppdrag och nomineringar till avdelningsuppdrag. Samtliga möten är på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla. Avdelningen bjuder på fika. Välkomna!

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar, hålls på avdelningsexpeditionen. Ring eller mejla avdelningen eller Alexander för anmälan.

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

Rätt uppgifter? Har du bytt arbetsgivare eller blivit arbetslös? Är du sjuk eller har du kanske börjat studera? Detta kan påverka din medlemsavgift och innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften. Hör av dig till avdelningen på tel 010-480 30 55 eller e-post transport.55@transport.se.

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och gott nytt år!

AVDELNING 88 DALARNA

Årsmöten Det är dags att börja planera inför sektionernas årsmöten, till vilka det ska nomineras samt väljas medlemmar som vill ta på sig uppdrag inom sektionen. Det ska även nomineras medlemmar till olika uppdrag inom avdelningen samt ledamöter till representantskapet.

➤ Sektion 4 har sitt sektionsårsmöte den 13 januari kl 12.30 på avdelningen, Tunagatan 20 i Borlänge. Övriga sektioner har inte inkommit med mötesdatum ännu, men senast under vecka 3 och 4 ska alla årsmöten vara avklarade.

➤ För klubbarna gäller att årsmötet hålls mellan vecka 51 och vecka 2. Skickar ut påminnelse redan nu om årsmöten, så hinner ni planera samt prata med dem som vill nomineras till de olika uppdragen.

ARBETSPLATSTRÄFF

Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats och hälsar på?

Hör av dig till ordförande Åke Westerberg på 010-480 36 38 eller e-post ake.westerberg@transport.se.

Meddy Linond och Kassem Jaber har alltid nära till medlemmarna i flygmekanikerklubben. Fast just här är det tillfälliga städaren Hossam Kango som kommer på trucken.

Månadens klubb

Snart premiär för prestationslöner

Prestationslöner är på väg in på det globala flygmekarföretaget i Arlandastad. Facket är med och jobbar fram lönemodellen som ska få folk att stanna kvar – och nya kunniga flygmekaniker att välja jobbet på ST Engineering Aerospace.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Det är en stor förändring och det får ta den tid det tar, säger Meddy Linond, ordförande i flygmekanikerklubben.

– Ja, det ska bli bra och de flesta måste gilla modellen när det blir skarpt läge, fortsätter Kassem Jaber, styrelseledamot och huvudskyddsombud.

Företaget servar och repererar flygplansdelar till tillverkare och flygbolag runt om i världen. I verkstäder och kontoret i Arlandastad sker allt arbete på dagtid, aldrig på helgerna.

– Vi ses ju hela tiden. Så det är lätt att prata om facket och motivera den som är ny, man får ge dem lite tid bara. Vi ska hålla en Startpunkten på arbetstid, och det är både medlemmar och förhoppningsvis blivande medlemmar som kommer att gå kursen, berättar Meddy Linond.

Klubben har de senast åren gått från att drivas av en stark person till att ha en styrelse som jobbar mer tillsammans. Ordförande och skyddsombud har fått ta den fackliga tid de behöver.

Styrelsen jobbar på med olika frågor tillsammans med ledningen: som en uppfräschning av alkohol- och rehabpolicyer. En lokal överenskommelse om högre lönetillägg för tillfälliga arbetsledare har slutits. Till detta kommer medlemmarnas frågor om försäkringar och annat.

– De brukar vara lätta att lösa, säger Kassem Jaber, som också samarbetar mycket och bra med företaget när det handlar om arbetsmiljö.

– Ledningen vet att det är betydligt dyrare att råka ut för arbetsolyckor än att jobba förebyggande med arbetsmiljön, konstaterar Meddy Linond.

Men det största som händer är det kommande lönesystemet. Lönegruppen har jobbat med det i ett år. Meddy Linond och två till från facket är med, tillsammans med representanter för företaget. Vardera part testar idéer och förslag i en egen referensgrupp.

Målet är en lönemodell där den som gör lite extra ska märka det i plånboken. Ett prestationstillägg som läggs ovanpå kollektivavtalets nivåer.

– Vi har tagit fram förslag på kriterierna för lönepåslag, hur lönesamtalen ska gå till och diskuterar samtidigt hur företagets lönepolicy ska se ut.

Systemet ska först testas på dem som ingår i lönegruppen, sedan utvärdera och så småningom slutförhandlas. Skarpt läge? Kanske efter sommaren.

På plats i Fackkupan.

FLYGMEKANIKERKLUBBEN PÅ ST ENGINEERING AEROSPACE

Antal medlemmar: 24 (av 37 kollektivare).

Tillhör: Avdelning 46.

Historia: Är en del av den gamla SAS-klubben som fick göra en omstart när SAS sålde ut verksamheten 2015.

”Jag är lite dålig förlorare så jag ger 110 procent på strong woman-tävlingarna”, säger Sofia Sjunfors. Hennes man och barn hänger med och hejar.

Månadens medlem

Starkaste kvinnan i Dalsjöfors

Blåmärken på över- och underarmar, lår, ja, lite varstans. Senaste tävlingen har satt tydliga spår på terminalarbetaren Sofia Sjunfors kropp. Men det får man räkna med om man siktar på att bli stark, säger hon. Riktigt stark.

Text och foto **Justina Öster**

Det handlar om strongwoman-träning, som går ut på att lyfta tungt. Och då snackar vi inte vikter på vanliga gym utan traktordäck, jättekulor (atlasstenar på flera hundra kilo), stockar (stockpressar), öltunnor, sandsäckar och allehanda hopsvetsade tyngdställningar.

Några av dem kallas ”väskor”, för att man lyfter en i varje hand och kämpar sig fram på ”bondpromenad” – så kallad ”farmers walk”.

SOFIA VISAR RUNT i en ombyggd lada, några kilometer ut på landet från Dalsjöfors utanför Borås. Förr rymde den kor, men nu huserar Sofia och strongman-killarna hon tränar ihop med bland de udda redskapen. Än så länge är hon ensam tjej. Det är helt okej, men hon hoppas att fler kvinnor ska förstå tjusningen och haka på.

Träningsformen kom i Sofias väg för något år sen, av en slump.

– Eftersom jag är lite bredaxlad och stor har jag alltid tyckt att jag inte passar in riktigt. Men med strongwoman kände jag direkt: Det här är rätt.

Hon gillar att bygga upp styrkan med ”lite otympliga saker”.

– Det är väl inte så ofta annars man välter ett däck på 275 kilo?

TRÄNINGEN KRÄVER MYCKET utrustning. Sofia plockar fram platta skor för pressövningar ur väskan. Knäskydd, bälte, armbågs- och handledsskydd. Remmar för lyften, kalk för greppet och så klister – för kloten. Stenarna, säger Sofia.

Mycket handlar om grepp och teknik. Hon utvecklas hela tiden och har mycket hjälp av killarna, som visar.

– Det finns nog ingen som kan säga att den är fullärd. Varje gren kräver sin egen teknik, som man måste lära sig. Att få hjälp är viktigt, så att man inte gör fel. Skada sig kan man, absolut, säger Sofia, men än har hon klarat sig. Rädd är hon inte. Hon strongwoman-tränar en eller ett par gånger i veckan, har tänkt det ska bli mer. Fast förutom terminaljobbet i Borås, driver hon ett eget ”vanligt” gym.

SOFIA BESKRIVER NERVOSITETEN och adrenalinpåslaget vid tävlingarna, när hon väntar på sin tur:

– Min nära vän står intill, ropar och peppar. Jag mår nästan dåligt, men så försvinner jag in i en bubbla och hör ingenting. Allt fokus är på: Nu kör jag.

SOFIA SJUNFORS

Ålder: 32 år.

Familj: Man och två söner på 8 och 6 år.

Bor: Dalsjöfors i Borås kommun.

Jobb: Terminalarbetare.

SM 2018: Sveriges tionde starkaste kvinna.

Förebilder: Martina Andersson, Anna Harjapää, som vunnit titlarna Sveriges och Europas starkaste kvinna.

”Man utmanar sig själv, satsar allt man har för att ge max”, säger Sofia Sjunfors.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 500 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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

FOTO: HELÈNE GRYNFARB/SCANDINAV

Det finns många fall där biltvättar utnyttjar papperslösa.

Vår förbannade skyldighet

”Det stora och avgörande problemet är de profithungriga och för att inte säga kriminella arbetsgivare som dumpar löner och arbetsvillkor”

BENGT SANDBERG
ordförande i Fackligt center för papperslösa.

Fackföreningsrörelsen i Sverige har tagit ställning för att ta kamp för de papperslösa.

Därför startades i september 2008 Fackligt center för papperslösa. Centret ska vara en motor bland förbunden mot att människor utnyttjas på svenska arbetsplatser.

Vårt avstamp är att svenska kollektivavtal ska gälla alla som arbetar i Sverige – oavsett om det handlar om svensk eller utlandsfödd, kvinna eller man, ung eller gammal, med eller utan papper. Kampen handlar om att förhindra och motverka lönedumpning och att människor utnyttjas på svenska arbetsplatser.

I SVERIGE BERÄKNAS antalet papperslösa till allt från 25 000 till 75 000. Inom EU är den siffran 3,4 miljoner.

Det är människor som har flytt från krig, flytt från politisk, religiöst eller sexuellt förtryck eller från fattigdom och svält.

De flyr med risk för eget och sina näras liv, och de har alla samma mål. Ett liv i trygghet och framtidstro. De papperslösa lever ofta under helt omänskliga förhållanden. För sin försörjning tvingas de ta arbeten hos skrupelfria arbetsgivare och privatpersoner. De utnyttjas och tjänar småsummor i lön på sitt hårda arbete, en lön som de ofta luras på. De lever under miserabla förhållanden och under ständig skräck att bli utvisade. De papperslösa tvingas för sin överlevnads skull gå med på fullständigt horribla löner, arbetsvillkor och bostadsförhållanden.

DET STORA OCH avgörande problemet är de profithungriga och för att inte säga kriminella arbetsgivare som dumpar löner och arbetsvillkor. De utnyttjar papperslösas utsatta situation för egen vinnings skull och låter dem arbeta under urusla förhållanden till låga löner som ofta inte ens betalas ut. Dessa arbetsgivare ska fram i ljuset, få sitt straff, betala kollektivavtalsenliga löner och skadestånd både till den papperslösa och fackförbunden.

Det får därför aldrig vara så att vi som fackliga organisationer skuldbelägger dem som utnyttjas, det är alltid de som utnyttjar som ska straffas.

DET ÄR VÅR förbannade skyldighet att alltid ta kampen för att svenska kollektivavtal ska gälla alla som arbetar i Sverige. Att sitta med armarna i kors och inte agera är förödande. Att inte ta kampen för detta är att medverka till att människor utnyttjas och exploateras, och att vi får en delad arbetsmarknad. Där en del verkar under schysta villkor och del där löner och andra villkor ligger långt under vad vi har förhandlat fram i våra kollektivavtal. Resultatet blir att avtalsbundna företag ska konkurrera med företag som har som affärsidé att lura både människor och samhälle. En situation som resulterar i en osund konkurrenssituation och en urholkning av kollektivavtalen. En situation som vi alla är förlorare i.

FACKLIGT ARBETE HANDLAR om att solidaritet är så mycket mer än en läpprörelse – och att gå från ord till handling och att faktiskt visa vad praktiskt solidaritetsarbete är. Det handlar människors lika värde och lika rätt. Det handlar om att alltid ta kampen för allas rätt till ett värdigt liv.

DEN FACKLIGA KAMPEN får aldrig bli ett projekt eller kampanj.

Den kampen måste vi föra varje dag, varje timme och varje minut.

Hur ska facket möta framtiden?

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Facket måste tåla öppenhet

Fackpampar åkte på resa för 600 000 kr. Rubriken är hämtad ur tidningen Metro och handlar förstås om Transports uppmärksammade resa till kongressen i Singapore.

De kritiska artiklarna, som först publicerades i Aftonbladet, skapade förstämning på förbundskontoret – där också Transportarbetaren har sin redaktion.

Avslöjandet kom i ett läge där Transport under en period tappat medlemmar och därmed i styrka gentemot arbetsgivarna. Det kom bara halvtannat år efter att förbundets tidigare ordförande, Lars Lindgren, lämnade sin post efter rubriker om spritnotor, lägenhet på Östermalm och resor med tjänstebilen.

EN DEL AV besvikelsen på förbundskontoret bottnar i att Transport och de utpekade ”fackpamparna” inte fått möjlighet att ordentligt förklara omständigheterna kring resan i medierna.

Som att det handlade om en internationell kongress – inte konferens – i Transports viktigaste globala fackliga sammanslutning, Internationella Transportarbetarefederationen (ITF). Det är inte svenska Transport som bestämt platsen, inte dagordningen och det är inte Transport som förhandlat fram priser med ett antal hotell som ligger hyggligt nära kongresscentret.

MEN DET FINNS ändå skäl till självrannsakan. Lars Lindgren uttalade på sin tid att Transport och förbundets företrädare på olika nivåer aldrig bör göra saker som man inte är beredd att berätta öppet om på ett vanligt medlemsmöte.

Det är en bra programförklaring, tycker jag.

Jag tror att förbundet utan dubier hade kunnat berätta för medlemmarna att tolv personer utsågs att resa. Det var två ur förbundsledningen, ytterligare fem ur förbundsstyrelsen, två ansvariga för Transports internationella arbete, två centrala ombudsmän och en lokalombudsman.

Det internationella arbetet är viktigt och Norden och den nordiska modellen har länge varit en förebild för arbetare i andra världsdelar.

”FACKPAMPARNA” HADE SÄKERLIGEN kunnat berätta att en orsak till att kongressen lades i just Singapore (där priserna är höga) var att ett viktigt kongresstema handlade om automatiseringen och robotiseringen som i snabb takt äventyrar jobb på den globala arbetsmarknaden. Singapore står i frontlinjen för den omställningen.

Men jag tror inte att deltagarna lättvindigt ställt sig upp på det fackliga medlemsmötet och berättat att man tänkt åka i business class för 25 000 kronor tur- och retur. Inte i de fall resan inleddes eller avslutades med ett antal semesterdagar.

Det duger heller inte att skylla på ett otydligt resereglemente. Alla som jobbar i den fackliga rörelsen har ett eget ansvar att se till att medlemmarnas pengar används på ett ansvarsfullt sätt.

> ”Alla som jobbar i den fackliga rörelsen har ett eget ansvar att se till att medlemmarnas pengar används på ett ansvarsfullt sätt.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

Toppen & botten

↑ Alla människor som ställde upp och letade i Falkenberg. Då och då poppar den upp. En gränslös solidaritet.

↓ Alla butiker som systematiskt rea-fuskar och anger ett ordinarie pris som aldrig funnits. Gäller särskilt vid kommersiella kampanjer som Black Friday.

Hallå där!

WEINE WIQVIST

... som är vd på Avfall Sverige, organisationen som har satt målet: 25 procent mindre restavfall och matavfall år 2025!

Varför måste avfallet minska?

– Vi har sett år från år hur avfallsmängderna ökar, så något behöver göras. För att nå de övergripande miljömålen behöver konsumtionen ändras och sorteringen bli bättre så att mängden avfall minskar.

Vad ska kommunala avfallsbolag och -förvaltningar göra?

– Våra medlemmar är kommuner och kommunala bolag, och de har inget tvång att ansluta sig till 25/25-målet. Men om kommunerna vill det så kan de få hjälp att mäta avfallet och då kan de jämföra sig med andra. Kommunerna kan själva få invånarna att minska avfallsmängderna med hjälp av information, styrande avfallstaxor och bättre insamlingssystem.

Vad behöver ett vanligt hushåll ändra på?

– Konsumera mer hållbart och sortera sitt avfall ännu bättre. Och det ska bli lättare efter två beslut i regeringen i somras. Dels ska kommunerna samla in matavfall från hushållen senast år 2021. Dels ska förpackningar och returpapper samlas in nära bostäderna. Det kravet ligger på producenterna som också har några år på sig.

Och vad betyder 25/25-målet för miljöarbetare i sopbilar och på återvinningsanläggningar?

– Det behöver inte bli mindre jobb för dem även om varje hushåll minskar mängden rest- och matavfall. Vi blir ju samtidigt fler och fler personer. Sedan kommer det att krävas mer, eller framför allt smartare, transporter för de olika fraktioner som sorteras ut.

LENA BLOMQUIST