TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 12 december 2019



Vart fjärde skyddsombud har hindrats i uppdraget

Fackets framtid
Medlemmar värvas med försäkringshjälp

Förare i Litauen utan lön efter konkurs i Veddige

KULTUR
Bästisarna som har en podd ihop

Lyfter lönerna?

Lastaren Madelene Brottare hoppas på avtalsrörelsen

Terminal Svidande kritik mot arbetsmiljön på UPS
Taxitelefonister Slutjobbat i Stockholms skärgård
Hamn Största roro-hamnen växer

DETTA ÄR EN ANNONS.

RÄTT SKA VARA RÄTT!

Är du bemanningsanställd?
Har du koll på din lönespec?
Får du de pengar du har rätt till?

(eller 956 201 anledningar att gå in på den här länken)

transport.se/bemanning

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Lilly Hallberg

ANNONSER
AdSales Group AB,
Urban Sandström
Tel: 08–580 80 415
E-post: urban@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 28/12–3/1.

PRENUMERATION
200 kronor per år.

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 (föräldraledig)
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 06



VENDELA ENGSTRÖM
Reporter (praktikant)
010-480 33 02

Innehåll Nr 12











4 VÄLKOMMEN
Är du flexibel? undrar Lena Blomquist.

6 GRANSKNING SKYDDSOMBUD
Vart fjärde skyddsombud har hindrats.

11 AKTUELLT
Elva sidor om vad som hänt sedan sist.

12 AKTUELLT FACKETS FRAMTID
Medlemsvärvning pågår i Östersund.

17 STOR BLIR STÖRRE
Trelleborgs Hamn bygger ut.

21 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

22 FACKLIGT ARBETE I ÖST
Transport och litauiska facket jobbar tillsammans.

30 SNABBKOLL SJUKPENNING
Tips för dig som är sjukskriven.

32 AVTALSRÖRELSEN FLYG
Kortare arbetstid önskas av flygfolk.

38 KULTUR
Möt kompisparet som gör Lastbilspodden.

40 DECEMBERKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transportbasen har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS KLUBB
Transportklubben värvar i Stockholms Frihamn.

46 MÅNADENS MEDLEM
Chauffören Remzi Halimi trappar ner för att leva sin dröm.

47 DAGBOK
Måste det gå åt helvete? undrar Transports team för ordning och reda.

48 LEDARE JAN LINDKVIST
Chefredaktören skriver från baksätet.

FOTO: JAN LINDKVIST



Är du flexibel, lille vän?

För närmare 30 år sedan lyftes taxiväxeln på Ingmarsö fram som en symbol för den moderna tiden. Digitaliseringen hade öppnat för att vissa jobb kunde skötas var som helst i världen.

För ett gäng kvinnor i Stockholms skärgård betydde det en öppning att försörja sig på hemmaplan. En möjlighet som försvinner vid årsskiftet då Taxi Stockholm tar hem hela taxicentralen till centrala stan. Maximal flexibilitet krävs nu om de ska hitta nya jobb i den stockholmska glesbygden.

TIDNINGSBUD FÅR JUST nu höra från sina fackliga företrädare att det kan var läge att se sig om efter nytt jobb. När ett enda företag i södra Sverige varslar 95 bud om uppsägning … då gäller det också att vara flexibel.

Flera distributionsföretag följer efter och varslar om nerdragningar under vintern. Mer om tidningsdistribution och framtiden kommer i nästa nummer. Både den närmaste tiden – hur det ska gå med löner och villkor i avtalsrörelsen – och försörjningen på sikt.

MEN HUR FLEXIBEL som helst behöver inte den som hämtar sopor vara. Åtminstone inte i Västra Götalandsregionen.

Månadens roligaste läsning har nämligen lokala medier i Bohuslän stått för. Det började med en tjänstemannaidé om hur kostnaderna för sjukresor skulle pressas neråt. Patienter på väg till regionsjukhuset utanför Trollhättan skulle helt enkelt åka med sopbilar, glassbilar och postens fordon.

Sällan har en insändarstorm blåst så hårt. En multisjuk från Sotenäset konstaterade med viss oro att ”glassbilen bara kommer på lördagarna och sopbilen endast varannan tisdag morgon”.

Och sällan har politiker och tjänstemän tvingats ursäkta sig så intensivt. Nej, nej – det finns inget förslag om att skicka sjuka med sopbilen. Det här handlar om en ”framtidsspaning kring möjliga scenarier”.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”När ett enda företag i södra Sverige varslar 95 bud om uppsägning … då gäller det också att vara flexibel.

lena tipsar

Var lite lagom flexibel!

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Diskussionen om fackligt medlemskap fortsatte efter den stora enkäten i förra numret:

”Det viktigaste är ändå att företagen tecknar kollektivavtal med facken. Och vill inte den enskilda bli medlem borde regeringen lagstadga att alla företag som är aktiva på den svenska marknaden måste teckna ett kollektivavtal med en fackförening. Medlemsavgiften kan dras från skattsedeln från alla medborgare. Reglerad arbetsrätt och löner behövs för att behålla jämställdhet och tillväxt i Sverige.
Emil Ljung

Mest läst på webben

…den senaste månaden:

1. **Hård motvind för skyddsombuden på Tommy Nordberghs åkeri.**
2. **Icas lagerarbetare vägrar lossa bilar med dubbla plan.**
3. **Södertälje hamn avskedar skyddsombud.**

Sagt på facebook

”Sluta blanda er i medlemmars politiska åsikt och jobba för allas lika värde oavsett politisk hemvist.
Mats Svedman

”Har varit med i facket sen studenten och de har hjälpt mig två gånger.
Ludvig Rosén

Insänt

Var är vårt förstärkta rättsskydd?

Jag arbetar som väktare sedan över 20 år. Jag är även aktiv i vår fackklubb sedan 15 år tillbaka. De senaste åren har jag oroat mig då kollegor inom branschen, väktare, ordningsvakter, skyddsvakter och även poliser med flera, hamnar i rättegångar.

Som uniformerade ska vi, enligt lag, ha förstärkt rättsskydd. Det ser vi dock inte mycket av. I stället får vi höra ”det ska ni tåla/ska ni vara beredda på i ert yrke”. Förövare som spottar, slår sparkar knivhugger eller till och med skjuter på oss får till och med mildare dom på grund av vårt yrke! Men så vitt jag har förstått ger inte vår yrkesutövning någon person rätt att utföra olagliga handlingar mot oss.

Har inte Transport möjlighet att driva denna fråga, åt alla uniformerade medlemmar?

Mats Andersson

”Roligt att en svensk går med bestämda steg i EU:s korridorer. Det finns alltid möjligheter att påverka.”

MARGARETA MALM ,
kommenterar intervjun med Johan Danielsson på webben

läsarbilden



FOTO: NIGAYIL MUSTAFOVSKI

Nigayil Mustafovski delar gärna med sig av sina råttfynd. Döda som levande dyker de upp i sopgubbarnas egen Facebookgrupp. Han berättar att denna hängde ut ur kärlet någonstans i Malmö i oktober.

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

Dimhöljd november

NÅGON SER FRAM MOT rast och vila. En annan styr ut igen från rastplatsen Nyköpingsbro som vilar, insvept i trolsk novemberdimma. ”En ansamling mycket små vattendroppar som begränsar sikten till under en kilometer”, förklarar meteorologerna fenomenet. Ser du längre över körbanan möter du ”fuktdis”.

Mulet, duggregn, dis och dimma… Variationen är stor från strålningsdimma till advektionsdimma, till orografisk dimma, blandnings- och frontdimma. 20–60 dimdygn per år är genomsnittet. Ska vi slå det år 2019?

FOTO: JUSTINA ÖSTER

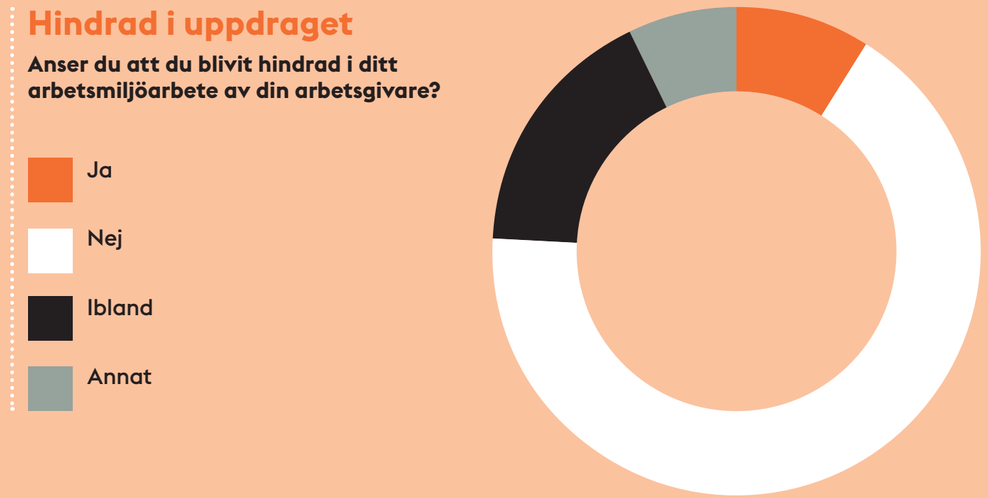
Hotade i livsviktigt uppdrag

Alla säger att de behövs och att deras insatser räddar liv. Men mer än vart fjärde skyddsombud har blivit hindrad i sitt uppdrag och än fler upplever att de inte får den tid de behöver, visar en rapport från Transportarbetareförbundet.

Text **LILLY HALLBERG** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

Hindrad i uppdraget

Anser du att du blivit hindrad i ditt arbetsmiljöarbete av din arbetsgivare?



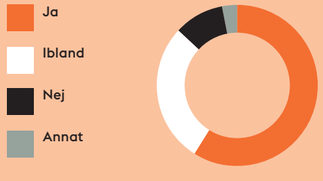
Tid för uppdraget

Anser du att du får den tid som du behöver för ditt uppdrag av din arbetsgivare?



Samarbetet på arbetsplatsen

Anser du att du har ett bra samarbete med din närmaste, uppgiftsfördelande, arbetsgivare?



Tillbud

Får du information om tillbud som händer på din arbetsplats?



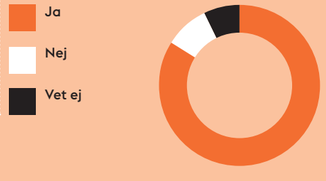
Olyckor

Får du information om arbetsolyckor som sker på din arbetsplats?



Rapporteringssystem

Har ni ett system för att rapportera tillbud eller avvikelser på din arbetsplats?



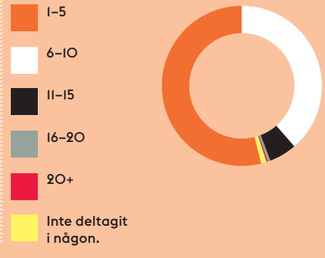
Händelser

Har du tillgång till alla händelser som rapporteras i systemet för ditt skyddsområde?



Olyckor

Hur många utredningar gällande olyckor har du deltagit i under det senaste året?



Källa: Transportarbetareförbundet *Skyddsombudens årsrapport*, sammanställning Gustaf Järsberg 2019

FOTO: LILLY HALLBERG



Transports arbetsmiljöexperter. Gustaf Järsberg, arbetsmiljösamordnare, och Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman, har sammanställt skyddsombudens årsrapport.

TRANSPORT: ”BÄTTRING ARBETSGIVARE!”

Skyddsombudens årsrapport speglar ett allt hårdare klimat.

– Det är slående att så många hindras i uppdraget och har problem ute på arbetsplatserna, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

Tillsammans med Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare hos Transportarbetareförbundet, analyserar Martin Miljeteig årsrapporten. Och i enkätsvaren från skyddsombuden framkommer en bitvis mycket mörk bild. Så många som en tredjedel kan inte rakt av svara nej på frågan om de hindras av arbetsgivaren.

– I en så viktig fråga, som att ingen ska dö eller skadas på grund av arbetet, torde det finnas en samsyn. Men fortfarande har många arbetsgivare svårt att leva upp till lagar och förordningar. Bättring, arbetsgivare! säger Martin Miljeteig.

PROBLEMEN FINNS PÅ alla nivåer. Såväl lokala som regionala skyddsombud och huvudskyddsombud har erfarenhet av att deras uppdrag försvåras eller omöjliggörs på olika vis. Ofta handlar det om organisatoriskt hindrande.

– Det kan vara så att ett skyddsombud med nattarbete gång på gång blir kallad till möten som lagts tidigt på morgonen, efter att ha jobbat natt. Det trots att arbetsgivaren ska anpassa tiderna. Vi ser mer och mer av sådant, säger Gustaf Järsberg, som sammanställt rapporten.

FÖR FÖRSTA GÅNGEN har skyddsombuden lämnat svaren digitalt. Siffrorna är från 2018. Transport har närmare 1 200 skyddsombud. Då det ingår i uppdraget som skyddsombud att svara är svarsfrekvensen i teorin hundraprocentig. Bortfallet beror på att vissa är helt nya som skyddsombud eller inte aktiva av olika anledningar.

– Det är jättemånga som svarat och vi går igenom vartenda svar noga. Det är viktigt för att se hur vi ska kunna stödja arbetet. Vi jobbar nu för att kunna genomföra ett projekt som ska stärka skyddsombuden lokalt, säger Martin Miljeteig.

Både han och Gustaf Järsberg har själva erfarenhet som lokala skyddsombud.

– Det är absolut bästa uppdraget! Det är vår uppfattning att alla är med och räddar liv, och har verklig möjlighet att påverka arbetsmiljön – och vara en enormt bra samarbetspartner för arbetsgivaren!

Båda har dock upplevt att det i praktiken inte alltid fungerat så bra med samarbetet:

– Min chef slutade svara när jag ringde. Han tänkte väl att det var något jobbigt som krävde åtgärd … säger Gustaf Järsberg, som också haft kontakt med många tacksamma arbetsgivare och fått höra att han är ”en HR-resurs som jag inte behöver betala”.

Martin Miljeteig betonar att de bra arbetsgivarna vinnlägger sig om ett gott samarbete med skyddsombuden, förstår värdet av samarbete i sakfrågor.

– Det är också en framgångsfaktor för den svenska modellen, säger Gustaf Järsberg.

I FLERA FALL som Transportarbetaren uppmärksammat under hösten har skyddsombud trakasserats. I ett par aktuella fall är tidssambandet starkt: Direkt efter att skyddsombuden påtalat brister i arbetsmiljön har arbetsgivaren straffat dem på olika vis.

➔ Skyddsombudet Patrick Hörstam, stuveriarbetare i Södertälje hamn, får sparken fredagen den 25 oktober efter åratal av arbetsmiljötvister mellan Transport och det kommunala hamnbolaget.

Motiveringarna till avskedet är svepande, enligt facket. Skyddsombudet, tillika klubbordföranden, pekas bland annat ut som illojal och för att ha uppmanat arbetskamrater att inte skriva upp sig som villiga för övertidsarbete. Transports hamnavdelning har begärt förhandlingar och kommer att kräva att avskedet dras tillbaka.

➔ Skyddsombuden Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson krävde säkerhet på bilar med dubbla lastplan och bättre arbetsmiljö. Arbetsgivaren, Tommy Nordberghs åkeri, svarade med omplaceringar, skriftliga varningar, påtvingade hälsokontroller och hot – åtgärder som startade efter att skyddsombuden lagt en så kallad 6:6a-anmälan i augusti. Skyddsombuden ser det som att de straffas för sitt fackliga arbete. I oktober kallade Transport åkeriet till central förhandling.

DE CENTRALT ARBETSMILJÖANSVARIGA hos Transport ser inte dessa fall som unika. Tvärtom att det handlar om ett mörkertal. Hur stort är svårt att säga.

– Men de svåra fallen, allvarlighetsgraden, har ökat på senare år, säger Martin Miljeteig.

Varför har det blivit så?

– Det är många faktorer som spelar in. Konkurrensen i vissa branscher har hårdnat och arbetsmiljön får stå tillbaka.

Attityden har också generellt förändrats till arbetsmiljöarbetets nackdel i globaliseringens tid, enligt Gustaf Järsberg:

– Det finns en påverkan utifrån, ett annat koncept på hur det ska fungera – arbetsgivaren bestämmer. Sedan kan de anställda få komma med synpunkter.

– I Sverige har vi samverkan. Det innebär att arbeta tillsammans, inte att en part gör jobbet och att den andra kan få ha synpunkter.

Liksom den centrala arbetsmiljöombudsmannen är han övertygad om att facket är bäst då det gäller att utse skyddsombud. Både för att kunna ge nödvändigt stöd till dem som utses och organisatoriskt. Dels säkerställs det i demokratiska val, dels är det kopplat till förtroendemannalagen.

ATT FACKET BEHÅLLER sin lagliga rätt att utse ombuden är centralt i dessa tider, menar Transports centrala arbetsmiljöansvariga. De har sett en ökning av så kallade falska skyddsombud, som är ensidigt utsedda av arbetsgivaren – personer som dyker upp på kurser utan det nödvändiga papper som visar att de är utsedda genom val och därmed har mandat av avdelningen.

– ALLT ARBETSMILJÖARBETE bygger på att vi ska samverka och i stort fungerar det. Det sker misstag och det förekommer övertramp, från båda parter. Men på det hela taget går det bra – jag ser inte att den svenska modellen på något vis skulle vara hotad, säger Alf Berglund, arbetsmiljöexpert hos Transportföretagen, en av Transports viktigaste motparter.

Har facket för mycket makt i arbetsmiljöfrågor?

– Nja, hm, jag vet inte… Om man talar om det i den meningen att facket ensidigt förfogar över rätten att utse skyddsombud kan det ju bli ett konstigt förhållande – en maktförskjutning – för arbetsgivaren, som vill ha någon för arbetsmiljöuppdraget. Den vanligaste situationen i sådana fall är att ingen av Transports medlemmar vill ta uppdraget.

Om företaget då har andra anställda som är villiga att ta på sig uppdraget innebär det att de blir så kallade falska skyddsombud, påpekar Alf Berglund. Han tycker annars att det mångåriga samarbetet för utbildningen av skyddsombud fungerar väl i Transportbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya). Transport håller i utbildningarna och kursutvärderingarna från deltagarna är genomgående positiva.

SÅ MÅNGA SOM 40 procent av skyddsombuden har i Transports enkät svarat att de inte alltid får den tid de behöver av arbetsgivaren för sitt uppdrag.

Hur tidskrävande uppdraget är varierar självklart, både beroende på arbetsplats och omständigheter, som att ett skyddsombud vissa år exempelvis deltar i flera omfattande utredningar av olyckor. Det kan ha påverkat svaren, enligt Gustaf Järsberg: Många skyddsombud upplever att det tar tid från det vanliga arbetet och att det drabbar kollegor. Men tidsbrist är sällan orsaken till att skyddsombud blir hindrade i sitt uppdrag. Vanligast är i stället att de utesluts när skyddsronder eller riskbedömningar görs.

– Och tiden borde inte vara ett problem. Ett skyddsombud ska få den tid som behövs för uppdraget. Det står i arbetsmiljölagen.

UPPDRAGET

- Skyddsombudet är de anställdas representant i arbetsmiljöfrågor.
- På arbetsplatser med mer än fem anställda ska det enligt lag finnas skyddsombud.
- I uppdraget ingår bland annat att delta i skyddsronder, göra riskbedömningar, rehabiliteringsutredningar och olycksutredningar.
- Fack och arbetsgivare har ett gemensamt ansvar för att skyddsombud får tillräcklig utbildning för att sköta uppgifterna. Inom Transports avtalsområden sköts det av Tya respektive Bya.

Källa: Transport/arbetsmiljölagen

”I en så viktig fråga, som att ingen ska dö eller skadas på grund av arbetet, torde det finnas en samsyn. Men fortfarande har många arbetsgivare svårt att leva upp till lagar och förordningar. Bättring!”



Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.



Agnieszka Osorio tycker att det är självklart att det är facket som ska utse skyddsombud.

Agnieszka har funnit sitt uppdrag

– Att vara förtroendevald ger mig en sån tillfredsställelse. Jag kan hjälpa mina arbetskamrater och vi kan påverka arbetsmiljön – efter ett och ett halvt år känner jag mer och mer att det är min grej att vara skyddsombud, Agnieszka Osorio, miljöarbetare hos Ragn-Sells.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Det började med problem på en tidigare arbetsplats. För att se vad de som grupp kunde göra kontaktade Agnieszka Osorio och hennes arbetskamrater Transports huvudskyddsombud. De behövde hjälp i en del personalfrågor, bland annat.

– Sedan blev jag tillfrågad av mina kollegor om jag ville representera dem, som skyddsombud, och jag ångrar inte en sekund att jag sa ja, säger hon.

– Det är ett viktigt uppdrag, där vi har möjlighet att vara med och påverka och förbättra, lämna synpunkter innan arbetsgivaren fattar beslut och där vi kan bidra till en säkrare arbetsplats.

UPPDRAGET KAN VARA tufft och Agnieszka Osorio är inte förvånad över att så många skyddsombud upplever att de hindrats i uppdraget av arbetsgivaren. Hon framhåller att arbetsmiljölagen klart och tydligt säger att de har rätt till den ledighet som behövs för uppdraget, med bibehållna anställningsförmåner.

– Personligen känner jag att jag får tillräckligt mycket tid för mitt fackliga uppdrag, min chef har aldrig begränsat det på något sätt. Men samtidigt förstår jag dem som inte upplever det så, som chaufförer och vakter som ofta är på resande fot. Jag har möjlighet att vara på plats hela tiden och har tillgång till de hjälpmedel jag behöver.

Ändå tar hon ibland med sig vissa uppgifter hem, för att inte vara borta från det ordinarie arbetet för mycket.

– Från några skyddsombud som jag mött har jag hört att deras arbetsgivare vill minska tiden, eller inte betala för tiden det fackliga arbetet tar. Då tycker jag verkligen att utvecklingen går åt fel håll.

AGNIESZKA OSORIO GICK grundkursen hos Transport innan hon utsågs till skyddsombud. Och hon tycker att det är självklart att facket utser de personer som får uppdraget. Inte minst för det stöd som krävs.

På hennes nuvarande arbetsplats, hos det stora renhållningsbolaget, fick hon nyligen tillgång till systemet för tillbudsrapportering. Tidigare har det varit en del kommunikation som saknats för att det ska vara fullt tillfredsställande.

– För samverkan mellan företag och fack på den nivå som krävs har vi en bit kvar. Men vi är på god väg och jag följer gärna med i Ragn-Sells anda – safety first!



FOTO: JOHN ANTONSSON

Inget givet skydd. Arbetsmiljöverket stred tidigare för ett generellt krav på TMA-fordon vid vägarbeten, något som verket frångått. I dag ska riskbedömningen göras i varje enskilt fall. Fel signalvärde till skyddsombuden, enligt Transport.

Regelverket ses över

Arbetsmiljöverket genomför en samlad översyn av samtliga regler för första gången på 40 år. Programmet för regelförnyelse inleddes hösten 2018.

Arbetet med regelförnyelse finns med i regeringens arbetsmiljöstrategi för 2016–2020. Målet är att skapa ett mer tydligt och sammanhållet regelverk.

Arbetsmiljöverket har också tagit fram ett förslag till ny struktur för reglerna, samlade i föreskriftshäften. Antalet häften föreslås minska från cirka 70 till 15. Nuvarande regler sorteras in efter att de bearbetats språkligt, förtydligats och i vissa fall EU-anpassats.

Den nya regelstrukturen kommer att gå ut på remiss den 30 januari 2020. Enligt tidplanen beräknas föreskrifterna vara klara för beslut första halvåret 2021.

Källa: Arbetsmiljöverket

Förenklade regler riskerar försvåra för skyddsombud

Arbetsmiljöverket vill både kraftigt minska antalet föreskrifter och göra reglerna enklare. Men LO-facken befarar att förenklingen kommer att ta viktiga verktyg från skyddsombuden och att skyddsnivån sänks.

Text **Lilly Hallberg**

I Transports årsrapport framgår den stora kompetens som skyddsombuden på alla nivåer besitter. En överväldigande majoritet, nära 70 procent, svarar att de inte har några problem att förstå Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Tvärtom fungerar de som ett viktigt stöd i uppdraget.

– Det finns en uppenbar risk att man förlorar verktyg om verket genomför förenklingar. Motiveringen att föreskrifterna är svåra att förstå håller inte, säger Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

Arbetsmiljöverkets stora arbete med att se över regelverket pågår för fullt. Tanken är att antalet föreskrifter ska minska från dagens drygt 70 till cirka 15. Reglerna om systematiskt arbetsmiljöarbete kommer att finnas med i samtliga föreskrifter i den föreslagna regelstrukturen. Parallellt pågår arbetet med regelförnyelse. Avsikten är att det ska bli mer lättbegripligt och enklare att hitta.

TRANSPORT INGÅR I DEN LO-grupp som i sitt remissvar, i början av hösten, var starkt kritisk mot förslaget. Kritiken gäller förslaget till förnyelse av föreskrifterna som rör arbetsanpassning/rehabilitering och utformning av arbetsplatsen. Det är framför allt LO-förbundens skyddsombud som riskerar att drabbas, enligt Carola Löfstrand, arbetsmiljöutredare på LO: Förenklingarna skulle leda till att reglerna blir otydligare att tillämpa i praktiken.

– På tjänstemannasidans arbetsplatser har man inte haft så mycket preciserade regler om utformningen av arbetet för säkerhet. Arbetares arbetsplatser är mer reglerade när det gäller skydd, inte minst ur ett säkerhetsperspektiv, säger hon.

ENLIGT LO:S UTREDARE finns risken att en del arbetsgivare kommer att ducka för krav från skyddsombud. De kan säga att en regel är borttagen från branschen och tro att skyddsnivån sänkts. Ord kommer att stå emot ord och riskera att undergräva skyddsombuds auktoritet.

Arbetsmiljöverket hävdar att skyddsnivån inte kommer att sänkas.

– Riskerna på arbetsplatserna är ofta likartade i flera branscher. Därför blir det mer relevant att ha föreskrifter som utgår från riskerna i stället för specifika verksamheter och branscher – det bidrar också till att skyddsnivån blir lika för alla verksamheter, säger Eva Barkström, Arbetsmiljöverkets projektledare för ny regelstruktur.

– Allmänna råd kommer att finnas kvar, om än i mindre omfattning. I den nya regelstrukturen kommer de att placeras direkt efter respektive paragraf.

På arbetsgivarsidan har planerna på regelförnyelse väckt mer positiva reaktioner än hos facket. Alf Berglund, arbetsmiljöexpert hos Transportföretagen, tror att farhågorna delvis rör sig om missförstånd.

– Det kommer att bli exakt lika många paragrafer, det enda man gör är att ge dem en mer logisk indelning. Allt som handlar om arbetsutrustning till exempel hamnar i ett häfte, säger han.

– Men även om reglerna är desamma så kommer det ju att innebära en gigantisk förändring. Man slår sönder strukturer och erfarenhet som samlats i föreskrifter under många år. Det kommer till en början säkert bli svårt att hitta när det stuvats om, så är det alltid.

Alf Berglund påpekar att Svenskt Näringslivs medlemmar till en början inte heller var så positivt inställda. Samtidigt säger han sig har svårt att förstå kritiken om den består i att minskningen av antalet föreskrifter i sig skulle leda till en sämre nivå i arbetsmiljön.

– Det har ändå många fördelar att strukturera föreskrifterna, som kommit till under olika epoker och i en del fall innehåller dubbelregleringar.

MEN TRANSPORTS ARBETSMILJÖEXPERTER ser också andra förändringar i myndighetens förhållningssätt som är negativa. Allt oftare är det en jurist, inte en inspektör, som avgör Arbetsmiljöverkets agerande efter en inspektion. Det handlar också om att verket går ifrån ett generellt förhållningssätt i viktiga frågor.

– TMA-fordon är ett tydligt exempel. Först strider verket allt vad man orkar för ett generellt beslut om skyddsfordon vid arbeten på väg. Sedan tar man bort beslutet och nu ska riskbedömning göras vid varje fall, säger Martin Miljeteig.

– Arbetsmiljöverket ger signalvärden som knappast stärker våra skyddsombud.

69 procent av skyddsombuden anser **inte** att det är svårt att förstå vad som står i arbetsmiljölagen.

69 procent av skyddsombuden anser **inte** att det är svårt att förstå vad som står i föreskrifter (exempel AFS 2001:01).

Källa: Transportarbetareförbundet *Skyddsombudens årsrapport*, sammanställning Gustaf Järsberg 2019.

Hamn avskedade skyddsombudet

Hamn. I oktober sparkade Södertälje Hamn stuveriarbetaren Patrick Hörstam, som också är facklig förtroendeman. Hörstam blev inte bara uppsagd, utan avskedad med omedelbar verkan. Transport kallade till förhandling och i skrivande stund är det oklart om avskedet ligger fast.

Text **Jan Lindkvist**

– Stämningen har länge varit dålig på arbetsplatsen. Men det här känns chockartat. Jag hoppas att Transport driver det här ända till Arbetsdomstolen, om företaget håller fast vid avskedet, sa Patrick Hörstam direkt efter beskedet.

Roger Dahlström, ombudsman på Transports stuveriavdelning, var med vid överläggningen då bolaget formellt avskedade den fackliga förtroendemannen. Han sa:

– Avsked kräver att en anställd gjort sig skyldig till stöld eller andra allvarliga saker. De anklagelser som riktas mot Patrik Hörstam är svepande och inga som helst bevis lades fram. Vi har begärt förhandling och kommer att kräva att företaget drar tillbaka avskedet.

PATRICK HÖRSTAM HAR jobbat 20 år i det kommunala bolaget, Södertälje Hamn. Han är kranförare och som klubbordförande och skyddsombud har han utkämpat åtskilliga duster med arbetsgivaren.

För ungefär ett och ett halvt år sedan seglade en ny tvist upp. Den handlar om arbetsmiljön och hur riskbedömningar ska göras. Parterna kunde inte enas, trots en lång rad förhandlingar där också Transports centrala ombudsmän kopplats in.

Röster bland hamnarbetarna beskriver hur stämningen försämrades. Och hur arbetsgivaren kontrade med drastiska åtgärder. Som godtyckliga krav på förstadagsintyg vid sjukdom och skriftliga varningar. Varningar som främst riktats mot fackliga förtroendemän.

I OKTOBER STÄNGDES Patrick Hörstam av från arbetet med omedelbar verkan. Han uppmanades att lämna ifrån sig nycklar och annan personlig utrustning. Samtidigt fick han besked om att hamnbolaget hade för avsikt att avskeda honom.

– Jag frågade varför, men fick inget svar, säger Patrick Hörstam.

Motiveringen kom i stället vid en överläggning den 25 oktober. Bolaget är med i Sveriges Hamnar, men hade valt att koppla in två utomstående jurister i stället för att anlita förhandlingshjälp från den egna arbetsgivarorganisationen.

Patrick Hörstam anklagas bland annat för arbetsvägran, illojalitet och för att ha uppmanat arbetskamrater att inte skriva upp sig för övertidsarbete. Han påstås också ha brutit mot tystnadsplikten genom att läcka uppgifter som kommit fram vid rehabiliteringsmöten med andra anställda.

Hörstam tillbakavisar uppgifterna:

– Jag var med på mötena därför att medlemmarna konsekvent bett mig att vara det. De anställda har inte velat möta arbetsgivaren ensamma. Att jag skulle ha läckt uppgifter är befängt. Däremot har medlemmarna ofta varit öppna själva med alla konstigheter som företaget försökt driva igenom.

– Jag anklagas också för att vara den direkta orsaken till att flera anställda sagt upp sig. Södertälje Hamn hittar på anklagelser för att bli av med mig. Det är som en Kafka-process.

I SAMBAND MED avskedet intervjuade Transportarbetaren Robert Tingvall, vd i Södertälje Hamn. Han ville då inte kommentera beslutet, annat än att avsked är en ovanlig åtgärd.

Tingvall uppgav också att bolaget hade för avsikt att hålla fast vid det.

Den 22 november kallade Transport arbetsgivaren till lokal förhandling. Förhandlingen genomfördes timmarna efter att denna tidning skickats iväg för tryckning.

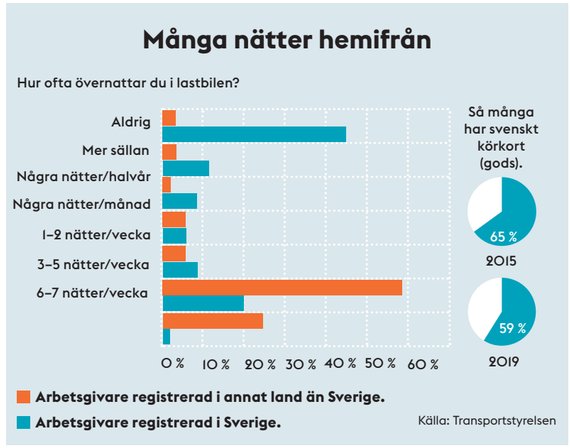
Hur det gick vid förhandlingsbordet rapporterar vi om på tidningens hemsida, transportarbetaren.se.

Skilda världar för chaufförer

Chaufför. De flesta lastbilsförare trivs på jobbet. Generellt är de nöjda med arbetsförhållandena, oavsett om de kör för svenska eller utländska arbetsgivare.

Men villkoren skiljer sig kraftigt åt. Var femte chaufför med utländsk arbetsgivare kommer bara hem någon gång i halvåret. De får ut i snitt 15 000 kronor i månaden, men variationerna inom gruppen är stor.

Transportstyrelsen har, tillsammans med Polisen, också undersökt hur aktuella regler följs när det gäller godstransporter. Inom flera områden – som körkortsbehörighet och nykterhet – följs lagar och förordningar till 100 procent. *LB*



Fridagar får läggas in på utlandsresor

Bussförare. Bussföretag får förlägga fridagar utomlands för chaufförer som är på jobbresa, förutsatt att föraren inte behöver köra de lediga dygnen.

Arbetsdomstolen (AD) slår fast i sin dom att förare kan ”uppleva fridagar på en vintersportort som värdefull fritid”.

Tvisten mellan fackförbundet Kommunal på ena sidan och bussföretaget Bergkvarabuss kan komma att påverka även bussförare som går på Transports avtal. *VE*

2,6 %

ökade lönerna i Sverige med under årets första åtta månader, jämfört med samma peiod året före. Ungefär lika stor ökning som under hela 2018, konstaterar Medlingsinstitutet.

Fem döms för grova rån mot taxiförare

Taxi. Solna tingsrätt har dömt fem unga män för inblandning i sju grova rån mot taxichaufförer runt om i Stockholms län. Det blir fängelser för fyra och ungdomsvård för den femte, skriver lokaltidningen Mitt i, som beskriver hur rånen gick till:

Förövarna beställde i somras taxiresorna under falskt namn. I bilen hotade de chauffören med pistol eller kniv. De stal reskassan och chaufförens personliga tillhörigheter.

I flera fall har de tvingat till sig förarens koder för att sedan ta ut maximalt med pengar i en bankomat.

Männen kom över sammanlagt 75 600 kronor plus flera mobiltelefoner. *LB*

Transport värvar på Samhall

Samhall. Transports lokalavdelningar är på väg ut till Samhallarbetsplatser för att värva medlemmar.

Det statliga företaget, som ska ge jobb åt den som har en funktionsnedsättning, arbetar i alla möjliga branscher. Åtta av LO-förbunden har centralt avtal med arbetsgivaorganisationen KFO Samhall.

Samhall har expanderat inom lager, terminal och logistik. Därför tillhör Transport sedan förra årsskiftet förbunden med avtal. *LB*

Deras jobb ska vända kurvan

Facket. Ner med pennor, isskrapor och försäkringsinfo i en kasse. In i bilen och iväg till ett åkeri. Innan dagen är över kan Jan Stålemar och Matilda Olofsson räkna in en ny medlem, kanske två.

Text och foto **Lena Blomquist**

Med hjälp av extra projektpengar fokuserar Transportavdelningar runt om i landet på att höja medlemstalet. Fackets nedåtgående kurva ska vändas.

I Östersund samarbetar den projektanställda medlemsvärvaren ofta med en projektanställd försäkringsinformatör från Sundsvall. Det vill säga – Jan Stålemar och Matilda Olofsson åker ut på arbetsplatser tillsammans.

– Många företag tycker att det är jättebra att jag kommer. De betalar ju för avtalsförsäkringarna, men är många gånger okunniga om vad de anställda har rätt till, säger Matilda Olofsson.

EN TORSDAG ÄR det återbesök på Lundstams återvinning. Där blir det samtal om vilka försäkringar som gäller eftersom företaget har kollektivavtal. Och vad den som är med i facket kan få utöver detta.

– Jag är väl lite dumtjurig, medger chauffören Urban Wärme som i somras råkade ut för sin andra arbetsolycka.

Han ramlade från en stege, ner i verkstadens betonggolv ... och fortsatte att jobba med smärtorna som sällskap. Matilda Olofsson reder ut vad han har rätt till för ersättningar och berättar hur han ska söka dem. Och påtalar vikten av att dokumentera sina skador.

VID BORDET INTILL pratar Jan Stålemar på. Inte bara historier från taxibilen, utan också vad ett fackligt medlemskap innebär. Rättigheter och skyldigheter.

Dagens nya medlem blir Christer Sjödin som av gammal vana är med i Seko, men under samtalet inser att han inte längre kan få hjälp därifrån. Eftersom han jobbar på Transports miljöarbetaravtal blir det strax en övergång.

Lundstams räknas som en bra arbetsplats av värvaren och informatören. Där funkar det att boka in en kafferast då och då. Liknande relationer har de, tillsammans eller var för sig, byggt upp inom bevakning och på någon terminal. Och ofta åker de på spontana arbetsplatsbesök. De tittar in på mackar, mindre åkerier, gummiverkstäder eller stannar till i taxikön vid flyget eller lasarettet.



Christer Sjödin har av gammal vana varit med i Seko. Eftersom han jobbar på Transports miljöarbetaravtal kommer han nu att gå över till Transport.



Redo för ett arbetsplatsbesök. I Östersund samarbetar projektanställda medlemsvärvaren Jan Stålemar med projektanställda försäkringsinformatören Matilda Olofsson från Sundsvall.

> **”Vi insåg att något måste göras. Det gick lätt att ansöka om projektpengar och vi valde rätt personer.”**
>
> Johan Molin, avdelningsordförande Mellersta Norrland.

JAN STÅLEMAR ÄGNAR en hel del tid åt att ringa också. Han får listor på företagens nyanställda, men vet inte om de är fackmedlemmar eller inte. Han ringer på klasslistor med dem som har tagit studenten på transportprogrammet. 30 av 100 är nu med i Transport.

I Mellersta Norrland har medlemstappet bromsats rejält under höstens dubbla projektinsatser.

– Vi insåg att något måste göras, säger avdelningsordförande Johan Molin. Det gick lätt att ansöka om projektpengar och vi valde rätt personer. Janne kan taxibranschen väldigt bra och har jobbat som säljare förut.

TOTALT HAR 18 av Transports 25 avdelningar varit i gång med värvningsprojekt under delar av året.

– Det viktigaste är att vi arbetar med den här frågan ur ett lokalt perspektiv, säger Magnus Lagerqvist, central ombudsman som håller i medlemsvärvning och organisering.

Han beskriver att avdelningarna valt olika metoder, att de har hittat lokala värvarförmågor och att försäkringsinformatörerna har plockat hem miljoner till medlemmarna.

– Det är för tidigt att analysera resultatet av värvarna, säger han. Men vi får fler inträden i förbundet än förra året.

Tips till den som inte är med i facket

Jan Stålemars tre tips när han möter den som inte är med i facket:

→ Absolut viktigast är att du jobbar på ett företag med kollektivavtal..

→ Du måste för din egen skull vara med i a-kassan.

→ Gå med i rätt fackförbund – för att få hjälp om något händer.

Tips om försäkringar i kollektivavtalet

Matilda Olofssons tips om försäkringar som ingår i kollektivavtalet vid ....

→ Sjukdom. AGS kompletterar ersättningen från försäkringskassan.

→ Skada. TFA kan täcka utgifter och ge mer ersättning till den som skadar sig i jobbet.

→ Uppsägning. AGB ger pengar till den som är 40 år eller mer. TSL hjälper till med omställning till nytt jobb, studier eller eget företag.

→ Dödsfall. I TGL (eller AGL i vissa avtal) ingår en livförsäkring om du dör före pensionen.

→ Pension. Avtalspensionen kompletterar den allmänna.

→ Föräldraledigt. Premiebefrielseförsäkringen tar över dina inbetalningar till pensionen när du är föräldraledig eller sjuk.



5 tycker till

Vilken fråga är viktigast i avtalsrörelsen, förutom lönen?



Andreas Lundin, terminaltekniker Göteborg:

– Alla ska ha rätt till företagshälsovård och få en läkarundersökning en gång per år. Vi har det på mitt företag, men jag tänker på alla andra. Det är viktigt när man jobbar med kemikalier. Överlever man inte har man ingen nytta av pengar.



Peder Karlsson, säljare bensinstation, Vilhelmina:

– Ensamarbete ska bort! Se på klientelet i dag i Sverige, allting har blivit mycket grövre med knivar och folk som är påtända.

– Än så länge är vi en skyddad värld i Västerbotten, men det kryper allt närmare. Att vara två ger en trygghet.



Marianne Johansson, fyllningsoperatör gasindustrin, arbetsplatsombud, Stenungssund:

– Vårt företag har bestämt att vi ska ta in bemanningsanställda som extrapersonal under somrarna. Sedan blir de ofta kvar under hösten. Det vore bättre att anställa eftersom vi behöver mer folk. Så vi får behålla dem som är bra.



Erik Simson, säkerhetsrådgivare farligt gods och brandskydd, huvudskyddsombud, Östersund:

– Trygghet är viktigast, trygga anställningar och trygg arbetsmiljö. Att skapa medvetenhet om riskerna i avfallsbranschen. Som chaufför behöver man vara om sig och kring sig, nyfiken på säkert sätt. Och informationstörstande.



Jimmy Åsberg, hamnarbetare, Gävle:

– Jag tycker att en säker arbetsmiljö är minst lika viktig som lönen. Om du skadas allvarligt eller till och med dör på jobbet spelar det ju ingen roll när pengarna sen kommer.

JÖ



FOTO: JOSEFINE HAGSTRÖM

Sex kvinnor har jobbat i växeln på Ingmarsö, en har just slutat och de andra får gå den sista december. Till vänster Beatrice Carlsson, som har en månads uppsägningstid. Övriga i den främre raden är Anci Nordwall, Karin Lagerberg och Ewa Zimmerman.

Taxiväxeln slår igen på Ingmarsö

Taxitelefonister. I 27 år har Taxi Stockholm haft en telefonväxel på Ingmarsö i Stockholms skärgård. Fem personer drabbas när företaget centraliserar.

Text **Vendela Engström**

Ingmarsö ligger i Stockholms skärgård och har cirka 150 bofasta. På ön finns bland annat båtvarv, mataffär, bibliotek och taxiväxel. Växeln placerades i ett ombyggt fritidshus på ön i april 1992 i samband med satsningar på distansarbete.

– Med den moderna tekniken spelar det ingen roll var i landet man sitter, sa Taxi Stockholms dåvarande vd Kjell Sterner, till Dagens Nyheter, år 1992.

I DAG HAR Taxi Stockholm två telefonväxlar, en i Stockholm och en på Ingmarsö. Nu läggs växeln på ön ned och all växelverksamhet samlas i Stockholm. Sista dagen på jobbet blir den 31 december.

En av dem som drabbas är Beatrice Carlsson, som sägs upp med en månads uppsägningstid. I februari skulle hon ha varit anställd i två år.

– Det känns hemskt. Hela min familj bor på ön. Nu måste jag flytta till ett nytt ställe för att försöka få jobb, säger hon.

PÅ ÖN JOBBAR i dagsläget sex personer i växeln. Två av dem arbetar heltid och en av dem har en visstidsanställning. Den löper ut innan det här beslutet träder i kraft vid årsskiftet.

– Jag kan köpa att de lägger ned, men inte att de behandlat personalen illa. Vi har inte fått något stöd av arbetsgivaren efter det att vi fick informationen. De har inte kommit ut till oss eller ringt och frågat hur vi mår, säger Beatrice Carlsson.

Personalen har erbjudits omplacering i Stockholm.

> **”Det skulle ta sex timmar om dagen att pendla fram och tillbaka. Det är omöjligt att få ihop en heltidstjänst på det.”**
>
> Beatrice Carlsson om erbjudandet att jobba vid växeln i Stockholm.

– Det skulle ta sex timmar om dagen att pendla fram och tillbaka. Det är omöjligt att få ihop en heltidstjänst på det, säger Beatrice Carlsson.

NATALIA SANTOS ÄR pressansvarig på Taxi Stockholm. Hon förklarar att växeln läggs ned av ekonomiska skäl. För att ha kvar den måste företaget investera i reservkraft, utifall ett strömavbrott skulle ske. Samt göra satsningar på förbättrad arbetsmiljö.

– Det är kostnader som vi inte kan rättfärdiga när vi har ett kontor i Stockholm, säger hon.

Kommer ni att göra nedskärningar i Stockholmsväxeln?

– Nej, det kommer vi inte, säger hon.

Annica Collstam, ombudsman på Transports Stockholmsavdelning, berättar att förbundet fick igenom de krav som förhandlats med arbetsgivaren. Hon hälsade på medlemmarna ute på ön efter förhandlingen.

– De är besvikna på arbetsgivaren, men var glada att vi kom dit och hälsade på, säger hon.

LO-kravet: 3 procent och ettåriga avtal

Avtalsrörelsen. Industrifacken kräver 3 procent och ettåriga avtal. Efter det beskedet har LO-styrelsen bestämt tolv förbunds gemensamma lönekrav. Kravet blir detsamma.

Text **Lena Blomquist**

– En väldigt realistisk nivå som ligger mycket väl i linje med vad Konjunkturinstitutet och Riksbanken har sagt, kommenterar Tommy Wreeth, ordförande i Transport.

I sammanslutningen Facken inom industrin ingår både arbetare, tjänstemän och akademiker.

De fem fackförbunden presenterade i början av november sina krav i avtalsrörelsen som ska resultera i nya uppgörelser under nästa år. De vill ha ettåriga avtal med 3,0 procent i löneökning.

– Alldeles för högt, säger Anders Weihe, förhandlingschef hos industrifackens motpart Teknikföretagen, till TT.

Han ser löneökningar på 1,5 procent som mer rimliga.

NÄR LO-STYRELSEN MÖTTES blev alltså 3 procent också det gemensamma kravet för de tolv fackförbund som är kvar i samordningen i vinterns avtalsrörelse. Kommunal och Pappers har hoppat av och tänker driva sin egen lönerörelse.

Ett slutligt beslut om Transport ska ingå i LO:s samordning, och därmed ställa sig bakom 3-procentskravet, fattar förbundsrådet den 2 december.

– LO:s ekonomer har sagt att det finns ett utrymme för löneökningar på mellan 2,5 och 3,5 procent, säger Tommy Wreeth. Så detta känns realistiskt.

> **”En väldigt realistisk nivå som ligger mycket väl i linje med vad Konjunkturinstitutet och Riksbanken har sagt.”**
>
> Tommy Wreeth, ordförande i Transport.

GÅNGEN I AVTALSRÖRELSEN är att de fem industrifacken går först, och att övriga arbetsmarknaden får använda deras uppgörelse som ett märke för övriga avtal. Innan industrifacken inom LO skriver på det nya avtalet måste de ”få godkänt” av LO-styrelsen.

De övriga facken i samordningen ska acceptera industrins löneökning som normen i sina egna förhandlingar och uppgörelser. Detta bör ske innan industriavtalet löper ut i mars.

LO:s representantskap, det högsta beslutande organet mellan kongresserna, har sedan tidigare kommit överens om övriga krav, utöver just löneprocenten.

Där ingår en låglönesatsning, ett så kallat knä: Den som har en månadslön under 26 100 kronor får ett fast lönepåslag i kronor. I och med kravet på 3 procent betyder det att knäkonstruktionen är värd 783 kronor per månad på löner under 26 100 kronor.

Dessutom innehåller förslaget krav på skärpt skydd mot sexuella trakasserier, liksom krav på ordning och reda när det gäller de försäkringar som arbetsgivaren ska betala in till.

Swedbank

Medlem i facket?
– välj rätt lån

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

* Effektiv ränta 4,91 % november 2019

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



I mitten av oktober kom Arbetsmiljöverket till UPS vid Sturups flygplats. Verket kritiserade bland annat den manuella hanteringen och bristen på arbetsrotation.

Svidande kritik mot arbetsmiljön vid UPS

Terminal. Paketföretaget UPS får hård kritik från Arbetsmiljöverket, efter en inspektion på terminalen vid Sturups flygplats. I somras la Transport ett skyddsstopp för delar av arbetet. Nu kräver Arbetsmiljöverket 400 000 kronor i sanktionsavgift.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Jag har varit regionalt skyddsombud i 15 år och aldrig sett en så dålig terminal. Och då har jag ändå besökt andra med riktigt usel arbetsmiljö, säger Bert Johansson på Transports Malmöavdelning.

UPS startades i USA och är världens största paketdistributör, med verksamhet i 200 länder. På Sturup hanterar terminalen flyggods, både sådant som kommer i särskilda flygcontainrar och på lastbil, från Danmark.

TRANSPORT HAR LÄNGE haft ögonen på arbetsplatsen. Bert Johansson och Anders Palmqvist är regionala skyddsombud (RSO) och åkte dit på försommaren, efter nya larm från anställda.

– Lokalen är gammal och inte anpassad för dagens paketmängder, säger Anders Palmqvist. All hantering av godset sker manuellt. Och då handlar det om paket som kan väga upp till 70 kilo.

Omkring tolv arbetare bemannar terminalen. Några står hela passet och knuffar paket över det breda bandet, andra lastar i eller ur bilar. För hand. Inga lyfthjälpmedel finns. Belysningen beskrivs som dålig och tempot är uppskruvat, enligt RSO:na.

PÅ FÖRSOMMAREN LADE Anders Palmqvist ett skyddsstopp. Det riktas mot lossningen av lastbilarna från Köpenhamn. Vid det arbetet används utdragbara rullband, ramper som är omkring en meter långa.

– De fungerar dåligt och risken är stor att personalen skadar sig när de dras ut.

– Företaget gick med på kraven vi ställde. För att få i gång arbetet igen. Men sedan struntande man i det vi kommit överens om, säger Anders Palmqvist.

Facket följde upp skyddsstoppet med en så kallad 6:6a-anmälan. I mitten av oktober kom Arbetsmiljöverket till UPS.

Resultat blev ett inspektionsmeddelande på elva sidor. Verket slår bland annat ner på bristande arbetsorganisation och kräver att företaget gör en riskbedömning, och sedan en handlingsplan.

DEN MANUELLA HANTERINGEN får ett eget kapitel. Såväl bilar som containrar är lastade från golv till tak med paket, som i vissa fall är mycket tunga. Godset ska lyftas för hand, upp på ett transportband i midjehöjd. Paket lyfts ibland över axelhöjd.

När lådorna ska till distributionsbilarna handlar det om att bära – en sträcka på uppåt 15–20 meter.

Arbetsmiljöverket slår också ner på att arbetsrotation saknas.Och att det är ont om utrymme där terminalarbetarna ska böja sig och lyfta gods.

I en punkt framgår att de anställda har små möjligheter att själva påverka arbetet och tempot. Personalen vittnar om att de inte kan växla sysslor, inte skifta mellan stående och sittande och inte heller ta pauser när det behövs.

Ett av de mer konkreta kraven handlar om att det inte finns knappar för att nödstoppa vissa transportband.

UPS HAR FÅTT fram till den 28 januari 2020 på sig att hitta lösningar. Då kommer Arbetsmiljöverket på återbesök.

Vid en inspektion konstaterade Arbetsmiljöverket att UPS inte besiktigat terminalens lyftbord, som reglerna föreskriver. I november fick företaget ett föreläggande om sanktionsavgift på 400 000 kronor.

Transportarbetaren har sökt UPS platschef på Sturup. Utan framgång.

Fotnot: En längre text med fler detaljer om arbetsmiljön finns på transportarbetaren.se.

6:6a-anmälan

Ett skyddsombud kan kräva att arbetsgivaren åtgärdar brister i arbetsmiljön. '

En 6:6a-anmälan är en tydlig skriftlig begäran till arbetsgivaren om att få problemet åtgärdat. Detta beskrivs i kapitel 6, paragraf 6 i arbetsmiljölagen.

Om arbetsgivaren inte svarar inom 14 dagar, eller om skyddsombudet inte är nöjd med svaret, är nästa steg att vända sig till Arbetsmiljöverket.

”Jag har varit regionalt skyddsombud i 15 år och aldrig sett en så dålig terminal.”

Bert Johansson, Transports Malmöavdelning.

Största roro-hamnen ska bli ännu större

Hamn. Över 2 000 lastbilar eller trailrar rullar av eller på de 15 godsfärjor som dagligen angör Skandinaviens största roro-hamn. Nu bygger Trelleborg ut. Notan, 1,5 miljarder kronor, betalas genom nya bostäder med havsutsikt.

Text **Jan Lindkvist**

Utanför hamnkontorets fönster kommer dragbil efter dragbil ut ur bilfärjans innanmäte. Längre bort i hamnbassängen ligger mudderverken som mödosamt karvar sig ner i Östersjöns botten.

– Utbyggnaden är nödvändig om vi ska hänga med i utvecklingen. Morgondagens färjor blir större och längre, säger Jörgen Nilsson.

Han är vd i det kommunala bolaget, Trelleborgs Hamn. Vd för Sveriges och Skandinaviens största hamn för gods som kommer på hjul. Antingen lastbilar, trailrar eller chassier. Lösa containrar hanteras inte. Trelleborg har inga kranar.

DET ÄR EN sorts blandning av stolthet och tillförsikt som hamnpersonalen utstrålar när Transportarbetaren hälsar på. Alla från vd:n till Transports klubbordförande, Jörgen Wärja.

Startskottet gick 2014. Första steget blev att bygga två pirarmar som sträcker sig som en mäktig kräftklo ut mot havet. Innanför den ena anläggs nya markytor, med nya färjelägen. Färjelägen som i många decennier varit Trelleborgs ansikte mot omvärlden.

Innanför den andra pirarmen blir det bostäder. En ny stadsdel med 4 000 lägenheter. På sikt uppåt 6 000.

FAST HAMNBOLAGET HAR andra visioner också. Vd Jörgen Nilsson igen:

– I dag stannar nästan inget gods hos oss, det bara passerar Trelleborg. Vi ska försöka ändra på det. Genom att bygga ett stort logistikcenter en liten bit från hamnen. Marken finns redan.

– Det är en logisk utveckling. Vi har färjelinjer som täcker fem europeiska destinationer. Våra båtar går till Tyskland, Polen och Litauen. Vi har alla förutsättningar att växa på logistiksidan, exempelvis hantera gods åt e-handelsföretag.

HOS DE STYRANDE i Trelleborg står klimatfrågan högt på dagordningen. De nya landområden som nu skapas innanför pirarna får en höjd på tre meter över havet. Det är för att bostäder och hamnanläggningar ska klara en befarad havsnivåhöjning.

I den nya satsningen ingår en solcellspark och vindkraftverk som tillsammans beräknas täcka hälften av hamnens energibehov. Färjornas utsläpp är en utmaning. Det är komplicerat att dra fram el-kablar grova nog att ersätta båtarnas motordrivna generatorer.

FRAM TILL NU har trelleborgarna fått vänja sig vid utländska dragbilar som parkerar överallt där det går. Eller inte går. För att minska nedskräpningen har hamnen anlagt en parkering med toaletter och duschar för lastbilschaufförerna.

– Det kostar en euro per dygn att stå där. För dyrt tycker många östförare, säger Jörgen Wärja, Transports man i hamnen.

Trafiken i siffror

→ Totalt kommer 800 000 tunga fordon per år till Trelleborg. Plus ungefär 500 000 personbilar som också ska av eller på färjorna.

→ Om fem, sex år kalkyler hamnledningen med ytterligare 500 000 fordon. Totalt 1,8 miljoner.

FOTO/ILLUSTRATION: TRELLEBORGS HAMN AB



Innanför pirarmarna bygger Trelleborgs Hamn nya färjelägen och ger samtidigt plats för 4 000 nya bostäder. I planerna ingår ett nytt logistikcenter. Bilden är en skiss som visar hur det är tänkt att bli.

Rätt om medlemsutveckling i facket

Facket. I förra numret av Transportarbetarens papperstidning (nummer 11/2019) finns en artikel med rubriken Medlemmarna som försvann. I ingressen står att alla fackförbund backar. Det är inte korrekt.

Alla LO-förbund och majoriteten av tjänstemannaförbunden tappar medlemmar. Men en grupp fackförbund, främst Sacofack för akademiker, har tvärtom vuxit de senaste åren.

För LO:s del är utvecklingen bekymmersam. Sedan 2006 har fackförbunden i LO tappat runt 330 000 medlemmar. Andelen fackligt anslutna arbetare minskade från 77 till 59 procent. Fortsätter nedgången kommer bara varannan LO-arbetare att vara med i facket om några år.

I artikeln i papperstidningen finns en tabell med en jämförelse mellan 17 länder. Där står att den fackliga organisationsgraden i Sverige gått ned med 18 procent mellan åren 2000 till 2018. Rätt siffra ska vara 17 procent. Alternativt 14 procentenheter.

JAN LINDKVIST

Konkurs för matdistributör

Budkörning. Matdistributören T Group Logistics har försatts i konkurs, med över 1,7 miljoner i skatteskulder. Bolagets bud har kört ut restaurangmat för sajterna hungrig.se och onlinepizza. Enligt uppgift har de flesta buden jobbat som F-skattare.

Transport har tidigare drivit flera fall mot de Skånebaserade företagen T Group Logistics och Delivery Perfection, som haft samma ägare. De handlar om bud som har blivit blåsta på lön och ersättningar. *JL*

Risk för prischock på biobränsle 2020

Åkeri. Om drygt ett år kan priset på biodrivmedel höjas med uppåt sex, sju kronor per liter. Bakom ligger EU som inte längre vill bevilja Sverige undantag för skatt på biobränslen. Risken är stor att många transportföretag går tillbaka till fossil diesel och bensin, varnar branschen.

Sverige satsar hårt på biodrivmedel, som ett led i klimattänkandet. Bilister och åkerier kan tanka rena produkter, som HVOIOO. Men även i den vanliga dieseln och bensinen blandas en gradvis större mängd biobränsle. De flesta EU-länder förespråkar i stället mer el-drift inom trafiken. *JL*

”Dubbla lastplan bra – om de hanteras rätt”

Åkeri. Transportarbetarens rapportering om bilar med dubbla lastplan är för ensidig, tycker Helsingborgsåkaren Ulf Jönsson.
– Dubbelplanen är bra. Förutsatt att de servas och hanteras på rätt sätt. Annars är de farliga, det håller jag med om.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Ulf Jönsson driver Börje Jönsson åkeri och systerbolaget Stay fresh, som är en stor transportör av livsmedel. 2015 tog företaget över en del Ica-körning och skaffade också fordon med dubbla lastplan.

I dag har åkeriet två bilar och 15 släpvagnar som kan lastas i två våningar. Alla har höjbara yttertak, så att chaufförerna slipper huka sig på ”undervåningen”.

– Dubbelplanen är både kostnads- och miljöeffektiva. Skulle man avskaffa dem går det åt nästan dubbelt så många ekipage för att få ut samma mängd gods, säger Ulf Jönsson.

Samtidigt upprepar han hur viktigt det är att ekipagen sköts och att chaufförerna får rätt utbildning.

HOS STAY FRESH har företaget tagit fram en tjock manual. Nya förare får både en teoretisk genomgång och en praktisk demonstration av tekniken och hur lastningen går till.

– Alla chaufförer får skriva under på att de genomgått utbildningen. Finns det minsta tvekan kvar får förare följa med rutinerade kollegor ut, innan de får köra själva, säger han.

På Stay fresh finns också en särskild serviceplan för ekipagen. Den omfattar daglig tillsyn där det bland annat ingår att kolla vajrarna som lastplanen hänger i. Och även låsklackarna som ska säkra godset när det väl är upphissat. En viktig del är att lyssna efter eventuella missljud när systemet aktiveras.

PLANEN INNEHÅLLER OCKSÅ anvisningar för månadsvis och kvartalsvis service. I förarnas manual finns instruktioner från tillverkaren, som innehåller varningen: ”Det är förbjudet att vistas under osäkrat lastplan.”

Ulf Jönsson säger:

– Vi har också haft vajrar som gått av. Skulle låsklackarna inte gå i, ska våra chaufförer absolut inte gå in under det upphissade planet. Sedan har vi förstås problemet med anställda som ska vara ”duktiga” och lösa uppgiften ändå. Men vårt budskap är tydligt, man ska tillkalla servicetekniker.

HAN OCH ÅKERIETS vd, Håkan Landgren, tar täten ut på den stora gårdsplanen. Vid ena kanten står en bil där släpet har dubbelplan. Det är nästan nytt.

Med oss finns också Ilir Jashari, som kört de omdiskuterade ekipagen:

– De fungerar bra. Men det är viktigt att inte stressa och att följa instruktionerna. Jag har sett många chaufförer från olika åkerier som slarvar när jag kommit för att lasta eller lossa.

Stay Freshs nya släp kommer från en svensk tillverkare. De första var av ett annat fabrikat.

– Tyvärr kan vi konstatera att det är ganska stor kvalitetsskillnad, säger vd Håkan Landgren. De äldre släpvagnarna är i praktiken utslitna efter fyra, fem år. De nya ger ett annat intryck. Betydligt mer gediget.

Röster har höjts för att dubbelplanen borde omfattas av krav på regelbundna besiktningar. Är det en bra idé?

– Ja, säger Ulf Jönsson. I dag är det besiktningskrav på bakgavelliftar och en massa andra saker. Det vore logiskt om man också kontrollerade den här utrustningen.

– I framtiden tror jag vi kommer att få se fler dubbelplansbilar på vägarna. Fast inte med den här tekniken. Den är dyr. Jäkligt dyr faktiskt.



Ilir Jashari frigör låsklackarna och hissar upp den ena av skåpets två höj- och sänkbara golvplattor. Varje platta säkras med sex låsklackar, som krokar i en skena i väggen.

FOTO: JAN LINDKVIST



Karl-Petter Thorwaldsson har sitt fackliga ursprung i IF Metall och jobbade från början som svarvare. Här talar han på Transports kongress 2017.

Avgående LO-basen släpper inte facket

Facket. LO:s ordförande Karl-Petter Thorwaldsson lämnar över klubban i juni nästa år. Jättetråkigt, kommenterar Transports Tommy Wreeth.

Text **Lena Blomquist**

– Jag vill fortsätta att jobba nära intill den svenska fackförbundsrörelsen i tio år till, säger han till Transportarbetaren.

Karl-Petter Thorwaldsson, som fyller 55 år i december, har meddelat valberedningen att han inte ställer upp en tredje period på ordförandeposten. Hans efterträdare kommer att väljas på LO:s kongress.

Beskedet väckte viss häpnad. Själv har Karl-Petter Thorwaldsson aldrig tänkt sig att sitta som LO-ordförande längre än åtta år, det vill säga två perioder.

– Jag känner att jag är utsliten i medierna … och att jag själv är utsliten i kontakten med medier. Och det är en LO-ordförandes roll att synas och höras.

EN NYHET I det lilla formatet är att Karl-Petter Thorwaldsson blir kvar som ordförande i Folksam, omvald i november. Han har också posten som vice ordförande i världsfacket IFS i tre år till. Politiska uppdrag och konsultjobb tackar han nej till.

Karl-Petter Thorwaldsson framhåller gärna sin dag som praoande lastbilschaufför, och insikten om vilken yrkeskunskap som krävs för att köra ett tungt fordon. Han säger sig också vara ”otroligt stolt” över att ha haft Transport och transportarna med sig i LO.

– Vilket annat fackförbund gömmer sig med en kamera i buskarna för att fota fuskare? Det är ett oerhört viktigt arbete som Transport gör för att avslöja kriminella och förbättra villkoren i sin bransch.

TRANSPORTS ORDFÖRANDE TOMMY Wreeth kommenterar beskedet om LO-basens avgång:

– Jag är förvånad. Han har gjort ett väldigt bra jobb och borde under alla omständigheter ha kunnat sitta en full period till.

– Han har synts bra, tycker jag, och har flyttat fram LO:s position i opinionen.

Tommy Wreeth konstaterar att det inte går att hitta en ny ordförande som liknar Karl-Petter Thorwaldsson, och att valberedningen får ett tufft jobb.

– Transport träffar valberedningen om ett par veckor, men rent personligt tycker jag att den ska leta i de mindre förbunden. En LO-ordförande behöver inte komma från IF Metall eller Kommunal.

Vilka minns du?

Här kommer listan på LO:s ordförande från 1950-talet och framåt:

Arne Geijer var ordförande 1956–1973, tillhörde Metallindustriarbetareförbundet och var från början metallarbetare.

Gunnar Nilsson, 1973–1983, från Träindustriarbetareförbundet och från början glasbruksarbetare.

Stig Malm, 1983–1993, från Metallindustriarbetareförbundet och från början instrumentmakare.

Bertil Jonsson, 1993–2000, från Träindustriarbetareförbundet och från början sågverksarbetare.

Wanja Lundby-Wedin, 2000–2012, från Kommunalarbetareförbundet och hennes första arbete var som sjukvårdsbiträde.

LB

Kommer du att sakna Karl-Petter Thorwaldsson? frågade vi på Facebook:

”Ja, hoppas han siktar högre och blir partiledare för är det någon så är det han som kan göra partiet större.”

MARKKU OLLILA

”Nej!!!”

LARS-ERIK HÖGMAN

”Absolut, bästa LO basen sen Stig Malm.”

DAG OLSSON

”Nä. Han är en man som kallar väldigt många av sina medlemmar för rasister. En sådan polariserande individ kan inte sitta på hans position.”

RONNIE WESTLING

”Absolut! Men det finns några jag tror skulle kunna göra ett bra jobb på posten, så jag är inte orolig.”

BJÖRN MOLIN

”Jag kan nog komma på några bra efterträdare från Transport.”

MARCUS TIBBELIN

Taxiförare dömd för rattsurfning

Taxi. 1500 kronor i böter blev straffet för en taxichaufför som polisen såg med en mobil i handen. Chaufförен hävdade att han bara kollade vem som ringde. Enligt Hovrätten för västra Sverige är detta ett brott mot trafikförordningen.

I början av 2018 skärptes lagen när det gäller telefoner och annan kommunikationsutrustning bakom ratten. Nu gäller: "föraren får inte använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen". Undantagna är vägtransportledare och blåljuschaufförer – om de är tvungna att ta mobilen i handen. *LB*

S: Skyddsombud in på fler arbetsplatser

Arbetsmiljö. De regionala skyddsombuden kan i framtiden få komma in på fler arbetsplatser. Arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S) har aviserat en lagändring, som ska ge regionala skyddsombud rätt att gå in på fler arbetsplatser än i dag.

Men om förslaget blir verklighet är osäkert. Det är oklart vilket stöd det kan få i riksdagen. *LB*

Nokas/Avarn sluter europeiskt avtal

Bevakning. Nokas, som snart byter namn till Avarn, har tecknat ett EWC-avtal med fyra nordiska fackförbund. Transport är ett av dem.

– Det här innebär att anställda och fack kan dela erfarenheter över nationsgränserna och gemensamt lägga fram vad de tycker och vill, säger Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport som tecknade avtalet för Transports del.

EWC är ett europeiskt företagsråd som bildas via ett avtal mellan företag som har verksamhet i minst två EU-länder och de fackförbund som organiserar företagets medlemmar. *VE*

111

mil statlig väg får sänkt hastighet under nästa år, från 90 till 80. Samtidigt höjs gränsen till 100 kilometer i timmen på nio mil väg.

Tidningsbud sägs upp i Småland

Tidningsbud. Ungefär 95 tidningsbud hotas av uppsägning. Koncernen Hall Media varslar om kraftiga nerdragningar. Tidningsläsare i Småland kan i början av nästa år få sin tidning med post i stället för på morgonen.

Text **Lena Blomquist**

– Med ett sådant varsel kan jag inte säga till medlemmarna att sitta lugnt i båten. Det säkraste är att börja se sig om efter ett nytt jobb, säger Morgan Sparrenholt, ombudsman på Transports avdelning i norra Småland.

HALL MEDIAS VARSEL berör tidningsbud i tre olika Transportavdelningar. När avdelning 20 i Småland startar mbl-förhandlingarna i januari har ombudsman Sven Sawatzki i Skövde-Borås-avdelningen kanske redan hunnit avsluta sina:

– Företaget kommer hit den 2 december. Då ska jag få veta mer om vilka distrikt som berörs och sedan räknar vi med att avsluta förhandlingarna ett par veckor senare, säger han.

Hall Media ger ut ett antal tidningar i Småland och Västergötland. Koncernens vd berättar om varslet i de egna tidningarna. Det handlar dels om en minskning av antalet journalister, dels om omfattande uppsägningar av tidningsbud. Förklaringen är, enligt företaget, vikande annonsintäkter samt ökande kostnader för utdelningen av papperstidningarna.

Hall Media

Hall Media ger i dag ut tio prenumererade dagstidningar, med olika utgivningsfrekvens: Jönköpings-Posten, Smålands-Tidningen, Vetlanda-Posten, Tranås Tidning, Smålands Dagblad, Värnamo Nyheter, Smålänningen, Falköpings Tidning, Västgöta-Bladet och Skaraborgs Läns Tidning. Lägg till dessa ett antal gratistidningar som totaldistribueras i sina respektive områden.

Vd Mats Tidstrand konstaterar i Hall-tidningarna, att koncernen har en av Sveriges snabbast växande andel digitala prenumeranter.

– Vi har en stabil grund av prenumeranter men distributionskostnaderna går inte att sänka i samma takt som vi tappar läsare. Det skapar ett negativt resultat trots att vi digitalt går väldigt bra, fortsätter han.

ENLIGT PLANERNA KOMMER Post Nord under det första halvåret 2020 att ta över utdelningen av tidningarna på landsorten, bortsett från på lördagar. En del lokala tidningar kommer att slås ihop, och det innebär att tjockare papperstidningar ska delas ut. Men direktören räknar med att Hall Media i framtiden ska bli helt och hållet digitalt.

– Vi kommer absolut att ge ut papperstidningar ett tag till. Jag kan inte överblicka en exakt tidsangivelse. Men min bild är att vi kommer att bli ett renodlat digitalt bolag, säger Mats Tidstrand.

FOTO: BJÖRN LARSSON ROSVALL



Chaufförsjobb lockar Göteborgs avsatta S-topp

Yrkesbyte. När Göteborgs avsatta S-topp tog yrkeskompetensbevis blev det en stor sak i medierna. Transportbetaren frågade Ann-Sofie Hermansson vad hon är ute efter för chaufförsjobb – och om hon ska gå med i Transport.

– Jag kan tänka mig lite olika saker. Gärna i Göteborgstrakten. De gånger jag tidigare har testat att köra lastbil har det varit jätteroligt.

– Transport? Ja, det är väl där jag kommer att höra hemma. Nu är jag med i Handels, som ju organiserar folk med den sortens jobb jag tidigare haft inom rörelsen.

Sen funderar hon på om åkerier blir imponerade av ett cv med erfarenheter som "gruppledare för Socialdemokraterna" eller "kommunstyrelsens ordförande" – som sedan förlorade fajten och blev av med jobbet. *LH*

FOTO: CARL VON SCHEELE



Senast den 21 maj 2021 ska utredningen om ordningsvakternas framtid vara klar.

Utredningen om ordningvakternas framtid är igång

Bevakning. Regeringen vill modernisera och effektivisera regelverket för ordningsvakter. Transport är positivt till utredningen, men hade hellre sett att den redan var klar.

Text **Lilly Hallberg**

Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson, som själv har en bakgrund som ordningsvakt, välkomnar en bred översyn av lagstiftningen:

– Målbilden är att polisen tydligare ska kunna ställa villkor på bemanning och utrustning, säger han. För Transport och medlemmarna är det en mycket viktig arbetsmiljöfråga!

UTREDNINGEN, SOM TILLSATTES i förra veckan, ingår i regeringens 34-punktsprogram för att komma tillrätta med gängkriminalitet.

– Ordningsvakter ska inte och kan inte ersätta polisen, men deras arbete är ett viktigt bidrag till det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet. Ett modernare och effektivare regelverk för ordningsvakter kan frigöra resurser för Polismyndigheten till mer avancerade polisiära uppgifter, säger inrikesminister Mikael Damberg (S) i en kommentar.

Ordningsvakternas verksamhet styrs av en rad författningar, som i stort sett varit oförändrade sedan de kom till för närmare 40 år sedan. De viktigaste är lagen om ordningsvakter och ordningsvaktsförordningen.

– Reglerna är föråldrade och inte anpassade till dagens behov. Ordningsvakter ska aldrig ersätta polisen, däremot kan de på ett effektivt sätt vara ett komplement. Men ordningsvakter ska aldrig användas mot den grova brottsligheten, säger Transports Jerker Nilsson.

> **”Ordningsvakter ska aldrig ersätta polisen, däremot kan de på ett effektivt sätt vara ett komplement. Men ordningsvakter ska aldrig användas mot den grova brottsligheten.”**
>
> Jerker Nilsson, Transport

– För Transport är det viktigt att det finns en tydlig rågång mellan polisens och ordningsvakternas arbetsuppgifter.

UTREDNINGEN KOMMER BLAND annat se över vilka ändamål och på vilka platser ordningsvakter ska tjänstgöra, vilka befogenheter och arbetsuppgifter de ska ha och vilka krav på utbildning och lämplighet som ska ställas på en ordningsvakt. I uppdraget ingår också att se över lämplighetsprövningen av personal hos auktoriserade bevakningsföretag.

Utredningen ska redovisas senast den 21 maj 2021. Jerker Nilsson säger att det är bra att den äntligen görs. Men hade gärna sett att den varit klar förra året:

– Utmaningen för bevakningsbranschens parter är nu att själva ta ansvar för bemanning, arbetsmiljö och utbildning tills ny lagstiftning kommit på plats.

David Ericsson

Kejsaren *är* naken

Jag vet inte vad priset är för att vara som den lille pojken när han säger ”Men han har ju inget på sig!”, när kejsaren i HC Andersens saga står där naken inför folket.

Men jag tar ändå risken och säger det: skrota januariavtalet Stefan Löfven!

Jag har skrivit mycket positivt om Löfven under åren, en skicklig förhandlare med folkets bästa för ögonen. Inte minst inför senaste valet. Men det som hänt sedan dess i och med uppgörelsen med Centerpartiet och Liberalerna trotsar all beskrivning.

Ett axplock: Minskat anställningsskydd, kraftigt nedskuren arbetsförmedling, minskad skatt för de rikaste, marknadshyror för nya lägenheter och inga begränsningar för vinster i välfärden. Allt, utom vinsterna i välfärden, är åtgärder som borgerliga regeringar aldrig ens vågat knysta om.

> ”Pinsamheterna saknar gräns och man frågar sig naturligtvis varför statsministern gick med på januariavtalet?

ÄVEN HC ANDERSENS lille pojke där nedanför kejsaren hade fattat att det här bara inte går. Videoklippen där Löfven står och skäller ut högerpartierna för att de vill sänka skatterna för de rikaste är helt enkelt för många.

Pinsamheterna saknar gräns och man frågar sig naturligtvis varför statsministern gick med på januariavtalet? Det var ju inte Socialdemokraterna utan Centern och Liberalerna som satt med Svarte Petter. Det var de som var tvungna att välja: en rödgrön regering eller en blåbrun sörja.

Ändå lade sig Socialdemokraterna platt och genomförde den mest ultrakonservativa politik Sverige någonsin skådat. En politik som rimligen bara kan gynna den allra rikaste procenten av befolkningen såsom större fastighetsägare och börs-vd:ar.

VISST ÄR DET trevligt att statsministern sitter och kollar på fotboll tillsammans med Frankrikes president Macron. Eller glatt och ledigt går omkring och morsar på ministrar i Bryssel. Men det imponerar inte på många här hemma i Sverige.

Inte på oss som undrar vart vi ska gå när vi blivit arbetslösa och arbetsförmedlingen på orten lagts ner. Inte heller på alla som bor i hyreslägenheter nu när dammluckorna öppnats för obegränsade hyror. Eller vi som ser våra egna kommunalskatter stiga när de allra rikaste kan tjäna miljoner – varje år – på att värnskatten försvunnit.

Ändå har flera av dessa ”reformer” inte ens genomförts ännu. Om SD håller på att gå om S redan nu i opinionen. Vad ska då hända när allt börjar genomföras? Vad ska folk rösta på när S politiken står till höger om högern?

SD:s framgångar i opinionen består till stor del av två saker: Främlingsfientlighet och ett ökande politikerförakt. I det senare spelar tyvärr Socialdemokratin en allt större roll.



Toppen & botten

↑ Det blir alltid värre innan det blir bättre (efter regn kommer sol!).

↓ Svensk politik, se krönikan!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Han är en jagad man ...

... av det litauiska facket. Av arga chaufförer som inte fått lön. Själv känner han sig lurad. Av ett åkeri i Veddige.

Text och foto JAN LINDKVIST



Raimondas Balčiūnas (i mitten) jobbade som chaufför på Andreassons åkeri i Veddige. Han startade eget bemanningsföretag och försåg Andreassons och efterföljaren Lundåkra frakt med litauiska chaufförer. Efter konkursen i Lundåkra frakt kontaktade Raimondas Balčiūnas Transports ombudsman Tommy Jonsson. Balčiūnas fru tolkar.

Raimondas Balčiūnas tittar på Transports ombudsman Tommy Jonsson. Det finns en vädjan i blicken.

– Kan Transport göra något, undrar han. Finns det inget sätt jag kan få ut pengarna på, så att jag kan betala mina chaufförer?

Vi sitter i ett hotellrum i Litauens huvudstad, Vilnius. Resan hit blev minnesvärd. Taxichauffören slog förmodligen hastighetsrekord. Tills polisen tände blåljuset. I Vilnius innerstad får taxi inte köra i bussfilen. Och inte i 90 blås heller.

PÅ HOTELLET HAR Raimondas Balčiūnas med sig hustrun som tolk. Hon har ofrivilligt dragits in i en härva som startade i Sverige. I den lilla orten Veddige.

Raimondas Balčiūnas är lastbilschaufför. För några år sedan fick han jobb på Andreassons åkeri – ett omdebatterat företag som satte i system att bemanna sina svenska lastbilar med lågbetalda förare från Polen och Baltikum. Förutsättningen för jobb var att chaufförerna blev egenföretagare.

> **”Det är Yvonne Andreasson som kontrollerar allt. Så var det i Andreassons åkeri, så var det i Ajeden och i Lundåkra frakt.”**
>
> Raimondas Balčiūnas

Efter ett par år på åkeriet fick Balčiūnas påstötningar från Andreassons. Kunde han starta ett bemanningsföretag och fixa fram fler förare från Litauen?

Han nappade och via bolaget Raisitra började han förmedla arbetskraft. Först till Andreasons åkeri och koncernens moderbolag Ajeden. Och sedan, efter Andreassons konkurs, till efterföljaren Lundåkra frakt.

Till vårt möte på hotellrummet har Raimondas Balčiūnas med sig kontrakt, fakturor, mejlväxlingar och inspelade samtal.

– Det är Yvonne Andreasson som kontrollerar allt. Så var det i Andreassons åkeri, så var det i Ajeden och i Lundåkra frakt, säger Balčiūnas.

HAN PLOCKAR FRAM två kontrakt från 2016. De är identiska. Det ena tecknade Raimondas Balčiūnas med Andreassons åkeri/Ajeden, det andra med Andreassons polska bolag, V-Trans.

I en paragraf regleras ersättningen som Raisitra ska få för varje förare. 5 910 kronor per vecka. Alltså runt 24 000 kronor i månaden. Brutto.

Enligt avtalet ansvarar Raisitra, eller möjligen varje chaufför individuellt, för inbetalning av skatt och sociala avgifter. Ersättningen ska också täcka omkostnader, traktamente.

Hur mycket blir egentligen kvar till lön när Raisitra tagit sin andel och skatt och moms betalats? Hur såg Andreassons kalkyl ut för de människor som skulle bemanna och köra deras bilar i Sverige?

Av mejlväxlingen mellan Raimondas Balčiūnas och Yvonne Andreasson framgår tydligt att jobbet inte handlade om 40-timmarsveckor. Andreasson skriver att kör- och vilotidsreglerna måste utnyttjas till fullo för varje chaufför – om affärerna ska gå ihop. Det innebär, påpekar Yvonne Andreasson, sex dagars arbetsvecka och 45 timmars ren körtid.

Raimondas Balčiūnas beskriver hur Yvonne Andreasson låg på om fler och fler chaufförer. Förmedlingen av arbetskraft pågick från 2016 till våren 2019. Då hade både Andreassons åkeri och efterföljaren Lundåkra frakt försatts i konkurs.

AV MEJLEN SOM Balčiūnas visar framgår att samarbetet gnisslar. En del förare hyrs in via det polska bolaget V-Trans. Han kontaktar den person som på papperet företräder V-Trans och efterlyser betalningen. Pengar som ska gå till förarlöner.

Svaret kommer snabbt:

”Skicka inte några frågor till mig. Skicka dem till Yvonne Andreasson, för hon är ’the boss’ och bara hon kan bestämma.”

Som mest har Raisitra omkring 70 chaufförer uthyrda till Andreassons. Men Raimondas Balčiūnas är pressad. Åkeriet gör hela tiden avdrag på den avtalade ersättningen. För skador på bilar och trailrar. För mobilsamtal, p-böter, p-avgifter och felaktiga vägval.

– Chaufförerna var kritiska och undrade om åkeriet inte hade fordonen försäkrade, inflikar Balčiūnas.

Av mejlväxlingen med Yvonne Andreasson framgår att flera förare har alkoholproblem. En stoppas av polisen och placeras i häkte i Örebro. En annan kör raka vägen från Veddige till en rastplats och börjar dricka. En ny dragbil skickas ut, som får ta över trailern.

> **”Skicka inte några frågor till mig. Skicka dem till Yvonne Andreasson, för hon är ’the boss’ och bara hon kan bestämma.”**
>
> Mejl från det polska bolaget V-Trans företrädare till Raimondas Balciuna.

Yvonne Andreassons mejl innehåller ingen kritik mot de namngivna förarna. Bara ett konstaterande att det blir avdrag på ersättningen till Raisitra. Däremot är hon bekymrad över återkommande överträdelser mot kör- och vilotidsreglerna.

”Om vi får en företagskontroll, med alla de här misstagen, blir det väldigt dyrt”, påpekar hon.

ENLIGT BALČIŪNAS SKER all hans kontakt med Yvonne Andreasson. Det kan tyckas märkligt, eftersom Lundåkra frakt formellt styrs och företräds av en man som heter Anders Örman.

– Jag vet inte vem Anders Örman är. Jag har varken sett eller träffat honom under mina besök i Sverige, säger Balčiūnas.

I slutet av mars 2019 tar samarbetet en ny vändning. Raimondas Balčiūnas ringer upp Yvonne Andreasson. Betalningen för den gångna månaden är försenad, när ska den komma?

”Jag har inga pengar”, svarar hon. ”Jag väntar också på pengar. Det är tyvärr väldigt lite jobb nu. Vi får väldigt få con-

Andreassons åkeri

1999

Andreassons åkeri startar och första året omsätts 400 000 kronor. Redan året därpå är omsättningen 20-dubblad.

2002

Åkeriet har svenskregistrerade lastbilar som bemannas av utländska förare. Bolaget har fått fackets och myndigheternas ögon på sig. Länsstyrelsen skickar en varning, för överlaster och brott mot kör- och vilotiderna.

2006

Trafiktillståndet dras in. Paret Andreasson överklagar, men förlorar i Länsrätten. Det blir ny överklagan och framgång i Kammarrätten. Trafiktillståndet återlämnas.

2010

Åkeriet har startat bolaget Veddige Personaluthyrning och det blir tvist med Transport om lönerna. Samma år startar Andreassons bemanningsföretaget Zimit Transportförmedling.

2012

Andreassons har nu över 100 dragbilar som bemannas av uppåt 260 chaufförer, de flesta från Polen och Rumänien. En polsk förare tror sig ha blivit anställd i åkeriet, men behandlas som egenföretagare. Transport kopplas in och stämmer Andreassons inför Arbetsdomstolen (AD). AD kommer fram till att föraren ska betraktas som anställd. Skatteverket hakar på och kräver arbetsgivaravgifter av Andreassons, för alla chaufförer. Plus löneskatt av förarna.

2015–2017

Andreassons överklagar så långt det går, men förlorar i alla instanser. Innan arbetsgivaravgifterna på närmare 13 miljoner ska betalas försätts Zimit Transportförmedling i konkurs. I augusti 2017 går Andreassons åkeri samma väg.

2017–2019

På samma adress i Veddige fortsätter åkeriverksamheten. Nu i bolagen Ajeden och Lundåkra Frakt. Förarna tas nu in via bemanningsföretag i Litauen, Polen och Rumänien. Paret Andreassons sitter inte längre i bolagsstyrelserna, utan agerar enligt egen uppgift bara som anställda. I maj 2019 försätts även Lundåkra frakt i konkurs.



För några år sedan stod de vita dragbilarna på rad utanför Andreassons åkeri i Veddige.

Yvonne Andreasson förnekar allt ansvar

Vilken roll hade eller har Yvonne Andreasson i Lundåkra Frakt och Ajeden?
– Jag är inte inblandad, säger hon.

Text **Jan Lindkvist** *Foto* **Tommy Harnesk**



Yvonne Andreasson.

När tidningen förklarar att vi träffat Raimondas Balčiūnas i Litauen och tagit del av mejl, avtal och inspelade telefonsamtal tillägger hon:

– I Andreassons åkeri satt jag som ansvarig. I de andra bolagen har jag bara varit anställd.

Hur kommer det sig att andra tycks uppfatta dig som huvudman även i åkeriet Ajeden, i efterföljaren Lundåkra frakt och även i ett polskt bolag?

– Det vet jag inte. Dra inte in mig, jag har inget ansvar.

När Raisitra beordras att skicka hem förarna är det du som ger beskedet, med tillägget att du inte har pengar att betala med. Varför uttrycker man sig så, som vanlig anställd i ett företag?

– Det är ordklyverier. Pengarna var inte mina och jag kan ju inte betala när jag inte har några.

Varför gick Lundåkra frakt omkull?

– Dieselbolagen gav inte mer kredit.

2016–2017 FICK RAISITRA strax över 24 000 kronor, brutto, per månad för varje förare.

Hur såg er kalkyl ut, som beställare? Hur skulle det kunna räcka till lön, traktamente, sociala avgifter och skatter för chaufförer som faktiskt jobbade månadsvis i Sverige?

– De jobbade här i fem, sex veckor och åkte sedan hem på ledighet. De hade inga bostäder i Sverige, inga hyror eller andra kostnader som skulle betalas. Det var aldrig avtalat att förarna skulle ha svenska löner.

Raisitras förare var stationerade i Sverige och i EU finns regler för löner med mera för utstationerad arbetskraft. Hur ser du på att de villkoren knappast kan ha följts?

– Det är inte min sak. Jag vet inte vad företag har för kostnader i Litauen. Hur mycket de betalar i skatter och avgifter. Det var Raisitras sak.

Vad tänker du om chaufförerna som känner sig lurade på lönen?

– Så är det i alla konkurser. Det är en risk man tar i företag. Lundåkra frakt har också kunder som inte kommer att få betalt.

– Dessutom orsakade Raisitras förare en del av åkeriets problem. Flera hade alkoholproblem och det stals en hel del diesel. Det hände att Raimondas Balčiūnas lovade oss åtta chaufförer, sedan kom det bara fem.

Vem var huvudman i Lundåkra frakt och nu i Ajeden?

– Ansvaret ligger hos den som ägde bolaget?

Och vem var det?

– Det står i papperna.

Var det Anders Örman?

– Ja.

Transportarbetaren har upprepade gånger sökt Anders Örman. Både på telefon och på hemadressen i Veddige. Utan framgång.

Efter att Lundåkra frakt gått omkull utsågs advokat Krister Jonasson till konkursförvaltare. Hans preliminära bedömning är att det inte finns några pengar till löner för Raisitras förare.

”Jag vet inte vad jag ska göra. Jag blir hotad av besvikna förare. Advokater ringer, det litauiska facket ringer. Chaufförerna hävdar att jag stoppat undan pengar. Och att jag ljuger när jag säger att inga pengar kom från Sverige.”

Raimondas Balčiūnas

tainrar från våra kunder i England. Jag tror att det beror på brexit.”

Raimondas Balčiūnas förklarar att han får stora problem med förarna. Om de inte får betalt.

SAMTALET AVSLUTAS. DAGEN efter, fredagen den 29 mars klockan 16.27, ringer Yvonne Andreasson upp Balčiūnas. Beskedet blir en kalldusch:

”Du måste skicka hem dina chaufförer omedelbart! Nästan alla. Vi kan behålla kanske fyra, fem stycken. Förhoppningsvis kan du få besked på måndag. Vi skickar hem alla våra rumänska, polska och litauiska förare.”

”The air is out of the market. Det är bättre att dina chaufförer tar ledigt, vi har ändå inga pengar att betala med”, säger hon i samtalet som varar i knappt fyra minuter.

Sex veckor efter samtalet försätts Lundåkra frakt i konkurs. Då har företrädaren, Anders Örman, plus suppleanten, hoppat av från styrelsen.

Raimondas Balčiūnas uppger att bolagen som paret Andreasson kontrollerar är skyldiga honom närmare 900 000 kronor i obetalda fakturor. Den största fordran ligger på Lundåkra frakt, som gått omkull. Någon svensk lönegaranti kan förarna inte hoppas på.

– Jag vet inte vad jag ska göra, suckar Raimondas Balčiūnas. Jag blir hotad av besvikna förare. Advokater ringer, det litauiska facket ringer. Chaufförerna hävdar att jag stoppat undan pengar. Och att jag ljuger när jag säger att inga pengar kom från Sverige.

– Jag söker både konkursförvaltaren och Yvonne Andreasson. Ingen av dem svarar eller ringer tillbaka.

I OKTOBER 2019 hade Raisitra fortfarande 35 anställda chaufförer. Företaget har tecknat kollektivavtal med svenska Transport och helst av allt vill Balčiūnas hitta nya kunder i Sverige. Nya partners som behöver förare.

Skatteverket har länge haft ögon på Andreassons. Myndigheten har i omgångar underkänt upplägget med egenföretagare och i efterhand krävt arbetsgivaravgifter av åkeriet.

På adressen i Veddige, där Andreassons åkeri och Lundåkra frakt tidigare huserade, finns nu ett annat åkeriföretag – Vamos Transport. I det sitter Anders Örman som styrelseledamot.

Han är även ledamot i Ajeden AB. Företaget startades 2013 och har fungerat som både åkeri och moderbolag för de olika företagen i Veddigekoncernen.

– Ajeden kontrolleras av Andreassons. En del av mina förare körde Ajedens bilar. Det bolaget finns kvar och jag borde åtminstone få betalt för arbetet jag utförde för dem. Om jag inte hittar en lösning snart blir det konkurs för mig också, säger Raimondas Balčiūnas.



I Litauens huvudstad Vilnius är trådbussar en vanlig syn.



Transports ombudsman Tommy Jonsson besöker det litauiska facket Solidarumas. En företagare som hyr ut östförare vill gärna veta var han kan hitta nya kunder i Sverige.

Ett märkligt möte

Den litauiske företagaren har redan skickat 200 chaufförer till Danmark. Nu vill han utöka. Kan det svenska facket hjälpa honom att hitta kunder i Sverige? Kunder som vill ha billiga förare från öst.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Tommy Jonsson skakar nästan omärkligt på huvudet. Han är ombudsman i Transport och har i flera år jobbat på heltid med att städa i åkeribranschen. Ett jobb som inneburit åtskilliga resor till EU:s låglöneländer. Till Rumänien. Slovakien.

Och som nu – till Litauen och facket Solidarumas.

– Börja med att teckna kollektivavtal, säger Jonsson frankt till mannen på andra sidan bordet.

TONEN ÄR FORMELL. Och uppriktig. Den litauiske entreprenören driver ett bemanningsföretag och ska egentligen träffa Solidarumas. Men han har fått veta att svenska Transport är på besök och hoppas få råd.

Företagaren uppger att han är kritisk till EU:s nya mobilitetspaket. Alltså till de nya regler som är tänkta att försvåra lönedumpning och lågpriskonkurrens i unionen.

– Reglerna är motsägelsefulla och skulle inte fungera, hävdar han.

– I Sverige har vi en annan uppfattning, kontrar Tommy Jonsson.



Ričardas Garuolis är generalsekreterare i det litauiska facket Solidarumas, som organiserar utlandschaufförer.

”Förra året köpte litauiska företag 7 000 nya lastbilar. Det finns pengar! Och företagen har börjat inse att det är brist på kunniga chaufförer. De måste börja betala bättre.”

Ričardas Garoulis, Solidarumas

De är luttrade efter år av grävande i företag som satt i system att runda arbetsmarknadens spelregler. Tommy Jonsson skulle gärna se ett skandinaviskt utstationeringsavtal som täcker alla lastbilsförare – oavsett nationalitet. Helst ett för hela EU. Då skulle det bli svårare att tricksa med cabotagereglerna, förtydligar han. En gemensam facklig strategi för att bromsa den utbredda pris- och lönedumpningen, står också högt på önskelistan.

– Som det är i dag kan Transport inte skriva in utländska chaufförer i förbundet. Det är synd, vi får faktiskt förfrågningar från förare som hellre går med hos oss än i fackföreningen i hemlandet, säger han.

I SOLIDARUMAS SLÅSS man på flera fronter. Den sittande regeringen är konservativ.

– De styrande har USA som förebild. Ideologin är: ”Klara dig själv! Är du svag, skyll dig själv!” Det finns en socialdemokratisk opposition, men den är splittrad, förklarar Kristina Krupavičienė.

Korruption och maffia är en del av vardagen i Litauen. Det finns en yrkesinspektion. Anställda som blir lurade på lön kan begära hjälp.

– Men den allmänna bilden är att inspektionen är korrupt. Är det någon inspektör som agerar mot ett större företag blir denne snabbt utbytt, säger Kristina Krupavičienė.

Maffian då?

TIDIGARE ÄGDE SOLIDARUMAS ett kontorshus i centrala Vilnius. En dag fick facket påhälsning. Av folk som ville köpa fastigheten. För sex miljoner euro, alltså runt 66 miljoner kronor.

– Kontoret var värt minst 20 miljoner euro, så vi sa nej, säger Kristina Krupavičienė.

Kort efteråt brann det i huset. Inte en gång utan flera. En inkopplad advokat rådde Solidarumas att sälja. Innan det blev fler bränder.

– Vi gick med på 17 miljoner. Men då kom det plötsligt en annan maffiagruppering och bjöd 21 miljoner euro. Så vi sålde till dem!

I dag har Solidarumas kontor i utkanten av Vilnius.

EFTER DET IMPROVISERADE mötet med åkeriägaren får ombudsman Tommy Jonsson en lång pratstund med de fackliga ledarna för Solidarumas transportförbund. Flera av dem kom till Sverige i våras, till Karlshamn, för ett gemensamt uppsökeri bland litauiska förare.

Ričardas Garuolis är generalsekreterare i Solidarumas. Han berättar att förbundet precis tecknat sitt första nationella kollektivavtal med ett åkeri.

I Litauen gäller avtalet bara för medlemmar i facket. Inte som i Sverige där det täcker alla anställda.

– Vi är väldigt nöjda, säger Ričardas Garuolis. Vi fick igenom att lönen ska vara dubbelt så hög som den statliga minimilönen. Förarna får en extra semesterdag också.

RIČARDAS GARUOLIS ÄR väl insatt i åkeribranschen. Förra året, säger han, var det mest lönsamma i modern tid för åkeriföretagen. Landet har flera jätteåkerier – som Girteka och Vlantana.

– Förra året köpte litauiska företag 7 000 nya lastbilar. Det finns pengar! Och företagen har börjat inse att det är brist på kunniga chaufförer. De måste börja betala bättre.

Det improviserade mötet avslutas. Företagaren reser sig, utan att ha fått med sig några tips på svenska transportköpare som kan tänkas vilja ha lågbetalda litauiska förare.

KRISTINA KRUPAVIČIENĖ SKRATTAR. Det gör hon ofta. Hon är ordförande i fackföreningen Solidarumas, ett slags mini-LO med 20 000 medlemmar. I de 13 delförbunden finns bland annat socialarbetare, renhållare och vägarbetare.

Och chaufförer. Omkring 2 000 av medlemmarna är lastbilsförare. En bråkdel om man ser till Litauens hela yrkesförarkår. Det finns 80 000. I princip alla är utlandsförare som kör i andra EU-länder.

Kristina Krupavičienė berättar att Solidarumas har stora problem med lönedumpning och människor som utnyttjas. Det gäller litauer som jobbar i väst. Men också de tiotusentals arbetare som kommer till Litauen. Främst från Ukraina.

– De utnyttjas hårt. Många av dem får jobb på litauiska åkerier och skickas till Sverige, Tyskland eller Danmark. De får jobba fyra till sex veckor. Sedan skickas de hem i två veckor. Utan lön.

Under hösten ska Kristina Krupavičienė åka till Ukraina för att se om det går att organisera förarna. Hon har träffat Transports ombudsman Tommy Jonsson flera gånger och det blir uppenbart att Solidarumas på många sätt har Sverige som facklig förebild.

– Du kan få jobb hos oss! Och hjälpa oss att organisera lastbilsförare. Vi måste hitta en strategi för att hantera problemet med Ukraina, säger hon med rak adress till Tommy Jonsson.

MÅNGA FÖRETAG – och även fackföreningar i EU:s östländer – ser låga löner som ett nödvändigt konkurrensmedel i unionen. Men det gäller inte Solidarumas och Kristina Krupavičienė.

– Självklart är mobilitetspaketet en bra idé, säger hon. Många ekonomer hävdar att strängare regler skulle vara dåligt för vårt land. Men vi måste få stopp på den sociala dumpningen. Jag anser att våra löner och villkor måste närma sig de nivåer som gäller i väst.

Tommy Jonsson nickar. Han och kollegan Jimmy Ovesson (som inte är med i Vilnius den här gången) jobbar med Transports ordning- och redasatsning i åkeribranschen.



KARTA: SHUTTERSTOCK

Litauen

Befolkning: 2,8 miljoner.

Huvudstad: Vilnius.

Valuta: Euro.

Statsskick: Republik.

President: Gitanas Nauseda.

Litauen gick med i EU 2004 och är ett av unionens fattigare länder.

Staten har lagstiftat om minimilön, som just nu ligger kring motsvarande 6 100 kronor. För utlandsförare gäller 30 procent mer. Det vill säga strax under 8 000 kronor.

De senaste 30 åren har Litauen tappat en fjärdedel av befolkningen. Främst är det de unga som flyttar.



Kristina Krupavičienė är ordförande i Solidarumas. Förbundet är ett slags mini-LO med 20 000 medlemmar. Hon berättar att facket har stora problem med ukrainare som utnyttjas som lågavlönad arbetskraft i Litauen.

MOBILITETSPAKETET

Slutförhandlingarna om vägpaketet, som också heter mobilitetspaketet, har under hösten startat i EU. Det består av tre delar:

→ **Cabotage,** rätten för en internationell transport att ta ett antal inrikesfrakter på väg ut ur landet. Reglerna missbrukas. I EU-parlamentets förslag ska de skärpas.

→ **Kör- och vilotider,** problemet är bland annat att många utnyttjade öststatschaufförer tvingas leva i sina fordon och inte får ordentlig veckovila.

→ **Utstationering,** regler för vilka villkor som ska gälla för chaufförer som har tillfälligt arbete/körning i ett annat EU-land. I Sverige ska svenska löner och villkor gälla.



7 TIPS FÖR SJUKSKRIVNA

För många av oss kan sjukförsäkringens regler kännas krångliga och oöverskådliga. Här kommer tips och information om sånt som du kanske inte visste om, men som underlättar om du blir sjuk.

Text **Vendela Engström** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Hur mycket sjukpenning kan jag få?

Hel sjukpenning ska uppgå till 80 procent av din sjukpenninggrundande inkomst (SGI). Den fastställs av försäkringskassan, baserat på årsinkomst. Taket på SGI är 372 000 kronor, så du kan högst få 80 procent av 372 000 kronor.

2 Arbeta deltid

Om du varit helt sjukskriven och ska börja trappa upp i arbetstid, eller om du får en deltidssjukskrivning från början, är det viktigt att tänka på hur du fördelar din arbetstid. Utgångspunkten är att du vid halv sjukskrivning arbetar halva din normala arbetsdag. Det innebär att om du är halvt sjukskriven på en 40-timmarsvecka ska du arbeta fyra timmar om dagen, fem dagar i veckan.

Du kan inte själv välja att arbeta några dagar heltid för att sedan vara ledig andra dagar, såvida inte din läkare motiverar det i ditt läkarintyg. Det är viktigt att du kontaktar Försäkringskassan om du vill fördela sin arbetstid på annat sätt under sjukskrivningen.

3 Särskilt högriskskydd

Har du en sjukdom som gör att du behöver vara hemma mer än tio gånger per år? Eller kommer du vara sjuk i mer än 28 dagar i följd? Då kan du ansöka om särskilt högriskskydd för din sjukdom eller funktionsnedsättning, vilket gör att din arbetsgivare kan få ersättning för sjuklönekostnaderna och du slipper karensavdraget. Det här kan gälla allt från svår migrän och återkommande depression till endometrios (inflammation och smärta i buken).

4 Sjukskriven och semester

Om du har sjukpenning och ska resa utanför EU eller EES måste du få ett godkännande av Försäkringskassan innan du reser. Om inte riskerar du att inte få någon sjukpenning när du är utomlands.

5 Vad är arbetsresor?

Låt säga att du brutit benet och har ett arbete som inte belastar benet. Däremot har du svårt att ta dig till jobbet på det sätt du vanligtvis gör. Då kan du få ersättning för arbetsresor i stället för sjukpenning. Du kan få viss ersättning för taxiresor, bensin eller för köp av exempelvis busskort. Detta gäller i max 90 dagar.

6 Kollektivavtal kan ge mer

Om du jobbar på en arbetsplats som har kollektivavtal kan du ha rätt till ersättning via avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS) när du blir sjuk. Detta är en ersättning utöver sjukpenning som du kan ansöka om ifall du är sjuk i mer än 14 dagar. Kolla med din lokala Transportavdelning.

7 Om du blir sjuk igen

Arbetsgivaren ska stå för totalt 14 dagar med sjuklön. Så om du exempelvis varit sjuk i tio dagar, provar att gå tillbaks till jobbet en dag för att sen sjukanmäla dig igen, har arbetsgivaren fyra dagar kvar att betala ut sjuklön. Detta gäller om du blir sjuk igen inom fem dagar, annars startar en ny sjuklöneperiod och ett nytt karensavdrag görs.

Experten



Jenny Gustafsson, verksamhetsutvecklare inom sjukförsäkring, Försäkringskassan.

Vad är skillnaden mellan karensavdrag och karensdag?

– Den 1 januari 2019 ersattes karensdagen med karensavdrag. Karensdagen innebar att hela sjuklönen uteblev första sjukdagen. Karensavdraget innebär i stället att 20 procent av vad du skulle fått i sjuklön under hela veckan dras av. För en person som arbetar 40 timmar, alltså åtta timmar per dag, fem dagar i veckan, blir det ingen skillnad, eftersom 20 procent av fem dagar är en arbetsdag. För en person som arbetar oregelbundna tider räknar man ut vad personen skulle få ut i sjuklön den veckan, och från det dras 20 procent av.

Vem vinner på det här?

– För dem som arbetar oregelbundna tider blir avdraget mer förutsägbart och rättvist. Om ditt schema varvar korta arbetspass med långa och du insjuknar inför ett långt arbetspass, skulle du förut ha förlorat en större del av lönen än en person som arbetar fasta pass. Med karensavdraget dras alltså 20 procent bort från en genomsnittlig vecka med sjuklön.

Finns det någon nackdel?

– Om du i stället skulle jobbat ett kortare pass första sjukdagen, kan det bli så att du förlorar mer pengar än förut. Låt säga att du skulle arbetat fyra timmar, men din genomsnittliga arbetstid den veckan är sex timmar om dagen. Då dras sex timmar bort första sjukdagen i stället för fyra.

”20 procent av vad du skulle fått i sjuklön under hela veckan dras av.”

Jenny Gustafsson om karensavdraget.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Hemsidan får nytt utseende!

Vi gör det lättare för dig att hitta det du söker

Inom kort kommer vi att uppdatera vår hemsida för att det ska bli lättare att hitta den information som du söker.

Vi har flyttat en del av flikarna från startsidan till menyn och sidfoten för att skapa en lättare navigering och modernare design.

Håll ögonen öppna på:
www.transportsakassa.se

Värna om natur och miljö – välj autogiro!

Vi är i dag cirka 90 000 medlemmar. Genom att välja autogiro hjälper du till att minska mängden papper vi postar varje månad – och därmed vår miljöpåverkan.

Har du autogiro riskerar du inte heller att missa någon månadsavgift.

På ***Mitt medlemskap*** ändrar du enkelt betalmetod.

Logga in via:
www.transportsakassa.se/medlem

Följ oss på Facebook för snabb information

Följ oss på Facebook så får du information direkt när det händer något viktigt som du bör känna till!

Här berättar vi om det sker några förändringar av utbetalningsdatum, ändrade öppettider vid helger, problem med ***Mina sidor*** eller andra händelser som avviker från våra normala rutiner.

Titta in på:
www.facebook.com/transportsakassa

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

TRANSPORTS A-KASSA www.transportsakassa.se

Så högt vill vi nå



Löneökning. Men också arbetstidsförkortning och bättre semestervillkor. Flygets transportare har sagt sitt om de viktigaste frågorna i avtalsrörelsen. Och båda parter har gott hopp om ett nytt lönesystem.

Text **LILLY HALLBERG** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

Det nya lönesystemet är prio ett, vi har jobbat med det i tre år, säger Transports ombudsman Per-Olof Norgren, ansvarig för centrala förhandlingar inom flyget.

Många ser det nuvarande systemet, med tariffer, som föråldrat. Till skillnad från andra grupper inom Transport har de flyganställda med riksavtal löner som avviker i relativt hög grad från tarifflönen. De senaste avtalens löneökningar har också räknats upp utifrån den faktiska lönen, inte tariffen.

Men nu väntar en total omgörning, för att tala klarspråk. Vilket också avtalstexterna ska göra 2020.

– Båda parter vill förändra systemet och vi har kommit långt, säger Per-Olof Norgren.

UNDER NOVEMBER INNEBAR det bland annat två avtalsgruppsmöten. En fördel i sammanhanget är att flygförhandlarna har mer tid på sig. Riksavtalen, som majoriteten av de flyganställda har, löper ut först i september nästa år. Tanken är att Transports medlemmar ska få en bättre löneutveckling än de senaste åren, framhåller Per-Olof Norgren, men avvaktar också LO-samordningen.

LO-styrelsen la den 4 november fram kraven utifrån vad industrifackens vill ha: 3 procents löneökning och ettåriga avtal. Transports förbundsråd ska inom kort ta ställning till om man ställer sig bakom kravet och fortsätter avtalsrörelsen inom samordningen. Mycket talar för det. Förbundsordförande Tommy Wreeth sa direkt att det är ”en väldigt realistisk nivå som ligger mycket väl i linje med vad Konjunkturinsitutet och Riksbanken har sagt.”

– Tanken är att medlemmarna ska få en bättre löneutveckling. Lönen i dag ligger ju alldeles för lågt i allas ögon, så är det ju. Man får ändå utgå från grundlönen, säger Per-Olof Norgren, Transports centrale flygförhandlare.

Hur mycket den ligger på är omöjligt att säga, enligt honom – det skiljer sig kraftigt mellan olika arbetsplatser och grupper av anställda.

Klart är däremot att arbetsgivarsidan gått ut med att 3 procent är för mycket. ”Alldeles för högt”, enligt Anders Weihe, förhandlingschef för Teknikföretagen, industrifackens motpart.

Förhandlingschefen hos Svenska Flygbranschen, Torbjörn Granevärn, avstår däremot från att kommentera lönekraven i nuläget. Han sitter också med i den grupp som arbetat med ett nytt lönesystem.

VIKTOR ANDERSSON VIKARIERAR som ordförande för flygavdelningen. Han tar upp de tre frågor som medlemmarna svarat är viktigast att driva, och som förtroendevalda sammanställt. Det är lön, arbetstidsförkortning och semester.



– När det handlar om lön vill man väl alltid ha mer än vi får, men vi får se var det landar med märket. Nu hoppas vi att vi får till ett nytt lönesystem.

Arbetstidsförkortning är något som Viktor Andersson gärna ser att facket driver:

– Att så många tar upp det är inte så konstigt med tanke på de tider många av oss har, och hur tungt arbetet är. Det handlar om mer tid för återhämtning och fritid.

Han tillägger att det för andra grupper inom flyget, som mekaniker som ofta har fasta arbetstider dagtid, kan vara mer intressant att växla in arbetstidsförkortning i lön.

– Enkätsvaren visar också att många tycker att det är viktigt med mer ledighet, det kan vara längre sommarsemester.

DE BÅDA RIKSAVTALEN för anställda inom civilflyg respektive fraktflyg ska få ny, modern avtalstext.

Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Flygbranschen arbetar gemensamt med att förenkla och moderna skrivningarna. Arbetet med att se över texterna pågår för närvarande i en partsgemensam grupp.

I nuvarande avtal, som löper ut den sista september nästa år, hänger äldre reglementen med. Exempelvis om flyttning: ”Här jämte må i förekommande fall resekostnadsersättning utgå för den flyttandes hustru eller sammanboende och barn.”

Avtalen från och med 2020 kommer att få texter som är enklare, lättare att förstå och könsneutrala.

Transports Flygavdelning

→ Civila Flygpersonalens Fackförening (CFF) bildades den 1 januari 1947 och utgör i dag Svenska Transportarbetareförbundets avdelning 46. Det är en landsomfattande avdelning, med medlemmar på arbetsplatser från Arvidsjaur i norr till Malmö i söder.

→ Transports flygavdelning organiserar flygplanslastare, flygfraktsarbetare, flygmekaniker, flygtekniker, flygtankningsmän samt cateringlastare. Sammanlagt ligger medlemsantalet runt 1 400.

→ Johan Eriksson är ordförande sedan 2015. Viktor Andersson, flygavdelningens studieansvariga, vikarierar för närvarande som ordförande.



Klubbordförande Elias Jobran med kamraterna Jonas Morin och Madelene Brottare hos Aviator, Arlanda.

Mer än löne krav i lasten

Fler möjligheter till fortbildning, jämnare antal timmar i arbetspassen, rejäl löneökning – som inte äts upp direkt av befarad, kraftig höjning av p-avgiften på personalparkeringen. Medlemmarna hos Aviator på Arlanda tar upp viktiga frågor både på det lokala planet och inför lönerörelsen.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Madelene Brottare får av sin koordinator veta att hon ska lossa Luleåplanet som strax ankommer. Jonas Morin får samtidigt flighten Malaga. Båda är Transportmedlemmar och jobbar sedan några år på Arlanda, hos marktjänstbolaget som vuxit kraftigt de senaste åren.

– Jag gick med både för att jag tänkte att det kunde vara ett bra stöd och för att det ger en tryggare arbetsplats, säger hon.

Jobbet på rampen är ofta tungt. Flighter med tre, fyra ton ska lossas, resväskor och kollin lyftas i flera steg; från planet, till lastpallar och vidare. Sedan ska lika mycket in. Året runt. I kyla, mörker och snö. Flera säger att värst är regn, det är svårt att skydda sig helt från vätan. Rampområdet är heller inte prioriterat vid snöröjning, förra vintern la facket skyddsstopp då ägaren Swedavia inte hann röja och det blev omöjligt att köra ut för ramppersonalen.

– Även om vi på många sätt har en fascinerande arbetsplats, där man träffar många nya människor, är det också ett av de tyngsta arbeten som finns, säger Elias Jobran, som är klubbordförande och sekreterare i Transports flygavdelning.

MADELENE BROTTARE TYCKER att det fysiskt krävande arbetet fungerar bra för henne personligen. Fortfarande är det relativt få kvinnor som har hennes jobb, men från företagets sida ser man gärna fler.

Överlag trivs hon och Jonas Morin på jobbet, sammanhållningen är bra.

– Arbetsbelastningen är väldigt olika, vissa dagar kan det var tufft med flighter hela tiden. Men visst, jag förstår att det inte kan vara fullt med folk här på tider när ingen ska flyga.

Jonas Morin har tidigare på dagen lastat ett plan till Torsby-Hagfors: en väska på 13 kilo. Ett undantag.

– Personligen skulle jag önska att det var jämnare pass. Vissa har fyra timmar en dag och sedan upp mot tolv, tretton en annan. Arbetsgivaren ville ha ännu kortare pass, men det satte vi stopp för, säger Jonas Morin, som sitter i klubbstyrelsen.

En annan sak han, och facket, reagerat mot är så kallade split-pass, där arbetsdagen delas av ett avbrott på flera timmar.

> ”Vissa har fyra timmar en dag och sedan upp mot tolv, tretton en annan. Arbetsgivaren ville ha ännu lägre pass, men det satte vi stopp för.”
> Jonas Morin, lastare på Arlanda

Jonas Morin tycker att många frågor är viktiga inför kommande avtalsrörelse. När transportarna talar återkommer en sak: Swedavias planerade höjning av parkeringsavgifterna. Anställda som är beroende av egen bil befarar att det efter höjningen kan kosta närmare 12 000 kronor om året att parkera på jobbet.

– Det är helt orimligt. Börjar man klockan fem på morgonen går det inte att åka kommunalt, säger Jonas.

DET ÄR EN fråga som de också har en dialog om med Unionens fackklubb.

– Vi har många gemensamma intressen och min syn är att vi måste bli bättre på att organisera oss tillsammans med andra förbund. Arbetstagarsidan, som kollektiv, är det viktigaste, säger klubbordförande Elias Jobran.

LO:S AVTALSRÖRELSE

2019 – 23 OKTOBER: LO:s representantskap antar LO-styrelsens förslag till samordnade förhandlingar.

2019 – 4 NOVEMBER: LO-styrelsen fastställer de gemensamma kraven: 3 procent i löneökning och ettåriga kollektivavtal.

2019 – 6 DECEMBER: Transport och de andra förbunden ska ha accepterat eller avvisat LO-samordningen.

2019 – SLUTET AV DECEMBER: Parterna i industrin utbyter krav, vilket är startskottet för avtalsrörelsen för både LO-kollektivet, tjänstemän och akademiker.

2020 – MARS–JUNI: Under perioden sluts de flesta av de nära 500 löneavtal som ska förhandlas under året och som berör nära tre miljoner arbetstagare.



Per-Olof Norgren ansvarar för flygavtalen på Transports förbundskontor.

FLYGETS AVTALSRÖRELSE

2020 Transport förhandlar på fem avtalsområden som rör flyget och har tecknat kollektivavtal som löper ut under 2020:

31 mars:
Flygtankningsavtalet.

30 september:
Riksavtal för anställda inom civilflyg.

Riksavtal för anställda inom fraktflyg.

Riksavtal flygteknisk underhållspersonal civilflyg.

31 oktober:
Flygtekniker med typcertifikat.



Omställning pågår. Arbetet med att minska flygets klimatpåverkan pågår för fullt.

Framtid i klimatkrisens tid

Oro för klimatet – och för flygskam som hotar jobben. Inom en bransch som vuxit kraftigt de senaste årtiondena pågår förändringsarbetet. Både för miljön och för en mindre flygfientlig politik.

Text **Lilly Hallberg** *Foto* **Lena Blomquist**

Varken Transports centrala förhandlare, Per-Olof Norgren, eller flygavdelningens ordförande ser att diskussionen om flygets klimatpåverkan kommer att påverka avtalsrörelsen.

– Däremot kommer det självklart att påverka branschen, det har det redan gjort. Framför allt inrikesflyget, säger Viktor Andersson, vikarierande avdelningsordförande.

Han tycker att debatten ibland är onyanserad. Begreppet flygskam riskerar att lägga sig över alla diskussioner.

– Vi från avdelningen vill nyansera debatten – vi har mycket att säga om de stora möjligheter som finns att minska flygets påverkan på klimatet.

Viktor Andersson nämner lägre landningsavgifter, när biobränsle används, och övergång från diesel till el på arbetsplatserna. Han tycker också att kollektivtrafiken från och till våra flygplatser måste bli bättre.

– Det skulle få fler resenärer, och anställda, att välja kollektivtrafik i stället för egen bil.

Ett annat exempel är att inte låta planens motorer vara i gång annat än vid start och landning, och att markpersonalen i stället kan bogsera planen till och från landningsbanan.

– Det skulle även innebära fler arbetstillfällen för flygavdelningens medlemmar, säger Viktor Andersson.

– Bilindustrin har gjort en tydlig omställning. Nu väntar samma resa för flyget.

HELA DEN SVENSKA flygbranschen har ställt sig bakom färdplanen för fossilfritt flyg. Målet är att inrikesflyget ska vara helt fossilfritt redan om tio år.

> **”Med Sveriges geografi och avstånd kommer det alltid att finnas ett stort behov av flygförbindelser, även inrikes. Det går inte att trolla bort med politiska argument.”**
>
> Fredrik Kämpfe, branschchef för Svenska Flygbranschen

Svenska regionala flygplatser (SRF) driver projektet Grön flygplats för att det ska vara möjligt att tanka fossilfritt flygbränsle och ladda elflygplan när tekniken utvecklats.

Fredrik Kämpfe är branschchef för Svenska Flygbranschen. Han ser det som realistiskt:

– Vi når våra fossilfria mål och vi gör det tillsammans, baserat på en transportpolitik och utsläppsnegativ politik med kreativa incitamentslösningar.

I grannlandet Norge är planen att allt inrikesflyg ska vara elektrifierat år 2040. I Sverige finns inget övergripande elflygsmål än. Men intresset är stort. Nyligen föreslogs att Visby kan bli landets första destination med eldrivna passagerarflygplan i reguljär trafik.

– Elflyg till Gotland och många andra städer ute i regioner kommer att bli av. Vi hoppas det blir runt 2025–2026. Även här måste vi satsa rätt. Ingenjörerna jag pratar med säger att tiden det tar är helt avhängigt resurserna som vi investerar. Åter, det handlar om att stötta oss och ge oss rätt styrmedel och incitament.

Globalt har flygresandet ökat kraftigt, framför allt sedan början av 1990-talet. Den internationella flygorganisationen IATA räknar med att ökningen kommer att fortsätta, från dagens drygt 4 miljarder passagerarresor per år till 7,8 miljarder år 2036.

Fredrik Kämpfe är övertygad om att ökningen kommer att fortsätta.

– Befolkningen ökar och fler får det bättre.

Men inrikesflyget i Sverige följer inte trenden utan backar. Det innebär att arbetstillfällen är hotade, både direkt inom flyget och indirekt framför allt ute i regionerna.

Antalet inrikesresenärer minskade med 5 procent i september i år jämfört med samma månad förra året, visar siffror från Swedavias tio flygplatser.

– Jag skulle gärna se att regeringen ställde sig bakom flyget mer. Både för att förvara tillgängligheten och för att snabba på omställningen som måste ske, säger Fredrik Kämpfe.

– Med Sveriges geografi och avstånd kommer det alltid att finnas ett stort behov av flygförbindelser, även inrikes. Det går inte att trolla bort med politiska argument.

TRANSPORTS FÖRTROENDEVALDA, verksamma på mindre regionala flygplatser, har flera gånger slagit larm om hur ökade pålagor slår hårt mot icke-statliga flygplatser och hela deras omland.

Redan innan flygskatten infördes förra året lovade regeringspartierna och Vänsterpartiet att en särskild pott skulle öronmärkas: en kompensation till flygplatser i Norrland och på Gotland.

– Vi får verkligen hoppas att de betalar tillbaka. Det är jätteviktigt för oss på de regionala flygplatserna. Här finns det oftast inga alternativ till flyget, sa Carl-Bertil Essebro, Transports man på Lycksele flygplats, i somras.

Då blev det klart att Trafikverket ska utreda vilka flygplatser som kan komma ifråga för kompensation. Det krävs dock att flygplatserna kan bevisa att flygskatten har betytt ett ökat driftunderskott. Vilket inte är helt enkelt att separera från förluster av andra orsaker, enligt Transports förtroendeman Björn Grönlund på flygplatsen i Vilhelmina. Liksom Lycksele har den drabbats hårt av den tidigare operatören Nextjets konkurs förra året.

Under hösten gick Björn Grönlund, tillsammans med tre andra fackligt förtroendevalda från Transports flygavdelning, ut och krävde en tydlig och sammanhållen flygstrategi för att hela Sverige ska leva.

Grönare starter utreds

Regeringen vill minska flygets klimatpåverkan och gav i somras Transportstyrelsen i uppdrag att utreda hur start- och landningsavgifter kan differentieras i högre grad och på fler flygplatser. I dag tillämpas olika avgifter bara på flygplatser med mer än fem miljoner årspassagerare; Arlanda och Landvetter.

Transportstyrelsen ska också analysera hur avgifterna kan stimulera till alternativa in- och utflygningar med syfte att minska bränsleförbrukningen.



Flygtankarnas nuvarande kollektivavtal sträcker sig till sista mars nästa år. Transport har medlemmar som jobbar på Arlanda, Landvetter och Sturup.

Flygtankarna först ut

Förhandlingar väntar också för tre mindre avtalsområden – flygtankningsavtalet går ut redan sista mars. För flygtekniker sträcker sig avtalet ytterligare nästan ett år.

Text **Lilly Hallberg** *Foto* **Justina Öster**

Först ut att förhandla inom flyget är delegationen för flygtankningsavtalet.

– Det rör en förhållandevis liten grupp anställda och jag uppfattar det som att vi kommer bra överens med företagen inom området. Lika väl som man skäller på de dåliga arbetsgivarna måste man kunna säga när något fungerar bra, säger Magnus Thelander, ansvarig för de centrala förhandlingarna.

Transport organiserar ett femtiotal flygtankningsmän, som arbetar på Arlanda, Landvetter respektive Sturup.

När det gäller lönekrav är Magnus Thelander avvaktande. Han påpekar att inflationen fortsatt väntas ligga under Riksbankens inflationsmål.

– Jag uppfattar det som att en del ekonomer menar att LO-samordningens 3 procent skulle behöva vara högre, om inflationsmålet ska nås. Men vi får se. Det är klart att man alltid vill ha det bättre.

Det finns 32 lönetariffer i nuvarande avtal så det är svårt att säga något om hur mycket en flygtankare tjänar i dag.

– Det handlar också om lokala överenskommelser, säger Magnus Thelander.

ETTÅRIGA AVTAL HAR fördelen att arbetsgivarsidan generellt är mindre benägen att nagelfara avtalstexter i jakt på kreativa tolkningar när en avtalsrörelse ligger nära, enligt honom.

I avtalsgruppen har de talat om vad medlemmarna tycker är viktigt i avtalsrörelsen, bland annat utifrån den enkät som gått ut till samtliga medlemmar.

– Johan Einarsson och de andra, klubbordförandena, har forskat lite om vad medlemmarna tycker. I det här sammanhanget är det ju rätt enkelt att fråga dem, det är ju lite svårare med Transports alla chaufförer.

Samma sak säger Flygavdelningens ombudsman Johan Einarsson, med bakgrund som flygmekaniker, när det gäller avtalen för flygteknisk underhållspersonal och flygtekniker med typcertifikat.

När det gäller det senare har arbetsgivaren två fack att förhandla med – förutom Transport också Saco-förbundet Svensk Flygteknikerförening (SFF).

– Vi träffas först, SFF och Transport. Samarbetet går bra, säger Johan Einarsson.

Det avtalet löper ut sist, först den 31 oktober 2020.



Lina Angrell och Robin Russberg är personerna bakom Lastbilspodden.

Bästisarna som började podda

En sömnlös natt föddes idén. Drygt ett år efter första avsnittet rattar tusentals in på Lastbilspodden varje vecka. Över en fika möter bästisarna Lina och Robin olika personer för att prata lastbilar och livet på vägarna.

Text och foto **VENDELA ENGSTRÖM**

TVÅ BÄRGNINGSBILAR STÅR parkerade i Backa industriområde, Göteborg. På en glasvägg invid ena långsidan i garaget sitter två tidningsuppslag upptejpade. På uppslagen ser man bilder på Lina Angrell och Robin Russberg. Bakom glaset finns ett litet rum med ett högre barbord och tillhörande stolar. Det är där de spelar in *Lastbilspodden*.

– Robins chef låter oss låna utrymmet här som studio, säger Lina.

Linas pappa var åkare och hon valde att gå fordonsgymnasiet. Där träffade hon Robin och de blev bästa vänner. Även Robins pappa är chaufför. Han berättar att om han och farsan inte hade något att göra kunde de åka ut och titta på lastbilar.

– Jag var knappt ett år första gången jag satt i en lastbilshytt, säger han.



Podden spelas oftast in på söndagar, därefter klipper Lina ljudet inför släppet på onsdagar klockan nio.

Så startar du en podd

För att göra en podd är det två saker du behöver: Något att spela in ljud med och ett program som du klipper ljudet i.

➜ Kom på en bra idé. Något du brinner för eller tycker är kul och intressant att prata om.

➜ Hitta på ett namn till podden.

➜ Förbered inspelningen. Planera vad du eller ni ska prata om. Skriv stödord eller manus. Ska ni ta in en gäst?

➜ Det enklaste är att spela in samtalet någonstans där det är tyst. Då kan du klippa in miljö- och bakgrundsljud efteråt.

➜ Spela in podden med telefon, mikrofon eller i studio. Det senare ger bäst ljud. I dag har många telefoner så pass bra ljud att flera radioreportrar använder sig av mobilen när de gör intervjuer på stan. Du kan köpa till en extra inspelningsadapter till telefonen.

➜ Klipp podden i ett program. Det kan vara lite svårt att lära sig i början, men det finns bra instruktionsfilmer på Youtube. Det finns även kvällskurser du kan gå. Annars: prova dig fram och sök fram svaren på internet. Många använder programen Audition eller Logic. Garageband och Audacity är två gratisprogram.

➜ Nå ut med podden. Lägg upp den på Spotify, Acast, Soundcloud och andra ställen där poddar finns.

➜ Sprid podden genom sociala medier och genom vänner och bekanta.

➜ Planera inför nästa avsnitt.

I DAG JOBBAR Robin med biltransport och Lina som trafikledare. Genom åren har de pratat om att ha ett gemensamt projekt. Kanske ett vägfik eller ett åkeri. Men det skulle kräva en större ekonomisk insats.

– En natt när jag låg sömnlös så kom det till mig: en podd om lastbilar! Jag sökte runt för att se om det redan fanns men hittade inget, berättar Lina.

Dagen efter ringde hon Robin, som inledningsvis var lite tveksam till idén. Men hon lyckades övertala honom.

– Jag hade inte lyssnat på en podd i hela mitt liv, säger han.

Lina berättar att första avsnittet fick 800 lyssningar inom ett dygn. Nu, ett och ett halvt år efter första avsnittet, har de ungefär 5 700 unika lyssningar per vecka.

DAGEN INNAN VI träffas har de intervjuat ”Gråbogänget”. Det är ett gäng vänner, och lastbilsförare, som ses varje tisdag för att äta pizza ihop.

De arrangerar även Gråbo Trophy, lastbilsträffen som hållits varje år sen 2003.

Ett nytt poddavsnitt släpps varje onsdag klockan nio. Då träffar Lina och Robin en person som berättar om sitt liv bakom ratten.

Hittills har de träffat allt från timmeråkare till tulltjänstemän och truckracerföraren Boije Övebrink.

– Att vi är två bästisar som bjuder in en gäst på fika för att snacka lastbilar tror jag gör att inspelningen känns mer avslappnad, säger Robin.

Sen ett tag tillbaks är Volvo deras huvudsponsor. Lina tycker att samarbetet fungerar bra.

– Vi får vara vi, och de bestämmer inte vad vi ska prata om, säger hon.

NU ÄR DET många som känner igen Robins silvriga biltransportsbil när han åker vägen söder ut mot Danmark. Han berättar att sist han tog färjan över tillbaka till Sverige kom en man fram till honom.

– Du kanske känner han från Lastbilspodden? Han kör också biltransport mellan Sverige och Danmark.



FOTO: LASTBILSPODDEN

LASTBILS-PODDEN

...går att hitta på Lina Angrells och Robin Russbergs hemsida linaochrobin.se och på ställen där poddar finns, som Spotify.



FOTO: PAUL EDWARDS
BILD: JOHANNA KALLIN

Bye bye gänglivet

Går det att lämna gänglivet och den kriminella miljön? Emil Rosén och Ulf Stenberg har under lång tid arbetat med män som vill hoppa av den kriminella banan. *Bye bye bror* baseras på deras berättelse.

Föreställningen sätts upp av Riksteatern i samarbete med Teater Fryshuset och har premiär i Umeå den 15 januari 2020. Den kommer att spelas runt om i landet. *VE*



FOTO: SCANBOX

Budförare på bioduk

I Ken Loachs nya film *Sorry we missed you* skildras de nya arbetsvillkoren i arbetarklassens England.

Vi får följa bilbudföraren Ricky Turner som får betalt per körning och måste arbeta allt längre arbetspass för att få familjens ekonomi att gå ihop. Samtidigt står arbetsgivaren utan arbetsgivaransvar.

Filmen är en kritisk röst mot en allt mer avhumaniserad arbetsmarknad och den växande gig-ekonomin. *VE*

Vision om ett framtida politiskt system



Är ett annat samhälle möjligt? I boken *Helautomatisk lyxkommunism*, som nyligen kommit ut på svenska, målar Aaron Bastani upp en framtidsvision där artificiell intelligens, förnyelsebar energi och robotisering övervinner klimathot, fattigdom och hunger. *VE*


FOTO: ISTOCK

	DRUV-SOCKER		RUND TÖS	BÖR RIKTAS UPPÅT	SVÄRS I RÄTT		SAL-LADS-GRÖNT	SNED KANT	ÄR SVÅR ATT FATTA	FAT / KÄND BRO					ORT MED BJÖRN-PARK	
FRAM-FÖR ENKLA BÖCKER			FÖR-SPILLD / BOR I TIRANA				BLEV CLAY / BIL-MÄRKE				OBE-REDD			KOMAGE / HISSA GIPORNA		
BLIR INTE FÖR-SEDD?					ORKAR / KAN SPIS VARA				VÄR-MANDE SJAL / SAMLAT				SÄGGS / SÖVA		3	MÖBEL-VIRKE
	4			REPA / MEDEL-MÄTTIG				KRÄM / EN GÄRD-NER			FÖR-SUMMA / MINNES-BOK					
OMGER VITA		KORT MUSIK-STIL / SÄLEN		5		LITTERÄR GENRE / UPP-RETAT								SAKTA I UTTRYCK / CA 3		
							BLOMMA / PJÄS-VAGN					SMÄLEK / TÄCKER FÄRÖ-HUS			LÅTER UNISONT	
ÄR SUD-DIGA	BAK-GRUND / SKÅDATS									ALKALISK / ERFAR						PÅHITT
KRUB-BADE			INTE EN ENDA / BEDÄR-RAR					ÖVER-TALA / DEN FLÖDAR						FRI-TAGEN / KJOL-MODE DÅ		
INNE-BANAN?	6				TVÄTTA / INLEDER SERVE				KÄNSLO-SAMT / LIKGILTIG				TOMT / DYKAND			
						DEN BÄR BLÅA BÄR / PIP					MOT-STRÄVIG / FATTAS				SERIE MED MEN	
ÄR KORTARE		HÄLL-STRUT / HEAT						UNGE I HAGEN / VIND							ÄR NOG OKYSST / TÅGA	
FJUTTA				TAR PENGAR UNDER BORDET								INSTRU-MENTET				
DET SKÄR I ÖRONEN							SKRI			LUSTIG-HET PÅ FILM				GER DUN		

©Bulls

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

Semesterlön för långtidssjukskriven

Har en anställd som varit långtidssjukskriven i två år rätt till semesterlön i 180 dagar per år? Eller per sjukskrivning?

Carina

Svar: För att jag ska ge ett tydligt svar måste vi räkna frånvaron per semesterår, det vill säga från den första april till den sista mars året därpå. Perioden heter också intjänandeår. Det intjänandeår som en anställd blir sjuk kallas insjuknandeåret. Under detta år är maximalt 180 sjukdagar semestergrundande. Det vill säga arbetsgivaren ska ge semesterlön för den tid som den anställde tjänar in under 180 dagar, och det spelar ingen roll om det är en sammanhängande period eller flera kortare. I de 180 dagarna räknas inte bara arbetsdagarna in, i varje vecka räknas alltså sju dagar.

Även nästa intjänandeår är 180 dagar semestergrundande. Alltså har personen som varit sjukskriven i två år rätt till semesterlön för 180 sjukdagar per intjänandeår.

Om sjukdomen beror på en arbetsskada är hela frånvaron semestergrundande under insjuknandeåret och ytterligare ett intjänandeår.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig på Transport

Hur långt i förväg ska man få sitt schema?

Tjenare, undrar hur det ser ut med schemaläggning. Jobbar som fjärrchaufför och jag får varje fredag ett sms med vad som ska göras kommande vecka. Alltså noll arbetsdagar i förväg. Schemat gäller fem arbetsdagar. Ibland får jag inget sms och då utgår jag från att det är ordinarie tur som gäller. Det är svårt att planera livet när man en dag börjar klockan fyra och nästa dag klockan tio, speciellt när man inte vet det i förväg.

Adrian

Svar: Hej, så här ska det inte gå till.

Enligt kollektivavtalet ska du få ditt schema senast fem dagar innan det träder i kraft. (Om inget annat är överenskommet, men du verkar ju inte ha gått med på detta.) Alltså ska du få schemat senast tisdagen i veckan innan det börjar gälla.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Ostädad hytt ingen anledning till avsked

Hej jag undrar om man kan få sparken för att man har stökigt i hytten. Jag är anställd chaufför. Tack på förhand.

Kalle

Svar: Nej, för att avskeda en anställd krävs att arbetsgivaren har en saklig grund, till exempel stöld eller andra brott riktade mot arbetsplatsen.

Jag har aldrig hört talas om något fall då arbetsgivaren hänvisar till en ostädad hytt som enda anledning för att försöka sparka en anställd.

Om du blir uppsagd eller avskedad bör du snarast ta kontakt med facket, hör av dig till Transports lokalavdelning. Det gäller oavsett vilket skäl arbetsgivaren anger för att säga upp eller avskeda dig.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Kan felorganiserade bli utan a-kassa?

På min arbetsplats går vi numera på transportavtalet, men vi gick tidigare på teknikavtalet. Det finns en del arbetskamrater som fortfarande är medlemmar i IF Metall och dess a-kassa. Om dessa personer blir arbetslösa, riskerar de då att inte få ut någon a-kassa på grund av att de är felorganiserade?

Albin

Svar: Dina arbetskamrater får a-kasseersättning om de blir av med jobbet, oavsett vilken a-kassa de tillhör. Det blir heller ingen skillnad på ersättningen, för alla kassor räknar på samma sätt.

Den som blir arbetslös ska vända sig till den a-kassa hen är medlem i.

Christina Norrman, handläggare på Transports a-kassa

Fråga våra experter!

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



Grattis!

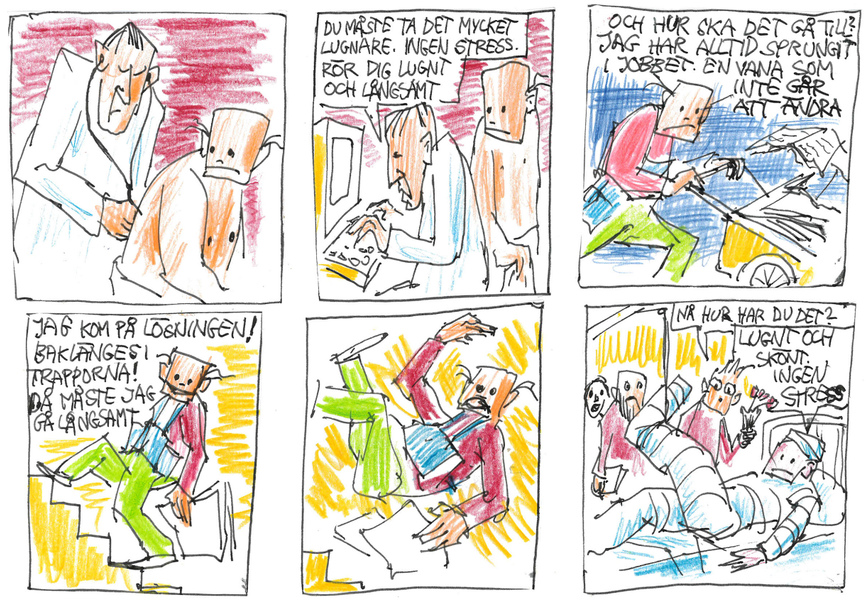
Novemberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Bert Ström, Märsta
Sven-Erik Nordsten, Sundsvall
Monica My Yllö, Örsundsbro.

Vinnarna av en trisslott:
Jessica Arvids, Insjön
Peter Svensson, Växtorp
Charlotta Ingebro, Slottsbron.

Nattens hjältar

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



Vi vill värna den svenska modellen

Kanske har ni hört att man på EU-nivå diskuterar att lagstifta om europeiska minimilöner? Vid första anblicken kan detta te sig som ett vettigt förslag för att de som har allra lägst inkomster också ska kunna leva på sin lön.

Men, förslaget är faktiskt ett hot mot den svenska kollektivavtalsmodellen, och vi har gjort gemensam sak med Svenskt Näringsliv för att sätta stopp för idén.

Den svenska modellen, där vi inom facket förhandlar fram avtal med motparten, har visat sig vara oerhört framgångsrik. Den har skapat trygghet och bättre villkor för de anställda, men också borgat för flexibilitet och konkurrenskraft för Sverige. Den svenska modellen innebär också att vi kan hålla politiker borta från vår lönebildning.

Dessutom är jag fullständigt övertygad om att EU-förslaget är dåligt för fler länder än Sverige. Varför skulle länder där man redan har minimilöner gå med på ett förslag som höjer dessa? I stället kommer de att sänkas för att länder med de lägsta lönerna ska mäkta med att betala, om det ens är möjligt. Vi vill värna om vår svenska arbetsmarknadsmodell och vi är beredda att gå långt för att göra det.

> ”Vi har kommit långt i vårt arbete med att formulera konkreta krav, men också med att titta på utvecklingen både affärsmässigt och politiskt i de flesta av våra branscher.

DET ÄR BARA drygt en månad kvar av 2019 och sedan befinner vi oss i början av ett år som präglas av just avtalsrörelse. Det är en tid då ungefär tre miljoner människors löner och villkor sätts i förhandlingar i just den svenska modellen. Det är inte utan ödmjukhet, och oerhörd stolthet, som jag bär det yttersta ansvaret för Transports avtalsrörelse. Vi har kommit långt i vårt arbete med att formulera konkreta krav, men också med att titta på utvecklingen både affärsmässigt och politiskt i de flesta av våra branscher. Det handlar ju inte bara om att vi ska få till bra avtal nästa år, utan också om att bädda för bra avtal i tider av förändring under de avtalsrörelser som kommer.

För mig är det viktigt att vi går in i nästa års avtalsrörelse och är förberedda, konkreta och framtidsinriktade. Vi ska alltid se till att skapa högre löner. Men vårt uppdrag är bredare än så. I vissa branscher kommer vår utmaning inte bara att vara att försöka skapa bättre villkor, utan att faktiskt också se till att de inte urholkas. Så allvarlig är situationen inom till exempel lager och terminal. Där ser vi hur friheten för de anställda, kanske framför allt drivet av Amazons unkna företagskultur, begränsas allt mer. Arbetsmiljön blir genom det allt mer utsatt och villkoren måste försvaras med näbbar och klor.

SÅ HÄR LÅNGT är jag nöjd med vad vi har kommit fram till inom ramen för LO-samordningen. Vi har satt kravet på löneökningar till 3 procent. Detta från ett ”knä” på 26 100 kronor vilket innebär att det är den lägsta lön som ökningen ska räknas från, oavsett hur mycket under det du tjänar.

I övrigt i samordningen har vi enats om att det är dags att kräva pensionsinbetalningar från första dagen du jobbar. Inte som i dag då inbetalningarna sker först efter att du fyllt 25. Ska vi jobba längre måste också mer pengar in i pensionssystemet! Nästa år är viktigt, och ju fler medlemmar vi är desto tyngre blir vi i förhandlingarna med arbetsgivarna.

Ett sätt att bidra för dig som medlem är att gå ut och värva en kollega på din arbetsplats i dag.

Tillsammans är vi starka och då kan vi också vara en folkrörelse för framtidstro.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 3 december kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Repskapsmöte Representantskapet har sitt sista möte för i år den 7 december på Gustaf Fröding i Karlstad. Vi startar kl 9.00. Kallelse kommer med posten till de berörda, men även övriga medlemmar är välkomna.

Hyr vår stuga Nu har fördelningen av Branässtugan gjorts. På hemsidan kan ni se vilka lediga veckor som finns kvar, om ni vill åka i väg på semester. Tänk på att man även kan hyra stugan under andra delar av året.

Projektanställda Avdelningen har i nuläget tre personer som jobbar i projekt. Två av dem är ute på arbetsplatser i länet för att prata om avtalsförsäkringar, och en är ute och pratar om medlemskapets värde.



Vi har fått en ny ungdomsansvarig. Hon heter Sandra Franzén Nyström och jobbar på Godsservice i Karlstad AB. Sandra har även startat en ungdomskommitté, och de kommer att ha sitt första möte i december. Jättekul!

Sektionsmöten Det är snart dags för sektionerna att ha årsmöte. Där ska det nomineras till avdelningsposter, så se till att besöka mötet om du vill göra din röst hörd.

Julhälsning Sist, men inte minst, vill vi önska alla våra medlemmar en riktigt god jul och gott nytt år!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Nomineringsmedlemsmöte i sektion 3, Katrineholm, den 4 december kl 18.00. Plats: LO:s lokaler, Djulögatan 17C i Katrineholm. Anmäl ditt deltagande till avdelningen.

Julhälsning Tänk på att använda reflex i mörkret. Avdelningen önskar alla en riktigt god jul!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Julhälsning Vi önskar alla medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år! Hoppas ni får lite ledigt för vila och återhämtning.

Studier Fler datum för utbildningar på avdelningen kommer nästa år. Har du frågor om våra kurser kan du mejla transport.9@transport.se eller ringa 010-480 30 09.

FOTOTÄVLING

Fotografera en situation på ditt jobb och vinn lite fina priser!

Vi kommer att hänga upp de vinnande bilderna på vår vägg på avdelningen.

Tävlingen pågår fram till den 1 december!

Nästa representanskapsmöte är den 7 december. Sammanträdet kommer att hållas på Gamla Örebro. På dagordningen står budget, verksamhetsplanering, fyllnadsval av studieorganisatör och ungdomsansvarig.

Glöggmingel på avdelningen Den 10 och 12 december har vi nattöppet med bevakningsektionen, men alla är såklart välkomna då! Vi kommer att ha glöggmys med pepparkakor.

Kärran finns åter här för utlåning. Alla medlemmar får låna den gratis. Boka med oss på avdelningen för att se om den är ledig.

Vi vill påminna dig om att uppdatera dina medlemsuppgifter och att vi har skickat ut ett brev till alla våra medlemmar om detta. Det är viktigt att vi har rätt uppgifter så att vi kan kontakta dig om det behövs.



Värva en kompis – få 200 kronor!

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



TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Våra öppettider är normalt kl 8.00–16.40, måndag–fredag. Mellan jul och nyår så kommer öppettiderna att variera. Om du tänkte besöka oss, så ring 010-480 30 11.

Julhälsning Vi önskar alla en god jul & gott nytt år!

AVDELNING 12 MALMÖ

Julhälsning En riktigt god jul och ett gott nytt år önskar vi på avdelning 12 alla våra medlemmar.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Julhälsning Vi på avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år. Vi ser fram emot ett aktivt och innehållsrikt 2020.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årets budgetmöte kommer att genomföras onsdagen den 4 december, med start kl 18. Brev kommer med inbjudan och några viktiga delar av dagordningen är:

- Beslut om avdelningens budget och avgift för 2020.
- Beslut om avdelningens verksamhetsplan för 2020.
- Fyllnadsval ersättare styrelsen.

Gäster är inbjudna från förbundskontoret. Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

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

2019 lackar mot sitt slut Vi på avdelningen vill önska alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

Julafton infaller i år på en tisdag, och det är bara två arbetsdagar den veckan. Avdelningen är bemannad måndag och fredag, men ring gärna innan du besöker oss.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Nästa representantskapsmöte är den 7 december kl 11.00 i Arbetarrörelsens hus i Borås. Vid förhinder, kontakta vår avdelningsordförande Jerry Walthéreson på jerry.walthereson@transport.se eller 010-480 36 41.

Nästa Startpunkter
➤ 11 december kl 9.30 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås 3.

➤ 12 december kl 9.30 i Transports lokaler, Skåningstorpsvägen 5 i Skövde.

Anmäl dig till Jerry Walthéreson på jerry.walthereson@transport.se eller 010-480 36 41.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först! Som vanligt uppmanar vi er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er och kolla att det finns någon på plats.

Håll koll på oss i sociala medier:
➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: Transport avdelning 18 Hälsingland

Kampdagar
➤ Torsdagen den 5 december i Söderhamn.

➤ Fredagen den 13 december i Hudiksvall. Vi bjuder på Luciafika kl 9–14 i vår lokal på Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

Har du frågor och funderingar? Hör gärna av dig till oss på avdelningen.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Kontakta oss så kommer vi ut och hälsar på.

Julhälsning Vi önskar alla medlemmar en riktigt god jul!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Vintern är snart här och avdelningens planer inför 2020 börjar falla på plats. Om du har några förslag på aktiviteter som du och dina arbetskamrater skulle vilja göra nästa år så mejla det till avdelningsordförande på kimberley.westermark@transport.se.

Vinterns representantskapsmöte äger rum den 7 december på Culturen i Västerås. Vi har bjudit in en gästföreläsare från Expo som kommer att prata om SD och arbetarrörelsen. Är du som medlem intresserad att komma och lyssna? Anmäl ditt intresse till avdelningsordförande kimberley.westermark@transport.se. Vi har ett begränsat antal platser och föranmälan är ett krav för att få delta.

Sektionernas nomineringsmöte hålls den 1 december kl 18.00 i ABF:s lokaler på Pilgatan 2 i Västerås.



JAGAD AV ZOMBIER

I oktober deltog några tappra medlemmar i det skrämmande och adrenalinfyllda Zombieloppet i Örebro, som slutade i ett antal bortfall.

Efter lite omräkningar kan vi meddela att avdelning 19 och avdelning 9 fick en delad vinst. Vi samarbetade och tillsammans lyckades vi vinna!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND



Julhälsning Vi vill tacka alla medlemmar för det gångna året och önska er alla en god jul och ett gott nytt år.

Under mellandagarna är avdelningsexpeditionen ej bemannad varje dag och vi ber er därför att tänka på att höra av er via telefon innan besök.

Sektion I åkeri & miljö
➤ Lördagen den 18 januari kl 10.00 hålls medlemsmöte och nomineringsmöte för uppdrag i sektionen. Under mötet kommer det även att hållas en försäkringsinformation gällande våra kollektivavtalade försäkringar och medlemsförsäkringar.

➤ Lördagen den 15 februari kl 14.00 har sektion I åkeri & miljö sitt årsmöte i Racketcentrum Jönköping. Under mötet kommer det att nomineras för uppdrag i avdelningen och hållas val för uppdrag i sektionen. Innan mötet serveras det fika, med start kl 13.30, och efter mötet äter vi gemensam middag och bowlar. Väl mött, hälsar sektionens ordförande Michael Eskilsson.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Representantskapsmöte
➤ När: Torsdagen den 5 december, kl 19.00.
➤ Plats: IF Metalls hus på Vallås.

Avdelningsstyrelsemöte
➤ När: Fredagen den 6 december, klo 9.00.
➤ Plats: Avdelningen i Halmstad.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Julhälsning
Avdelning 26 önskar alla sina medlemmar en riktigt god jul och ett gott nytt år.

AVDELNING 28 I NORR



Julhälsning Nu står julen för dörren och vi på avdelning 28 vill passa på att önska er alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

Aktuellt i avdelningen Den 13 december anordnar vi en julfrukost på avdelningskontoret 07-09.00. Varmt välkomna! För mer information och tider, besök avdelningens hemsida www.transport.se/avdelning-ar/i-norr/.

Fjällägenhet i Hemavan Fram till den 31 december har du möjlighet att skicka in en intresseansökan för veckorna 19 till 32, 2020. 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 32 MELLERSTA NORRLAND

Försäkringsprojektet Vi tackar Björn Nilsson och Matilda Olofsson för ett väl genomfört försäkringsprojekt. Tillsammans med övriga på avdelningen kommer vi att uppnå en högre siffra än de 16,9 miljoner i försäkringspengar som vi hjälpte våra medlemmar med i fjol.

Dags att nominera Avdelningen påminner om att vi kör i gång med nomineringsrundorna på sektionerna nu och kallelserna kommer via sms.



Julhälsning
Vi önskar alla medlemmar en riktig god jul.

AVDELNING 41 UPPLAND

Sektionsmöten
➤ Södra sektionen (medlemmar som arbetar i Märsta, Rosersberg, Norrtälje och Arlanda) den 10 december kl 18.30 på ABF Märsta, Västra Bangatan 31. På dagordningen bland annat nomineringar till representantskap och sektionsstyrelse.

➤ Norra sektionen (medlemmar som arbetar i Uppsala, Tierp, Östhammar) den 12 december kl 18.30 i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A. På dagordningen bland annat nomineringar till representantskap och sektionsstyrelse.

Avdelningen vill tacka alla medlemmar och förtroendevalda för det gångna året! Vi önskar alla lite välförtjänt ledighet och ser fram emot 2020 och avtalsrörelsen!

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Året börjar närma sig sitt slut och vi på avdelningen vill passa på att tacka alla medlemmar och förtroendevalda för ett bra år. Fackligt arbete handlar om att förbättra våra villkor, det har vi lyckats med på många arbetsplatser och det hade inte gått utan er!



I början av 2020 är det dags för klubbarna att hålla sina årsmöten. Vi från avdelningen deltar gärna på dem. Om det är av intresse kan ni mejla viktor.andersson@transport.se med vilka datum som gäller, så ser vi till att vara med.

Studier Slutligen har kursdatumen för nästa år slagits fast. Våra medlemsutbildningar, Vi i Transport (ViT), hålls veckorna 10, 14, 41 och 45. Om ni vill gå en facklig utbildning, hör av er till viktor.andersson@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Året lider mot sitt slut och snart är vi mitt uppe i ett nytt.

Avdelningen håller årets sista representantskapssammanträde den 14 december (observera, nytt datum). Vi kommer även denna gång att vara på Korrö. Ordinarie ledamöter är kallade.

Alla medlemmar är dock välkomna som gäster. Vill du vara med så anmäl dig till avdelningen senast den 6 december så vi kan ordna med fika och mat för dig.

Varmt välkomna önskar vi i sektioner och avdelning.

Har vi rätt uppgifter?



➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

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



Transports inkomstförsäkring – extra skydd vid arbetslöshet

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

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

Du tecknar tillägget på folksam.se/transport/inkomstforsakring

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET



SEKTION 3 BJUDER PÅ FRUKOST

Den 17 december kommer vi att finnas i ABF:s lokal på Arabygatan 80 i Växjö mellan kl 6.30 och 11.30.

Är du nyfiken på vem din sektionsordförande är? Har du frågor om försäkringar eller ditt arbete? Funderar du på medlemskap, vill du bara träffas och snacka eller är du helt enkelt sugen på frukost före eller efter jobbet? Då är du välkommen.

Pensionärssektionen låter meddela att man behöver ha fler engagerade medlemmar i sin verksamhet. Nuvarande styrelse känner att orken börjar tryta lite och man vill nu lämna över till nya förmågor. Är du intresserad av att delta i seniorverksamheten? Kontakta avdelningen så vidarebefordrar vi ditt intresse. Eller varför inte samlas några stycken och komma och gästa ovanstående "rep"?

Julhälsning Vi tackar er alla för året som gått och önskar er en god jul och ett gott nytt år.



Se till att få lite kvalitetstid med nära och kära under helgerna, ladda batterierna.

Snart är det nya tag som gäller i avdelningens verksamhet, kanske är det 2020 som du ska se till att få lite valuta för medlemsavgiften och delta lite (mer) i vår verksamhet.

Vi (precis som pensionärerna) har alltid plats för fler intresserade medlemmar, hälsar styrelse och funktionärer i avdelning 51.

PS. Under julhelgerna försöker även vi på avdelningen att ta lite ledigt så det är extra viktigt att boka tid i fall ni behöver komma och träffa oss då.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Öppettider
Vardagar: kl 8–16.40.
Lunchstängt: kl 11.30–12.30.
Tel: 010-480 30 55.
Mejl: transport.55@transport.se.

Avdelningsexpeditionen kommer att ha begränsad bemanning vid jul och nyår. Den 23 och 27 december har vi stängt.

Vi finns på tel 010-480 30 55 under ordinarie öppettider.

Representantskapet har sammanträde lördagen den 7 december kl 10–13. Ledamöter får kallelse med ytterligare information.

Studier
➤ Startpunkten är en grundutbildning även för icke medlemmar. Den hålls på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten är en grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Endast för medlemmar. Vi kommer även till arbetsplatsen och håller utbildningen.

Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du vill anmäla dig till någon av kurserna ovanför, eller om du har några frågor.

Han nås på tel 010-480 36 22 eller mejl alexander.hutter@transport.se.

HAR DU FRÅGOR OM ...

... arbetsmiljö och försäkringar? Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

... kollektivavtal och arbetsrätt? Kontakta Jan Lendin, 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, 010-480 37 57 eller lennart.skold@transport.se.

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



Julhälsning
Vi önskar alla medlemmar en god jul och gott nytt år.

AVDELNING 88 DALARNA

Årsmöten
➤ Klubbarna håller sina årsmöten under vecka 51, 52, 1 och 2.

➤ Sektionerna håller sina årsmöten under veckorna 3–4. Håll utkik efter när just din klubb/sektion har möte.



Julhälsning Vi på avdelningen vill passa på att önska alla våra medlemmar en god jul och ett riktigt gott nytt år!



Henrik Rynning (på väg in i styrelsen), Kenneth Evaldsson och Mikael Arnewing. De båda sistnämnda jobbar jour och har beredskap. "Det är lite spretigt och svårt att hålla ihop allting när alla jobbar skift, om varandra. Men vårt fjärde medlemsmöte är på gång", säger Mikael Arnewing.

Månadens klubb

"Ledningen tjänar mest på att hamnfacken konkurrerar"

Tidigare var de medlemmar i varsitt förbund. Men nu jobbar bröderna Mikael Arnewing och Kenneth Evaldsson tillsammans i Stockholms Frihamns Transportklubb. Där Hamnarbetarförbundet förr var största facket.

Text och foto **Justina Öster**

– Vi kände att vi måste ha en egen Transportklubb, säger ordföranden tillika huvudskyddsombudet Mikael Arnewing.

I dagarna ska han gå på facklig kurs för att ta steget till förhandlingsombud gentemot arbetsgivaren Stockholms Hamnar.

– Det är lättare om man kan lösa saker och ting på plats och slipper koppla in avdelningen hela tiden. Arbetsgivarna har blivit lite tjurigare.

KENNETH EVALDSSON fyller i:

– För sex, sju år sen var det mer humant. Nu har det kommit mer ungt folk på HR-sidan. De driver frågorna mer till sin spets.

Majoriteten "bugar och bockar" och gör som arbetsgivaren säger, anser Mikael och Kenneth. Orsaken är den kommande flytten av containerhanteringen till nybyggda Norvik i Nynäshamn. Den ska invigas i maj 2020. Sista december sätts också punkt för oljehamnen på Loudden.

RÄDSLAN ATT FÖRLORA jobbet svävar över hamnen.

– Informationen från Hutchison port, som ska driva terminalen i Norvik har varit dålig. Bara tolv till 14 personer ska följa med över dit. Folk oroar sig över vilka det blir, om det kommer att finnas jobb kvar här.

– Hur det blir är inte klart än, men vi som är med i Transport verkar klara oss.

Den kommande flytten gör det rörigt i hamnen. Samtidigt rustar sig klubben med mer facklig utbildning.

– I andra hamnar följer arbetsgivarna avtalet, men här vill de hela tiden göra avsteg för att "det är en så speciell hamn". För oss är det en hamn, som andra.

Klubben har försökt driva frågan om en ledig dag efter arbete på lördag och söndag. I dag betalas månadslön ut och ledigheten fryser inne.

– Det största bekymret är att hälften av stuveriarbetarna är med i Hamnarbetarförbundet, HF, och hälften i Transport. Och HF vill inte driva frågan.

Bröderna uppfattar HF som "flatare". På frågor om varför någon är med i HF och inte i Transport uteblir ofta svaret, uppger de.

– Det har bara blivit en grej. Om alla slagits för en gemensam sak hade vi varit starkare. Den här situationen tjänar ledningen mest på, tycker Kenneth.

NÄR KENNETH BYTTE fack till Transport fick han mycket gliringar "med glimten i ögat". Men de olika medlemmarna kan sitta vid samma lunchbord.

– Något annat vore löjligt, säger Mikael Arnewing och Kenneth Evaldsson.



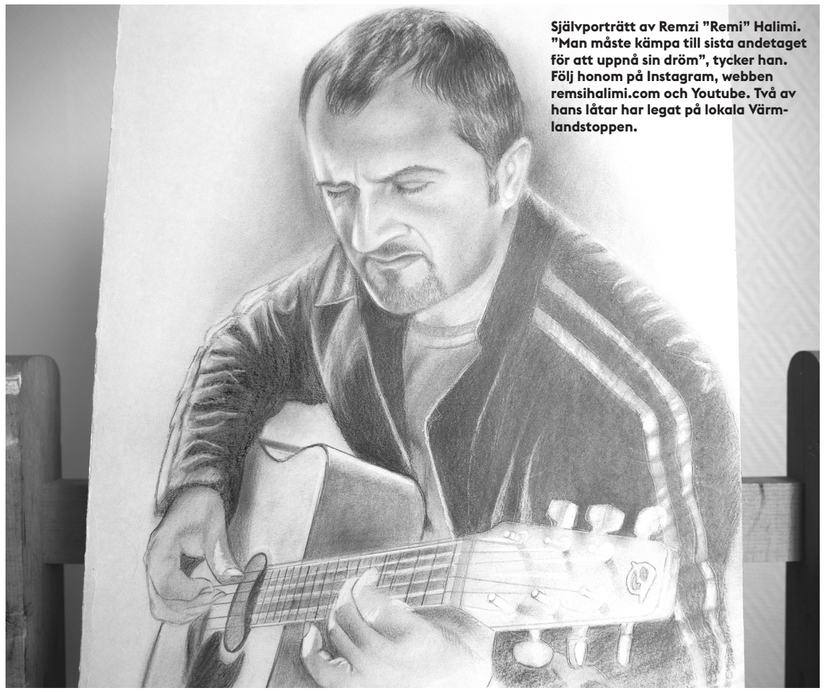
Transportklubben bildades våren 2018.

TRANSPORTKLUBBEN I STOCKHOLMS FRIHAMN

Antal medlemmar: 20.

Startade: Våren 2018.

Historia: Hamnarbetarförbundet (HF) var Frihamnens största fack när Transportklubben bildades. Klubben har sedan värvat över medlemmar och facken är nu ungefär jämstora, enligt transportarna. Viktigt är att försvara kollektivavtalet och få ledningen att följa medbestämmandelagen vid anställningar.



Självporträtt av Remzi ”Remi” Halimi. ”Man måste kämpa till sista andetaget för att uppnå sin dröm”, tycker han. Följ honom på Instagram, webben remsihalimi.com och Youtube. Två av hans låtar har legat på lokala Värmlandstoppen.

Månadens medlem

”Nu ska jag leva min dröm”

När klasskompisarna stojade på utflykterna satt Remzi Halimi på en sten och målade träd. Besjälade, tyckte han. Vid årsskiftet trappar han ner chaufförsjobbet för att äntligen leva sin dröm – måla, teckna och spela.

Text och foto **Justina Öster**

Remi, så kallas han allmänt, var skolans konstnär. Det var det han drömde om att bli i Prictina, Kosovo. Träden han tecknade i skogen var som människor, tyckte han. Vissa böjda och sjuka, ensamma. Andra unga, starka, tillsammans. Teckningarna lämnade han kvar i skogen.

– De var till träden.

På samma sätt målade Remi av gästerna hos sin farmor och mormor. Sen smög han ner teckningarna i deras fickor, innan de gick. Han fick uppmuntran, blev elev hos en konstnär och hälsade ibland på i hans ateljé.

– Att se alla färger. Det var som att sväva i universum, säger Remi och ler.

MEN FÖRÄLDRARNA HADE livsmedelsbutik och ville att han skulle ta över. Så kom kriget, Remi flydde. I Sverige tänkte han satsa på konsten, gå konstskola.

– Jag blev besviken när jag fick höra att konstnärer var så fattiga.

Remi började köra lastbil fast han som barn alltid tyckt synd om chaufförerna. De hade så stora magar, som hängde ner.

– Men det har jag klarat, säger Remi och ser ner på sin mage.

HAN TRÄNAR FLERA dagar i veckan, fantiserar och får idéer till bilder och musik när han springer på löpbandet. Gitarr är hans instrument. Han sjunger, gör egna låtar och musikvideor, var med och drog i gång rockbandet Fisnikët.

Det är fortfarande populärt i hemlandet, berättar Remi. Han hoppar in och spelar när han kommer på besök. Musik är liv och energi, precis som konsten.

– De är som mina barn. Jag går in i en annan dimension, blir helt närvarande. Hamnar jag i flow kan jag upptäcka att fem timmar gått.

FRÅN ÅRSSKIFTET SKA Remi bara köra lastbil på halvtid. Det är dags. Han är singel igen och har bara yngsta sonen i hushållet. Beställningar – framför allt porträtt i kol och olja av djur, mest hundar – har han redan och Remzi Halimi planerar för flera utställningar.

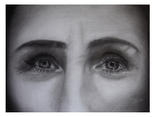
– Jag borde inte ha lyssnat på dem som sa att det inte gick. Men jag är jättenöjd med mina barn och mitt liv. Jag har fått träffa så mycket folk i chaufförsjobbet. Ändå har jag aldrig släppt min dröm, senare delen av mitt liv ska jag ägna åt konst och musik.

REMZI ”REMI” HALIMI

Jobb: Distributionschaufför.

Ålder: 55 år.

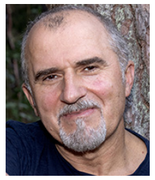
Familj: Två utflugna söner och Erman, 16 år, som bor kvar.



Målar gärna: Ögon (själens spegel), porträtt, natur och grönska.

Är: Optimist. ”Allt som sker har en mening”.

Läser: Ljudböcker som *Lev livet fullt ut* av Eckhart Tolle.



TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

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

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

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

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

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena 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 måndagar och onsdagar.

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

FOTO: JAN LINDKVIST



I sitt jobb inom ordning- och redaverksamheten möter Tommy Jonsson många chaufförer från öst som avlönas med hemlandets minimilöner. Här på uppsökeri i Karlshamn.

Åk inte snålskjuts på facket!

”Ordning- och redaverksamheten ställer sig frågan: Måste det verkligen gå åt helvete innan arbetare förstår vikten av vad fackföreningsrörelsen är?”



TOMMY JONSSON
Transports ordning- och redaverksamhet.



JIMMY OVESSON
Transports ordning- och redaverksamhet.

En regnig och disig söndag stannar vi på en parkeringsplats utanför Arboga. Vi hälsar på två äldre bulgariska chaufförer som förbereder veckans mat på ett gasolkök uppe på flaket. De är påstridiga och vill att vi ska göra dem sällskap, veckans mat är pasta carbonara, ”Billigt och räcker länge”, säger de med ett leende.

Efter ett långt och trevligt samtal börjar vi prata om deras levnadsvillkor. Deras arbetsgivare skickar ut dem på arbetspass där de lever åtta månader i stöten i sina fordon, med en lön på 50 euro per dag. Denna lön inkluderar även traktamenten, chaufförernas timlön vill man inte ens tänka på. På deras trailer finns leveranser till lågprisbutiker som säljer matvaror med mera.

I VÅRT JOBB inom ordning- och redaverksamheten kommer vi hela tiden i kontakt med chaufförer från öst som avlönas med hemlandets minimilöner. I vissa länder är det upp till arbetsgivaren att avgöra om de vill betala ut traktamente eller ej. Vi ser hur chaufförerna får vara tacksamma att ha ett arbete, fastän de måste vara hemifrån månader i sträck för en lagstadgad minimilön.

I Sverige har vi varit väldigt duktiga på att förhandla fram bra kollektivavtal, medbestämmandelagen, lagen om anställningsskydd, semester, försäkringar med mera då vi inte har några lagstadgade minimilöner. Detta är fackets och arbetarrörelsens förtjänst.

I dag hör vi tyvärr mer och mer att ”facket” börjar bli ett skällsord ute på golvet, eller så är det ett ord som cirkulerar men ingen jävel vet vad det är. Vi har glömt bort våra fackliga rötter.

I dag blir det mer och mer individuellt tänkande, man åker snålskjuts på vad facket förhandlat fram, man får avtalshöjningarna även om man inte är fackligt ansluten. Man vill hellre smutskasta facket, helst via sociala medier och tidningar, fast man inte har all fakta på bordet.

MEN NU, KÄRA arbetare, inom de närmsta månaderna, ska EU komma med ett förslag om att införa minimilön, för ALLA arbetstagare i unionen. Om detta går igenom kommer våra politiker att sätta nivån på de lägsta lönerna.

Är detta något vi ska acceptera? Ja, om man ska tro dem som står utanför facket, som säger att ensam är stark, och att man förhandlar bättre för sig själv. Men frågan är väl vilken rygg man ska åka snålskjuts på då?

Ordning- och redaverksamheten ställer sig frågan: Måste det verkligen gå åt helvete innan arbetare förstår vikten av vad fackföreningsrörelsen är? Och vad den har byggt upp under 100 år?

Nej, vår förhoppning är att arbetare organiserar sig i större utsträckning, att vi ska hjälpa våra systerorganisationer i öst att bygga upp sina organisationer och bli en stark arbetarrörelse i EU. Gör vi inte detta … kommer vi återigen att få stå där med mössan i hand. Vi tvingas acceptera arbetsgivarens villkor, med en lagstadgad minimilön som ersättning.

TANKAR FRÅN EN chaufför vi träffade:

”Under kommunismens tid kände man sig förtryckt, men jag hade mitt arbete på fabriken, vi hade en lägenhet, fick träffa familjen varje dag. I dag har EU-direktiven möjliggjort att på ett lagligt sätt utnyttja lågavlönad arbetskraft med lagstadgad minimilön för att tjäna så mycket pengar som möjligt. Vi tvingas att vara borta från familjen månader i sträck. Vi blir tvingade till detta då det inte finns några jobb hemma.”

Så, är ni beredda på att skippa fredagsmyset med familjen och i stället tvingas jobba mer för att få ihop en lön som går att leva på, i stället för att ha ett starkt kollektivavtal som reglerar det mesta?

Bli medlem!

Följ dagboken

I nästa nummer av Transportarbetaren fortsätter Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson att skildra sitt arbete inom ordning- och redaverksamheten.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Minimilön – hur ska det gå till?

I EU vill kommissionens nya ordförande, Ursula von der Leyen, införa en lagstadgad minimilön i hela unionen. Det kan låta bra, men idén är problematisk och möter starkt motstånd, inte minst i Sverige.

Den första fråga som dyker upp i skallen är vilken nivå en minimilön i så fall skulle ligga på. I dag tjänar arbetare i Bulgarien och Rumänien runt 3 000–4 000 kronor i månaden. I Sverige är snittlönen omkring 27 000 kronor för LO-arbetarna.

Åtskilliga EU-stater skulle i nuläget inte ens klara en minimilön på 1 000 euro (runt 11 000 svenska kronor).

NÄSTA KRUX ÄR vem, vilken instans i exempelvis Sverige, ska kolla att minimilönerna verkligen följs?

Är det Arbetsmiljöverket?

Facket? Och vilka verktyg har då facket när det är ickemedlemmar som luras på betalning?

Eller måste Sverige skapa en helt ny myndighet med tusentals lönekontrollanter?

I Sverige sågar LO och Svenskt Näringsliv gemensamt förslaget om lagreglerad minimilön. Parterna pekar på den svenska modellen där fack och arbetsgivare i snart hundra år haft ansvaret för lönesättningen, inklusive minimilönerna.

FAST UTVECKLINGEN PÅ arbetsmarknaden skrämmer. De senaste 15–20 åren har vi fått ett stort ”prekariat”. En växande grupp människor som inte omfattats av de löner och villkor som de flesta av oss tar för givna.

Här har arbetarrörelsen en läxa att göra. Det gäller inte minst problemet med utländska lastbilschaufförer som arbetar under förhållanden som för tankarna mer till slaveri, än till ett modernt arbetsliv.

TRANSPORT HAR BROTTATS med frågan sedan 1990-talet. Det känns allt annat än bra att tusentals lågavlönade chaufförer dagligen lämnar och hämtar gods på den svenska industrins och handelns bakgårdar.

Utanför Icas megalager i Helsingborg finns en jättelik leråker. Varje dag står mängder av östförare här med sina dragbilar. I timmar eller dygn. Utan toaletter, duschar eller möjlighet att diska ett kokkärl.

Transport har tidigare uttalat att vissa branscher är så anfrätta av löne- och prisdumpning att Sverige i vart fall måste öppna för en diskussion om allmängiltigförklaring av kollektivavtal. Det är ett alternativ till lagstadgade minimilöner.

Att bara rakt av säga nej till Ursula von der Leyens propå duger inte. LO och LO-förbunden måste solidariskt ta ansvar för att röja upp i branscher som åkeri, bygg, städ och hotell och restaurang.

> ”Åtskilliga EU-stater skulle i nuläget inte ens klara en minimilön på 1 000 euro (runt 11 000 svenska kronor).

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ Insikten att planeten Jorden sannolikt överlever även om mänskligheten förgör sig själv i den gemensamma globala bastun.

↓ Den växande skara informatörer och kommunikatörer som fungerar som grindvakter mot journalister som försöker ställa makthavare till svars.

FOTO: EVA WERNLID



Hallå där!

LENA KALLENBERG

... som tilldelas fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris 2020 för sitt författarskap, vars många verk utgår från ett konsekvent klassperspektiv.

Grattis! Hur ser du på Ivar Lo-priset?

– Tack! Det är en stor ära och absolut det pris man helst önskar som verksam i den här genren. Jag räknar mig till arbetarförfattarna.

Känner du dig själv besläktad med Ivar Lo-Johansson?

– Nej, inte annat än klassmässigt. Jag är ju uppvuxen i ett läsande arbetarhem där hans böcker fanns, jag bekantade mig med dem i tolvårsåldern. Fast jag bor faktiskt i ett hus där han också bott på Söder, men inte det kända på Bastugatan.

Stipendiefonden motiverar priset med att du, liksom Ivar Lo, ”bevakar arbetarrörelsens varierande intresse för kultur”?

– Ja, jag blir så glad för den formuleringen! Det speglar verkligen den verksamhet jag bedriver (ansvarig för bland annat Författarförbundets biblioteksråd, har arbetat med Transports vägbibliotek, reds anm).

Vad handlar din senaste bok om, ”Min mamma hade många inneboende” (Karneval förlag), som kom förra året?

– Den handlar om en flickas uppväxt på Söder på 1960-talet, med en mamma som hyr ut rum till män som kommit till Sverige för att jobba. Arbetskraftsinvandrare från Italien, Jugoslavien, Finland... Både skrämmande och fascinerande. Det är lite självbiografiskt. Nej, ganska mycket. Men det finns också paralleller till dagens invandring, både i det positiva och negativa.

LILLY HALLBERG

Fotnot: Ivar Lo-priset instiftades 1986 med syftet att stödja litteratur som för vidare den realistiska tradition som författaren (1901–1990) verkade inom. Prissumman är på 125 000 kronor. Utdelning sker på Ivar Lo-Johanssons födelsedag den 23 februari.