

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 3 mars 2018

Åtal sällsynt
efter dödsolyckor

Fokus framtiden
**Tidningsbud – hur
länge finns de?**

Höll de (S)ina
fackliga löften?

Lärling på macken

Saed Gesi längtar efter att börja jobba

Åkeri Geofencing ska minska lastbilars fart **Bensin** Äldsta
macken läggs ner **Facket** Nu är rabattkortet här



Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

Visste du att du som värvar en arbetskamrat får 200 kronor i Superpresentkort? Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin ansökan.

Läs mer på www.transport.se/varva



VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 3

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER
da Media AB,
08-786 03 34
annons@da-media.se

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
59 800.
Nästa nummer utkommer
den 29 mars-3 april.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFT

24



22



28



14

Huvudskyddsombudet
Marcus Rydell.



4 VÄLKOMMEN

Lena Blomquist om vilka
som syns i spalterna och
på tv.

6 GRANSKNING VAL 2018

Vi följer upp vallöftena (S)
från förra valrörelsen.

10 AKTUELLT

Vad som hänt sedan sist.

14 ARBETSOLYCKOR

Ingen ställs till svars för
miljöarbetarens död.

17 KRÖNIKA DAVID

ERICSSON

18 **MÖTET PAULI BRUNILA**
Struligt med adhd i ham-
nen

22 **EXPERTEN MARIA
PETERSSON**
"Adhd kan var en tillgång
på jobbet."

23 **HISTORIEBOKEN**
Allt du behöver veta om
Transports förflutna.

24 **ARBETSPLATS
BILVERKSTAD**

I Filipstad lagar trans-
portare bilar och vallar
skidor.

28 **FOKUS FRAMTID**
Andra bullar för tid-
ningsbuden.

34 **KULTUR**
Vill du sponsra en bok om
mutanter?

36 MARSKRYSSET

37 **FRÅGA FACKET**
Och Kristoffer Nilssons
serie Nattens hjältar.

38 **KRÖNIKA TOMMY
WREETH**
Transportsbasen har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS AVDELNING

42 **MÅNADENS MEDLEM**
Pysen Dahlström – Väg-
drottningarnas drottning.

43 **DEBATT**
Svante Nycander om
hamnkrisen i Göteborg.

44 **LEDARE JAN LINDKVIST**

FOTO: CALLE VON SCHEELE



Det avgör du som är läsare

Tidningsbud, jag gillar er.

I över 40 år har jag jobbat med tidningar ... och den allra största delen av den tiden har min journalistik varit helt beroende av ert jobb.

När nu artiklar och reportage förmedlas via telefoner, paddor och datorer är det jobbet hotat. Hoppet står till att ta med brev, paket och kanske nybakt bröd på rundan. Läs mer i min framtidsspaning som börjar på sidan 28.

DET DÄR MED framtiden förresten ... det skjuter vi på framtiden. Med ett halvår kvar till valet beslöt redaktionen att titta närmare på några frågor som bör vara intressanta för den som är med i Transport. Politikbevakningen startar på sidan 6 i detta nummer.

Artikelserien om framtiden i transportbranscherna återkommer vi till i september.

HAR DU OCKSÅ upprörts över siffrorna som visar hur ofta (jag menar sällan) arbetare kommer till tals i de vanliga medierna? Undersökningen från tankesmedjan Katalys har uppmärksammat på sistone.

Fem procent av dem som syns och hörs i Sveriges television kommer från arbetarklassen. I själva verket är ungefär hälften av Sveriges befolkning arbetare.

Ibland gör vi liknande mätningar på Transportarbetaren. Vi granskar vems erfarenheter, åsikter och förklaringar vi sprider till er läsare. Vi räknar alltså dem som vi intervjuar, i stort eller smått. Facit för förra numret: 44 procent transportarbetare, några av dem också fackligt engagerade på lägre nivå.

26 procent "högfackliga", till exempel ombudsmän, regionala skyddsombud eller klubbordförande på heltid.

10 procent arbetsgivare, 12 procent myndighetsfolk, 6 procent politiker. Och sedan dök det upp några udda fåglar som mannen som driver ett museum för misslyckanden.

Om siffrorna är bra eller dåliga? Det avgör du som är läsare.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Fem procent av dem som syns och hörs i Sveriges television kommer från arbetarklassen.

Lena tipsar

Internationella kvinnodagen fyller 108 år. Ändå behöver jämställdhet och kvinnors situation uppmärksammas den 8 mars (och alla andra dagar).

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se



Från webben

Vi skrev om en debatt på temat konflikterna i Göteborgs hamn:

"Jag håller på Transports och LO:s linje. Arbetet i hamnarna organiseras av Transport!"
Roland Larsson

"Ni borde väl ge er på IF Metall och Unionen i stället för Hamnarbetsförbundet? Ska ni locka över deras medlemmar till Transport får ni väl visa att ni löst de demokratiska bristerna som ledde till att medlemmarna lämnade och HF bildades."
Viktor Boström

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Hamnkonflikten lockade storpublik i Göteborg.
2. Transport största hamnfack på fyra av fem arbetsplatser.
3. Debatt: Bevakningsbranschen behöver en myndighet.



Sagt på facebook

Vi berättade att vd:n på Sverige-taxi i Stockholm lämnar sitt uppdrag:

"Woow!"
OL

Insänt

Bara vi kan bedöma om vägarna är för farliga

Sitter och läser om intervaghållning.

Ett gammalt regionalt skyddsombud sa en gång att vi som är ute och kör är lite av "våra egna skyddsombud". Det är bara vi själva som kan avgöra om det är säkert att framföra våra fordon under rådande omständigheter eller inte. Är vägen spegelblank, snorhal och oframkomlig? Det kan ju bara du som kör avgöra.

Det som är viktigt är att man informerar sin chef/arbetsledning om hur det ser ut: Att man inte vill chansa och riskera liv och lem, fordon eller andra trafikanter, bara för att det är någon som har lovat att godset skulle vara framme just då eller då.

En chef sa till mig en vinter att jag skulle försöka komma tillbaka med grejerna hela. Det var inget tal om att jag skulle vara tillbaka just ett visst klockslag.

Jag tror inte att det är någon som får sparken från jobbet bara för att hen har varit aktsam om sitt fordon. Och Transport värnar om sina medlemmar. Vi sitter inte bara och tiger, utan vi försöker hela tiden påtala problemen för berörda personer.

Kom ihåg att det är bara vi själva som kan bedöma riskerna ute på våra vägar.

Åke Westerberg

Läsarbilden

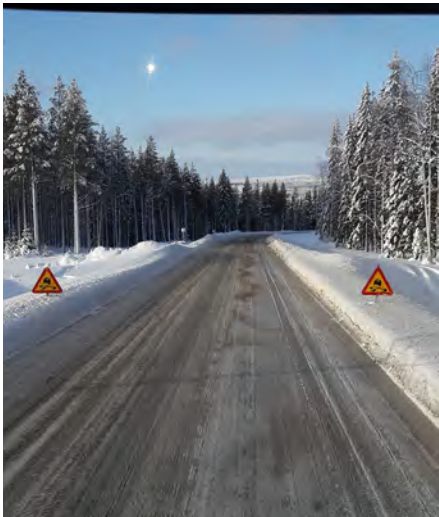


FOTO: PATRIK NYGREN

Fyra varningsskyltar och lite sand blev resultatet när malmchauffören Patrik Nygren ringde och larmade om halkan mellan Boliden och Kriberg. "Det är en lömsk och konstigt doserad backe. Slirar man till så skickas både bil och vagn över på fel sida, men Svevia hade visst ingen hyvel i närheten", berättar han.

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



BILDEN

Klockan 02:15

ERROR heter boken där du hittar tidningsbudet i förortsnattens snöfall. Där finns också kolteckningar inspirerade av vita bomullshandskar som svärtats av tidningstryck under ett arbetspass. Boken med Kerro Holmbergs målningar har kommit ut i dagarna. Det handlar om 177 bilder från åren 1979 och framåt. Konstnären Kerro Holmberg har också jobbat som tidningsbud i över tre decennier, men slutade 2006.

BILD: KERRO HOLMBERG

Klarade S sina fackliga löften?

1 JA.

LÖFTE: Lex Laval ska rivas upp.

SÅ HAR DET GÅTT: Från och med den 1 juni förra året har svenska fackföreningar utökad rätt att ta till stridsåtgärder för att få företag med utländsk arbetskraft att teckna kollektivavtal.

Bakgrunden är en konflikt mellan fackförbunden Byggnads och Elektrikerna på ena sidan och det lettiska företaget Laval på den andra. Laval skulle bygga om en skola i Vaxholm utanför Stockholm och tecknade avtal med ett lettiskt fack. Byggnads satte då bygget i blockad för att kräva svenska kollektivavtal. EU:s domstol kom fram till att blockaden inte var tillåten, och så småningom förlorade de svenska facken i Arbetsdomstolen. 2010 kom den svenska lag som slog fast att fack inte fick vidta stridsåtgärder för arbetare på utländska företag där villkoren uppgavs vara lika bra som miniminivån i kollektivavtalen. Den lagen har rivits upp.

2 NJA.

LÖFTE: Alla utländska företag som är verksamma i Sverige ska registrera sig här. Det måste finnas en fysisk eller juridisk person att ställa till svars.

SÅ HAR DET GÅTT: Redan 2013, alltså innan regeringen tillträdde, infördes en lag som säger att utstationerade arbetare ska registreras hos Arbetsmiljöverket.

Däremot verkar det finnas luckor i lagen. Inte minst vad gäller skatt. Den som arbetar i Sverige mindre än 183 dagar på ett år behöver inte skatta här. En utredning har gjorts. Ny lag inom området kan enligt utredningens förslag vara på plats den 1 januari 2019. Den kommer att göra att arbetstagare betalar inkomstskatt i Sverige tidigare och att det blir registreringsplikt för företag verksamma här.

Men de chaufförer som kör internationell trafik är inte utstationerade. Så de omfattas inte alls av de regler som finns, mest troligt inte heller av de närmast kommande reglerna.

3 NEJ.

LÖFTE: Arbetstagare från tredjeland måste försäkras kollektivavtalsenliga arbetsvillkor. Det handlar alltså om arbetare som kommer från ett land utanför EU.

SÅ HAR DET GÅTT: 2008 gjorde Alliansen upp med Miljöpartiet om arbetskraftsinvandring från länder utanför EU. Personen får vara här i två år och ska ha lön enligt kollektivavtal, hen ska dock som minst tjäna 13 000 kronor i månaden. Facket får göra ett utlåtande, men som Transportarbetaren rapporterat, öppnar systemet för fusk och dåliga villkor. Det finns inget fungerande sätt att se till att löften om hyggliga villkor hålls.

En utredning har gjorts och ytterligare en om frågan är på gång.

6 NEJ.

LÖFTE: Lagen om uthyrning av arbetskraft ändras så att det blir förbjudet att hyra ut och hyra in arbetskraft för stadigvarande arbetskraftsbehov.

SÅ HAR DET GÅTT: Där har ingenting hänt. Facken driver på och försöker ändra en del genom avtal. Men inom till exempel lager är det inte ovanligt att stora delar av, eller till och med hela, personalstyrkan är bemanningsanställd.

7 JA OCH NEJ.

LÖFTE: Lagstiftning införs för att säkerställa uppdragsgivares och huvudentreprenörers ansvar för entreprenadkedjor.

SÅ HAR DET GÅTT: För byggbranschen har det kommit ett lagförslag som presenterades i februari. I det ska huvudentreprenörer ha ansvar för att underentreprenörers anställda får betalt. Men för åkeribranschen, som i allra högsta grad också drabbas av krångliga entreprenadkedjor, är det enda som hänt ett förslag om utökat beställaransvar som gått ut på remiss.

8 JA.

LÖFTE: Att månadsredovisning av anställdas skatter och arbetsgivaravgifter ska införas och ske individuellt och inte, som i dag, med en totalsumma

SÅ HAR DET GÅTT: En lag har klubbats. Reglerna införs i två steg. Första steget i sommar. Nästa vid årsskiftet.

Låt stå!

Inför valet 2014 tog LO och Socialdemokraterna tillsammans fram tio "ordningsregler" för svensk arbetsmarknad. Men hur har det gått med löftena? Transportarbetaren har granskat.

Text JOHN ANTONSSON

4 NJA.

LÖFTE: Lagstiftningen kring F-skatt förstärks. Det måste vara enkelt att bedöma om en person ska betraktas som egenföretagare eller anställd.

SÅ HAR DET GÅTT: En utredning är på gång och en första del presenteras i sommar. Ingen ny lag kommer därmed vara klar före valet. 2009 liberaliserades reglerna om F-skatt, alltså enskild firma, av den dåvarande Alliansregeringen. Det gjorde det möjligt för fler att starta företag. Bland annat eftersom det blev möjligt att driva firma med bara en uppdragsgivare. Utredningen ska bland annat titta på frågan om F-skattsedel, men också och undersöka om enskilda företag används som ett sätt att undgå arbetsrättsliga regler. Utredaren ska dessutom titta på så kallade egenanställningsföretag. Frågan är brännhet på grund alla de nya företag inom "plattformsekonomin" där arbetarna får jobba via bemanningsföretag, egenanställningsföretag eller med egen firma mot en uppdragsgivare.

9 JA.

LÖFTE: Ett skyndsamt införande av personalliggare för byggbranschen i kombination med oannonserade kontrollbesök.

SÅ HAR DET GÅTT: I byggbranschen har regeln varit på plats sedan den 1 januari 2016. Ytterligare branscher har följt. Senast för företag som jobbar med fordonsservice, grossistverksamhet och skönhetsvård.

5 JA.

LÖFTE: Lagen om offentlig upphandling ändras så att de stora möjligheterna i EU:s nya upphandlingsdirektiv att ställa sociala krav till fullt tillämpas även i Sverige.

SÅ HAR DET GÅTT: Kraven handlade främst om att kunna fordra kollektivavtal vid upphandling. Det första lagförslaget som civilminister Ardalan Shekarabi presenterade vann ingen majoritet i riksdagen eftersom Alliansen och SD röstade mot. Men ett omarbetat förslag som bara skulle gälla större upphandlingar gick igenom efter mindre förändringar, som fick med Kristdemokraterna på båten. Nu går det till exempel att ställa krav på kollektivavtalsliknande villkor och lön vid upphandling av färdtjänst. Transport tycker att det alltför finns luckor i lagen och har i en debattartikel i tidningen Arbetet krävt skärpt upphandlingslag.



10 NÅGRA STEG PÅ VÄGEN.

LÖFTE: Det ska vara konkurrensneutrala villkor inom åkerinäringen. Det behövs en nationell samordnare för bättre regelefterlevnad i åkeribranschen och cabotagemissbruket (utländska ekipage som körs olagligt mycket i Sverige) måste stoppas.

SÅ HAR DET GÅTT: Det råder inte konkurrensneutrala villkor i branschen ännu. Men det har hänt saker.

Inför valet lovade Socialdemokraterna att införa klampning av lastbilar till dess att böter är betalda. Först blev det max 24 timmar, nyss förlängdes det till 36. Enligt EU-rätt går det inte att ge straff som inte är i proportion till brottet. Utifrån detta görs tolkningen att klampning måste vara tidsbestämd.

En mängd utredningar inom transportområdet har varit ute på remiss. Bland annat ett förslag om beställaransvar.

Det fanns också ett löfte om höjda böter. De flesta cabotagebrotten beläggs med så kallad sanktionsavgift till Trafikverket. Den är på 40 000 kronor. Men det har funnits fall där grövre överträdelser gått till domstol. Då har bötesbeloppen hamnat på hundratusentals kronor.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) har också flaggat för någon slags ny funktion för ökad samordning mellan myndigheter som ska jobba mot cabotagebrott och annan olovlig yrkestrafik.



Emil vill prata politik med dig

Den 9 september är det val. Transport kommer att vara en del av valrörelsen och han som leder arbetet heter Emil Burman.

Text och foto JOHN ANTONSSON

1 Vad ska Transport göra i valet?

– Vår insats ska framför allt bestå i att lyfta upp Transports politiska frågor på den politiska agendan. Men vi vill också börja snacka med våra medlemmar och inbjuda till engagemang. Vi har dessutom ett mål att få in mer vanligt folk och transportare i politiken.

2 Hur ska en vanlig väljare kunna veta hur regeringsalternativen ser ut?

– Det är lätt att fastna i en teoretisk diskussion om hur de olika regeringsalternativen potentiellt ser ut inför ett val. Till slut avgör ju det hur valet går. Jag tror att det man ska fokusera på är vilka huvudalternativ som finns. Där ser jag den socialdemokratiskt ledda regeringen och ett borgerligt alternativ. Jag klumpar även in Sverigedemokraterna där.

Det borgerliga alternativet, inklusive SD, pratar i termer av sänkta ingångslöner, att se över anställningsskyddet och att helt enkelt skapa mer otrygghet på arbetsmarknaden. Som en slags medicin för att komma tillrätta med problemen som finns.

3 Politiker står ofta i tv och slänger siffror hit och dit. Kan du förstå den väljare som har svårt att sälla mellan alternativen?

– De allra flesta väljare är klokare än

vad många tror. Det gör att de flesta av påståendena blir genomskådade. För det är klart att man inte kan lova guld och gröna skogar till allt och alla.

Det tråkiga när det händer är att man försöker sänka förtroendet för politiken överlag. Ibland så undrar jag om det är en strategi: att få folk att inte bry sig, inte gå och rösta, inte delta i det demokratiska samtalet.

– Jag tror att det är upp till väljarna att använda den klokhet de har och titta på vad som ligger till grund för de här påståendena. Det finns många bra faktagranskare nu för tiden.

4 Du är ju socialdemokrat. Om du är ute på en arbetsplats och träffar en medlem som svajar mellan SD och S. Vad säger du då?

– Då skulle jag fråga: Vill du ha svenska villkor i Sverige för dem som är här och jobbar? Jag tror att många skulle svara ja på den frågan. Har man gjort det. Då blir det ganska naturligt att man ska rösta på Socialdemokraterna, som står upp för det. Ett antal andra partier gör det i mer eller mindre uträckning, men för mig är det klart att borgerligheten och SD inte gör det.

5 Vad tycker du att regeringen har gjort bra och vad borde ha lösts vid det här laget?

– Jag tycker att man har gjort flera saker bra. Det är viktigt att man höjde a-kassan. En annan bra sak är höjningen av barnbidraget som gör stor nytta för barnfamiljer. Det finns också ett antal fackliga segrar i det regeringen har gjort.

– Men vi är inte nöjda. Det finns ett antal saker kvar att göra. Vi tycker nog att

Transports politiska fokus:



Facket vill lyfta bevakningsbranschens villkor.

Transport tycker inte att bevakningspersonal ska vara där polisen har svårt att verka. Förbundet vill också se mer utbildning i takt med att arbetsuppgifterna förändras.



Andra politiska krav från Transport ...

... handlar bland annat om taxi-branschen och att ändra reglerna för offentlig upphandling, så att de vars jobb blir upphandlade får en tryggare livssituation.



Att rädda den svenska åkerinäringen.

– Problemen har funnits i många år. Det har kommit åtgärder, men vi kräver mer, säger Emil Burman.

”Ibland så undrar jag om det är en strategi: att få folk att inte bry sig, inte gå och rösta, inte delta i det demokratiska samtalet.”

man tidigare borde ha snabbat på arbetet med den olagliga inrikestrafiken. Och man skulle ha infört ett krav på att kör- och vilotidsboken inom taxi är digitaliserad, så att det inte går att fuska eller tvingas fuska.



Emil Burman
är bensinmacks-
arbetaren som
blev Transports
valledare.



Sopgubbar utanför Arbetsdomstolen förra sommaren

Dom i sopkonflikten uppskjuten igen

Sopgubbar. Onsdag den 7 mars klockan elva räknar Arbetsdomstolen (AD) med att komma med domen i det omfattande målet där omkring 50 miljöarbetare stämts för olovlig stridsåtgärd.

I juli utbröt en tvist på renhållningsföretaget Reno Norden i Stockholm. Bolaget försökte då tvinga de anställda att påbörja en nyckelinventering, trots att facket – Transport – slagit fast att uppgiften inte ingick i deras arbetsuppgifter.

Sopgubbarna vägrade utföra inventeringen och den 6 juli hölls överläggningar som slutade med att de anställda tömde sina skåp och gick hem.

Företaget stämde miljöarbetarna inför AD och hävdar att de strejkade vilt. Sopgubbarna och Transport anser att de anställda avskedades vid mötet den 6 juli. Därför var det aldrig fråga om en olovlig stridsåtgärd. JL

Arbetsfredens år

Avtalsrörelsen. 2017 går till historien som ett fredligt år, konstaterar statliga Medlingsinstitutet. Trots att fackförbund och arbetsgivarorganisationer tecknade 497 centrala kollektivavtal ledde de förhandlingarna inte till en enda strejk- eller lockout-dag.

I 15 avtalsförhandlingar varslades om stridsåtgärder innan en uppgörelse slöts. Vid samtliga tillfällen startade facket åtgärder, i två av dem svarade arbetsgivarerna med lockout-varsel.

Transport tecknade dock samtliga sina avtal utan vare sig medlare eller varsel om stridsåtgärder. LB

74 ton

tunga lastbilar blir tillåtna. Sista beslutet är fattat och i sommar ska Trafikverket upplåta ett begränsat vägnät för dem.

Dieselstöld kopplas till lönedumpning

Åkeri. Låga löner och dåliga villkor bland chaufförer motiverar dem att stjäla diesel. Forskare har med hjälp av Cabotagestudien – där lastbilschaufförer har rapporterat om utländska fordon – sett ett tydligt samband.

Text Lena Blomquist

Billiga transporter slår alltid tillbaka någon annanstans i samhället, konstaterar transportforskaren Henrik Sternberg.

– I första hand mot de chaufförer som lever månader i sträck under dåliga förhållanden. Och dessutom mot de svenska bönder och åkerier som blir bestulna på diesel, säger han.

Henrik Sternberg och hans medforskare statistikern Björn Lantz har fått sin rapport om transportbrott publicerad i forskningstidskriften International journal of logistics – och därmed är resultatet internationellt erkänt.

Mycket förenklat uttryckt har de lagt en karta över var svenska respektive utländska lastbilar håller

till i Sverige – ovanpå en karta som visar var transportbrott begås. Det finns tre typer av transportbrott: fordonsstöld, stöld ur lastbilar, dieselstöld.

Forskningsrapporten visar att det i områden med många lastbilar från låglöneländer begås fler stöld, främst av diesel men också ur fordon. Lastbilar från länder med höga arbetarlöner påverkar däremot inte antalet transportbrott i någon av de tre kategorierna.

– Tidigare forskning visar att människor som vistas långt hemifrån under långa tider, och dessutom lever under dåliga sociala villkor, är lättmotiverade till att begå brott, säger Henrik Sternberg.

Han är känd för Cabotagestudien. I flera omgångar har han, med hjälp av chaufförer och privatpersoner, samlat information om var lastbilar från olika länder befinner sig. Över 360 000 observationer från Sverige har bland annat visat hur många utländska lastbilar som stadigt kör illegalt i Sverige.

I DEN NYA rapporten har forskarna alltså kommit fram till den kontroversiella slutsatsen att stölderna går att koppla ihop med lastbilar och

chaufförer från låglöneländer som Tjeckien, Polen, Rumänien och Bulgarien.

– Jag hoppas att de här uppgifterna ska komma till nytta när EU-kommissionen arbetar vidare med regleringen av vägtrafik, säger Henrik Sternberg. Det behövs regler som skyddar chaufförer från att ligga ute fyra till sex månader i sträck. De måste få bättre villkor och anständiga löner.

Hans förhoppning är att politiker i Sverige och på EU-nivå ska agera nu när en systematiskt genomförd vetenskaplig forskning visar sambandet mellan sociala villkor och transportbrott. Att rapporten ska öppna ögon för att även de människor och företag som blir av med diesel eller gods drabbas av prispressen inom transporter.

HENRIK STERNBERG FORTSÄTTER sin forskning, från hösten vid universitetet i Iowa, USA. Tre ytterligare vetenskapliga artiklar som bottnar i Cabotagestudien väntar på publicering de närmaste åren.

– Och nästa år ska jag sätta i gång en ny cabotagestudie, berättar han. Den blir lite annorlunda och ska göras mer systematiskt.



Fler platser på förarutbildning

Utbildning. Kommuner ökar sin vuxenutbildning av lastbilsförare. Med statliga pengar kommer 338 nya utbildningsplatser till.

Tya, som drivs av arbetsgivarerna och facken i transportbranschen, hoppas att få ge sitt stöd åt kommuner som vill utbilda, framför allt när det handlar om elevernas praktik.

– Det viktiga är att det blir en yrkesutbildning – inte bara en körkortskurs. Och då vet vi vilka företag som är schysta och har välutbildade handledare, säger Lasse Holm på Tya.

Tyas långsiktiga prognos har i flera år visat att Sverige behöver 50 000 nya lastbilsförare på tio års sikt. LB



Strejker inte är något nytt, konstaterade historikern Christer Thörnqvist på seminariet om hamnkonflikten som drog stor publik. År 1152 före Kristus slogs pyramidbyggare i Egypten för bättre betalning.

Hamnkonflikt lockade storpublik i Göteborg

Hamn. Fyra timmar av föredrag och akademisk debatt, men ändå syntes ingen ljusning i den allt mer infekterade hamnkonflikten i Göteborg.

Text och foto Jan Lindkvist

– Det är svårlöst. Om Transport och LO skulle backa och öppna för flera avtal på samma arbetsplats, när skulle vi i så fall dra gränsen? sa LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson.

SEMINARIET OM KONFLIKTRÄTTEN och situationen i containerhamnen, som drivs av APM Terminals, hölls på Handelshögskolan i Göteborg. Hamnarbetarförbundet (HF) spelar en huvudroll i konflikten. Mot sig har de främst rederi- och hamnjätten APM och Sveriges Hamnar. Men också borgerliga politiker och stora delar av näringslivet som ropar allt ihärdigare på en inskränkning av strejkrätten.

Parter i målet är också LO och Transport – indirekt. Liksom regeringen, som får svidande kritik för att man tillsatt en utredning om strejkrätten.

HF:s styrelseledamot Erik Helgesson beskrev HF:s historia och struktur, bland annat med medlemsomröstningar inför viktiga

beslut. Han påpekade också att HF bara strejkade en dag 2017, samtidigt som arbetsgivarsidan utlöst en månadslång kostsam lock-out.

ATT KONFLIKTEN STARTADE redan 2016 och då kantades av punktstrejker och fackliga varselhot kan man läsa om i medlarnas rapport, men det var inget som Erik Helgesson nämnde.

– Just nu pågår inga stridsåtgärder i hamnen och det har inte varit några sedan juni 2017, sa han. Ändå har det inte blivit någon bra situation på arbetsplatsen.

När det gäller lösningar på konflikten ser HF egentligen bara en. Att Transport öppnar dörren och släpper in Hamnarbetarförbundet till förhandlingsbordet, så att de två facken tillsammans tecknar ett så kallat trepartsavtal med Sveriges Hamnar.

På en rak fråga uppgav Helgesson att HF har framfört denna begäran till Transport.

Det är en uppgift som förvänar Transports förbundsordförande Tommy Wreeth:

– Sedan jag tillträdde som ordförande i juni har jag träffat HF-företrädare två gånger. Där har varit informella möten och inte vid något av dem har HF fört fram konkreta krav eller önskemål om trepartsförhandlingar. Hade de gjort det är

jag ändå skeptisk till att det skulle fungera.

– En sak var vi dock överens om när vi träffades. Det är att det bästa vore om alla hamnarbetare vore organiserade i ett och samma fackförbund

På seminariet fick LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson ordet:

– LO är en federation av 14 olika fackförbund. I princip alla är med, utom Hamnarbetarförbundet. Ända från början har vi kämpat för att alla som arbetar på en arbetsplats ska vara med i ett och samma fackförbund. Det är för att få maximal styrka. För att undvika att de anställda spelas ut mot varandra.

– I LO har vi delat upp arbetsmarknaden i tårtbitar och sedan enas vi om vilket förbund som ska få rätten att organisera och teckna avtal där. Därmed undviker vi att förbund konkurrerar om medlemmarna.

EN VIKTIG GRUNDPRINCIP, poängterade Torbjörn Johansson, är att arbetsgivarna inte kan välja vilket förbund de ska förhandla med.

– I min värld handlar det om makt. Ju mer sammanhållning vi har, desto mer tryck mot arbetsgivarna. Bråkar ett företag mot en LO-grupp, så bråkar man mot 1,5 miljoner LO-medlemmar!

Det blir färre regler om arbetsmiljö

Arbetsmiljöverket. Trots hård kritik från LO drar Arbetsmiljöverket i gång en stor översyn av arbetsmiljöreglerna. Dagens 72 föreskrifter som styr allt från asbestsanering på byggen till skärmaskiner i storkök ska bantas till 17.

– Transport delar LO:s uppfattning. Vi ser inget behov av en översyn. Risken är stor att viktiga bestämmelser försvinner eller mjukas upp. Det är trist att Arbetsmiljöverket kör över arbetsmarknadens parter, säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig. *JL*

Transport ska börja med kampdagar

Facket. Under 2018 ska Transport satsa extra på medlemsvärning. Förbundets avdelningar stänger kontoren två dagar i månaden för att ägna all kraft åt att besöka transportarbetare ute på arbetsplatserna.

– För att åstadkomma förbättringar för medlemmarna måste vi bli fler, och därigenom starkare. Vi värvar redan nu många medlemmar. Men samtidigt är det aningen fler som lämnar Transport. Den trenden vill vi bryta, säger förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

Den första "kampdagen" blir den 19 mars och sedan rullar satsningen på med 15 dagars mellanrum.

Transport ligger nu strax under 60 000 medlemmar. *JL*

Världsfacket samlar mot kvinnovåld

Internationellt. Världsfacket kräver stopp för våld och trakasserier mot kvinnor i arbetslivet. Under 23 dagar pågår en kampanj som ska få FN att agera.

Världsfacket IFS och generalsekreteraren Sharan Burrows mål är att få med sig världens fackföreningar, för att på det sättet påverka FN och FN:s arbetslivsorgan ILO. Det önskade resultatet är en konvention, för världens länder att skriva under, som tydligt säger stopp för könsbaserat våld i arbetslivet.

– Det är inte acceptabelt att kvinnor ska behöva utstå våld på sina arbetsplatser, säger Peter Lökvist, Transport internationella chef. Vi ligger i startgroparna nu när de svenska centralorganisationerna drar i gång kampanjen. *LB*

5 tycker till

Vilken fråga vill du ta upp i valet?



Mikael Vikström, flygplatskontrollant, Nyköping:
– Klyftorna mellan klasserna i samhället. De ligger bakom så mycket skit.

Vi måste hejda utvecklingen där de rika bara blir rikare och rikare medan arbetare ska stå still och helst få lite mindre.



Tobias Johansson, miljöarbetare, Göteborg:
– Mer resurser och energi till arbetsmiljöarbetet med allt vad det innebär

inom alla yrken. Det är en viktig del inom arbetet, att allt fungerar bra. Vi har inte börjat prata politik på jobbet än, men det kommer nog, närmare valet.



Nathalie Kronvall, arbetslös terminalarbetare, Svedala:
– Det här med kravet på heltid.

Det är många som går på deltid eller är timanställda i terminalbranschen. Och då blir det svårt att få det att gå ihop, särskilt när man ska börja bilda familj.



Raimo Blennerstedt, lastbilschaufför, Göteborg:

– Utländska chaufförer med löner som inte går att konkurrera med. Jag

undrar hur de kan få bo här i sina lastbilar och köra mycket längre perioder än vad reglerna säger. När jag körde till Danmark åkte jag ut efter två dagar.



Meddy Linond, flygplansplåtslagare, Stockholm:

– Jag tänker på alla nyanlända som har svårt att komma in på arbetsmarknaden,

de måste få hjälp och stöd. Men samtidigt kan vi inte glömma bort alla andra som också är utan jobb.

Satelitteknik mot lastbilsterrorister

Åkeri. Utvecklingen av geofencing, som ett vapen mot terrorister, är aktuellt när rättegången pågår mot mannen som erkänner lastbilsdådet på Drottninggatan. Tester är på gång. Men vad innebär egentligen elektroniska staket?

Text Lena Blomquist

Mycket enkelt uttryckt: Med hjälp av satellitsignaler ska lastbilar tvingas ner till gånghastighet på förutbestämda platser.

För att få en lite mer uttömmande förklaring ringer Transportarbetaren Carl Johan Almqvist, säkerhetschef på Volvo lastvagnar.

– På ett sätt används tekniken redan i dag, säger han. Lastbilar med särskilt värdefull last satellitövervakas. Om de avviker från den väg som ska köras går larmet hos godsägaren eller speditören eller direkt hos polisen.

På så vis kan stora stölder av cigaretter, mobiltelefoner och annat dyrbart gods stoppas. Men

för att terrorister ska hejdas från att med en kapad lastbil köra ihjäl människor krävs en mer utbyggd teknik. Den kan delas upp i två delar:

1. BILEN. Begränsningen behöver ställas in i lastbilens elektronik.

– Det är hyfsat enkelt i nya och moderna lastbilar, säger Carl Johan Almqvist. Men det gäller samtidigt att det ska vara svårt att ta bort begränsningen igen.

Men äldre lastbilar då? Och var går åldersgränsen?

– Inne i städerna är avgaskraven hårda och de lastbilar som körs där har redan i dag så pass bra elektronisk utrustning att den går använda.

I vilka zoner som lastbilens fart ska begränsas, till exempelvis sju kilometer i timmen, kan då regleras i fordonets interna minne. Det elektroniska staketet läggs in i lastbilens egen karta.

2. LUFTEN. Satelliterna måste fungera. Om terrorattacker ska förhindras får inte signalen mellan satellit och

gps tappas bort, ens för en kort stund. Här kan signalerna behöva hjälp att ta sig fram mellan höghusen. Då behöver staden vara med och skapa en infrastruktur som säkerställer detta. Metoden kan vara någon typ av lokal gps-sändare.

– Om alla är med och samarbetar kan det här bli verklighet, även om det inte sker i år eller nästa, säger Carl Johan Almqvist.

Då ser han framför sig att utsatta platser – som regeringskvarteren i Stockholm, gågator och affärscentrum – kan skyddas med hjälp av geofencing. En demonstrationsdag är på gång under våren. På den ska AB Volvo, Scania och Volvo personvagnar testa teknik, och myndigheter ska få en realistisk bild av läget.

Den 15 mars är sista datumet för en statlig utredning som tittar på hur tunga fordon används i städerna, och om transporterna kan minskas. Där är geofencing och terrorbekämpning ett tema. Annat handlar om trafiksäkerhet, klimatpåverkan, buller och luftkvalitet.



Ellastbilarna får fortsätta köra

Lastbilar. I vår skulle försöket med elvägen vid Sandviken ha avslutats. Men testperioden förlängs med ett halvår. Orsaken är för snällt väder, framför allt förra vintern som blev snöfattig..

I juni 2016 invigdes en två kilometer lång sträcka med elektrifierad landsväg mellan Gävle och Sandviken. Tekniken bygger på luftledningar och lastbilar som försetts med särskilda "strömvagtagare" som automatiskt känner av när bilen kör in under ledningarna.

Projektledaren Magnus Ernström konstaterar att de eldrivna lastbilarna fungerat bra. Enda kruxet hittills har varit snö på ledningar och vägbana.

JL

Texab i genmäle: "Diskriminering förekommer inte"

Lagerarbete. Transportarbetaren har publicerat flera artiklar om flytt- och bemanningsföretaget Texab, som bland annat har uppdrag för Postnord. Texabs vd Torbjörn Ulf har begärt ett genmäle efter en central förhandling som hållts mellan Texab och Transport.

"Frågan om felaktigt utfärdade truckkort har vi redan kommenterat. Transports lokala avdelning i Göteborg och dess regionala skyddsombud har utfärdat ett felaktigt skyddsstopp som Arbetsmiljöverket raskt hävde.

Arbetstiden är schemalagd. Dock förekommer förändringar i schemat, vilket kan bero på trafikproblem, det vill säga de lastbilar och containers som ska lossas och sorteras kommer inte fram vid den tid som beräknats. Det kan också förekomma avvikelser i beräknad produktionsvolym, avvikelser som orsakas av andra förseningar

i värdekedjan innan vårt uppdrag tar vid. Vi försöker alltid anpassa de anställdas schema så att arbetsuppgifterna fördelas rättvist i arbetslaget och att alla får samma arbetstid per vecka.

Arbetet kan säkert upplevas som monotont ibland. För att undvika det tillämpar vi arbetsrotation. De anställda växlar mellan lagerplock, lossning av ankommande gods och truckkörning. Arbetsmiljöverket har gjort inspektioner och kunnat konstatera att hjälpmedel finns och används. Eventuella brister har åtgärdats och verksamheten har fått godkänt vid dessa inspektioner.

Diskriminering och rasism förekommer inte. I er artikel hänvisas till ett uttalande av diskriminerande karaktär som ska ha skett av mig. Det är felciterat. Vad jag har sagt är att på vår arbetsplats bestämmer inte fackföreningsrörelsen, de är inga gudar. På vår arbetsplats, och på alla arbetsplatser, bestämmer ytterst arbetsgivaren. Vilket framgår

av ingressen i Transportavtalets paragraf ett. Sedan har vi som kollektivanslutet företag att förhålla oss till de regler vi avtalat om. Vi förväntar oss också att fackföreningsrörelsen, i det här fallet Transportarbetareförbundets lokalavdelning i Göteborg, lever upp till samma motto, agerar seriöst, och inte desinformerar sina medlemmar om såväl rättigheter som skyldigheter i arbetslivet.

De nu avslutade förhandlingarna har mycket riktigt handlat om avsked av vår före detta arbetsledare Bashar Asi, hans bror Mohammad Assi, samt deras vän Abdullah Othman. Den uppgörelse som träffades i enighet den 6 februari är sekretessbelagd vad avser detaljerna.

I övrigt vill vi inte kommentera artikeln av den 9 januari då den innehåller sakfel och påståenden som kommit att vara en del av det som avhandlades på den centrala förhandlingen."

Torbjörn Ulf



Transportarbetaren har skrivit ett flertal artiklar där fack och tidigare anställda berättat om missförhållanden för Texab-anställda som kommit till Sverige som arbetskraftsinvandrare.



Dantra söker **förare** i Skåne och Blekinge



Du har CE-körkort och YKB-behörighet. Du har gått transportgymnasium eller annan relevant grundskola. Du har ADR grundkurs. Har du ADR tank, är det mycket meriterande. Du talar och skriver svenska obehindrat.

Dantra erbjuder ett spännande och varierande arbete som anställd under kollektivavtal i ett tillväxtbolag. Vi anser att grunden till nöjda kunder är motiverade och nöjda medarbetare som alltid presterar sitt bästa.

Kontakta transportledare Kjeld Lundgreen på telefon (0) 40-64 44 900 för frågor om tjänsten. Du söker tjänsten via mail till kjl@dantra.dk.

Dantra grundades 1920 och är en av Europas ledande leverantörer av tanklogistik. Koncernen är familjeägd och består av företag i Sverige, Danmark och Litauen.

Dantra

Grundad 1920

Dantra AB
Hanögatan 11
S-211 24 Malmö

+46 (0) 40-64 44 900
www.dantra.se

ISO 9001 · ISO 14001 · SQAS · HACCP · GMP+ · EFTCO

Chauffören Andreas Roos har jobbat en månad på sorteringsanläggningen, men inte skrivit på säkerhetsreglerna än. "Jag är väldigt vaksam och har koll när jag backar och kör, tar inga onödiga risker efter olyckan", säger han.



Vad har gjorts efter dödsoly

Arbetsmiljö. Carl F:s återvinningsanläggning i Malmö hamn är smutsig, bullrig och farlig. Här dog en anställd för drygt ett år sedan. Vilka åtgärder har företaget vidtagit sedan dess?

Text och foto Justina Öster

Carl F:s rödgula lastbilar och tunga fordon från annat håll rullar hela tiden in genom grindarna till den 50 000 kvadratmeter stora planen. Plastpåsar och allsköns skräp dansar i vinden. Lukten är frän och måsarna håller gästbud i luften över sorteringsmaskinerna

CHAUFFÖRERNA TIPPAR PAPPER, trä och metall i stora högar, som anläggningens miljöarbetare sorterar för hand och maskinellt. Hjullastarförarna föser ihop avfallet, kör och skopar det i olika containrar.

Personalansvariga Bengt Eriksson och Transports huvudskyddsombud Marcus Rydell tar emot och vi slår oss ner i lunchrummet. Eriksson plockar fram säkerhetsreglerna som Carl F satt på pränt efter den tragis-

ka olyckan den 3 februari 2017.

Lunchen är över och en kollega kallar på hjulbilsföraren Leif för att han ska skjuta fram mer avfall till en av maskinerna. Han kör dit, men upptäcker att Johnny har gått ut framför hjullastaren och plockar i avfallshögen.

Leif väntar på att Johnny ska gå ner och undan. När han inte ser Johnny längre backar han för att ta ett nytt tag i högen, men kör över Johnny, som avlider.

JOHNNY VAR 50 ÅR och anställd för att sortera elektronik och klippa kablar till återvinning. Hans arbetsplats var i ett uppställt tält vid sidan av olycksplatsen.

– Han skulle över huvud taget inte befinna sig planen och hade fått flera tillsägelser av platschefen om att inte plocka "fynd" ur högarna. Det är förbjudet, säger Bengt Eriksson.

Ändå vittnar konsultrapporten efter olyckan om en viss "fyndkultur" bland anställda och chaufförer.

– Grundregeln är att allt som körs in här är Carl F:s egendom. Efter

Domar efter dödsfall

Åren 2010–2014 meddelades totalt 33 domar efter dödsfall på jobbet. 20 arbetsgivare fälldes medan 13 friades.

Källa: tidningen Arbetarskydd.

olyckan satte vi upp ett anslag och nu ser vi att ingen ens funderar på att rota i högarna, säger Bengt Eriksson.

ANSLAGET ÄR BORTA, men förbudet tas upp på arbetsplatsträffar och chaufförmöten, som hålls två gånger per år, tillägger han.

När Tommy började jobba fick han en muntlig introduktion. Den borde varit skriftlig med en checklista, anmärkte Arbetsmiljöverket som kom på inspektion dagen efter olyckan.

Den riskbedömning av arbetet som företaget gjort 2015 var otillräcklig, konstaterade myndigheten. Den skulle ha tagit upp risker,

åtgärder och utvärdering av dem. Uppdraget blev att göra en grundligare undersökning av risken för påkörning.

Några utmärkta gånger syns fortfarande inte på arbetsområdet. Men Bengt Eriksson påpekar att chaufförerna instruerats om hålla sig i omedelbar närhet till lastbilarna när de tippar avfall. Han pekar ut kravallstaket som satts upp längs kanten för att avskilja besökare och en containergång.

Eriksson visar säkerhetsreglerna som alla miljöarbetare och chaufförer ska underteckna att de sett.

– Förut körde vi rutinerna muntligt, nu tar vi dem skriftligt också.

FÖRBUDET ATT ANVÄNDA mobil när ett fordon eller maskin är i gång är nytt. Liksom att den som använder öronproppar med musik måste ha ett öra fritt. Gående ska inte använda några proppar alls, och chaufförer dra på sig varselväst och skyddsskor innan de lämnar lastbilarna. Det gäller att först ta ögonkontakt och sedan närma sig en maskin, inflikar



ckan?

huvudskyddsombudet Marcus Rydell.
– Jag har en kollega som busvisslar.
Bengt Eriksson är lättad att förundersökningen lades ner och att varken platschefen eller föraren av hjullastaren åtalades för vållande till annans död. Föraren var sjukskriven några månader, kom tillbaka för annat arbete på halvtid medan utredningen pågick, men har nu sagt upp sig.

MARCUS RYDELL SÄGER att olyckan lärt honom att vara envis och påminna om västar, skor och regler, även om folk blir sura. Han vet att han gör rätt. Med facit i hand önskar Bengt Eriksson att Carl F ingripit tidigare och flyttat Tommy till andra arbetsuppgifter.
– Är det någon som rotar i högar-
na nu är det omedelbar flytt som gäller.

Fotnot. Namnen på den omkomne miljöarbetaren och föraren av hjullastaren är fingerade. Uppgifterna om olyckan har hämtats ur Arbetsmiljöverkets handlingar.

Dödsfall på jobbet leder sällan till åtal

Arbetsmiljö. En arbetsgivare kan slarva med arbetsmiljön och ändå inte ställas till svars vid ett dödsfall. Arbetsmiljömål är komplicerade och kräver att åklagare kan visa ett tydligt samband mellan specifika brister och hur de lett till en anställds död.

Text och foto **Justina Öster**

Så kan man kortfattat sammanfatta en rad samtal med juridiska experter inom arbetsmiljö – med anledning av att 13 chaufförer dog på jobbet 2017. Två förundersökningar har hittills lagts ner och flera pågår fortfarande.

Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig konstaterar att polisens och åklagarnas undersökningar ofta drar ut på tiden. Liksom regionala skyddsombudet Bert Johansson i Malmö är han kritisk till att så få arbetsgivare åtalas och döms. Detta trots att de enligt arbetsmiljölagen har långtgående ansvar för att förebygga ohälsa och olyckor.

Lotten Loberg är erfaren kammaråklagare vid Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål som inrättades i Malmö 2009. För att hon ska åtala någon för arbetsmiljöbrott krävs att det finns en skyddsansvarig. Ytterst vd:n i ett aktiebolag om hen inte delegerat ansvaret till en arbetsledare.

DET SKA GÅ att påvisa ett orsakssamband mellan speciella brister i arbetsmiljön och de konsekvenser de fått, exempelvis att ett skydd saknats på en farlig maskin. Arbetsledaren ska också ha haft anledning att beakta att det fanns en risk för skador.

Att bara slarva och glömma räcker inte. Oaktsamheten ska vara så klandervärd att den är straffbar. Lotten Loberg konstaterar:

– Många gånger handlar det om underlåtenhet och passivitet från arbetsgivarens sida och det är ofta svårt att styrka ett orsakssamband.

Ett företag kan alltså ha haft dåliga instruktioner och rutiner, men

1889

arbetsmiljöbrott polisanmälades 2015.

Källa: Brottsförebyggande rådet, Brå



Kammaråklagare Lotten Loberg vid riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål, bildad 2009 för att samla kompetens och erfarenhet.

frågan kompliceras av att arbetsgivaren inte haft för avsikt att någon ska skada sig eller dö.

Lotten Loberg höll i och la ner förundersökningen av dödsfallet på företaget Carl F. Men hade inte bolaget kunnat förebygga olyckan genom att i tid flytta mannen, som senare omkom?

– Det kan man tänka efteråt förstås... men det är att gå lite väl långt. Han var informerad om att han inte skulle vara ute på platsen och det ska väl gå ganska långt innan ledningen hotar med avsked.

2008 blev en elektriker som jobbade för ett annat företag påkörd av en hjullastare och dödad i Syd-återvinnings sorteringshall. Vd:n och arbetsledaren dömdes 2012 i Hovrätten för vållande till annans död och företagsböter på 1 miljon kronor. I det fallet hade riskerna lyfts fram på ett helt annat sätt innan, kommenterar Loberg.

KRITIK OM ATT undermåliga utredningar leder till att många förundersökningar läggs ner säger hon sig inte kunna svara på. Samtidigt efterlyser Lotten Loberg mer resurser till åklagare och polis, och påpekar att bevis på en olycksplats är färskvara.

Liksom Arbetsmiljöverkets chefsjurist Anna Varg pekar hon på rättssäkerheten för arbetsgivare.

– Ett dödsfall är fruktansvärt. Ingen ska behöva dö på sitt arbete. Samtidigt vill varken du eller jag bli fällda för något vi inte orsakat. Det ställs ganska höga krav i de här

fallen och det måste nog vara så.

Transports regionala och andra skyddsombud misströstar ibland över att upprepade påtryckningar inte leder till att arbetsgivare tar sitt ansvar?

– Deras arbete är värdefullt. Jag brukar alltid se till att höra skyddsombud och läsa protokoll, betonar Lotten Loberg.

Henrik Ask på Fackens juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd, rekommenderar också skyddsombud att hjälpa polis och åklagare att dokumentera olyckor så att bevis inte förstörs, om polisen dröjer.

Dödsfall utan åtal

→ Den 9 mars 2012 klämdes en lastbilschaufför till döds mellan två containrar som kom i rörelse under lastning i Vilsta industriområde, i Eskilstuna. Mannen var på flaket för att lossa en kätting kring en av totalt fyra containrar.

→ Den 6 mars 2015 klämdes en miljöarbetare till döds under en backande sopbil i Brottby, norr om Stockholm. Mannen stod på en säcklyft bakpå lastbilen när en bult lossnade, lyften veks ner och han föll. Föraren chockades svårt.

→ Den 19 januari 2016 klämdes en djurtransportör i Halland svårt under en fallande baggavel-ramp. Rampen hade krånglat tidigare och varit på reparation. Mannen avled senare på sjukhus.



Tändstift? Eller en karbidlampa? Eller kanske en läderhatt? På Heikki Niinikivis Uno-X-station finns det mesta att köpa. Utom korv. Fast till hösten är det slut. Då rivs Sveriges äldsta mack.

Sveriges äldsta bensinmack stänger pumparna för gott

Nostalgi. På Uno-X i Karlskoga finns allt det som vanliga mackar ratat. Säkringar, fördelarlock, fläktremmar och en fungerande sedelautomat. – Fast i augusti är det slut. Efter 43 år har jag sålt stationen, säger Heikki Niinikivi.

Text och foto Jan Lindkvist

”X-macken” ligger kloss intill E18, vid östra infarten till Karlskoga. Det är Sveriges äldsta bensinmack som fortfarande är drift, bedyrar Heikki Niinikivi och plockar fram det tummade bygglovet från 1937.

– I drygt 80 år har macken legat här. När jag lägger ner blir kom-mungubbarna nöjda. De tycker att det varit skräpigt, med en massa bilar stående.

– Fast det är egentligen min son som är för snäll. Han driver bilverk-staden och är ofta fullbokad. När kunder ringer säger han: ”Kom hit

och ställ bilen, så tar jag den när det blir någon lucka...” Men luckor blir det sällan.

Det krävs inget tränat öga för att se att Heikkis mack är full av bra-att-hagrer. På gårdsplanen står gamla entreprenadmaskiner, cyklar, en rostig gallerdörr och en uttjänt drickakyl.

INNE ÄR DET trångt, trångt. Det är som att kliva in ett museum över en svunnen tid. En era då bilägare själva bytte tändstift och luftfilter. På hyllorna finns också rariteter. Som en karbidlampa och en NMT-telefon, modell portfölj från tidigt 1980-tal.

Heikki har drivit stationen i ett sträck sedan 1975.

– Jag kom över den av en lycklig slump. Jag hade en liten rörelse inom renhållning och behövde nå-gonstans att serva mina maskiner. Macken, som då var Nynäs, passade perfekt.

Under årens lopp har han sett nymodigheterna komma i takt med att stationerna tjänat mindre och mindre på bränsle och bildelar.

– Videofilm var jag en av de första att haka på. Och en av de första att lägga av med. Det tog bara en massa tid. Sen kom korven, den slapp jag. Och släpvagnsuthyrning, det slapp jag också.

HEIKKI NIINIKIVI HAR en trogen kund-krets. Några är äldre damer som kör ända från Degerfors för att få tanken påfylld.

– Jag går ut och hjälper dem så klart. Fast de tankar bara för 200 kronor åt gången, så de måste ju köra hit minst två gånger i veckan.

”X-macken” har öppet på dagtid och då går det att betala med konto-kort. Övrig tid är det sedelautomat som gäller. Automaten är konverte-rad och tar sedlar, gamla som nya.

– Äldre sedlar samlar jag i en sko-

”Jag kom över macken av en lycklig slump.”

Heikki Niinikivi

kartong och löser in hos Riksbanken, anförtror Heikki.

Stationens läge är toppklass och under årens lopp är det många intressenter som frågat om macken varit till salu. Svaret blev hela tiden nej, tills nu. Ett företag hade köpt en industrifastighet intill och ville ha Heikkis mark också.

BUDET VAR BRA, förklarar Heikki, och i höst rivs alltså stationen. Fast delar av den kanske återuppstår någon annanstans – som veteran- eller museimack.

– Det är redan två, tre personer som anmält att de vill köpa rubbet, säger Heikki Niinikivi.

Rabatter och erbjudanden på ditt nya medlemskort

Facket. Är du medlem i Transport? Då kommer Transports nya kort att dimpa ner i brevlådan näst sista veckan i mars. Medlemskortet ger dig olika erbjudanden och rabatter när det gäller bland annat resor, gym, kultur och telefoni.

Text **Justina Öster**

Alla fackförbund inom LO har redan plastkortet, som ser ut som de medlemskort vi brukar bära med oss i plånboken. Som fjortonde och sista förbund går nu Transport med i systemet, kallat LO Mervärde. Beslutet fattades vid Transports senaste kongress i juni förra året. Efter att ha jobbat med de praktiska frågorna räknar Transport med att kortet ska börja gälla under senare delen av mars. Och att medlemmar då ska kunna gå in på webben – lomervarde.se – och titta på vilka anslutna bolag som erbjuder rabatt och hur mycket. Klicka på Transports ikon. – Styrkan är att vi är 14 fackförbund som gått samman. Det gör att vi kan förhandla fram bra priser med olika företag, säger förbundets webbansvariga Jenny Gransell. Flest erbjudanden finns i dagsläget under fliken ”resor och hotell”. Det rör sig om rabatter, angivna i både procent och belopp, när det gäller allt från flyg- till buss-, båtresor och kryssningar.

Annat handlar om lägre priser till bland annat sport- och kulturevenemang, för böcker via nätet, IT och telefoni, liksom rabatt vid köp av glasögon och linser med mera. Under LO Mervärdes ”tak” planerar Transport också att foga in tidigare medlemsförmåner för att det ska bli mer överskådligt, exempelvis medlemslån och uthyrningsstugor. De finns på olika håll i landet och administreras av förbundets lokala avdelningar. Tanken är att medlemmarna via webben ska få en överblick över stugorna. Den som sedan vill göra en bokning får kontakta respektive avdelning, förklarar Jenny Gransell. – Det borde leda till att stugorna utnyttjas mer. De är ju inte så väl använda i dag, säger hon. Om även tidningsbudens stugor, som distributörerna har förtur till, ska anslutas till systemet är ännu inte bestämt men frågan ska lyftas. Medlemmar som vill ska framöver kunna gå ett steg till och ansöka om att omvandla kortet till ett betalkort, Transportkortet Mastercard. Mer information om det kommer tillsammans med Transportkortet. Skulle du missa det återkommer förbundet med ytterligare information om betalfunktionen. Den som är nyfiken kan kika in redan nu på lomervarde.se och klicka in på ett av förbunden – för att få en bild av hur det kommer att fungera.

Sexkränkningar sker också inom Transport

Sexuella trakasserier. Nu vet Transports förbundsstyrelse att sexuella trakasserier, kränkningar och övergrepp förekommer inom förbundet.

Text **Lena Blomquist**

– Problemen finns här, precis som överallt annars i samhället, säger Maria Arkeby, kommunikationschef på Transport och en av dem som hållit i en enkät som gått till samtliga anställda och förtroendevalda. Omkring 500 av 2 200 tillfrågade svarade på frågorna. – Vi vill inte gå ut med några siffror, säger Maria Arkeby efter att förbundsstyrelsen informerats om resultatet.

– Det är ytterst allvarligt att det förekommer, och givetvis allvarligt för de människor som har upplevt saker som de berättat om i enkäten. Men sett till hela organisationen bedömer jag det inte som alarmerrande, jämfört med många andra delar av samhället. **HON BERÄTTAR ATT** arbetet för att komma vidare med problematiken fortsätter. – Vi måste bli bättre på att prata om svåra frågor, säger hon. Folk måste få veta vem de ska gå till om de är utsatta. En tydlig lista med de personer, avdelning för avdelning, kan bli ett första resultat av enkäten.

David Ericsson

Vad skulle vi göra om vi inte var rädda?

Solidaritet, detta otympliga ord. Att ställa upp för någon, kanske någon man inte ens känner. En folkgrupp, ett lands demokrati eller bara sina arbetskamrater. Att tänka i två led, att om jag ger något så kan jag också få något tillbaka. Kan de va nåt? Ofta verkar det i stället som om vi alla är autonoma farkoster som singlar omkring i universum och att JAGET är det enda av betydelse.

OM NÅGON TILL exempel lurar till sig skattepengar på det ena eller andra viset (fuskande friskolor, felaktiga assistansersättningar etcetera) så blir vi förstås förbannade. Men mest för att det är orättvist att just de kan sno pengar. Inte för att de förstör någonting vi byggt upp gemensamt. Vi ställer krav på att samhället ska finnas för oss i alla tänkbara situationer. Men glömmet idealismen, att vi själva måste ställa upp ibland: för skolan, för en mobbad arbetskamrat eller för vettiga arbetsvillkor och löner. För det är lite besvärligt och ger eventuellt några sömnlösa nätter. Detta gillar vi inte, när de primära målen med tillvaron är nästa Thailandresa eller ett snyggt inlägg på Instagram.

TILL SKILLNAD FRÅN Svenskt Näringslivs Leif ”va fan får jag för det?” Östling, tycker jag att vi betalar alldeles lagom mycket skatt i Sverige. Vi har ett välstånd – för de allra flesta – som tidigare generationer inte kunnat drömma om. Möjligen är detta bara tillfälligt och vad händer när det verkligen kärvar till sig på arbetsmarknaden med minskande resurser till välfärden? Ska vi fortsätta vandra omkring med huvudet under armen och tänka på JAGET? Faktum är att det går att förbereda sig. Rikspolitikerna vill olika saker. Det mest aktuella just nu är att de som kan få makten efter nästa val vill ”reformera” lagen om anställningsskydd, las. Alltså göra oss alla till daglönare. ”De skiter la ja i”, kanske någon säger och jobbar lite extra för att ha råd med nästa utlandssemester. Då utan att tänka på att den kanske blir den sista.

Men det finns en medicin: att engagera sig. Det låter inte så sexigt men två partier i riksdagen kan förhindra detta framtida kaos: Vänsterpartiet och sossarna, och så facket förstås. Men dessa är inga statliga försäkringsbolag som lovar välfärd i all oändlighet utan levande folkrörelser som behöver hjälp och stöd från oss ”på golvet”. Om vi skiter i detta och inte tycker att de angår oss så har vi själva slagit i första spiken i vår välfärds kista.

Toppen & botten

- ↑ **Den trygghet vi ännu har.**
- ↓ **Den allmänna fördomningen.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



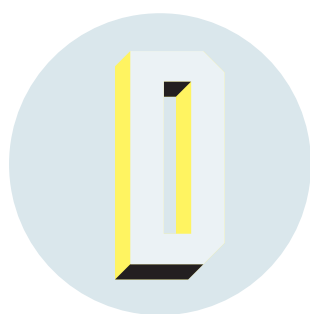
Pauli Brunila driver arbetsmiljöfrågor på stuveribolaget Yilport i Gävle hamn. I höstas fick han en skriftlig varning, efter att ha brusat upp på ett möte med arbetsgivaren.



”Adhd är en del av mig”

Pauli Brunila är stuveriarbetare och huvudskyddsombud i Gävle hamn. I vuxen ålder fick han diagnosen adhd, ett funktionshinder som nyligen kostade honom en skriftlig varning.

Text och foto **JAN LINDKVIST**



PAULI BRUNILA

Yrke: Hamnarbetare

Ålder: 49 år

Bor: I Gävle

Fackliga uppdrag: Flera. Bland annat huvudskyddsombud.

Det känns orättvist, säger Pauli som funderat mycket över diagnosen och om människor i hans sits verkligen kan jobba fackligt.

Det brinner en eld bakom de tunna svarta metallbågarna. En låga som inte gillar orättvisor, inte slarv med säkerhetsrutiner, inte folk som skiter i hjälmtvång eller andra arbetsmiljöregler.

PAULI BRUNILA TITTAR intensivt på mig. Kommer den här artikeln att hjälpa honom eller bara skapa mer problem? Jag passar på frågan och undrar om han alltid är lika engagerad. Alltid går ”all in”, även privat?

Pauli hinner inte svara innan sonen, Johan, pekar upp mot taket. Inga taklister. Hemma i familjens Brunilas kök glipar det uppe i alla hörnen. Taklisterna är ännu inte på plats, tio år efter renoveringen.

– Allt har sin tid, säger Pauli lite förläget.

Jag ler inombords. Tänker att jag kän-

ner igen mig. Att det finns något djupt allmänmänniskt i lister och golvsocklar som aldrig kommer på plats. Stora projekt som inte riktigt slutförs när annat kommer emellan...

Längre kommer jag inte i grubblandet innan Pauli tar fram anteckningar och dokument. De handlar om varningen. Om hans arbete, fackliga engagemang och inte minst humöret.

– Jag vill vara öppen, säger han. Alla i hamnen vet att jag har adhd. Jag har aldrig begärt att bli särbehandlad, fast lagen kanske ger mig rätt till det. Men bolaget varnade mig som anställd, fast kontroversen uppstod i min roll som huvudskyddsombud. Det är kränkande.

FAMILJEN BRUNILA ÄR på sätt och vis en del av Gävle hamn. Pappa Brunila var hamnarbetare och fackligt aktiv. Pauli jobbar där, hans bror gjorde det en period och sonen Johan har börjat hoppa in som extring.

Även adhd går i arv, konstaterar Pauli. Det började för åtta, tio år sedan med att sonen Johan utreddes och fick diagnosen.

Pauli säger:

– Jag kände ju igen mig väldigt mycket. Det var som att pusselbitarna föll på plats. Jag begrep varför det var så svårt att sitta still i skolan. Med medicinen jag tar, har det blivit bättre. Men fortfarande är det så att det brinner till i skallen ibland. Jag kan bli högljudd och påstridig.

– Största problemet är att jag kan låta arg, även om jag inte är det. Det bottnar i ett starkt engagemang. Jag vill att det ska vara ordning och reda. Och framför allt gillar jag inte orättvisor. Det är väl därför jag tidigt började engagera mig fackligt.

FÖRUTOM ROLLEN SOM huvudskyddsombud i hamnen har Pauli Brunila en rad uppdrag i stuveriavdelningen. På andra sidan finns en arbetsgivare där stora förändringar skett de senaste åren. Numera drivs virkes- och containerterminalerna av den turkiska stuverikoncernen Yilport.

Pauli och många av de andra hamnarbetarna hade stora förhoppningar när det nya bolaget tog över:

– Till en början var det bra. Men ganska

MÖTET / PAULI BRUNILA



I vuxen ålder fick Pauli Brunila diagnosen adhd. – Det var som att pusselbitarna föll på plats, säger han.

snart började arbetsgivaren gina. Det slarvas med utrustning och informationen brister. Vi har mycket jobb och det är ofta kort om folk. Vår maskinpark är gammal och saker går sönder hela tiden.

– Det är ”skoskavsproblem”. Smågrejer som lätt kan bli stora, om de inte åtgärdas. Vid ett tillfälle blev det fel på kompsaldot för många anställda. Plötsligt var vi skyldiga bolaget en massa timmar. Folk blev griniga.

UNDER ÅRENS LOPP har Pauli Brunila utkämpat åtskilliga duster med arbetsgivaren. Men i februari 2017 bränner det till ordentligt. Vid ett möte om arbetsmiljön ryker han ihop med ledningen. Det slutar med att bolaget fattar beslut om en rehabiliteringsplan och att Pauli ska omplaceras till ett annat skift.

Pauli ogillar planen, men går ändå med på att träffa en psykolog.

– Jag skrev inte på rehabplanen, efter-

som företaget beskriver adhd som en sjukdom. Men jag och andra med adhd, add eller andra neuropsykiatriska diagnoser är inte sjuka! Det är ett funktionshinder, inte en sjukdom. Det går inte att bota.

MÖTET MED PSYKOLOGEN blev en bekräftelse för Pauli:

– Jag sa som det var, att jag var ditskickat för att bli botad. Psykologen skrattade. Det blev inte fler besök.

”Arbetsgivarna behöver skaffa sig mer kunskap om de här diagnoserna. Resan är lång, om man ser det som en sjukdom. Jag vill inte bli annorlunda behandlad.”

Pauli Brunila

Fast Pauli försöker ändå lägga band på sig. I mer än ett halvår lyckas det. Han får komma tillbaka till sitt tidigare skiftlag och fortsätter driva arbetsmiljöfrågor.

MEN I NOVEMBER kommer nästa kалldusch. Pauli Brunila får en skriftlig varning, med hot om uppsägning vid ”fortsatt misskötsamhet”.

Upprinnelsen är ett möte där han brusat upp mot en inhyrd arbetsmiljökonsult. I varningen står att Pauli höjt rösten och varit otrevlig. Han har sagt ”Det skiter jag i” ett par gånger. I en tredje och sista punkt anklagas han för att inte ha använt bälte vid truckkörning.

TRANSPORT KALLAR BOLAGET till förhandling och begär att varningen ska dras tillbaka. Förbundet anser att det ingår i det fackliga uppdraget att kunna vara kritisk och att rösterna höjs ibland – från båda parter.

Facket hävdar också att Pauli varnats just i egenskap av huvudskyddsombud. Något som kan vara en föreningsrättskränkning.

Yilport håller inte med. Arbetsgivar-sidans uppfattning är att Pauli, som anställd, ”uppvisar ett konfliktbenäget beteende”. Bolaget vägrar dra tillbaka varningen. Parterna skiljs i oenighet och facket förbereder nästa steg – central förhandling.

När jag träffar Pauli Brunila hemma i köket har parterna ännu inte förhandlat centralt. Han är märkbart tagen av ovissheten.

– Jag får skit för att jag för fram medlemmarnas åsikter till arbetsgivaren. Fast det är ju min uppgift som huvudskyddsombud.

Hamnen är en bra arbetsplats, betonar han:

– I grunden trivs jag, men konflikten med ledningen har påverkat mig mycket. Jag mår dåligt av att företaget ser mig som ett arbetsmiljöproblem. Jag pös ut frustrationen hemma. På hustrun, på andra i familjen.

Har du någon gång övervägt att hoppa av alla fackliga uppdrag, för att minska risken för konfrontationer?

– Varje dag! Varje dag har jag funderat över det! Att bara koncentrera mig på

hamnarbetet. Fast det skulle inte gå. I så fall måste jag byta jobb. Jag kan inte strunta i arbetsmiljön, jag tycker att säkerheten är jätteviktig. Vi kör truckar och stora maskiner. Reglerna och föreskrifterna finns där av en anledning.

Utbränd? Hur nära har det varit?

Det blir återigen sonen Johan som griper in i samtalet:

– I början av 2017 var du helt klart det, pappa. När du blev omplacerad, påminner han.

Pauli Brunila nickar tyst. Han är inte ensam om att ha adhd. Omkring fem procent av Sveriges befolkning uppskattas ha samma eller liknande diagnoser. Det gör att bortåt 200 000 personer på den svenska arbetsmarknaden är bärare.

Hur ska arbetsgivarna förhålla sig? Ta vara på människors starka sidor? Visa lite mer tolerans mot folk som bullrar?

Pauli säger:

– Medicinen är bra, den kapar topparna. I yngre år hade jag en tendens att handla först och tänka sen. Jag vill inte vara utan mitt funktionshinder. Det är en del av mig. Bara i Gävle hamn ser jag åtminstone 10–15 personer som antagligen är som jag. Det finns ett starkt engagemang hos många, på gott och ont.

– Arbetsgivarna behöver skaffa sig mer kunskap om de här diagnoserna. Resan är lång, om man ser det som en sjukdom. Jag vill inte bli annorlunda behandlad. Men kanske kunde företagen generellt ha lite högre tröskel när folk lätt blir hetsiga.

FAMILJEN BRUNILA BOR i en röd villa halvannan kilometer från hamnen. Om en timme är det dags för Pauli att gå på eftermiddagsskiftet. På bakgården ligger garaget, ett ställe där han laddar om batterierna.

– Jag gillar att meka. Och även där lyser väl diagnosen igenom. Ska jag riva en motor har jag en tendens att hålla på tills det är klart, oavsett vad klockan blir.

Mekandet och sonens innebandymatcher är tillfällen då Pauli glömmar bekymren i hamnen. På rasterna under arbetspassen händer det att han drar sig undan en stund.

– Jag kan sätta mig med matlådan och spela spel på mobilen. Det är för att hjärnan ska få varva, en sorts återhämtning.

Arbetsgivaren undviker frågor om varningen

Yilport vill inte svara på frågor som rör Pauli Brunila och varningen han fått. När det gäller synen på adhd generellt och arbetsgivarens ansvar väljer bolaget att svara skriftligt, via mejl från bolagets personalchef Morgan Gustavsson.

Text **JAN LINDKVIST**

1 Är det positivt med anställda som engagerar sig starkt i arbetsmiljöarbetet?

Absolut, det ligger i båda parternas intresse att skyddsfrågor drivs på ett sätt som får gehör i hela organisationen och då är de anställdas delaktighet en nyckelförutsättning. Arbetsmiljöarbetet är en del där parterna ska jobba mot en gemensam målsättning.

2 Vad tänker företaget om adhd och andra neuropsykiatriska diagnoser? Är det sjukdomar som kan botas?

Att det är en funktionsnedsättning, men inte ett funktionshinder.

3 Gissningsvis finns det åtskilliga anställda med dessa diagnoser i ett bolag som Yilport, med 200 anställda bara i Gävle? Ser företaget det som en tillgång eller ett arbetsmiljöproblem?

Alla arbetstagare är givetvis att se som en tillgång. Vår erfarenhet är att personer med denna funktionsnedsättning (adhd) i många situationer är mer produktiva. En person i sig kan aldrig vara ett arbetsmiljöproblem. Dock kan personer skapa situationer som utgör ett arbetsmiljöproblem.

4 Hur gör ni som arbetsgivare för att hantera de här relativt nya diagnoserna och de rättigheter de kan medföra?

Företagets mål är att alltid följa gällande lagar och förordningar, oaktat området. Våra medarbetare har tillgång till företagshälsovården, och vi erbjuder, och har också hjälpt medarbetare till att exempelvis konsultera psykolog.

5 Har Yilport, och arbetsmarknaden generellt, tillräcklig kunskap om de här diagnoserna?

Nej, det tror vi inte. Inom våra bolag finns säkert kunskapsbrister. I det dagliga arbetet behövs framför allt insatser för arbetsledningen, som ju står närmast medarbetarna. Då är företagshälsovården ett viktigt stöd.

6 Kan ett stuveriföretag överse med/hantera att en del anställda kanske brusar upp lite lättare än andra?

Vi förstår och kan ha överseende med att vissa brusar upp lättare än andra. Men det finns förstås en gräns för när högt tonläge övergår i aggressivitet och därmed blir ett arbetsmiljöproblem för andra arbetstagare.



Så kan adhd funka på jobbet

Dagens arbetsgivare har dålig kunskap om adhd och liknade diagnoser.

– Här har både fack- och arbetsgivarorganisationerna en viktig uppgift att fylla, säger Maria Petersson på riksförbundet Attention.

Text Jan Lindkvist

Attention har 16 000 medlemmar och är en intresseorganisation för personer med adhd, add, Asperger och andra diagnoser som ryms inom det som kallas neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Add är samma diagnos som adhd, fast utan hyperaktivitet.

Maria Petersson leder ett treårigt projekt, Adhd på jobbet, där målet är att sprida kunskap om funktionsnedsättningen.

Hur många har adhd/add i samhället?

– En siffra som ofta nämns är 2,5 procent av alla vuxna. Men det finns ett stort mörkertal. I klassrummen är det omkring 4–5 procent. Kanske är det så det ser ut i vuxenlivet också.

Finns det något som talar för att förekomsten är högre i arbetaryrken? Kanske för att "rörliga yrken" passar för killar och tjejer som har svårt att sitta still i skolbänken...

– Det finns inga studier som bekräftar det. Men får jag gissa så tror jag att människor generellt känner vad som fungerar och väljer det som passar ens personlighet. Det vi vet är att det finns personer med adhd på alla positioner i samhället. Allt från vanliga löntagare till verkställande direktörer.

Om man tycker sig ha personlighetsdrag som stämmer överens med adhd eller de andra diagnoserna, bör man då göra en utredning?

– Jag har inget entydigt svar. Det måste var och en avgöra själv. Men det jag kan säga är att man bör vara ärlig mot sig själv, och mot omgivningen. Har man lätt för att brusa upp är det bra om arbetsgivaren och arbetskamraterna vet om det.



FOTO: SHUTTERSTOCK

”Vår vision är att hela arbetsmarknaden ska se de här personerna som en tillgång.”

Maria Petersson,
Attention



FOTO: JAN LINDKVIST

Maria Petersson leder ett projekt, Adhd på jobbet, där målet är att sprida kunskap om funktionsnedsättningen.

Vilka rättigheter gäller för personer med en diagnos?

– Precis som vid andra funktionsnedsättningar ska man inte bli diskriminerad. De här personerna har rätt till anpassning och eventuellt hjälpmedel.

Har dagens arbetsgivare tillräcklig kunskap om diagnoserna och människorna bakom dem?

– Nej, kunskapen är inte särskilt hög. Undantag finns förstås. Skanska är ett stort företag som lyft frågan. De har bjudit in oss, just för att de vill ha mer kunskap. I nuläget har vi inget samarbete med något LO-förbund. Det vore förstås bra om vi kunde få till det.

Hur ska en klok arbetsgivare tänka kring anställda med adhd. Ta vara på unika för- mågor? Visa extra hänsyn...

– Jag tycker att man ska se dem som vilka människor som helst. Alla personer är unika, men de har ofta starka sidor, som kreativitet och stort engagemang. Samtidigt kan de behöva särskilda insatser. Som lite tydligare ramar.

– Vår vision är att hela arbetsmarknaden ska se de här personerna som en tillgång. Många arbetsgivare strävar efter att göra perfekta rekryteringar. Hitta personer som uppfyller varenda punkt på kravlistan. Som är sociala och högfungerande i alla situationer.

– Men om ett företag i första hand söker en väldigt kreativ person är ju risken stor att den människan sällas bort redan i första omgången. Kanske kunde man frångå det traditionella synsättet och tänka annorlunda.

I vilka situationer kan adhd-dragen spöka för en anställd?

– Uppmärksamheten kan brista i stressiga situationer. De kan missa information som givits. Svårigheter att planera en arbetsuppgift är vanligt, liksom problem att komma i gång eller avsluta ett arbete.

– Jag har exempelvis träffat personer som jobbat som bilrekonditionerare. De undrade hur länge man ska polera en

bildörr innan den är klar. Ibland behövs exakta instruktioner. Eller att någon handgripligen visar hur ett visst moment ska utföras.

Har ni stött på anställda som tagit på sig fackliga uppdrag och fått problem på grund av funktionsnedsättningen?

– Ja, absolut. Vi pratar om människor med starkt engagemang som kan vara väldigt bra på att se exempelvis brister i arbetsmiljön. Jag har mött personer som försökt "växla ner" när det blivit problem, men som haft väldigt svårt att göra det i praktiken.

Är risken för utbrändhet större för anställda med adhd?

– Ja, det finns en del som tyder på det. Vi gjorde en stor enkät och över 70 procent uppgav att de hade svårt att få återhämtning. Det gällde både på jobbet och hemma. Förr eller senare är risken förstås stor för utmattningssyndrom.

Vad tänker du om Pauli Brunila och Ylport när du läser intervjun med honom? Kan du ge något råd till parterna?

– Tyvärr har jag inget facit. Alla arbetsgivare behöver ha anställda som bryr sig om arbetsmiljön. Jag kan ana att den här mannen upplevs som ett hot.

– Jag har stött på många andra i liknande situationer. Personer som mått dåligt. En del har lärt sig korrigera och mått bättre. Andra har svårt att bryta mönstret. Att börja tumma på reglerna kan vara väldigt svårt för de här personerna.

Hur skulle Ylport kunna agera som arbetsgivare?

– Jag uppfattar det som att det skett någon form av omorganisationen, en ny ägare kom in. Tydlighet är bra, så att arbetsgivaren har alla med sig.

– Just med skyddsombudet kan företaget kanske fråga: "Vad krävs för att du ska känna dig nöjd?" En del personer med starkt patos behöver bara få en bekräftelse på att de i grunden har rätt. Sedan kan de lättare acceptera att det kan ta lite tid för arbetsgivaren att åtgärda bristerna.



Tre års diskussionsseminarium kallar de sitt jobb med historieboken om Transport. Martin Viredius och Dan Nyberg har ofta tolkat händelser och skeenden olika, och fått ta hjälp av en hel del personer under processen.

Nytt ljus över Transports historia

Jobbet tog tre år av ständiga diskussioner. Resultatet blev en rejält tjock och klassiskt inbunden bok: 654 sidor svensk historia, som utgår från och kretsar kring fackförbundet Transport.

Text Lena Blomquist Foto Jan Lindkvist

– Vi ville skriva den historiebok som vi själva hade behövt när vi började på Transport, säger författarna. Författarna vi talar om – och med – är Martin Viredius, som började sin transportbana som journalist på denna tidning 1983 och sedan fortsatte in i fackförbundets högsta ledning. Samt Dan Nyberg med 33 år som utredare i Transport bakom sig.

BÅDA GICK i pension för sex, sju år sedan. Med sina samlade erfarenheter, kunskaper och känslor för Transport fick de sedan uppdraget att skriva berättelsen om hur förbundet och medlemmarnas branscher har blivit vad de är i dag. – Det har kommit en, nej två generationer fackligt förtroende-

valda och ombudsmän sedan förra gången det skrevs om förbundets historia. Till och med en tredje kanske, säger Martin Viredius.

DEN NYUTKOMNA BOKEN har fyra avgränsade delar:

- Transports historia och utveckling kopplat till samhället och politiken från grundandet 1897.
- Detta har hänt i bransch för bransch.
- LO, och hur samverkan eller motsatsen med övriga arbetarrörelsen har format Transport. Plus en del om fackförbundets arbete med arbetsmiljö, försäkringar, kultur och omvärlden.
- En samling bilagor som bland annat tar upp de senaste åren på ett mer ytligt sätt än den tidiga historieskrivningen.

Var det svårt att skriva om den period då du satt i verkställande utskottet?

– Vår egen tid får andra skildra senare. Från 2002 har vi tagit bort personfrågorna och bara beskrivit den politiska processen, säger Martin Viredius

HISTORIK – 120 ÅR AV SEGRAR OCH MOTGÅNGAR



Boken ges ut av förlaget Premiss. Den ska också gå att ladda ner, läsa och söka i på transport.se, både som e-bok och som pdf.

– Tyngden ligger i stort sett på den processen även i tidigare avsnitt, fyller Dan Nyberg i.

BOKEN SKA FINNAS på Transports avdelningar och biblioteken samt elektroniskt på Transports hemsida. Författarna räknar inte med att den ska slukas från pärm till pärm.

– Det här är en uppslagsbok, eller lärobok på fackliga kurser. Vi har försökt att skriva sanningsenligt ... och kallar det ett populärhistoriskt verk, säger Martin Viredius.

Vad blev ni förvånade över under arbetet?

– Det var roligt att se vilket skötsamhetsideal som fanns tidigt i

förbundet. Grundaren Charles Lindleys första ledare i det allra första numret av Transportarbetaren gick ut på att medlemmarna skulle hålla sig nyktra och läsa arbetarrörelsens tidningar, säger Martin Viredius.

– Något som förvånade mig är kraften i storavdelningsbildandet, säger Dan Nyberg och fortsätter:

– Under tio år på 1960-talet blev 235 Transportavdelningar 30. Den strukturomvandlingen ändrade hela den fackliga kulturen. Från att ansvaret delades mellan medlemmarna och deras avdelningar blev det ett centraliserat förbund med riksavtal.

Och vilka är era bästa lästips till den som råkar få er tegelsten på skrivbordet?

Där blir det ett gemensamt svar, båda rekommenderar läsaren att bläddra fram avsnittet om det egna yrket.

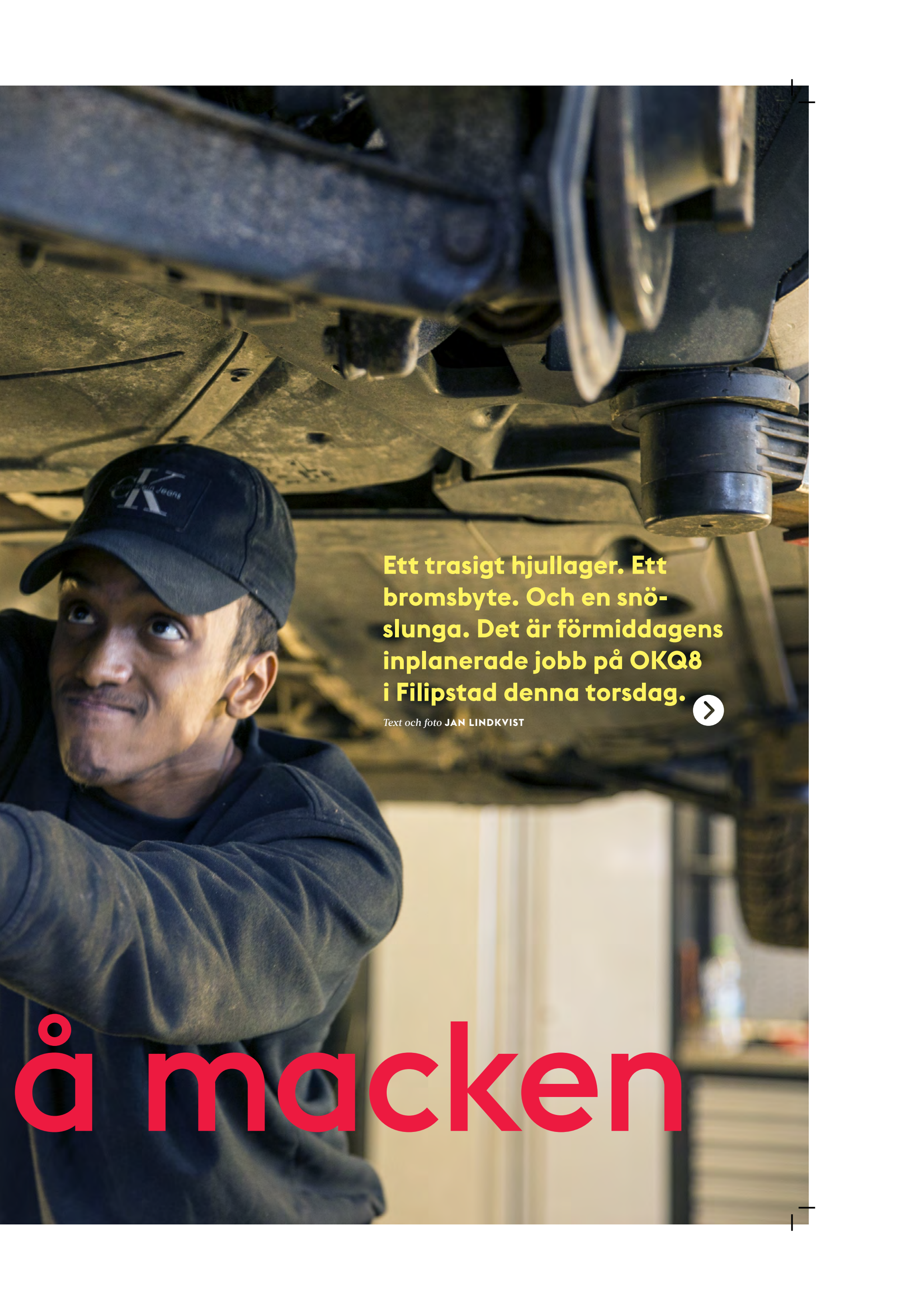
– Som ren nöjesläsning, säger Martin Viredius. Läs de fem, tio sidorna som handlar om den transportbransch som du själv kommer ifrån.

ARBETSPLATS BILVERKSTAD

– Jag skulle vilja ha mer praktik än två dagar i veckan. Det är där man lär sig mest, säger Saed Gesi som går i årskurs två på gymnasiet.

Mekarna p

mer
ar i
an lär
Gesi
å på

A man with a mustache, wearing a black cap with a white 'CK' logo and a black hoodie, is looking up at the underside of a car. He is working on a mechanical component, possibly a brake or suspension part. The background is a workshop with various tools and equipment.

**Ett trasigt hjullager. Ett
bromsbyte. Och en snö-
slunga. Det är förmiddagens
inplanerade jobb på OKQ8
i Filipstad denna torsdag.**

Text och foto JAN LINDKVIST

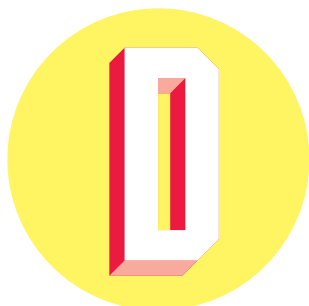


å macken



ARBETSPLATS BILVERKSTAD

Kasper Sundberg går ut gymnasiet i vår och är inte orolig för att stå utan jobb. Fast kanske hoppar han in i byggbranschen i stället för att bli bilmekaniker, som han utbildar sig till. Hjullagret är precis bytt, plus givaren till ABS-systemet.



December, januari och början av februari är alltid gördåliga månader, säger Robin Karlsson, bilmekaniker på OKQ8 i Filipstad.

Verkstaden ligger vägg i vägg med macken. Här tar Robin och kollegan Roger Larsson emot bygdens bilar, men också gräsklippare, motorsågar och andra maskiner som säljs inne på OKQ8-stationen.

ROBIN KARLSSON HAR jobbat åtta år i verkstaden. Roger Larsson är uppe i 25 år och det är de två som utgör den fasta bemanningen. Till det kommer elever från gymnasiets lärlingsutbildning som varje termin är på praktik – från en dag i veckan upp till fyra dagar.

Nu är det Saed Gesi och Kasper Sundberg som dragit på sig skolans svarta mekar-kläder. De skruvar på en VW Passat där ett av hjullagren låter som en kaffekvarn.

”Lönen är dålig, särskilt om man väger in allt som dagens mekaniker måste kunna.”

Robin Karlsson, bilmekaniker på OKQ8 i Filipstad

– Det är brist på bilmekaniker. Vi är bara tre elever i min klass, säger Saed som längtar efter att få börja jobba på riktigt.

När lagret väl är avplockat hittar killarna samtidigt förklaringen till att varningslampan till ABS-systemet lyst ihärdigt i några månader. (Sensors kontakt har gnagt mot kuggkransen, båda komponenterna har gått sönder.)

Kasper går tredje året och muckar från skolan i vår. Hur det blir med arbete då är inte riktigt klart.

– Jag funderar faktiskt på att börja

jobba med farsan, han håller på med vattenbilning. I byggsvängen är det bättre betalt än bilmek, säger han.

Robin Karlsson nickar. Han gick ut fordonsgymnasiet för knappt tio år sedan. Av de 13 eleverna i hans klass är det bara tre som skruvar på bilar i dag.

– Lönen är dålig, särskilt om man väger in allt som dagens mekaniker måste kunna, säger Robin som jobbat på olika sorters bilverkstäder.

PÅ VERKSTÄDER SOM drivs i egen regi av OKQ8 är det Transports kollektivavtal som gäller, inte IF Metalls. Transports avtal är lite bättre, förklarar Robin som jobbat under bägge.

Både Robin Karlsson och Roger Larsson poängterar att de gillar att arbeta på en ”allbilsverkstad”. Alltså en anläggning som tar sig an alla bilmärken och i stort sett alla sorters jobb.

Till omväxlingen bidrar också skruvandet på maskiner och en och annan cykel. Roger är dessutom skidentusiast och har sett till att köpa in en vallabänk – ifall



OKQ8:s verkstad i Filipstad lagar bilar och byter däck vår och höst. December, januari och februari är lugna månader. Då lägger folk pengarna på annat än bilen, förklarar en anställd.

någon mackkund behöver hjälp med belagen. Stationen säljer både längdskidor och märkescyklar.

PÅ VERKSTADSGOLVET STÅR en välputsad, nästan ny snöslunga som kunden inte får i gång. Killarna har provat och då startade den på första rycket.

– Det ser ut som om kunden helt enkelt satte start-nyckeln, den här lilla grejen i röd plast, i fel håll. Inte i tändningslåset, säger Robin utan minsta ironi i röst.

Snöslungan ska snart få åka släpvagn hem till ägaren. Innan dess hinner Robin med lite svetsning på ett avgassystem. En Skoda-ägare som kommer oanmäld får hjälp med ett krånglande dörrlås.

Fast är det inte så att dagens bilar går

sönder mycket mer sällan än förr?

– Äh, jag tycker de går sönder jämt! replikerar Robin. Fast kanske ägaren hinner köra längre sträckor innan bilarna börjar trassla. Ibland verkar det som att oturen spelar in. Vissa bilar kommer hit väldigt ofta.

FÖR ROBINS DEL bottnar yrkesvalet i ett stort motorintresse i unga år. Nu har privat-mekandet med bilar minskat:

– I dag snickrar jag hellre. Eller skruvar på mina traktorer. Det är något annat än bilar. Just nu funderar jag på hur man fixar ett nytt vevstakslager till en traktor från 1947. Köpa går inte. Enda lösningen är att gjuta ett själv. Så nu måste jag lära mig gjutning.



Roger Larsson och Robin Karlsson gillar omväxlingen som blir på en "allbilsverkstad". Hit kommer inte bara bilar. En kund har lämnat in en snöslunga, som vid en snabbkoll visar sig vara felfri.

FOKUS FRAMTIDEN

[TIDNINGS]BUDEN HA

I Ystad gäller fler produkter. Alexander Sjöberg har packat kärnan med tidningar, tidskrifter, post och sin vattenflaska.

Så började det

- Från begynnelsen såldes svenska tidningar på gator och torg. Runt 1900 började de anställa tidningsbud.
- 1909 gick "Avdelning 36, Tidningsbudens fackförening i Stockholm" in i Transport. Föreningen dominerades helt av kvinnor, och hade redan ett par år tidigare strejkhötat sig till kollektivavtal med de då fem morgontidningarna i staden.

R KNIVEN PÅ STRUPEN

Valet ser enkelt ut när morgontidningarnas upplagor rasar: Antingen tar tidningsbuden med sig många fler produkter – eller så läggs utdelningen ner. I Örnsköldsvik har buden just sagts upp. I Linköping bär de med sig frallor till lördagsfrukosten.

Text och foto LENA BLOMQUIST



Dagstidningar började tryckas på 1830-talet i Sverige. Kring förra sekelskiftet uppstod sedan den nya yrkesgruppen tidningsbud. I dag är frågan om och i så fall hur länge buden ska överleva som leverantörer under sena natten och tidiga morgonen.

Tidningarnas pappersupplagor går stadigt neråt. Under förra året minskade antalet tryckta morgontidningar med en bit över tio procent sett över landet. Om inget ändras blir varje exemplar allt dyrare att dela ut.

EN FEBRUARINATT I Ystad i Skåne anas dock framtidshopp.

Som första länken i en välsmord kedja kör Malin Annehag vid tvåtiden ut buntar med Ystad Allehanda och andra tidningar samt plastbackar med post till väl utprovade ställen som bensinmacken, Coopbutiken, busshållplatser och tågstationen. Hon tar med nyckelknipporna till de bud som behöver ta sig in i portar.

Buden kommer i små vita bilar eller med en handdragen tidningskärra och lastar på. För Alexander Sjöberg väntar

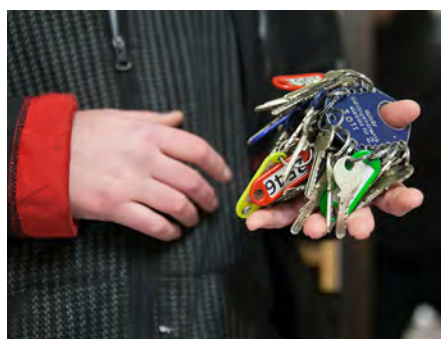
tre, fyra timmar ut och in genom portarna i centrala Ystad.

– När jag började för sju år sedan var det 500 tidningar som gällde ... nu är det post där varje adress måste läsas och sorteras in i högen. Men det blir också en rutin.

De tomma postbackarna hämtar Malin Annehag upp igen, innan hon kör sin egen runda. Efter det väntar ett extra distrikt, och framåt sex är arbetsdagen slut för hennes del.

– Jag lockades av nattjobbet, säger hon. Och jag tror att det blir mer och mer av paket, brev och andra produkter.

Det har hon förmodligen rätt i, åtminstone när det gäller hennes del av landet.



Nycklar och koder behövs för att ta sig in i portarna i centrala Ystad.

Sveriges mediekoncerner, tidningshus och distributionsföretag har lite olika sätt att angripa problemet (eller utmaningen) med sjunkande pappersupplagor.

YSTAD ALLEHANDA INGÅR i Gota media, en koncern som bestämt sig för att A-brev, B-brev, e-handel med småpaket och lokala varuleveranser är framtiden. Gota startade ett eget distributionsbolag vid årsskiftet.

– Om vi ska kunna dela ut färre tidningar med fortsatt service måste vi ha med något mer i budkorgen, säger Håkan Johansson, marknadsområdeschef i mediekoncernen. Hon fortsätter:

– Jag förstår att tidningsbudens arbete förändras radikalt när de ska ha med adresserad post också. Förändringsprocessen kanske tar flera år, men den är nödvändig.

Gota medias nya distributionsföretag heter Point logistik. Där bubblar vd Johan Lundin av entusiasm när han berättar om utmaningen (eller problemet) att hitta intäkter som gör att Ystad Allehanda, Borås Tidning, Barometern, Kristianstadsbladet och de andra tidningarna kan fortsätta att levereras lagom till läsarnas frukost.

– Vi har ett fantastiskt distributionsnät, säger han. Och paketmarknaden växer så det knakar.

Lundin beskriver hur det rikstäckande



FOKUS FRAMTIDEN

Nils-Christian Andersson lastar tidningar och brev som ska köras ut till Ystadsbudens olika hämtningsplatser.



Kostnader

Så här fördelar sig kostnaderna för att producera och leverera en morgontidning. Allt enligt Stefan Melesko, som är docent i medieekonomi vid Internationella handelshögskolan i Jönköping. Grovt räknat.

20–30%

Redaktionen (journalister, utrustning, resor).

20–25%

Produktion (tryckning, papper, avskrivningar).

25–30%

Distribution (varierar med spridningsområdets storlek och hur tätt/glest prenumeranterna bor).

20–25%

Administration, marknadsföring, annonsavdelning.

nätet borde utvecklas så att budföretagen kan dra större fördel av den ökande mängden paket. Men också hur samarbetet med lokala handlare ska byggas ut. Han vill flytta näthandeln till butiker i Ystad, Kristianstad, Simrishamn ... Tidningsbuden ska köra ut klänningar, skor och böcker morgonen därpå.

– Vi måste förstås utveckla hela vårt transportsystem då: fordon, sorteringsutrustning, informationsteknologi.

Johan Lundin funderar också på en framtid med två rundor per bud. Tidningen ut före frukost, och sedan en runda med paket mellan halv sex och nio när folk är vakna men inte har hunnit ge sig i väg hemifrån.

På så sätt ser han att tidningsföretagen kan behålla prenumerations- och annonsintäkterna som betalar journalis-

tiken. Och som fortfarande till största delen kommer från den tryckta tidningen.

I NORSBORG, SÖDER om Stockholm, finns ett företag som helt och fullt håller med om Lundins resonemang. Ägt av tidningsarnas distributionsföretag är MTD den spindel som ska förse dem med ytterligare inkomstkällor. Namnet uttyds Morgontidig distribution, och en uppgift är att sälja in rikstäckande distribution till vecko-tidningar, magasin, apotek och andra e-handelsbolag för att de ska hänga med på just morgontidig distribution.

– Tidningsdistributionsbolagen är ett fantastiskt kapillärsystem. Det enda systemet som är morgontidigt sex dagar i veckan och når de flesta hushåll i Sverige, säger vd Charlotte Hansson.

Hennes uppdrag och mål är, förutom

Räkneexempel

Ett medieföretag har räknat på hur tidningen kan kosta mindre att dela ut, men ge lika mycket annonsintäkter:

→ Tidningen har 30 procents hushållstäckning på en ort med 100 000 hushåll. 30 000 tidningar levereras sex dagar i veckan, det ger 180 000 exemplar per vecka.

→ Om tidningen drar ner sin pappersutgivning till två dagar i veckan – och distribuerar tidningen gratis till samtliga hushåll. Då sprids 200 000 tidningar varje vecka, och till fler personer än tidigare.

Bingo för annonsörerna?

Branschröster

Hur länge har vi tryckta morgontidningar?



Robin Holdt, tidningsbud, Ystad:
– Fem, tio år, sen tror jag det är över. Men någon sorts distributionsjobb kommer det att finnas kvar.



Mona Hansson, tidningsbud, Ystad:
– Kanske fem, sex år. Det blir nog mer och mer paket, kanske på dagtid.



Nils-Christian Andersson, tidningsbud, Ystad:
– Tio år till kanske, jag chansar på det.



Alexander Sjöberg, tidningsbud, Ystad:
– Så länge det finns pensionärer ... ingen av mina kompisar i 25–30-årsåldern har en tryckt morgontidning.

”Vi har inte särskilt priskänsliga läsare, och höjningen har heller inte påverkat papperssiffrorna. Det handlar mer om nya läsvanor och att människor kanske säger upp papperstidningen för miljöns skull.”

Martin Jönsson, redaktionell utvecklingschef på Dagens Nyheter

att både MTD och distributionsföretagen ska vara hållbart lönsamma, att med de nya produkterna skapa förutsättningar för medieföretagen att fortsätta dela ut tidningar. Därmed räknar hon med att tidningsbuden ska dra in pengar åt tidningarna – och på så vis följa med in i framtiden.

HELA RESONEMANGET OM tidningsbud som en utrotningshotad yrkesgrupp startar i medieföretagens innersta.

Där mejslas strategierna fram kring digitaliseringen. Hur mycket betalar läsarna för nyheter på nätet? För hela bladdertidningar att plocka upp på paddan? Hur mycket kan annonsörerna förmas att betala för att finnas på nätet? För annonser i en papperstidning som minskar i upplaga? Och hur ska mediehusen plocka tillbaka annonsörer från Facebook och Google?

Enligt docenten i medieekonomi, Stefan Melesko, vet fortfarande ingen hur mycket annonsintäkter det går att få in på en renodlat digital morgontidning. Han konstaterar samtidigt att tidningshusen försöker sälja rent digitala abonnemang som är väsentligt billigare än papperstidningen. Priset ligger 60 procent eller ännu lägre jämfört med papperstidningen.

Och visst ökar de digitala prenumerationerna. Såväl Ystad Allehanda som Dagens Nyheter betonar att antalet totala prenumaranter inte minskar. Mobiltelefonen blir snart navet i svenskarnas mediekonsumtion, om detta tvekar inte analytikerna.

Tryck och distribution utgör ungefär hälften av kostnaden för att göra en papperstidning. Direktörer och ekonomifolk borde inte tveka om strategin ifall de märker att både läsare och annonsörer stannar kvar hos – och är beredd att beta-

la för – en helt digital utgåva.

I Stockholm chockhöjde Dagens Nyheter priset för sin tryckta tidning under hösten. Men Martin Jönsson, redaktionell utvecklingschef, förnekar att det bakom den 25-procentiga höjningen låg en förväntan om att fler skulle gå över till en digital DN:

– Vi har inte särskilt priskänsliga läsare, och höjningen har heller inte påverkat papperssiffrorna. Det handlar mer om nya läsvanor och att människor kanske säger upp papperstidningen för miljöns skull.

Dagens Nyheter kalkylerar med att tidningen om två år har fler digitala prenumaranter än printprenumeranter. Samtidigt väljer rikstidningen att fortsätta med morgonutdelning i Örnköldsvik, där ortens tidning övergår till postbefordran den 2 maj.

ÖRNSKÖLDSEVIKS ALLEHANDA (ÖA) har valt den andra lösningen på problemet (eller utmaningen) med sjunkande pappersupplagor. 50 av 53 tidningsbud har sagts



Alexander Sjöberg.



Täcker hela landet

Åtta företag står för utdelningen av morgontidningar:

→ **Tidningstjänst (TAB)** finns i mellersta och södra Norrland, delar av Värmland och på några orter i södra Sverige. Ägs av Postnord. Enda företaget som tackar nej till att dela ut annat än tidningar och tidskrifter.

Övriga sju satsar på att blanda upp morgontidningarna med tidskrifter, brev och paket:

→ **Bring citymail** delar ut i Stockholm och står för breven till övriga utdelningsföretag. Ägare Posten Norge.

→ **Hall media logistik** täcker stora delar av Småland. Företaget ingår i mediehuset Hall Media som ingår i koncernen Herenco.

→ **Nim distribution** är nystartat och opererar i västra Skåne. Ägs av Helsingborgs Dagblad-Sydsvenskan och Bonniers.

→ **Point logistik** är Gota Medias nya distributionsbolag som bär ut morgontidningar med mera i Västergötland, Småland och Skåne.

→ **Prolog** delar ut tidningar med mera i Mälardalen. Ägare Mittmedia AB och Eskilstuna Kuriren.

→ **Svensk hemleverans** heter bolaget som har bildats av de olika distributionsföretagen i Östergötland, Uppsala, Gotland och Norrbotten. Ingår i NTM-koncernen.

→ **Västsvensk tidningsdistribution (VTD)** finns i Västsvetrike och ingår i mediekoncernen Stampen med 14 tidningar.

7000

anställda tidningsbud och reklamutdelare finns det i Sverige, enligt Statistiska centralbyrån. Arbetsförmedlingen räknar med balans under de närmaste åren. Det vill säga att det kommer att finnas ungefär lika många jobb som det finns personer som kan arbeta inom yrket.



Malin Annehag, tidningsbud, Ystad:
– Usch, det var en bra fråga. Inom tio år är de nog borta.



Ingela Wadbring, professor i medieutveckling Mittuniversitetet:
– Väldigt länge, men inte så många. Inte så många titlar, inte så många exemplar och kanske inte så ofta.



Lars Mohlin, chefredaktör Ystad Allehanda:
– Minst 20 år till.



Karin Näslund, chefredaktör, Örnköldsviks Allehanda:
– I Örnköldsvik till sista april i år, då går vi från morgondistribution till en postutdelad papperstidning.



Charlotte Hansson, vd, Morgontidig Distribution (MTD):
– Ganska många år till, även om det går fort. Personligen har jag en känsla av att de dör först i storstäderna.



FOKUS FRAMTIDEN



MEG TILL DEG

Det är norska – och namnet på den service som distributionsnätverket Helthjem startade lagom till jul i Oslo. Tidningsbudet plockar upp paket som prenumeranten lägger på mattan utanför dörren eller i sin brevlåda. Leverans utlovas till privatpersoner inom två dagar, beroende på var mottagaren finns.

Källa: Medievärlden



I Örnsköldsvik har så gott som alla tidningsbud sagts upp inför övergången till postdistribution i maj. Julfesten blev som en sista natt med gänget.

upp inför övergången till postleverans.

Ett test som hela Mediesverige följer med spänning. Utdelningsföretagen i synnerhet.

ÖA har en upplaga på runt 12 000 exemplar, en siffra som går neråt samtidigt som de betalande nätläsarna blir fler. Frågan är hur många som behåller den tryckta upplagan när den kommer till lunch, framåt eftermiddagen eller kanske först vid fem-, sextiden.

Karin Näslund är chefredaktör – och noga med att den avskaffade morgonutdelningen i själva verket är en satsning på den lokala journalistiken. Hon säger att kostnadsstrukturen inte var hållbar längre, när abonnenterna blev färre och varje tidning allt dyrare att dela ut.

– Vår modell förlänger snarare pappers-tidningens livslängd. Kostnaden blir lägre när vi betalar per ex som posten delar ut. Så rent teoretiskt kan vi fortsätta att ge ut tidningen med allt lägre upplaga.

Hon har haft en hel del läsarkontakt efter beskedet som i slutet av oktober chockade stadens tidningsbud. Reaktionerna skiftar, och hon räknar med ännu

FOTO: ÖSTGÖTAMEDIA



I Linköping delar buden ut nybakt surdegsbröd på rundan.

mer åsikter när postutdelningen efter första majhelgen blir allvar.

I ÖA:s fall har brev och paket aldrig varit ett alternativ för att få ekonomi i morgonutdelningen. Tidningen tillhör

Mittmedia, en koncern där Tidningstjänst (Tab) står för distributionen. Och Tab delar inte ut något annat än tidningar och tidskrifter. Företaget ägs av Postnord, och vd Leif Persson är snabb med att vilja dementera branschryktet att ägaren inte vill ha intern konkurrens när det gäller brevtidning.

– Vi har valt att inte ta med några anorlunda produkter, eftersom vi inte får ner kostnaden för tidningshusen på det sättet. Vår modell är att dela ut tidningarna så enkelt som möjligt. Och vi kan pressa kostnaderna till exempel genom att tidningsdistributörerna delar bilar med Postnords brevbärare.

På tidningskoncernen Mittmedia konstaterar Anna Joneby, som är privatmarknadschef, att det egentligen inte är någon nyhet att skicka morgontidningarna med posten. Det har successivt växt fram i ytterkanten av respektive tidnings spridningsområde.

– Nu hoppas vi att testet med hela upplagan i Örnsköldsvik ska lyckas ekonomiskt. Vi har gjort en kalkyl där vi räknar med att tappa printprenumerationer,



Anna Joneby,
privatmarknadschef,
Mittmedia:

– Vi hoppas att de blir kvar länge. Men inom koncernen förbereder vi oss och räknar på en verklighet utan tryckta tidningar.



Sven-Åke Pettersson,
tidningsbud,
Luleå:

– Jag kommer att kunna jobba så länge jag vill med att dela ut tidningar. (64 år.)



Tobias Lindberg,
chefsanalytiker, Tidnings-
utgivarna (TU):

– Min livstid ut. Och den sista tryckta tidningen kommer att ha en bra marknad. (47 år.)



Leif Persson, vd,
Tidningstjänst (Tab):

– Mer än tio år.

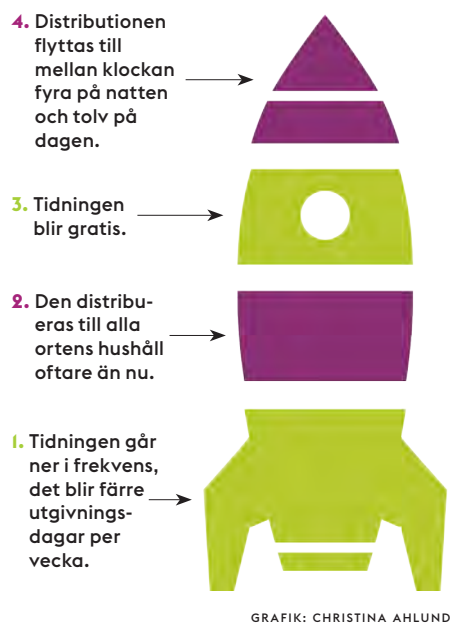


Anna Philipson Bergman,
produktchef
Östgöta-
media:

– Jag tror att det alltid kommer att finnas intresse kvar för en morgontidning. Så vi kommer ha kvar dem i många, många år till.

Fyrstegsraket för framtiden

Johan Lundin tittar i sin kristallkula, som vd för ett nybildat tidningsdistributionsföretag. I takt med att allt färre läsare väljer att prenumerera på en papperstidning räknar han med denna utveckling:



men också på hur många av dem som säger upp tidningen som väljer ett digitalt alternativ.

ALLTSÅ TVÅ ALTERNATIV för framtiden: sluta dela ut – eller ta med med brev och paket? Eller kanske surdegsbröd, som Östgöta-media erbjuder tidningsläsare och andra i Linköping.

Vad säger en professor i medieutveckling?

– Min gissning att det blir mer och mer med posten. Medelåldern bland dem som fortfarande prenumererar är över 60, och de accepterar nog en sådan förändring på sikt. Och jag tror det är en lättare väg än att samordna flera kommersiella branscher och dela mer på morgonen, säger Ingela Wadbring, vid Mittuniversitetet.

Fast du som är tidningsbud kan förstås tänka mer kreativt än så. En bransch-analytiker som blickar ännu längre framåt är inte främmande för att tidningar kommer att spridas med drönare.

Då måste ju någon hantera drönaren.

90

procent av de nyanställda buden i Stockholms innerstad kommer från länder utanför EU. Gång- och cykelbud har i storstäderna blivit ett invandrarjobb.

"Det handlar om yrkets överlevnad"

Facket söker utvägar och alternativ för tidningsbuden när allt färre prenumererar på papperstidningar. Det sker tillsammans med arbetsgivarna i branschen.

Text och foto Lena Blomquist

Transports centrala ombudsman Magnus Thelander tog över ansvaret för tidningsbuden i oktober. Och även om han själv föredrar att läsa tidningen på papper kan han inte blunda för utvecklingen mot färre och färre tryckta tidningar som ska delas ut.

– Det blir problem om arbetsgivaren vill korta arbetstiderna när abonnenterna blir färre, men buden ändå måste köra eller gå samma sträcka. Vår strävan är trygga anställningar med så stort arbets-tidsmätt som möjligt.

HAN VET OCKSÅ att flertalet distributionsföretag redan i dag arbetar för att få med fler produkter i tidningsbilen eller karran. De bygger ut uppdraget för att behålla ekonomin i morgonutdelning så länge det går.

– Och vad jag har hört hittills tar buden de nya arbetsuppgifterna med jämnmot. Det handlar om yrkets överlevnad på lång sikt.

Samtidigt konstaterar Magnus Thelander att det finns en ekonomisk brytpunkt när ett medieföretag överväger att sluta dela ut tidningen på morgonen.

– Då kan vår linje aldrig vara att köpa arbetstillfällen med sämre villkor. Även tidningsbud måste ha rätt till löneutveckling och goda villkor.

MAGNUS THELANDER SER dock en risk att Transports styrka gentemot arbetsgivarna i branschen kan urholkas i takt med att tidningsutdelning läggs över på vanliga posten. Att antalet medlemmar minskar om färre arbetar på tidningsbudsavtalet.

– Det måste vi möta genom att organisera fler också bland dem som har utbär-



Centrala ombudsmannen Magnus Thelander hoppas på en konstruktiv linje när fack och arbetsgivare ser över tidningsdistributionens utveckling.

ningen som ett extraarbete, säger han. Då har vi möjligheten att behålla styrkan när vi förhandlar med Medieföretagen som finns inom Almega.

I DEN SENASTE avtalsrörelsen blickade parterna framåt. Utöver en löneuppgörelse, som motsvarar övriga arbetsmarknadens, enades de om en arbetsgrupp. Uppdraget är att gemensamt se över hur tidningsdistributionen kan utvecklas när morgontidningarnas upplagor stadigt sjunker.

– Alla företag tror på sina egna idéer, säger Magnus Thelander som hoppas på en konstruktiv linje när arbetsgruppen kommer i gång.



Håkan Johansson, marknadsområdeschef, Gota Media:
– Jag sa 25

år på personalinformationen i Ystad förra veckan ... men när vi diskuterade vidare gick jag ner till minst 20 år.



Johan Lundin, vd, tidningsdistributionsföretaget Point logistik:
– Under överskådlig tid. Fem till tio år till.

Fem till tio år till.



Stefan Melesko, docent i medieekonomi:
– Mycket längre än

teknikoptimisterna tror. Om företagen hittar ett sätt att hålla bland annat distributionskostnaderna i schack kommer vi att ha kvar tidningarna länge än.

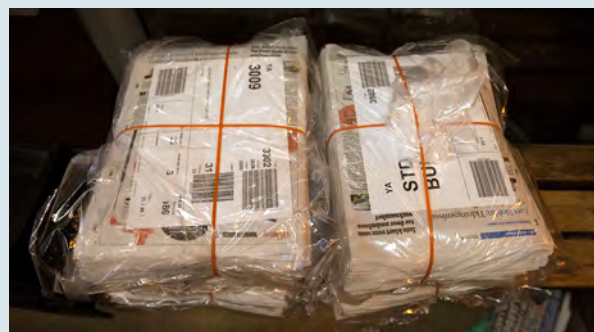


FOTO: LENA BLOMQUIST



"Björnfamilj" av Nils Gulliksson. Illustration ur den första utgåvan av rollspelet Mutant.

Mutant-bok fick riktig kickstart

En halv miljon kronor efter en månads insamling till en bok om ett spel. Så kan det funka i dag. Entusiaster kan själva vara med och finansiera kultur, redan innan den har skapats.

Text **JOHN ANTONSSON**

WASSBERG TAR OS-GULD i femmilén, Reagan blir omvald till president och Ronja Rövardotter går upp på bio. Året var så klart 1984 och det var dags för förlaget *Äventyrsspel* att skapa något unikt. Deras spel *Drakar och demoner* fanns i barnrum i hela landet och än hade hysteri och skräck för rollspelen inte blivit ett fenomen. Men just det året kom också ett nytt spel. Som bland en del fantaster hålls så högt något kan hållas.

På sajten Kickstarter dör och föds drömmar. Finansieringsplattformen startade för snart nio år sedan. Många är de som har planerat, skrivit säljtexter, ritat konceptbilder och bestämt sig för att försöka få in pengar från en bred allmänhet. För att sedan också falla pladask. För andra har det gått bättre. Svenske Simon Stålenhags konstbok *Ur varselklotet* lanserades för en global publik och räknaren



Orvar Säfström.



Jimmy Wilhelmsson.

FOTO: BENGT ALM

FOTO: LARS JANSSON



”Rabbitar” av Stefan Kayat.

landade på 320 000 amerikanska dollar.

Riktigt så mycket drog inte *Mutant: Minnen från den förbjudna zonen* in. Men författarna Orvar Säfström och Jimmy Wilhelmsson är ändå nöjda med de 550 000 kronor de drog in i den kampanj som pågick från mellandagarna till slutet av januari.

– Större delen av pengarna kom första dygnet. Vi har ju pratat om boken långt innan vi la upp kampanjen. Det största misstaget man kan göra är att berätta om sitt projekt när man redan har lagt upp det. När kampanjen är uppe ska folk redan vara sugna. Vi hade 150 000 kronor som lägsta gräns och de nådde vi på mindre än en timme, säger Orvar Säfström.

EN KICKSTARTER-KAMPANJ INNEBÄR att man backar ett projekt, snarare än att köpa en produkt. Kampanjerna har sedan belöningar och de allra flesta brukar betala så

att de får exempelvis en bok eller ett paket med flera unika saker som aldrig kommer nå handeln.

– Pengarna vi får in är inte direkt i fickan. Inte i närheten. Men det hjälper oss att komma i gång. Man måste också vara försiktig. Det finns projekt som gått så bra och lovat så mycket att de tappat kontrollen på utgifterna och gått back, berättar Säfström.

KICKSTARTER OCH PUBLIKFINANSIERING handlar om att få med fans på båten, tycker Säfström. I fallet *Mutant* handlar det om dem som var tonåringar på 1980-talet. *Mutant* var, och är faktiskt fortfarande, ett rollspel. Alltså ett spel där deltagarna hittar på en historia tillsammans, med hjälp av de regler och berättelser som följt med spelet.

– Det första spelet släpptes 1984. Det var en tid när datorerna började komma, genforskning diskuterades, det var mitt i kalla kriget och det fanns en rädsla för kärnvapen. Det kändes i luften att vi lever i en farlig tid. Lite på samma sätt som i

relationen mellan Trump och Nordkorea i dag. Det man gjorde var att man skapade en svensk parallell till det. Då blev det inte bilar i öknen, det var ett spel med muterade råvar i granskogen i Jämtland, säger Säfström.

Är boken intressant för de som inte har relation till spelet?

– Det är en svår balansgång att få det att passa för alla. Men jag tror att det är ganska få som köper en bok på 200 sidor som väger två kilo om man aldrig har hört talas om spelet. Boken vänder sig främst till gamla spelare och nostalgiker. Men vi försöker också skriva en text som sätter *Mutant* i ett sammanhang. Det är ett fenomen från Sverige som lever än i dag.

FILMADES

→ Tidigt 1990-tal var *Mutant* på god väg att bli storfilm. Men Fox drog sig till slut ur när Sigourney Weaver tackade ja till att spela in *Alien 4*. Företaget ville bara göra en mörk rymdfilm det året.

→ 2008 kom till slut filmen *Mutant Chronicles* som är löst baserad på en senare förlaga av rollspelet *Mutant*. Det var inte en storfilm.



Lever vidare

Tiderna förändrades och det gjorde *Mutant* också. Spelet utvecklades och flyttade till slut ut i rymden. På så sätt är det en franchise, som typ *Sagan om ringen* fast mycket mindre, med film, romaner, serietidningar, bräd- och dataspel. *Mutant* finns fortfarande kvar som spel och i de novellsamlingar som har skrivits av författarkollektivet Frukta och Anders Fager.

Får man ljuga vid anställningsintervjun?



I nya novellsamlingen *Vi hör av oss* skriver författaren Jacob Sundberg nio historier om människor på anställningsintervjuer.

– Jag har länge fascinerats av hur vår identitet formas av vår karriär, eller brist på karriär. Vi har länge fått höra att vi kan blir precis vad vi vill, en hållning som tyvärr ofta krockar med verkligheten, säger Jacob Sundberg. JA



Tre reatips

Den 27 februari var det bokrea-premiär. Här är tre fynd.

1 Marsupilami. Biba Colman

Det charmiga långsvansade djuret finns äntligen i svenskt tryck igen. En höjdarserie för stora och små. (Cobolt Förlag)

2 Den svarta jorden Timothy Snyder

En intressant historieskrivning om förintelsen, men också en varning om att flera av de faktorer som låg bakom faktiskt går att se på flera håll i världen. (Albert Bonniers Förlag)

3 Djupsjöns hemlighet Jonna Björnstjerna

Fantastiska teckningar och en skrämmande fängslande berättelse. Den underbara familjen kanin är fin läsning för tre- till sexåringen i ditt liv. (Bonnier Carlsen)

Snålt med plats för arbetare

5 procent av de som syntes eller hördes i SVT under 2015 var arbetare. Det har forskarna Peter Jakobsson och Fredrik Stiernstedt kommit fram till i rapporten *Arbetarklassens symboliska utplåning i medelklassens medier*. Skriven för den fackliga tanke-smedjan Katalys. Något fler arbetare var med i dokusåporna. Något färre var med i nyhetsprogrammen.

”För att public service ska vara fortsatt relevant kan arbetarklassen inte enbart vara ett problem som diskuteras, den måste också få komma till tals i programmen”, skriver rapportförfattarna i en debatt-artikel i Expressen. JA

A photograph showing a collection of vintage skis and ski poles leaning against a wooden wall. The wall is made of horizontal wooden planks and has several icicles hanging from the top edge. There are two pairs of blue skis on the left, followed by two pairs of dark green skis, and then three pairs of reddish-brown skis. The skis are arranged vertically, with their tips pointing upwards. The ski poles are leaning against the wall on the left side. The bottom of the image shows a snowy ground. The text 'FOTO: SHUTTERSTOCK' is visible in the bottom right corner.

Postadress: _____

FRÅGA FACKET

Får arbetsgivaren stryka övertidstimmar som inte rapporterats in? Kan en halvtidssjukskriven pappa gå ner i arbetstid? Vad gäller för den som jobbar vidare till 67? Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombuds- män och experter har svaret.

Hur mycket kan jag gå ner i arbetstid?

Får jag gå ner i tid när jag har barn – även om jag redan är sjukskriven på halvtid? Enligt lagen får ju en förälder gå ner till 75 procent av arbetstid om barnet är under åtta år. Gäller det mig också som i flera år har jobbat 50 procent på grund av sjukdom?

Halvsjuk pappa

Svar: Föräldraledighetslagen ger, som du skriver, föräldrar rätt att förkorta sin arbetstid med en fjärdedel om barnet inte har fyllt åtta eller inte har gått ut första året i skolan. Rätten gäller att gå ner till 75 procent av "normal arbetstid" i branschen.

Det innebär att den som har en deltidstjänst (och det normala i branschen är heltid) bara har rätt till ledighet på arbetstid som överstiger 75 procent av en heltidstjänst. Om din tjänst är på halvtid har du alltså inte rätt att gå ner

ytterligare i tid.

Om du däremot har en heltidstjänst och är sjukskriven på halvtid har du rätt att som förälder förkorta din arbetstid. Du borde alltså få ta ledigt (utan lön) upp till 25 procent av heltidstjänsten. Detta kan eventuellt få konsekvenser för hur försäkringskassan räknar ut din sjukpenninggrundande inkomst – och därmed hur mycket ersättning du får under den del du är sjukskriven, påpekar experterna på LO-TCO Rättsskydd.

Mitt tips är att du ska vända dig till försäkringskassan om du vill ha mer detaljerad information. Begär då ett skriftligt svar på dina frågor.

Sture Thorsell, försäkrings- ansvarig på Transport

Hur sent kan jag rapportera övertid?

? Jag har en fråga om övertid. Om man glömmer att fylla i sina övertidstimmar under några

dagar – kan arbetsgivaren då stryka den tid jag faktiskt har jobbat? När blir det för sent att meddela att jag jobbat över?

Trötter

Svar: Intressant fråga, och svaret är nej. Arbetsgivare får inte stryka tid hur som helst. Har du jobbat övertid så ska du ha ersättning för den, sedan finns det egentligen inget facit på hur lång tid man har på sig att rapportera eventuell övertid.

Det är mänskligt att glömma, men skulle detta inträffa så ska du eller den som drabbas kontakta sin lokalavdelning snarast.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Vad gäller om jag jobbar till 67 år?

? Hej! Har konstaterat att min inkomst- och premiepension blir högre om jag arbetar deltid till 67 år, än om jag arbetar heltid och slutar vid 65 år. Jag ska prata med AMF och kolla upp hur det påverkar min tjänstepension. Har jag möjlighet att få sjukpenning eller livränta för arbetssjukdom om jag fortsätter på deltid till 67? Behöver jag tänka på något mer? Får jag också lägre fackavgift fram till pension så länge jag är sjukskriven?

Gunborg

Svar: Javisst, att fortsätta jobba till 67 är ett sätt för dig att få upp den allmänna pensionen, även om du går ner på deltid. Om du fortsätter att förvärvsarbeta utan avbrott har du rätt till sjukpenning i åtminstone 180 dagar vid sjukdom. Om du nu har livränta (en ersättning till personer som kan styrka att de har en inkomstförlust till följd av arbets- skada eller arbetssjukdom) upphör den däremot att betalas ut när du fyller 65. Detsamma gäller sjuk- ersättning, det som förut kallades förtidspension.

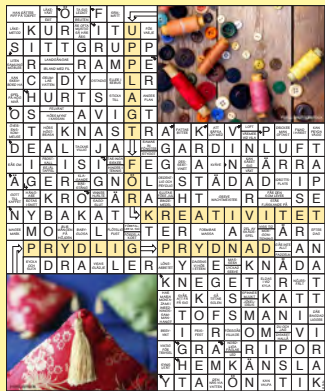
Om du behöver tänka på något mer? En del av försäkringsskyddet upphör också vid 65. Det gäller den extra sjukersättningen som finns i gruppförsäkringen AGS. Den som blir av med jobbet omfattas heller inte av omställningsförsäkringen eller avgångsbidragsförsäkringen efter sin 65-årsdag.

När det gäller din fackavgift så är den baserad på din inkomst, som ju halveras när du går ner på halvtid. Den dag du går helt i pension blir den ännu lägre.

Sture Thorsell, försäkrings- ansvarig på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Lösningen på Februarikrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Ingvi Johansson, Sävsjö
Ann-Charlotte Lidberg, Borås
Bert Hoflund, Göteborg.

Vinnarna av en trisslott:
Evy Karlsson, Lit
Jörgen Strandkvist, Kristianstad
Alf Stenmark, Matfors.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



kristoffer.nilsson.se

Vi behöver fler trygga anställningar

Transportare, förbundet har haft valupptakt och det innebär att vi har dragit i gång arbetet med att berätta för var och en av er medlemmar att din röst är viktig!

Politiken styr mycket av det som påverkar vardagen i våra jobb, som cabotagereglerna, lagen om anställningsskydd och lagen om offentlig upphandling. Därför är det viktigt att vi tar en aktiv del i valet 2018, för att påverka politiken i den riktning vi tror gynnar våra medlemmar mest.

Vi ser nu hur Moderaterna har återtagit sin gamla form och helt hämningslöst ger sig på vanligt folk i sin strävan att skapa större otrygghet på svensk arbetsmarknad och urholka den svenska modellen. Jag är övertygad om att vi bör gå i helt motsatt riktning; att vi behöver fler trygga anställningar och att vi ska utveckla den svenska modellen.

Transport har presenterat ett fempunktsprogram med frågor som vi kommer att driva fram till valet i september:

- Trygg bevakningspersonal ger ett tryggare samhälle.
- Rädda svensk åkerinäring.
- Stoppa taxifusket.
- Dumpa inte våra villkor med skattepengar.
- För ett bättre Sverige.

FÖRST UT I vår valkampanj är frågan om trygghet för bevakningspersonal.

I Sverige arbetar 20 000 personer i bevakningsbranschen. Det är 20 000 personer som i sitt jobb, som exempelvis ordningsvakter, vaktare och flygplatskontrollanter, bidrar till att vanligt folk ska kunna känna sig trygga. Vi ser att bevakningspersonal kan vara med och bidra ytterligare till att polisen frigör mer resurser till brottsbekämpning, men för att det ska vara möjligt måste de kunna känna sig trygga på jobbet.

Stärkt skydd vid våld mot tjänsteman och bättre utbildning ser Transportarbetareförbundet som två nyckelfaktorer för tryggheten i branschen, och det är frågor som vi kommer att lyfta under årets valrörelse.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



”
Stärkt skydd vid våld mot tjänsteman och bättre utbildning ser Transportarbetareförbundet som två nyckelfaktorer för tryggheten i bevakningsbranschen.

I SLUTET AV december skickade vi ut vår enkät rörande sexuella trakasserier inom förbundets verksamhet till 2 200 anställda och förtroendevalda. Det här är en oerhört viktig fråga på så många plan och jag är glad att närmare 500 personer svarade på enkäten.

Transport är en del av samhället och det hade varit naivt att tro att vi är förskonade från den här typen av beteende. Det är vi inte heller och även om varje fall är allvarligt så är inte resultatet i sin helhet alarmerande.

Dock finns det tydliga saker att arbeta med och det kommer vi att göra med full kraft. Några faktorer som är grundläggande är att man ska kunna definiera vad som är sexuella trakasserier, att man vågar prata om det man blivit utsatt för och att man vet vem man ska vända sig till.

Vi måste hjälpas åt att belysa frågan om sexuella trakasserier inom Transport.

Det här h

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

Änner på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 13 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har årsmöte tisdagen den 6 mars kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöte Representantskapets årsmöte kommer att hållas lördagen den 10 mars kl 9.30 på Restaurang Lagerbladet, Snickaregatan 22 i Linköping.

På dagordningen är det val till bland annat avdelningens sekreterare, studieorganisatör, avdelningsstyrelsen, facklig-politisk ansvarig, ungdomsansvarig, valberedning och revisor. Verksamhetsberättelsen och frågan om ansvarsfrihet för avdelningsstyrelsen kommer att behandlas.

Du som medlem är välkommen att delta i mån av plats. Meddela avdelningen på OIO-4803004 senast måndagen den 5 mars. Varmt välkomna!



GRABB- & TJEJHALVAN

... den 8 maj i Norrköping. Vi bjuder på anmälningsavgift och t-shirt.

När ni kommer i mål så står våra grillmästare redo med hamburgare och dricka.

Sista anmälningsdag är den 16 april. Kontakta Joakim Carlsson, 0706-322067 eller carlssonjoakim@hotmail.com, eller Marika Lindberg, OIO-4803138 eller marika.lindberg@transport.se.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Representantskapets årsmöte: Måndagen den 26 mars kl 18.30 i Z-salen, ABF Sveavägen 41. Ledamöter och ersättare kommer att få skriftlig kallelse med preliminär dagordning och beslutsunderlag. Middag serveras från kl 17.30 för repskapets ledamöter. Alla medlemmar är välkomna i mån av plats från kl 18.30.

Repskapets valupptakt Extra insatt representantskap med anledning av valåret 2018,

torsdagen den 26 april i Z-salen, ABF Sveavägen 41.

Middag för representantskapsledamöter från kl 17.30. Mötet börjar 18.30.



Medlemmar välkomna i mån av plats. Förbundets valledare Emil Burman (bilden) finns på plats.

Mycket står på spel och mycket står att vinna.

➤ Vad är strategin och valfrågorna från förbundet?

➤ Vad behöver alla vi fackliga transportarbetare i Stockholm bidra med för att får en regering och en riksdag som genomför våra behov och frågor?!

Det är nu eller aldrig kamrater! Tar inte vi makten och inflytandet, kommer någon annan att göra det. Väl mött!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Årsmöte Representantskapet sammanträder den 17 mars i Forshaga Folkets hus. Personlig kallelse skickas till ledamöterna. Alla medlemmar är välkomna i mån av plats, anmäl ditt intresse till avdelningen.

Startpunkten Gå en facklig grundutbildning! Alla medlemmar bör gå Startpunkten, hör av dig till avdelningen för mer information.

- 26 mars.
- 25 april.
- 28 maj.

Anmäl dig på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se.

Avtalspunkten Vill du lära dig mer om dina rättigheter på jobbet? Gå en Avtalspunkt! Avdelningen anordnar endagsutbildningar i samtliga våra avtal. En förutsättning för att få rätt lön är att man själv vet vad rätt lön är.

- 13 mars Tidningsbud.
- 17 april Bensinavtalet.
- 2 maj Bevakningsavtalet.
- 15 maj Gummiavtalet.

Övriga avtal Hör av dig med intresseanmälan så ordnar vi en utbildning så snart det är möjligt.

Intresse anmäler du på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se.

Övriga kurser Det finns många fler kurser i kurskatalogen. Kontakta Monica Strandli, OIO-4803184, för mer information.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Startpunkten den 13 mars, kl 18.00–21.00, På ABF, Fristadstorget i Eskilstuna. Anmälan

senast den 6 mars till transport.7@transport.se.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Kontakta avdelningen på transport.7@transport.se.

Studier Är du intresserad av att gå någon utbildning så kontakta avdelningens studieorganisatör Susanne Lundberg på OIO-4803197 eller susanne.lundberg@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Rekryteringsmässan på Truckstop den 15 mars. Vi kommer att tillsammans med arbetsförmedlingen vara på Truckstop den 15 mars kl 16.00–18.00 och ge information om medlemskapet och försäkringar.

Kärra för utlåning Medlemmar kan låna kärra gratis från avdelningen! Har ni fler frågor gällande den, hör av er till avdelningen så kan vi svara på dem. Ni bokat kärran på tel OIO-4803009.

Avtalspunkter Det kommer nya tillfällen under våren. Vi tar dem efter årsmötena.

Startpunktstillfällen 2018 Lördagen den 21 april och lördagen den 19 maj.

Kabinväskor Det finns kabinväskor att köpa för medlemmar för 200 kronor styck på avdelningen. Kom förbi och kolla om ni vill och passa på att ta en kaffe med oss.

Representantskapets årsmöte Den 17 mars kl 11.00–15.00, cirka, är det årsmöte för representantskapet. På dagordningen står val till olika funktioner i avdelningsstyrelsen.

Plats: Adolfsbergsgården, Adolf Mölners plan 4 (bakom affären vid Brunnsparken).

Vid frågor, kontakta gärna oss på avdelningen på OIO-4803009 eller transport.9@transport.se.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Studier Vill du veta vad facket står för, hur vi kom till och hur du kan påverka din situation på din arbetsplats? Gå Start- och Avtalspunkten. Tillsammans blir vi starka.

Den 2 mars kl 9.00–16.00 kör vi en Start-/Avtalspunkt. Plats: Avdelning 11, Sättrahöjden 16 i Gävle. Vi står för lunch och fika. Anmälan sker via mejl till magnus.dawest@transport.se.

Möten Representantskapets årsmöte hålls den 24 mars kl 10.00–12.00 på ABF, Brunnsgatan 56 i Gävle. Fika serveras från 9.30 och mötet avslutas med lunch 12.00. Kallelse och

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Öppet möte om illegal konkurrens

Den 26 mars kl 17.00–19.00 bjuder avdelningen in till öppet möte om illegal konkurrens i transportsektorn, i Franska salen på Stadshotellet i Karlstad. Under mötet hålls en paneldebatt där vi diskuterar problemen. Alla medlemmar är välkomna, självklart avgiftsfritt. Transport bjuder på fika.



Tommy Jonsson och Jens Nilsson (S).

Deltar gör bland annat: Tommy Jonsson (Transport), Jens Nilsson (S i EU) samt representanter från näringslivet, riksdagens trafikutskott och Svenska Transportarbetareförbundet.

Frågor besvaras av Peter Andersson, 070-865 03 45.

handlingar skickas inom kort till berörda.

AVDELNING 12 MALMÖ

Årsmöte i repskapet Avdelning 12:s representantskap håller årsmöte, lördagen den 17 mars kl 9.00 på Scandic hotell Segesväng, Segesvängen i Malmö. Kaffe och fralla serveras från kl 8.30 samt lunch kl 13.00. Kallelse skickas till de valda ledamöterna 14 dagar innan mötet.

Sektion 80 (tidnings- och reklambud) håller uppsökerimöte tisdagen den 13 mars kl 17.00 på ABF, Tingsgatan 26C i Hörby. Även de som inte är medlemmar hälsas välkomna till detta möte.

Meddela gärna att ni kommer till Ingvar Nordh, 070-3621866, eller Anna-Karin Francke, 073-8270103.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Startpunkten är en facklig introduktion som kommer att hållas lördagen den 17 mars och lördagen den 21 apr. Anmälan om deltagande senast fem dagar före kursdatum. Vi har plats till 15 deltagare per tillfälle, så principen först till kvarn gäller. Välkommen med din anmälan till Transport avdelning 14 på OIO-4803014 eller mejl transport.14@transport.se

Representantskapets årsmöte äger rum söndagen den 18 mars kl 9.00 i IF Metalls lokaler (gamla tingssalen) på Kaliforniegatan 3 i Helsingborg. Separat kallelse per brev kommer till representantskapsledamöter.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmöte Den 14 mars håller avdelningen sitt årsmöte klockan 18.00 i Arbetarrörelsens hus i Visby. Transports förbundsse-

kreterare Lars Mikaelsson är gäst på mötet, som är öppet för alla medlemmar. En kallelse kommer med posten.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Södra Älvsborg har medlemsmöte tisdagen 6 mars kl 18.00 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. Fika serveras från 17.30.

Vi går igenom handlingarna (bland annat verksamhetsberättelse, val och arbetsordning, valberedningens förslag) inför årsrepresentantskapet den 17 mars. Så våra ombud vet vad medlemmarna tycker och kan företräda oss på bästa sätt!

Vi gästas dessutom av Tekniska nämndens ordförande i Borås. Passa på att ställa frågor om trafiksituationen här. Vi bjuder på fika. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen genom Christer Gustavsson, sektionsordförande.

Representantskapets årsmöte Du som är vald (representantskapsledamot) att representera din sektions medlemmar kallas till representantskapets årsmöte, lördagen 17 mars kl 11.00 i Arbetarrörelsens hus i Borås. Buss avgår från Skövde Arena (grusplanen) kl 9.00. Kallelse via e-post, med ärendeförteckning och handlingar, kommer två veckor innan.

Startpunkten, en introduktion till din fackförening. En utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar. Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna (den här utbildningen borde alla delta i).

- 20 mars kl 8.00–16.00 på Transport i Borås.
- 22 mars kl 8.00–16.00 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf



MEDLEM

AVDELNING 88 DALARNA

Hyr stuga i Sälen/Tandådalen

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga med sju bäddar, bastu och vedkamin i **Sälen/Tandådalen**. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88. Intresse anmäler du på OIO-4803088.



Stigsson på mejl ulf.stigsson@transport.se eller tel OIO-4803641.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss på OIO-4803018.

Startpunkten

► Tisdagen den 27 mars. Tid: 16.00–20.00. Plats: Söderhamn på Transport (Kungsgatan 75).

► Måndagen den 23 april. Tid: 16.00–20.00. Plats: Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

Avtalspunk steg I

► Måndagen den 5 mars. Tid: 17.00–19.00. Plats: Söderhamn (Kungsgatan 75).

► Måndagen den 12 mars. Tid: 17.00–19.00. Plats: Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

► Onsdagen den 18 april. Tid: 17.00–19.00. Plats: Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Upp på barrikaderna! Förbundets valupptakt har gått av stapeln. Så nu är det upp på barrikaderna som gäller, för bästa möjliga valutgång den 9 september!

Kalendarium

► 4 mars: Startpunkten, i avdelningens lokaler. Start 16.00.

► 7 mars: Årsmöten i samtliga sektioner, Best Western Hotell Ta Inn, Ängsgårdsgatan 19 i Västerås, start 18.00.

► 15 mars: Vu sammanträder.

► 17 mars: Kollektivavtalets dag.

► 19 mars: Avdelningsstyrelsen sammanträder, kväll.

► 24 mars: Årsmöte representantskapet, Best Western Hotell Ta Inn, Ängsgårdsgatan 19 i Västerås, start 9.30.

► 25 mars: Övergång till sommartid (ställ fram klockan en timme).

► 31 mars: Påskafton - Glad Påsk!

Pensionärsklubben påminner om utflykten till "Miniature Kingdom" i Kungsör den 17 april. Alla avdelningens pensionsmedlemmar är välkomna att delta i klubbens evene-

mang! Egenkostnad till denna utflykt är 100 kronor och föranmälan ska göras till Kjell Lindbom på tel 070-2686463 senast den 9 april. Vi samöker till Kungsör.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Möte i avdelningsstyrelsen

När: Fredagen den 9 mars kl 9.00.

Plats: Avdelningen i Halmstad.

Sektionsårsmöten

► Ljungby
När: måndagen den 5 mars kl 18.30 (nomineringsmöte startar 18.00).
Plats: ABF:s lokaler i Ljungby.

► Varberg
När: tisdagen den 6 mars kl 18.30 (nomineringsmöte startar 18.00).
Plats: Folkets hus i Varberg.

► Falkenberg
När: onsdagen den 7 mars kl 18.30 (nomineringsmöte startar 18.00).
Plats: Folkets Hus i Falkenberg.

Årsmöte i representantskapet
När: lördagen den 24 mars kl 9.30 (kaffe och smörgås serveras från 8.30).

Plats: IF Metalls hus på Vallås. Kallelser och handlingar kommer med posten

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Fackliga utbildningar

Vill du gå en facklig utbildning för att få veta mer om vad du får i ditt medlemskap och vad förbundet arbetar med? Varför inte lära dig om vad ditt kollektivavtal innebär? Kontakta avdelningskontoret, via transport.26@transport.se eller OIO-4803026, och anmäl dig till någon av dessa utbildningar.

► Vecka 16 genomförs en ViT utbildning, Vi i Transport, under fem dagar på Hallstaberget. Där finns det fortfarande platser kvar. Kontakta avdelningen för mer info om utbildningen.

Har du rätt lön? Allt för många får fel lön, traktamente eller ob-ersättning. Är du drabbad? Kontakta avdelningen om din lön inte stämmer, eller om du har andra frågor kring lön och arbetsrätt.

Har ni skyddsombud på din arbetsplats? Saknar ni skyddsombud på jobbet kan avdelningen

hjälpa er att utse ett. Kontakta avdelningskontoret för mer information om vad det innebär.

Representantskapets årsmöte

Den 21 mars har avdelningens representantskap sitt årsmöte. Repskapet är avdelningens högsta beslutande organ och mötet är öppet för medlemmar att närvara på. Hör av dig till avdelningen för att få en plats. Välkommen!

På webben Glöm inte att besöka avdelningens hemsida, eller följa vår Facebooksida som du hittar under Svenska Transportarbetareförbundet avd 26.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

► 16 mars kl 8.00–9.45: Frukostträff Umeå. Närvarar gör vår förbundsordförande Tommy Wreeth.

► 16 mars kl 10.00: Representantskapets årsmöte.

För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transport hemsida.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på på din arbetsplats? Eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till avdelningens ordförande Sandra Jakobsson på OIO-4803435 eller sandra.jakobsson@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Säkrare tung trafik



KOM PÅ SEMINARIUM!

Hur får vi trafiksäkrare transporter? Vilka möjligheter erbjuder tekniken och vad krävs av oss människor? Sund eller osund konkurrens!

Reservera redan nu torsdagen den 22 mars kl 10.00–15.00 i kalendern! NTF och Sveriges Åkeriföretag bjuder i samarbete med, Volvo Trucks, Arbetsmiljöverket, Polisen i Västernorrland, Trafikverket och Länsförsäkringar in till ett seminarium om dagens utmaningar och framtidens möjligheter! Ta del av ny kunskap, diskutera nya perspektiv, träffa sakkunniga och kollegor.

Seminariet riktar sig till dig som är beslutsfattare inom åkerinäringen, upphandlare av transporter eller på annat sätt arbetar med tung trafik och säkerhet på väg.

Välkommen till Säkrare tung trafik som genomförs på First Hotell, Strand i Sundsvall. Det blir en inspirerande dag med fokus på tung trafik och säkerhetskultur som avrundas med mingel. Anmälan till gavleborg@ntf.se.



AVDELNING 28 I NORR

Hyr lägenhet i Hemavan

Avdelningens fjällägenhet i Hemavan finns nu tillgänglig för uthyrning. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Startpunkten Vi håller ett utbildningstillfälle torsdagen den 22 mars i Sundsvall kl 17.30 på Bultgatan 20A. Anmälan görs till vår studieorganisatör Jessica på OIO-4803454 eller jessica.hoglin@transport.se.

Avdelningen har sitt årsmöte söndagen den 18 mars på Hallstaberget.

AVDELNING 41 UPPLAND

Startpunkten är vår introduktionskurs för nya samt befintliga medlemmar. Den håller vi lördagen den 17 mars kl 10–15 i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A i Uppsala. Vid frågor och anmälan kontakta ordförande Ludwig Eriksson, ludwig.eriksson@transport.se eller OIO-4803494.

Representantskapets årsmöte äger rum lördagen den 24 mars på Clarion Hotel Gillet, Dragarbrunnsgatan 23 i Uppsala kl 12–19. Kallelse och handlingar skickas ut sedan till ledamöter och suppleanter. På dagordningen bland annat val av avdelningsuppdrag, ansvarsfrihet och verksamhetsberättelse.
Ludwig Eriksson, ordförande

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Nu är klubbarnas årsmöten avklarade och de förtroendevalda på arbetsplatserna utsedda. Kontakta gärna avdelningen så vi kan planera den fackliga verksamheten och tillsammans med er och medlemmarna fortsätta arbetet med att förbättra på just er arbetsplats.

Flygavdelningens årsmöte går av stapeln onsdagen den 14 mars och där kommer representantskapet välja vilka som ska företräda oss medlemmar i flygavdelningen. Har ni frågor runt detta, hör gärna av er!

Valplanen 2018 är antagen av avdelningsstyrelsen. Vi kommer jobba hårt för att lyfta flygarbetarens rättigheter och

påverka samhällsutvecklingen. Kontakta gärna avdelningen om just du vill vara med och delta aktivt fram till valet!

Sist vill jag slå ett slag för våra studier. Under 2018 kommer vi att fokusera på studier, för att öka kunskapen på arbetsplatserna. Intresserad? Hör av dig! Alla våra uppgifter hittar du på transport.se/avdelningar/flyg/.

*Johan Eriksson,
Transports flygavdelning*

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Till alla representantskapsledamöter! Vi vill göra er uppmärksamma på att års-/marsmötet inte hålls i Emmaboda i år. Vi kommer i stället vara på Korre. Mer information och adress finns på hemsidan. Har du inte tillgång till hemsidan är du välkommen att ringa OIO-4803051 så kan jag hjälpa dig.
*Cecilia Gunnvall,
verksamhetsassistent*

Avtalsinformationer – bevakningsavtalet Får du ut rätt lön? Vet du hur ATF:n beräknas? Har du andra funderingar kring scheman, semestrar eller något annat? Då har du nu möjlighet att få en avtalsinformation.

Vår ombudsman Mikael Hussner berättar vad avtalet säger och kan svara på era frågor. Vi har bokat in fem olika träffar runt om i avdelningen.

► 12 mars: Kristianstad, anmäl dig senast den 7 mars.
► 15 mars: Karlskrona, anmäl dig senast den 9 mars.
► 18 mars: Hultsfred, anmäl dig senast den 13 mars.
► 19 mars: Kalmar, anmäl dig senast den 14 mars.
► 20 mars: Växjö, anmäl dig senast den 15 mars.

Samtliga träffar startar kl 14.00. Vi bjuder på fika och räknar med att hålla på i cirka tre timmar. Anmäl dig på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se, så bekräftar vi din anmälan och meddelar platsen. Varmt välkomna!

Aktuellt i sektion I

► Mars: Sektionen planerar att besöka några företag i vår närhet, under månaden. Välkommen att ringa oss, om du vill att vi besöker din arbetsplats!

► April: Vi har en ny Startpunkt, lördagen den 28 april kl 9.30 på avdelningskontoret i Kristianstad. Välkommen med din anmälan till sektionsordförande Helena Blomstrand på e-post helena.blomstrand@gmail.com eller tel 0730-352839.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter på OIO-48036022 eller alexander.hutter@transport.se.

► Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar, hålls tisdagen den 10 mars kl 10.00–14.00 (cirka).

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

Representantskapets årsmöte: Lördagen den 24 mars på Folkets hus Kulturhuset, lokal Fenix/Gaia, i Trollhättan.

Vi börjar kl 9.30 med kaffe/te. Sammanträdet startar kl 10.00 och avslutas cirka 13.30. Förbundets internationella chef Peter Lövkvist gästar mötet.

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

Avdelningens social- demokratiska fackklubb

► Årsmöte: Onsdagen den 7 mars kl 16 håller Transports S-klubb årsmöte på avdelningsexpeditionen. På dagordningen: val till ordförande och styrelseledamöter.

AVDELNING 88 DALARNA

Avdelningens årsmöte Lördagen den 17 mars kl 9.30 har avdelning 88 årsmöte på hotell Moskogen i Leksand.

Där kommer vi bland annat att behandla fyllnadsval till avdelningsordförande, fyllnadsval till RSO, val till avdelningsstyrelse, val av revisor och suppleanter för dessa samt avdelningsstyrelsens ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Victoria Eriksson om du vill gå en facklig utbildning. Ring OIO-4803635 eller mejla victoria.eriksson@transport.se.

Arbetsplatsträff Vill du att vi ska komma till din arbetsplats och hälsa på? Kontakta ordförande på OIO-4803638 eller a.westerberg@transport.se.

Medlemsmöte i sektion 4: Tisdagen den 13 mars kl 18.00 på avdelningen, Tunagatan 20 i Borlänge. Vi bjuder på fika.



FOTO: JAN LINDKVIST

Månadens avdelning

Avdelning I vill ha mer debatt om hamnarnas framtid

Stuveriavdelningen I är förbundets mest decentraliserade. Sex anställda har kontor i fem olika städer, från Sundsvall i norr till Göteborg i väster.

– Vi sitter sällan på kontoren, utan satsar på att vara ute på fältet hos våra medlemmar, säger avdelningsordförande Jörgen Johansson.

Transportarbetaren passar på att besöka avdelningen när de anställda för ovanlighetens skull är samlade på ett ställe. I Gävle, för planering. Det är intensiva diskussioner, bland annat om konflikten i Göteborgs hamn.

– VI FÅR många frågor om den. Medlemmarna är oroad över det som händer. Lösningen är enkel. Gå med i ett fackförbund, Transport! Är medlemmarna sedan inte nöjda: Välj nya företrädare! säger Jörgen Johansson.

Patrik Östberg nickar. Han är ny som ombudsman i avdelningen, efter

många år som hamnarbetare och facklig förtroende- man just i Göteborgs hamn.

– Det känns jätteroligt med ombudsmannajobbet. Både stuveriavdelning 1 och 2 växer, det är väldigt positivt, säger Patrik.

Jörgen Johansson fyller i:

– Vi får över medlemmar från Hamnarbeträfförbundet (HF) hela tiden. På kort tid har vi startat nya arbetsplatsklubbar i traditionella HF-fästen som Halmstad, Karlshamn och Stockholm.

NÅGOT SOM ALLA avdelningens anställda lyfter fram är det nära samarbetet mellan Transports två stuveriavdelningar.

Samtidigt finns det hela tiden nya problem och tvister att ta itu med. Det gäller inte minst för avdelningens två regionala skyddsombud, Anders Lövgren och Per-Arne Persson.

– En stor fråga är bemötandet från arbetsgivarna, säger Anders Lövgren. De är inte lika intresserade av att samverka i arbetsmiljöfrågor längre. Jag upplever det som att de har en annan agenda än tidigare.

BÅDE PATRIK ÖSTBERG och ombudsmannakollegan Anette Vilhelmsson efterlyser mer debatt om hamnarnas framtid. Patrik säger:

– Hur ser verksamheten ut om 25 år? Vilka jobb finns kvar? Titta på Stockholms nya containerhamn, Norvik. Där snackar man om automatisering. Jobb kommer att försvinna eller i vart fall förändras. Vi måste

se till att inte släppa de jobben till tjänstemännen.

ANETTE HÅLLER MED:

– Vi måste se till att stuveriarbetarna tar åt sig allt arbete som finns innanför staketet. Det är extra viktigt nu när hamnarna utvecklas till logistiknav och mer och mer gods aldrig passerar kajen, utan går på lastbil eller järnväg.

Jan Lindkvist

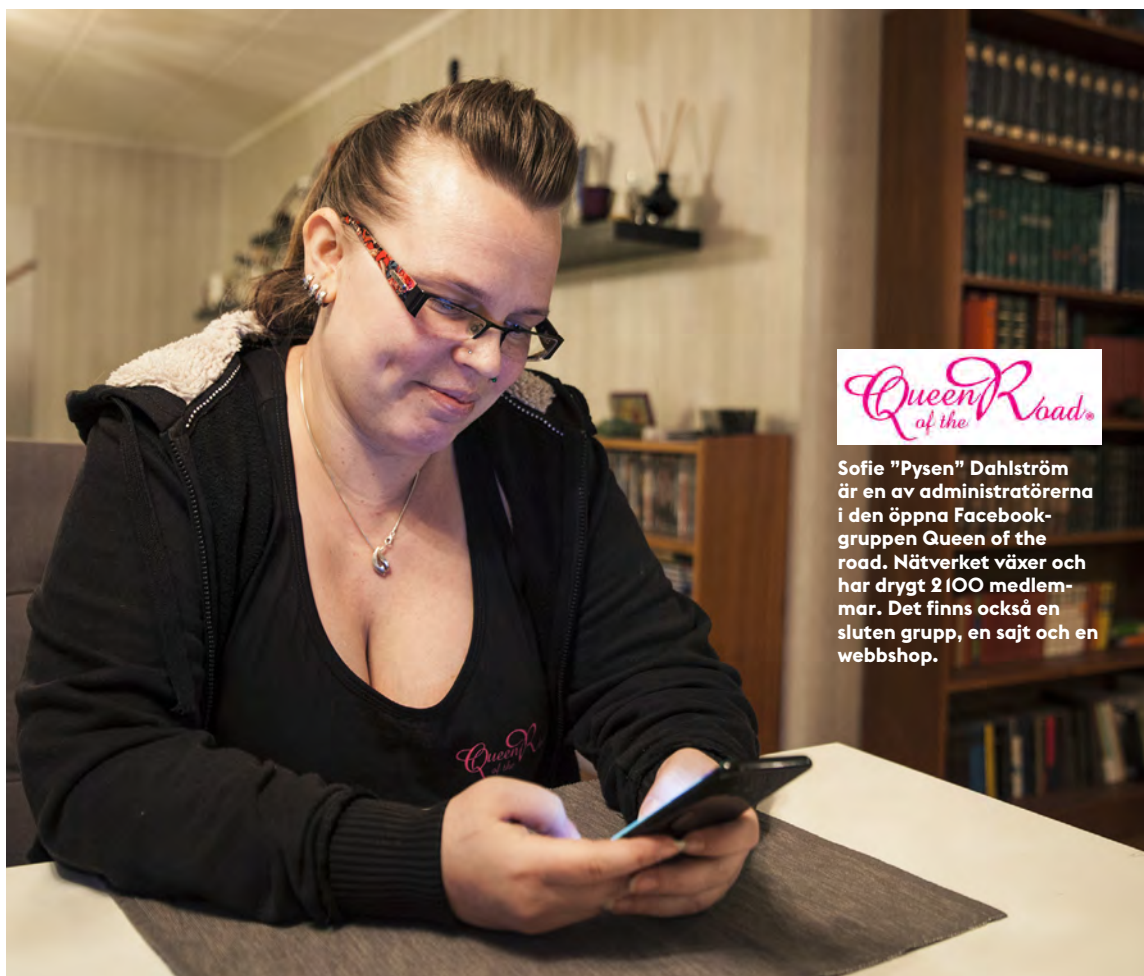
STUVERIAVDELNING I

Medlemmar: 1050

Täcker: Hamnarna längs hela ostkusten, till Kalmar. Plus hamnarna i Mälaren, Vänern och i Bohuslän.

Ordförande: Jörgen Johansson.

Postadress: I Gävle. Men personalen – totalt sex anställda – har hyrt in sig hos Transports lokavdelningar i Sundsvall, Gävle, Västerås, Nyköping och Göteborg.



Sofie "Pysen" Dahlström är en av administratörerna i den öppna Facebook-gruppen Queen of the road. Nätverket växer och har drygt 2 100 medlemmar. Det finns också en sluten grupp, en sajt och en webbshop.

Månadens medlem

En vägdrottning på nätet

Först kommer familjen och lastbilarna – sedan är det Queen of the road som gäller. Vissa dagar ägnar Sofie Dahlström många timmar åt sitt stora intresse: Facebookgruppen som bara kvinnor får gå med i.

– Men alla kvinnor är välkomna. Vi har några sjuksköterskor också bland medlemmarna, säger lastbilschauffören Sofie Dahlström.

Eller Pysen, som hon är mest känd som både hemma och på nätet. Sedan fyra år är hon en av administratörerna i Queen of the road. Hon hälsar alla nya medlemmar välkomna, läser allt på sidan och håller koll på tonen i inläggen.

– Jag behöver nästan aldrig gå in och ta bort något. Mycket handlar om frågor och funderingar kring yrket. Och för det mesta är tjejerna i gruppen snabba med att reagera på ett inlägg eller svara den som undrar något.

FRÅGORNA KAN VARA enkla, säger Pysen: Som vad en plötsligt uppdykande symbol på färdskrivaren betyder.

– Här ska man få ett seriöst svar, utan att bli dumförklarad. Vi är väldigt noga med att mobbning inte är tillåtet.

Och frågorna kan vara känsliga: Som vad en arbetsgivare erbjuder för lön och

om det är vettigt att acceptera den.

– De diskussionerna brukar vi hålla i den stängda gruppen, den som bara medlemmar kan se.

Själv gick Sofie Dahlström med i Facebookgruppen när hon fortfarande körde mindre fordon och skulle ta sitt E-kort. Och hon fick massor av matnyttig hjälp under pluggandet.

Från det tog hon steget till att bli aktiv i nätverket för vägens drottningar. Hon började med att sälja tröjor och dekaler på en lastbilsträff. Nu handlar det om upp till fem timmar om dagen på Facebook.

– Jag brinner för kvinnor i den här branschen, förklarar hon. Det borde vara självklart för många fler att välja chaufförsjobbet. Själv kan jag inte tänka mig att jobba med något annat.

UTANFÖR FÖNSTRET TILL den gula tegelvilan, där familjen bor sedan i somras, står en skinande blank, vinröd asfaltbil. Maken är egen enbilsåkare. Men Pysen har inget jobb som väntar efter föräldraledigheten.

– Näe, jag är inte orolig. Även om jag inte har hittat en fast anställning sedan jag blev lastbilschaufför 2010. En fördel med att vara behovsanställd är att jag väljer själv när jag ska jobba ... nackdelen är att det är svårt att få huslån.

Lena Blomquist

SOFIE "PYSEN" DAHLSTRÖM

Varför "Pysen": Fick smeknamnet på en arbetsplats där jag körde hjullastare.

Ålder: 33.

Familj: Dennie Nilsson, åkare, Louise, 10 år, Mollie, 5 månader, och katten Volvo.

Jobb: Chaufför, behovsanställd, körde hushållssopor före föräldraledigheten.

Bor: Hus i Sjunnerup i utkanten av skånska Höör.

Bästa FB-tipset: Självklart Queen of the road. Sen gillar jag Kollegor på väg också.



FOTO: LENA BLOMQUIST



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 59 000 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.

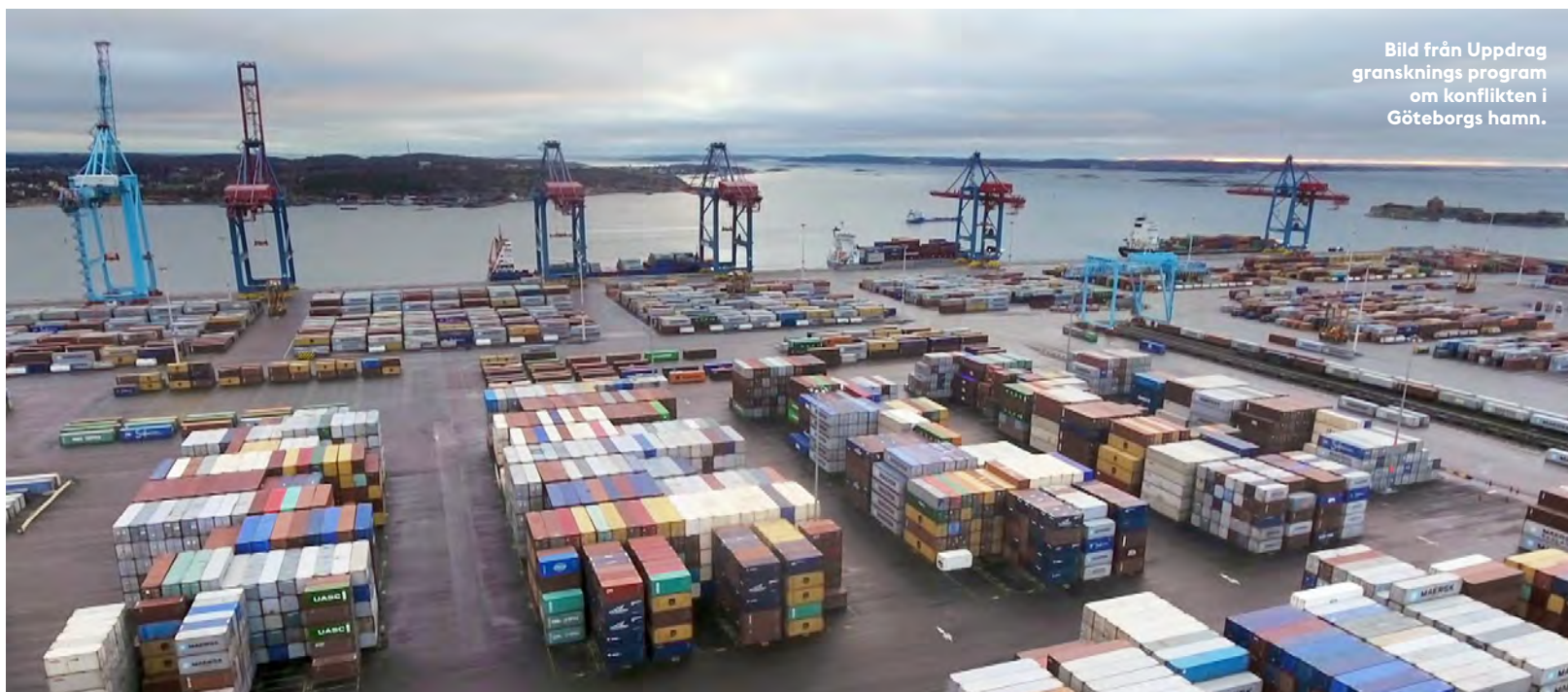
Transport har 25 avdelningar, spridda över landet.

Avdelning 1 och 2 är rena stuveri-avdelningar 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. Telefondid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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



Agera snabbt i Göteborg!

"Jag föreslår att riksdagen i en lag bestämmer att Transports kollektivavtal ska gälla även i Göteborgs hamn. Det innebär fredsplikt. Strejker enligt Hamnfyrans modell hör inte hemma i den svenska modellen."

Uppdrag granskning gjorde ett tappert försök den 17 januari att utreda hamnstriden i Göteborg. Det ökade förvirringen, granskarna blickade bakåt, inte framåt. Det leder ingen vart att älta de välkända stridsfrågorna. En meningsfull diskussion måste gälla framtiden, den möjliga utvägen. Konflikten gynnar de antifackliga krafterna. Strupgreppet om vår utrikeshandel måste lossas.

Läget har snarast förvärrats av ett ogenomtänkt uppdrag till en utredning om vidgad fredsplikt. Arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S) säger i en intervju att "konflikter ska handla om att ta strid för kollektivavtal" och att det gäller att "hitta lösningar där det finns konkurrerande kollektivavtal där parterna inte själva löser frågan".

MELLAN OLIKA MEDLEMSFÖRBUND i LO är problemet löst genom att LO:s styrelse bestämmer. Ylva Johansson syftar på hamnstriden, men en utvidgad fredsplikt kommer att gälla även andra. Om Arbetsdomstolen ska lösa konflikter om avtalsrätten, skapas ett nytt problem som är värre än det som skulle lösas. Det kommer att skydda svaga organisationer mot mer effektiva konkurrenter. Det finns ingen självklar regel om vad som ska fälla utslaget i gränskonflikter, till exempel mellan LO- och TCO-förbund. Utvidgad fredsplikt kan betyda facklig stagnation.

I värsta fall blir det arbetsgivaren som väljer sin motpart.

Den svenska modellen formades under 1930-talet, främst genom Saltsjöbadsavtalet. Sverige hade då länge varit strejklandet framför andra i Europa. Tragedin i Ådalen 1931, då militärer sköt arbetare, och en tio månader lång lockout i hela byggbranschen 1934 vittnade om behovet av en annan ordning på arbetsmarknaden. LO och arbetsgivarnas SAF tog problemet med samhällsfarliga konflikter på allvar. De enades om en gemensam procedur för prövning av sådana situationer. Men de betonade att de endast "i möjligaste mån" kunde förhindra "att arbetskonflikter verkar störande på samhällsviktiga funktioner".

LÄNGRE STRÄCKTE SIG inte deras ansvar som partsorganisationer. Konflikter kan spåra ur. Till sist är det bara regeringen och riksdagen som kan ingripa mot en intressekamp som går för långt. På 1930-talet var det få som tvivlade på att sådant kan inträffa.

Ett klockrent exempel gavs under den stormiga avtalsrörelsen 1971, då riksdagen antog en lag om fortsatt giltighet av kollektivavtalen. Det innebar att de omfattande konflikter som pågick förbjöds. Riksdagen ansåg att samhällsfreden och landets ekonomi vägde tyngst.

De viktigaste reglerna för den fackliga intressekampen har i stora drag utformats av partsorganisa-

tionerna. Den fackliga friheten är mer vidsträckt än på andra håll. Den tjänar oss väl på många sätt, men det finns också ett pris. Vi har ingen lag som sätter en gräns för de fackliga konflikternas negativa effekter. Den lösning som erbjuds är att regering och riksdag kan ingripa med en tillfällig lag, som inte blir en del av den permanenta arbetsrätten. Det handlar om en politisk fråga, inte om juridik.

JAG FÖRESLÅR ATT riksdagen i en lag bestämmer att Transports kollektivavtal ska gälla även i Göteborgs hamn. Det innebär fredsplikt. Strejker enligt Hamnfyrans modell hör inte hemma i den svenska modellen.

Bara riksdagen kan ge en sådan fullmakt. Poängen är att allt blir som förut, utom just i Göteborgs hamn. Löntagarnas organisationer bör inte dröja med att säga nej till en generell lag om utvidgad fredsplikt.

Jag tror inte att en regering ledd av Stefan Löfven kommer att lägga fram ett sådant förslag, men man kan inte lita på allianspartierna när det gäller fackliga rättigheter. Agera snabbt i Göteborg!

Delta i debatten!

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



SVANTE NYCANDER
Före detta politisk chef-redaktör för Dagens Nyheter.

Från baksätet

Vad är lösningen?

Barn med adhd får vänta orimligt länge på utredning. Våldtäktsanmälningar samlas på hög. Äldringar far illa. Vägarna är dåliga. Bara fyra procent av alla bostadsinbrott klaras upp. Skolans personal går på knäna.

Det är många medierapporteringar som handlar om ett välfärdssamhälle som krackelerar. I ärligheten namn är det nog svårt att hitta ett enda område där den offentliga sektorn lever upp till alla högt ställda mål.

Vad är lösningen för att reparera sprickorna? Statens utgifter uppgår i år till drygt 960 miljarder kronor. Av det får rättsväsendet styvt 44 miljarder, försvaret 50 miljarder och kommunikationerna runt 55 miljarder. Sjukvård, omsorg och ersättningen vid sjukdom eller funktionshinder kostar totalt 170 miljarder. Avgiften till EU landar på 21,5 miljarder.

MIGRATION, JÄMSTÄLLDHET och "nyanlända invandrades etablering" beräknas kosta totalt 65 miljarder. Den utgiftsposten kommer garanterat att bli en valfråga även i den här valrörelsen.

Är det här Sverige ska spara in? Nej, jag tror över huvudet taget inte att det går att spara sig ur de brister som kommit upp till ytan.

Sverige behöver satsa offensivt och sluta se nya skolbyggnader, simhallar och broar som svarta hål i budgeten. Hushåll som lånar pengar och renoverar villan har ju inte bara ökat sin skuldsättning – de har faktiskt skapat en värdeökning också.

Parallellt måste vi skingra oron som finns bland många vanliga arbetstagare. Försäkringarna som ska träda in vid arbetsskador och sjukdom måste förbättras, liksom pensionerna.

För att nå hit måste skatteintäkterna öka. En bra start är att satsa mer på att

minska den svarta sektorn och att driva in moms och avgifter från utländska transportföretag som opererar i Sverige.

Vi måste också se till att inhemska företag betalar mer till det allmänna. Svensk bolagsskatt är låg och alltför många storföretag tricksar med avancerade upplägg för att helt undslippa skatt.

DET ÄR NÅGRA år sedan framtidsforskare pekade på faktorer som sätter fart på ett lands ekonomi. En sådan inträffar precis i skedet då utvecklingsländer tar steget ur fattigdom. Plötsligt minskar barnadödligheten, men familjerna hinner inte "ställa om" – utan fortsätter alstra stora barnkullar.

I svallet skapas en ovanligt stor våg av unga människor som når 15–20 års ålder ungefär samtidigt. Ungdomar som börjar plugga, jobba och konsumera. Det skapar i sin tur tillväxt.

Sverige har precis fått en sådan våg. Genom ett oväntat tillskott av nyanlända. Vi som jobbar på Transports förbunds-kontor ser dem varje dag. Unga från Syrien, Afghanistan, norra Afrika som tar hissen högst upp i huset för att gå på SFI-kurs, svenska för invandrare.

Nästan alla är i åldrarna 18 till 25 år. I deras ögon tycker jag mig ana en iver och en framtidstro. Drömmar om ett tryggt liv i ett fruset land som inte haft krig på 200 år.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”**Drömmar om ett tryggt liv i ett fruset land som inte haft krig på 200 år.**”



Toppen & botten

↑ **Äntligen. Ljuset! Det är som om fotonerna dopar hela skallen.**

↓ **Har just bränt exakt en halv månadslön på nya glasögon och ett rutinmässigt tandläkarbesök. Är det rimligt, socialministern?**



Hallå där!

SOFFAN LEBEN

... som för fjärde säsongen skyddar och varnar trafikanterna när det är hinder på vägen i tv-programmet Vägens hjältar. Och på så sätt får Stockholms-trafficen att flyta bättre.

Varför valde du att jobba med skyddsbil?

– Det var en kompis som berättade om sitt jobb på Vägassistans, och då sökte jag ett vikariat. Jobbet går ut på att rensa vägarna från allt som hindrar trafiken. Vid trafikolyckor, om någon tappar lasten eller om ett fordon står stilla ... Om vi kommer fram före ambulansen kan vi göra första hjälpen också.

Vad betyder det för dig att vara med i Vägens hjältar?

– Egentligen ingenting för mig själv. Jag älskar mitt jobb och att få åka runt och hjälpa människor. Däremot är programmet bra för att det ökar människors förståelse för det arbete vi gör.

Har programmet helt enkelt fått bilister att ändra sitt beteende?

– Ja, jag ser en liten skillnad, framför allt på lastbilssidan. Chaufförer sänker farten, håller ut och stoppar upp bilarna bakom. Jag brukar slänga upp tummen och tacka dem.

Berätta om någon händelse du aldrig glömmar!

– Det var ett av mina första jobb. En slambil hade vält på Årstalänken och det tog en halv dag innan den kunde bärgas. Helikoptern fick komma, flera kranbilar var inblandade och chauffören klarade sig bra.

LENA BLOMQUIST

Fotnot. Vägens hjältar går på onsdagar i Kanal 5.