

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 2 februari 2018

**Invandrade arbetare
utnyttjas på lager**

Fokus Framtiden
**Ordningsvakterna
tar över polisjobb**

**Tretton chaufförer
dog på jobbet**

KULTUR

*Floppar får
ett eget
museum*

I pappas fotspår

Linnéa Gärdéns familj är full av chaufförer

Åkeri EU-förslag ska hindra fiffel och oschyst konkurrens **Värde**transport Arbetsmiljöverket
backar från krav på dubbelbemanning **Hamn** Frågor och svar om hamnkonflikten



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



**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 2017.
TS-kontrollerad upplaga:
61 100.
Nästa nummer utkommer
den 1-2 mars.

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

Innehåll Nr 2

18



26



34



42

14

**4 VÄLKOMMEN**

Lena Blomquist varskar
om det politiska året som
drar i gång.

**6 GRANSKNING ARBETS-
KRAFTSINVANDRING**

Migrantarbetare utnytt-
jas som daglönare.

11 AKTUELLT

Sju sidor om vad som har
hänt sen sist.

14 DÖDSOLYCKOR 2017

Utrymmet mellan con-
tainern och lastbilen kan

vara en dödsfälla.

**17 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON****18 MÖTET LASTBILS-
FAMILJEN**

Linnéa Gärdén och hen-
nes syskon har fastnat för
tunga fordon.

**24 8 FRÅGOR PETER
LÖVKVIST**

Forna hamnarbetaren Pe-
ter Lökvist tar ansvaret
för Transports internatio-
nella arbete.

26 FOKUS FRAMTID

För ordningsvakter och
väktare har förändringen
redan satt i gång.

34 KULTUR

Harley-Davidsonparfym-
en har hittat sin plats –
på museet för misslyck-
anden.

36 FEBRUARIKRYSET**37 FRÅGA FACKET****38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**

Transports ordförande
har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR**42 MÅNADENS MEDLEM****43 DEBATT**

En myndighet för bevak-
ningsbranschen behövs,
skriver före detta skydds-
vakten Mario Shevchenko.

**44 LEDARE JAN
LINDKVIST**

Chefredaktören skriver
från baksätet.



Räkna med mycket politik

Vi fortsätter att blicka mot framtiden. I detta nummer handlar det om en växande bransch: bevakning. Vår reporter John Antonsson följer med en grupp ordningsvakter i Trollhättan, som fått sitt uppdrag eftersom kommunen och bostadsbolaget saknar poliser i området. Ett framtidsscenario som redan är här.

DEN ALLRA NÄRMASTE tiden och fram till september kommer det att handla mycket om politik i Sverige. Förresten, politiken kommer förmodligen att befinna sig i fokus även efter valet.

När du läser detta har LO redan hunnit presentera sin valplattform. Temat är trygghet för vanligt folk.

Och på torsdag i denna vecka är det Transports tur att berätta om fackförbundets linje i valrörelsen. Ett ställtips är att det kommer att handla om tryggare arbetsmarknad, bättre a-kassa och personalövergång vid upphandlingar. Bland annat.

Följ med på transportarbetaren.se denna vecka så får du veta mer om både LO:s och Transports krav under det politiska året 2018.

SÖNDAGEN DEN 9 september är det du som är med och avgör hur framtiden ska se ut.

Själv finner jag tröst i månadens kulturreportage som bevisar att misslyckanden också kan bli lyckade. Även tidningens chefredaktör Jan Lindkvist gick i gång på tillblivelsen av flopparnas museum och for till Helsingborg.

Men att museichefen och samlaren utnämner plastcykeln Itera till ett misslyckande ... det gör mig besviken. Så många mil som jag vinglat fram på mitt exemplar, så många barn (och vuxna) som då stirrat efter mig.

Tyvärr drabbades plastcykeln av materialutnötning. Jag fick återgå till en klassisk modell i metall.

Så kära läsare, se gärna ett misslyckande som något positivt. Men tveka inte att gå tillbaka till det som fortsätter att fungera.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

lena tipsar
Håll tummarna för fortsatt snö i skidspåren och skridskojs på sjöarna! Resultatet beror förstas på var du bor.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vi skrev om Arbetsmiljöverkets beslut att inte kräva dubbelbemanning för Loomis värde-transportörer.

"Skandal."
Sanna Welin

"Håller tummarna för att det går bra och ingen ska utsätta sig för rån eller rånförsök. Det ÄR grundtanken med värde-transport att värdet kommer fram till slut och tillbaka igen utan problem. Tänk om gör rätt från början, AMV ..."
Björn Larsson

"Kontantfritt samhälle är inget vi svenskar valt, utan det är bankerna som väljer det åt oss."
Simon Emanuelsson Bartosz

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Gästarbetare på Postnords lager: "Vi utnyttjas som daglönare"
2. Chaufförer saknar plogning och sandning
3. Ledare: Vem är en fackpamp?

Månadens ros ...

... till **Agneta Larsson** på Transports a-kassa, för trevligt och varmt bemötande när jag kontaktade a-kassan för första gången!
Caroline Nilsson, Göteborg

Sagt på webben

Vintervägar och vinterväghållning är ett tema som får många att reagera.

"Plogning och saltning är helt usel denna vinter från Östergötland till Västerbotten och det värsta är att de inte är ute på dagarna eller kvällar, och nätterna finns inte för dem. Men tunga trafiken rullar alla dagar i veckan och nätter. Man blir ju stående i backar för det är så halt."

Kennert Gustavsson

"Hur kan Transport stillasittande tiga och acceptera Vägverkets försämrade vinterväghållning? Som det är i dag utför man sitt arbete med livet som insats. Skulle en metallare eller byggjobbare utsätta sig för samma risker blir det ett ramaskri och facket skulle omgående kräva skyddstopp."

Lastbilar som kör fast på en livligt trafikerad motorväg vid lätt snöfall säger väl allt om hur undermålig snö och halkbekämpningen är. Min fråga är: Vad gör Transport, ska ni inte värna om era medlemmar?"

Janne

"Strejkrätten är jätteviktig, därför är det en väldigt svår fråga att utreda utan att påverka (svenska) modellen."



TORBJÖRN JOHANSSON, LO:s avtalssekreterare i Arbetet om regeringens utredning om strejkrätt.

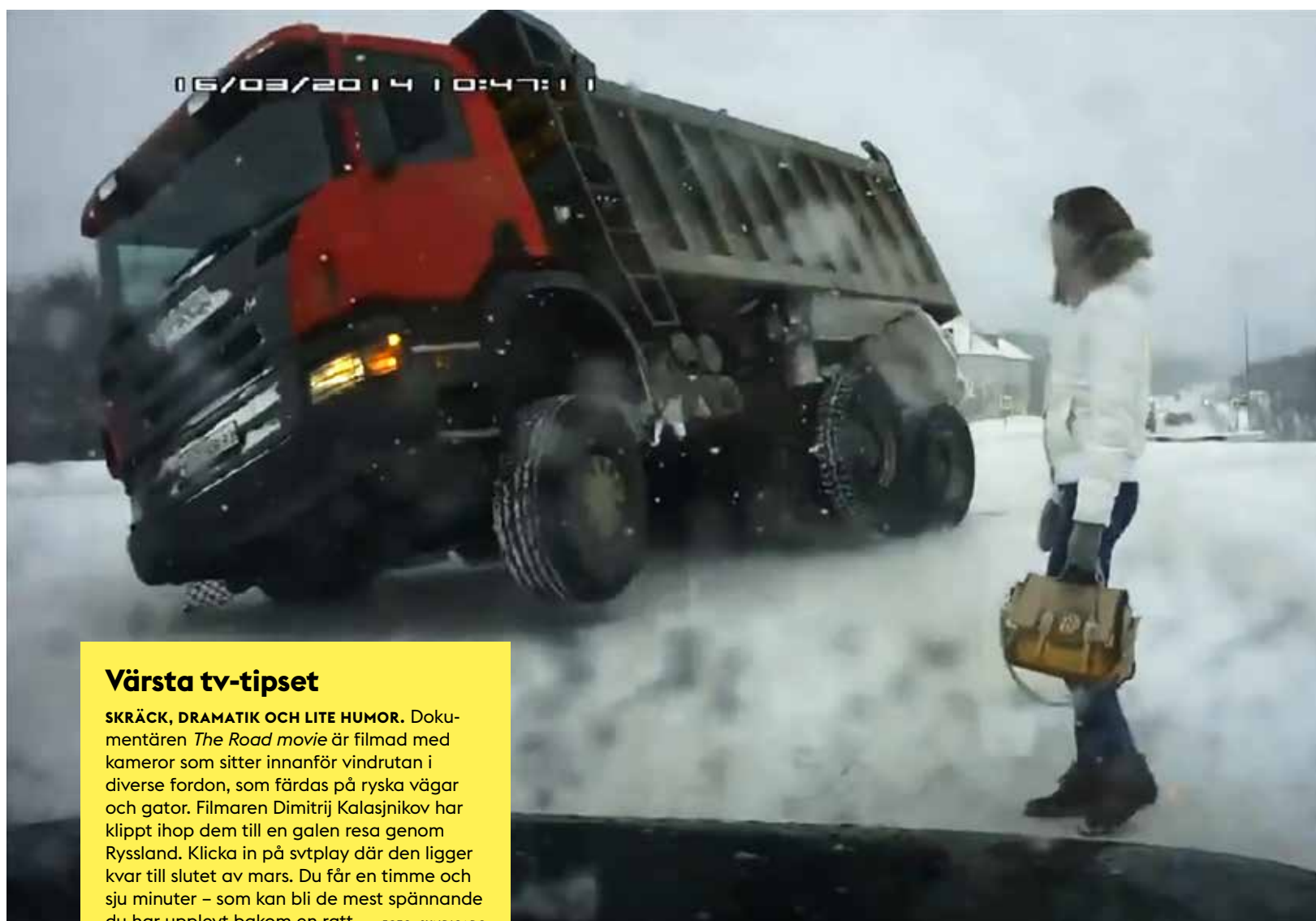
Läsarbilden



FOTO: ROGER KARLSSON

Timmerbilschauffören Roger Karlsson, från Värnamotrakten, vill sprida lite sommarvärme mitt i vintern. De ovanligt nyfikna korna iakttog honom under hela tiden han lastade massaved.

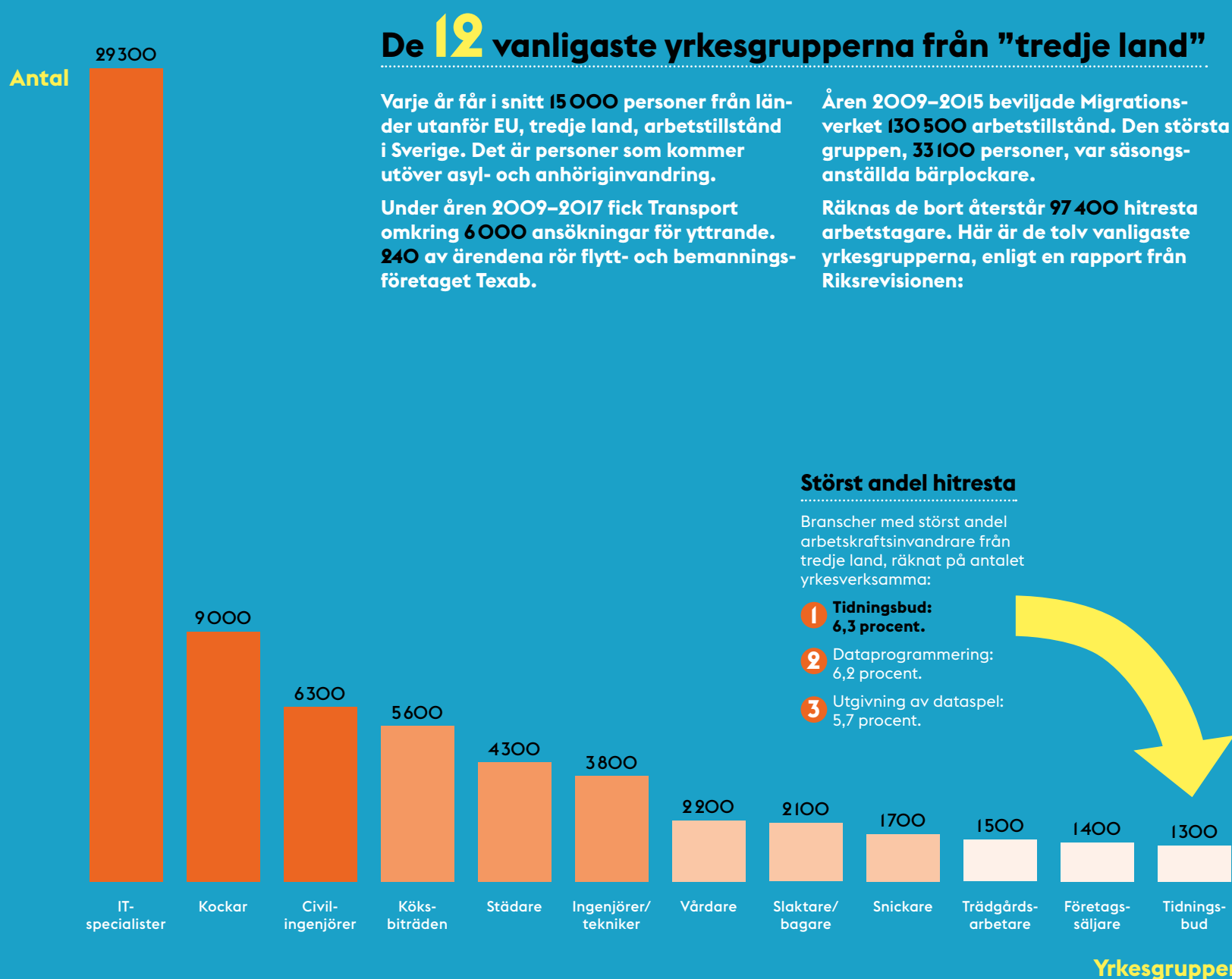
Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.



Värsta tv-tipset

SKRÄCK, DRAMATIK OCH LITE HUMOR. Dokumentären *The Road movie* är filmad med kameror som sitter innanför vindrutan i diverse fordon, som färdas på ryska vägar och gator. Filmaren Dimitrij Kalasjnikov har klippt ihop dem till en galen resa genom Ryssland. Klicka in på svtpplay där den ligger kvar till slutet av mars. Du får en timme och sju minuter – som kan bli de mest spännande du har upplevt bakom en ratt. FOTO: SYNDICADO

Gästarbetare utnyttjas som daglönare





I Göteborg har Postnord valt ut de mest slitsamma lagerjobben och lagt ut på entreprenad. Uppdraget gick till Texab, ett bolag som satt i system att ta in egna migrantarbetare från Mellanöstern. Arbetarna utnyttjas ofta som daglönare, trots att Texab utlovat heltidsanställningar i ansökningarna till Migrationsverket.

Text JAN LINDKVIST *Grafik* CHRISTINA AHLUND





FOTO: PRIVAT

Här inne på Postnords lager i Göteborg jobbar mellan tio och 30 arbetare från flytt- och bemanningsföretaget Texab.



edan i somras hamnade flytt- och bemanningsföretaget Texab på kollisionskurs med Transport. Efter en truckolycka kom det fram en rad vittnesmål som tyder på att Texab systematiskt utfärdat truckkort

till anställda, utan att personerna fått den utbildning som krävs.

I en artikel i Transportarbetaren tillbakavisade bolagets vd, Torbjörn Ulf, anklagelserna.

Efter det har tidningen träffat anställda på Texab. De bekräftar uppgifterna om falska truckkort och beskriver en utbredd rädsla inne på Postnords lager. Den som hamnar i onåd hos Texab riskerar inte bara sparken, utan också utvisning från Sverige.

– Vi utnyttjas som rena daglönare, säger en anställd. På fredagen får man besked om när jobbet börjar på måndagen. Men på söndagskvällen kommer ett nytt sms. Då är det en ny tid som gäller.

TRANSPORT BEKRÄFTAR ATT scheman saknas och att Texab bryter mot kollektivavtalet på flera punkter.

Under intervjun tar en anställd fram ett

beslut om arbetstillstånd från Migrationsverket. Där utlovar Texab heltidsjobb, 100 procent, och en lön på 23 624 kronor.

– I verkligheten har jag bara deltid, en timanställning. Jag kan få jobb sex, sju timmar ena dagen. Nästa dag blir det inget. Då finns inga containrar, säger arbetsledningen.

I GÖTEBORG HAR lagerarbetarna från Texab till uppgift att manuellt lossa containrar som kommer till två av Postnords storkunder – skokedjan Nilson shoes och Brother, som tillverkar kontorsmaskiner.

Både anställda och besökare från facket beskriver jobbet som tungt och monotont. Varje låda till Nilson shoes innehåller många par skor och kontorsskrivarna kan väga uppåt 30–40 kilo, uppger anställda. En av dem säger:

– Vi har hjälpmedel, som rullbanor in i containrarna. Med de är bara i bruk när facket är på besök, sedan plockas de undan. Det finns en maskin som plastrar in de färdiglastade pallarna, men den används oftast inte. Det går snabbare om vi springer runt pallan med plastrullen.

– Jobbet är fruktansvärt stressigt. Arbetsledningen driver hela tiden på: "Ni måste jobba snabbare!"

Tre anställda har skrivit under ett vittnesmål där de pekar på konstant press

FOTO: TOMISLAV STJERIC



Arbetstillstånd

Sverige har ett av världens mest öppna system för arbetskraftsinvandring.

- Arbetsgivare som vill anställa personer från "tredje land", alltså länder utanför EU, ansöker om arbetstillstånd hos Migrationsverket.
- De berörda fackförbunden får ansökningarna för yttrande. Migrationsverket och facket får bara lämna synpunkter på lönevillkoren, inte om det råder brist på arbetskraft på det aktuella området.

”Ingen har fått korrekt utbildning, utan bara en kort instruktion på omkring en halvtimme. Ändå är det avancerad truckkörning, med långgafflar som tar två lastpallar samtidigt.”

Bashar Asi, gruppleddare på Texab

från arbetsgivaren. Diskriminering och rasism förekommer också, enligt brevet. Liksom förakt och förolämpningar mot islam och profeten Muhammed.

ALLA TRE SOM skrivit på är killar, palestinier, i åldrarna 25–30 år. En av dem säger:

– Vid ett tillfälle hade vi besök av högste chefen, Torbjörn Ulf. Han sa: ”Jag bryr mig inte om facket, inte om er profet Muhammed! Det finns bara en gud här, och det är jag!”

– Sedan försökte han skrämma mig. Jag fick höra att Texab kan sparka mig när som helst. Han sa: ”Jag kan se till att du får lämna Sverige.”

Flera anställda berättar att företaget har försökt pressa fram erkännanden om att de betalat mutor till en namngiven gruppleddare. Mutor för att få gruppleddaren att fixa fram arbetstillstånd och fortsatt jobb på Texab.

Gruppleddaren heter Bashar Asi. Han är medlem i Transport och började på Texab 2012. Bashar Asi fick länge lovord av Texab, ända till han skrev en anmälan om en truckincident.

I november avskedades han plötsligt. Liksom hans bror Mohammad Assi. Bashar anklagas för att ha fuskat med timredovisningen och gynnat brodern, Mohammad. Några bevis har inte presenterats, enligt facket, och Transport har ogiltigförklarat avskeden.

NÄR TRANSPORTARBETAREN TRÄFFAR

Mohammad är han förtvivlad. I dagarna väntar hans fru parets fjärde barn. Hela familjen bor i utkanten av Göteborg. Men Mohammads arbetstillstånd gick egentligen ut redan i mitten av december.

Trots det – och trots att han avskedats – har Texab ringt in honom flera gånger för nya inbop på Postnord. Det senaste var den 27 december.

Efter första inbopet fick Mohammad en kalldusch. Han fick då veta att hans fortsatta arbete var villkorat. Mohammads anställning skulle löpa vidare – förutsatt att brodern Bashar erkänner de oegentligheter som Texab anklagar honom för.

Bashar skakar på huvudet. Säger:

– Anklagelserna är inte sanna. I juli fick vi skador på en truck. Jag fyllde i en skaderapport. Det ledde till att Arbetsmiljöverket ställde frågor om utbildningen och truckkortet. Det var så fuskat

med truckkortet kom fram.

– Ingen har fått korrekt utbildning, utan bara en kort instruktion på omkring en halvtimme. Ändå är det avancerad truckkörning, med långgafflar som tar två lastpallar samtidigt.

Bashar plockar fram ett utprintat truckkort. Det är utställt på en person som aldrig ens började på Texab. Än mindre fick truckutbildning.

I MITTEN AV januari förhandlade Texab och Transports Göteborgsavdelning om avskeden. Företaget vägrar backa och nu väntar centrala förhandlingar.

Parallellt driver Transport en tvist som rör en annan anställd, Abdullah Othman. Han kom som asylsökande till Sverige och har till skillnad från många andra Texab-anställda permanent uppehållstillstånd.

I september blev Abdullah misshandlad inne på Postnords lager. Flera personer gav sig på honom, bland annat en arbetsledare på Texab. Enligt uppgift blev Abdullah också avskedad efter bråket.

Bråket fångades på Postnords övervakningskameror. Transport har begärt ut filmsekvensen, men Postnord vägrar lämna ut den.

Parterna har nu förhandlat lokalt om Abdullah Othman. Tvisten är delvis löst. Han får fast anställning, 20 timmar i veckan. Men företaget vägrar betala skadestånd för avskedet och lön för den tid Abdullah var hemma.

UNDER INTERVJUN ÄR det skakande att lyssna till de unga killarnas berättelser. Flera av dem har kvalificerade utbildningar i bagaget. En är tandläkare, en annan har pluggat till ingenjör. Både försöker få sina meriter godkända i Sverige.

De frågar sig hur ett statligt bolag som Postnord kan anlita en entreprenör som satt i system att utnyttja människor. Unga människor som har svårt att hävda sina rättigheter, utan att riskera avsked och utvisning.

Flera röster vittnar om en antifacklig inställning hos Texab. I somras kallades all personal till ett möte på en söndag.

– En av våra chefer höll i det. Han uppmanade alla att inte gå till facket och berätta om truckkortet. Nu försöker företaget pressa anställda att ta tillbaka alla uppgifter om falska truckintyg.

Postnord och Texab tillbaka – visar kritiken

– Det här är ingenting att skriva om.

Texabs vd Torbjörn Ulf är korthuggen när Transportarbetaren ringer för att ställa frågor om arbetsvillkoren på Postnord och avskeden av två lagerarbetare.

Torbjörn Ulf inleder med en invändning mot Transportarbetarens tidigare artikel om att Texab utfärdat truckkort utan att personalen genomgått utbildning.

– Alla har truckkort, det handlar bara om körtillstånd, hävdar Torbjörn Ulf.

Det är en uppgift som tillbakavisas av både facket och anställda som Transportarbetaren intervjuat.

När tidningen börjar ställa frågor om anställningsvillkoren och arbetsförhållandena på Postnords lager får intervjun ett abrupt slut:

– Jag hänvisar dig till Postnord. Tack och hej, säger Torbjörn Ulf och lägger på luren.

POSTNORD HAR ANLITAT Texab i flera år. Hur ser den statliga post- och paketkoncernen på att arbetskraftsinvandrare utnyttjas för tunga manuella jobb? Och på uppgifterna om osäkra anställningsvillkor, godtyckliga avsked och falska truckkort?

Postnord har begärt att få frågorna skriftligt. I stället för att svara på Transportarbetarens frågor var och en skriver Postnord ett inlägg. Det lyder (något förkortat):

”Postnord TPL i Göteborg jobbar med en fast grundbemanning, och i uppdrag som kräver stor flexibilitet har vi som komplement även entreprenadslösningar.

Att arbeta på lager är ett fysiskt krävande arbete. Postnord TPL tillämpar rotation på alla våra arbetsplatser och investerar löpande i teknisk utrustning som underlättar arbetet.

För det uppdrag Texab har finns till exempel sorteringsverk och lossningsanordningar som används dagligen i verksamheten. Containerlossning är en liten del av det uppdrag de har för oss i Göteborg, och berör en av våra kunder. Övriga kunder hanteras och lossas av TPL:s egen personal.

För att få köra truck i våra lager måste en medarbetare kunna visa sitt truckkort och göra ett körprov. Det gäller egna anställda såväl som anställda hos entreprenörer.

Postnord TPL i Göteborg har granskats av Arbetsmiljöverket, både vad gäller arbetsmiljö och hanteringen av trucktillstånd. I den granskningen framkom inga anmärkningar.

När vi upphandlar entreprenadföretag har vi väldigt tydliga krav på dessa. Alla våra underleverantörer följs upp med revisioner för att kontrollera att företagen lever upp till vad som har överenskommit.

Leverantören Texab har genomgått revisioner utan anmärkningar. På grund av förändrade förutsättningar för våra uppdrag kommer samarbetet med Texab att upphöra under hösten, och en ny upphandling kommer att genomföras.

Maria Ibsén
pressansvarig på Postnord” ➤

LO vill ha skärpta regler

De senaste nio åren har Texab ansökt om att få ta in minst 136 personer som arbetskraftsinvandrare från länder utanför EU. Totalt kommer uppåt 15 000 gästarbetare per år till Sverige, från "tredje land". LO vill att reglerna för arbetskraftsinvandring stramas åt.

Text JAN LINDKVIST Grafik CHRISTINA AHLUND

FOTO: LO



Berit Müllerström.

– Många av dem som kommer blir utnyttjade. Vi måste komma åt missförhållanden och arbetsgivare som dumpar löner. Dessutom har Sverige många nyanlända flyktingar som behöver jobb, säger Berit Müllerström, andra vice ordförande i LO.

De senaste åren har Sverige tagit emot runt 300 000 asylsökande. Parallellt har arbetsgivare själva fortsatt rekrytera arbetskraft utanför EU – personer som ofta kommer från samma länder som de skyddsbehövande flytt från.

Exempelvis Syrien.

DE SVENSKA REGLERNA för arbetskraftsinvandring beskrivs som mycket liberala, jämfört med andra västländer.

Det var 2008 som den borgerliga alliansen gjorde upp med Miljöpartiet om nya villkor för arbetskraft från "tredje land". Beslutet innebar en långtgående avreglering. Numera görs ingen prövning av om det råder brist på arbetskraft inom ett visst område – exempelvis lagerarbete. Det är arbetsgivaren som själv avgör om rekrytering ska ske utanför EU.

Arbetsgivarna måste dock söka tillstånd hos Migrationsverket innan gästarbetaren kan flytta hit. Tillståndet gäller i högst två år och verket prövar i princip två saker:

- Att det finns försäkringar och avtalsenliga löner.
- Att den som anställs tjänar minst 13 000 kronor i månaden. Det är den nivå som myndigheten anser krävs för att den hitreste ska klara sin försörjning.

Enligt reglerna ska Migrationsverket också skicka ansökningarna till de berörda fackförbunden, för yttrande. Facket kan bara lämna synpunkter på löne- och anställningsvillkoren. Inte på personalbehovet eller seriositeten i en viss bransch.

FYRA AV TIO ARBETSKRAFTSINVANDRARE KOMMER TILL BRANSCHER DÄR DET INTE RÅDER BRIST PÅ ARBETSKRAFT.



Fungerar systemet?
Nej, säger LO.

EN GRANSKNING SOM Riksrevisionen gjorde 2016 pekar också på brister. Arbetsgivar sidan vill gärna framhålla att arbetskraftsinvandringen sker för att fylla vakanser i bristyrken. Det stämmer – delvis. Den största gruppen som kommer till Sverige är IT-specialister. Men många av ansökningarna gäller lågkvalificerade jobb som städare och restaurangbiträden.

Riksrevisionen beskriver även missbruk och fusk. Det kan handla om rena fejkjobb, löner som ligger under vad som utlovats eller att gästarbetarna måste betala för att få jobbet. Summor från 20 000 till över 100 000 kronor nämns.

HUR UTBRETT FUSKET är har Riksrevisionen inte kunnat slå fast. Organisationen Centrum för rättvisa granskade 450 fall där gästarbetare överklagat utvisningsbeslut. I en tredjedel av fallen hade arbetsgivarna inte uppfyllt kravet på att den anställda måste tjäna minst 13 000 kronor i månaden för att få stanna i Sverige.

Reglerna för arbetskraftsinvandring öppnar också för "spårbyte". Asylsökanden som fått avslag kan under vissa förutsättningar välja att i stället söka tillstånd som arbetskraftsinvandrare.

Spårbyte kan också ske åt andra hållet. Arbetskraftsinvandrare som har skyddsbehov kan söka asyl, om en anställning upphör och de hotas av utvisning.

EN STATLIG UTREDNING är tillsatt som ska se över regelverket för arbetskraftsinvandring. I väntan på den är LO fortsatt kritiskt – trots invändningar om protektionism och främlingsfientlighet.

Berit Müllerström säger:

– Vi har två grupper som kommer till Sverige: flyktingar med skyddsbehov och arbetskraftsinvandrare. I första hand måste vi se till att de som behöver asyl får jobb. Finns det sedan yrken med brist på arbetskraft kan vi ta in arbetskraft från tredje land.

– Det synsättet tycker jag inte är främlingsfientligt. I dagsläget har LO inget eget förslag till hur reglerna ska utformas i detalj.

"I första hand måste vi se till att de som behöver asyl får jobb. Finns det sedan yrken med brist på arbetskraft kan vi ta in arbetskraft från tredje land."

Berit Müllerström

Transport överklagar slopat stopp för enkelbemanning

Värde transporter. Arbetsmiljöverket gick först på huvudskyddsombudets och Transports linje: Loomis skulle dubbelbemanna sina värde transporter. Efter visst juridiskt krångel vänder myndigheten nu på klacken. Värdeväktarna får arbeta ensamma.

Text Justina Öster

På Transport är förvåningen stor och förbundet har överklagat Arbetsmiljöverkets beslut.

– Vi är bestörta över myndighetens kovändning och att Arbetsmiljöverket inte tycks bry sig om att värdebolaget ska arbeta förebyggande med arbetsmiljön. Ska det behöva hända en allvarlig olycka eller ett dödsfall för att myndigheten eller arbetsgivaren ska reagera, undrar Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

Frågan har dragit ut på tiden. I slutet av februari 2017 beslutade Arbetsmiljöverket att Loomis värde transporter, som arbetar med bankomater och serviceboxar,

skulle jobba två och två från och med årsskiftet 2017/2018. Beslutet gällde för hela landet.

Uppfylldes inte kravet hotade myndigheten med vite på sex miljoner kronor och skyddsombuden fick rätt att avbryta arbetet vid enkel bemanning.

Bakgrunden till huvudskyddsombudets (i Stockholm) och Transports begäran är riskerna för att värde transporter ska utsättas för hot och våld. Vid ensamarbete ökar också arbetsbördan med många tunga lyft, påfrestande vridningar och mindre möjligheter till återhämtning och arbetsväxling, argumenterade facket.

Loomis svarade med att företaget inte såg någon förhöjd risk för den här gruppen av värdeväktare och överklagade beslutet.

NÄR ÄRENDET GÅTT så långt gick Arbetsmiljöverket ut med att det fanns brister i handläggningen, och stoppet för ensamarbete drogs tillbaka i slutet av mars förra året.

Därefter tog Arbetsmiljöverket upp frågan igen och gjorde en kom-

pletterande inspektion på Loomis. Den utmynnade i det senaste beslutet att inte kräva generell dubbelbemanning för värde transporter.

Myndigheten motiverar sitt beslut med att "det inte har framkommit några omständigheter som utgör skäl för att besluta om ett föreläggande eller förbud avseende ensam arbete vid utförande av de aktuella värde transporter.

Arbetsmiljöverket ifrågasätter inte riskerna i arbetet med att hantera kontanter, men motiverar i stora drag sitt beslut med att Loomis gör regelbundna riskbedömningar.

Roger Olofsson på Loomis HR-avdelning skriver i ett mejl att bolaget tar de anställdas oro på allvar och har gjort "ett omfattande arbete med att ta fram arbetsrutiner, hjälpmedel och upplägg" som gör ensamarbete möjligt.

DET VAR REGIONALA skyddsombudet Magnus Kinnunen på Transports Stockholmsavdelning som ursprungligen begärde stöd från Arbetsmiljöverket för att stoppa ensamarbetet.

– Risken att utsättas för rån, hot och våld innebär en så stor psykisk påfrestning att det i sig ger skäl att förbjuda ensamarbete. Den statistik om låg rånrisk som arbetsgivaren och myndigheten lutar sig mot säger ju ingenting om när ett rån kan ske nästa gång, anser han.

"Risken att utsättas för rån, hot eller våld innebär en så stor psykisk påfrestning att det i sig ger skäl att förbjuda ensamarbete"

Magnus Kinnunen, regionalt skyddsombud för Transport i Stockholm

Snösmocka eller ishalka?

Chaufförer. Hårda vindar, snöfall och ishalka har flera gånger i vinter legat bakom olyckor och orsakat trafikstörningar i olika delar av landet.. Du har rätt att ställa lastbilen, taxin eller sopbilen om riskerna är för stora. Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport, tipsar om hur anställda chaufförer ska göra:

– Bedömer man att det är jättehelt och mycket snö och fara för liv och hälsa har man rätt att avbryta arbetet och kontakta sin arbetsgivare. Håller arbetsgivaren inte med om din bedömning? Kontakta din lokala Transportavdelning.

LB

5 tycker till

Hur har vintervägslaget påverkat dig i jobbet?



Anneli Gomér, väktare, Södertälje:
– Inte alls faktiskt, jag kör inte bil i tjänsten. Till jobbet åker jag buss och det har funkade bra.



Niclas Angrell, lastbilschaufför, Ljungkile:
– Vi har inte haft så många snö dagar här, men delar av sträckan Ljungkile – Göteborg är väldigt dåligt halkbekämpad under de dagarna. Då har jag suttit på helspänn hela dagen och varit fruktansvärt trött på kvällen.



Jessica Mattsson, lastbilschaufför, Sandviken:
– Det har varit relativt lugnt. Jag kör mellan Gävle och Enköping och ett par, tre gånger har det släppt. Inget värre har hänt, men vägen skulle behöva saltas mer.



Johan Lundborg, Drotz, timmerbilschaufför, Norrtälje:
– Förseningar, det har tagit tid att köra när väglaget varit dåligt. Snöröjarna gör ett bra jobb, men de behöver bli utringda mycket tidigare.



Roger Sjöberg, tidningsbud, Örnköldsvik:
– Ganska mycket. Jag har svårt att komma åt postlådorna när folk inte har hunnit skotta fram dem. Det är knottigt och hoppigt när vägar är dåligt plogade, så jag har fått väldigt ont i ryggen. Sedan är det is under kallsnön och då blir det halt. En natt fick jag bara ut 60 tidningar av 200, resten fick jag ta på dagen.
– Men det är tur att jag har en bra, fyrhjulsdriven bil.

FOTO: TRAFIKVERKET



”Vi är största hamnfacket”

Hamn. I januari sände Uppdrag granskning ett långt inslag om konflikten i Göteborgs hamn. Transports avtalssekreterare Peter Winsten är besviken: – Programmet var väldigt tendentiöst. Reportrarna brydde sig inte ens om att klargöra att Transport faktiskt är det största hamnfacket i Sverige.

Text och foto Jan Lindkvist

En stor del av Uppdrag gransknings inslag kom att handla om just styrkeförhållandena mellan landets två hamnfack – Transport och Hamn-



Peter Winsten, Transports avtalssekreterare

arbetarförbundet (HF). Fast några siffror redovisades aldrig.

Transports statistik pekar på att Transport är majoritetsfack. I APM Terminals är 55–60 procent av de anställda med i HF, inte 85 procent som trumpetats ut i mederna. Dessutom växer Transport just nu i hamnarna.

Peter Winsten säger:

– Verkligheten är alltså långt ifrån den bild som spritts i media. Det är förstås olyckligt. Den röda tråden i Uppdrag granskning var att APM Terminals borde ha tecknat avtal med Hamnarbetarförbundet, för att få fredsplikt.

– Men det hade i så fall bara gällt drygt hälften av personalstyrkan. Våra medlemmar, 37 procent, hade ju inte haft fredsplikt.

Winsten är bekymrad över utvecklingen i Göteborgs hamn:

– Konflikten är skadlig för hela branschen, ja, för hela näringslivet. Kunder som i många år använt hamnen och sjöfarten för sina transporter börjar se sig om efter andra alternativ. Lösningar som är mindre bra för miljön. Ett sådant företag är SKF som nu lägger över mer gods på lastbil.

Vad är lösningen på konflikten?

– Det är över huvud taget ingen bra idé att fackförbund konkurrerar



FOTO: GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs hamn är Sveriges största. APM terminals har tappat flera kunder efter Hamnarbetarförbundets strejk och arbetsgivarens lockout.

om samma medlemmar. Det splittar yrkeskåren och rent hypotetiskt skulle vi kunna få en utveckling med massor av nya fackförbund, som mindre nogräknade arbetsgivare kan teckna kollektivavtal med.

– Från vår synvinkel vore det förstås bra om Hamnarbetarförbundets medlemmar gick över till oss. I Uppdrag granskning framställdes det som att landets alla fackförbund i LO, TCO och Saco tillämpar diktatur.

– Men våra medlemmar nominerar och väljer ju sina företrädare, bland annat till klubbstyrelser, kongresser och avtalsdelegationer. Samma system som vi har i samhället i övrigt, representativ demokrati.

Arbetsmarknadsminister Ylva Johansson är öppen för en inskränkning av strejkrätten, med hänvisning till konflikten i Göteborgs hamn. Hur ser Transport på hennes utspel?

– Jag förstår om en arbetsmarknadsminister blir oroad i det här läget. Men Transport vill absolut inte ha någon begränsning av rätten att vidta stridsåtgärder.

En lösning som målas upp är att Transport sätter sig vid förhandlingsbordet tillsammans med HF...

– Ja, men vi bedömer inte att det är en framkomlig väg. Vi kämpar för våra medlemmar och tar ansvar för avtalen vi tecknar. Med två fack, med så olika kulturer som HF och Transport, skulle vi få stora problem.

Vad saknade du mer i Uppdrag gransknings inslag?

– Ingenstans kom det fram att Transports fackliga förtroendemän gör ett alldeles utmärkt arbete i APM Terminals. Min bild är att Uppdrag granskning på förhand bestämt sig för en vinkel och allt som understödde den togs med. Annat utelämnades.

Fem svar om hamnkonflikten

Hamn. Konflikten på APM Terminals i Göteborgs hamn har väckt många frågor. Här svarar Transportarbetaren svaren på några.

Text Jan Lindkvist

Varför finns det två fack för hamnarbetare i Sverige?

Fram till 1972 tillhörde alla hamnarbetare Transport, men det året splittrades yrkeskåren. Det skedde efter kongressbeslut om sammanslagning av avdelningar. Det ogillades av en del hamnarbetare, främst längst Norrlands-kusten. De vägrade acceptera beslutet, förbundet kontrade med uteslutning och ett nytt fack bildades – Hamnarbetarförbundet (HF).

Vilket förbund är störst i dag?

Transport har omkring 55 procent av medlemmarna i landet, HF 45 procent. I hela Göteborgs hamn finns fyra arbetsgivare och runt 35 procent av medlemmarna är med i Transport, resten i HF. I APM Terminals är 37 procent av arbetsstyrkan med i Transport. Cirka 55–60 procent är med i HF. Resten finns hos syndikalisterna eller är fackligt oorganiserade.

Varför har inte HF ett eget avtal?

Mycket talar för att HF faktiskt inte vill ha ett avtal, med fredsplikt, även om det ingår i retoriken att säga så. Läs gärna medlarnas rapport (se transportarbetaren.se). APM Terminals kan heller inte teckna ett avtal med HF. Som medlem i

Sveriges Hamnar är bolaget bundet av det avtal som arbetsgivarorganisationen tecknar. Och det sker med Transport. Skulle APM teckna dubbla avtal riskerar företaget att fällas i Arbetsdomstolen.

Ett avtal mellan tre parter, varför säger Transport nej till det?

Transport och HF är trots allt konkurrenter. Men ett tungt skäl är stora praktiska svårigheter. HF säger sig tillämpa direktdemokrati. Låt säga att Transport och HF förhandlar fram ett avtal med Sveriges Hamnar. Det ska sedan ut på omröstning i hamnarna. Om 51 procent av HF:s medlemmar då säger nej faller förslaget och förhandlingarna måste börja om på ny kula. Det innebär att en knapp fjärdedel

av stuveriarbetarkåren (lite mer än hälften av HF:s 44 procent) faller avtalet. Ett annat problem är vilket av facken som ska tolka avtalet, om man lyckas nå en trepartsuppgörelse. Vilket förbund avgör exempelvis när det är dags att skicka en stämning till Arbetsdomstolen?

Är det inte bra med flera fack som konkurrerar om medlemmarna?

I Sverige har LO länge strävat efter en ordning där det finns ett fack och ett rikstäckande kollektivavtal för en viss sorts arbete. Det är för att garantera att lönerna är lika över hela landet och för att motverka avtalsshopping. Det vill säga att arbetsgivare kan välja och vraka mellan olika avtal där löner och anställningsvillkor varierar.

Green cargo lägger ner linje för kombitransporter

Godstrafik. Att köra trailrar och containrar på järnväg skulle bli ett miljövänligt alternativ till långväga lastbilstransporter. Nu lägger den statliga tågoperatören Green Cargo ner direktlinjen mellan Skåne och Årsta i Stockholm.

Text Jan Lindkvist

En som drabbas är åkaren Ulf Jönsson i Helsingborg som satsat just på järnvägstransporter i bolaget Stay Fresh Sweden.

– Vi har satsat 10–12 miljoner kronor på de här intermodala transporterna och lagt mycket tid på att övertyga våra kunder om miljövinsten med tåg. Nu läggs linjen ner med kort varsel. Det känns väldigt konstigt efter alla diskussioner om klimatet, säger han.

I FLERA ÅRS tid har Green Cargo lastat trailrar och containrar på tågvagnar i bland annat Malmö och Trelleborg. Därifrån har man kört dem till Årsta, som är ett stort logistiknav i södra Stockholm.

Strax före jul gick tågbolaget ut med att direktlinjen skulle läggas ner. Sista avgångarna gick den 18–19 januari. Ulf Jönsson är besviken, både på nedläggningsbeslutet och över bristen på service som han menar präglar Green Cargos verksamhet.

– Vi har lagt ner mycket tid på att få våra kunder att känna förtroende för järnvägen som transportlösning. Vi hade tio till tolv trailrar om dagen som gick med tåget till Årsta och vi lyckades till och med få en grönsakskund att haka på.

– Då kan man inte agera som Green Cargo. Det har varit massor av problem. Vid ett tillfälle blev ett vagnset stående en dag därför att lokföraren som skulle sköta växlingen var hemma och vabbade.

FOTO: GREEN CARGO



NU LÄGGER Green Cargo ner linjen, med hänvisning till bristande lönsamhet:

– Tågtransporterna har inte varit lönsamma för vårt företag heller, säger Ulf Jönsson. Vi såg det som en långsiktig satsning. Det fanns inte med i vår vildaste fantasi att man plötsligt skulle lägga ner en tåglinje som motsvarar landsvägens E4. Green Cargo borde ha varit uthålligare, de har ju investerat massor i terminalen i Årsta. Bland annat i nya kranar. I och med nedläggningen är det bortkastade pengar.

SOHANA JOSEFSSON ÄR pressansvarig och sitter i ledningsgruppen för Green Cargo. Hon anser att kunderna tidigt fick information om att direktlinjen läggs ner:

– Det är ett rent affärsbeslut. Vi har inte lyckats få lönsamhet på sträckan på grund av fallande priser för lastbilstransporter. Vi klarar inte konkurrensen.

– Det känns oerhört tråkigt. Vi har uppvaktat politikerna i riksdagens trafikutskott och påtalat att höjda banavgifter har försvårat för oss. Förutsättningarna måste bli rättvisare mellan trafikslagen.

Sohana Josefsson poängterar

att Green Cargo fortsätter med intermodala transporter, fast det blir ingen direktlinje inom Sverige. Trailrar och containrar kommer att lastas om i Rosersberg norr om Stockholm.

Nära en miljon till blåsta sjömän

Hamn. 230 utländska fartyg kollades i de svenska hamnarna förra året. Sjömän från olika delar av världen fick tillsammans över 850 000 kronor i retroaktiv lön. Så ser de svenska ITF-inspektörernas facit ut för 2017.

– Vi ser till att pengarna kommer in på sjömannens konto innan ett fartyg får lämna den svenska hamnen. Det kan vi göra med stöd av Transportstyrelsen, berättar Fredrik Brådd, ITF-inspektör inom Transport.

ITF-inspektörer jobbar för Internationella Transportarbetarefederationen. Transport har två i Sverige och sjömannens fackförbund Seko har två. Uppdraget är att kolla förhållanden och kollektivavtal på fartyg med bekvämlighetsflagg. LB

120

kronor i månaden kostar Transports a-kassa. Avgiften ligger kvar, fyra andra a-kassor höjde vid årsskiftet.

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

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

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

Nu med sänkt ränta

* Effektiv ränta 4,65 % december 2017

Fackprotest mot Iran

Internationellt. Elva fack i Europa har skrivit på för att en facklig fånge ska släppas fri i Iran. Det är första gången så många har mobiliserats konstaterar Saied Tagavi, själv aktiv i Transport och projektledare i den fackliga plattformen för självständiga fackförbund i Iran.

– Vi har skickat uttalandet till regimen i Teheran. Men det har som vanligt inte kommit någon reaktion. LB

FOTO: JOHN ANTONSSON



Tretton förare dog på jobbet

Arbetsmiljö. Lastbilschaufförer toppar åter igen den dystra statistiken över personer som dör i jobbet. Tio åkeriförare fick sätta livet till 2017 – plus en miljöarbetare, en bussförare och en taxichaufför.

Text Justina Öster

Ingen annan yrkesgrupp kommer i närheten av de många dödsfallen bland lastbilschaufförer visar Arbetsmiljöverkets (AV) preliminära statistik. I väntan på att den ska bli klar har Transportarbetaren lagt till olyckor som rapporterats i medierna.

AV listar totalt 52 dödsolyckor som skett under arbetet 2017. Till det kan läggas ytterligare två fall, vilket innebär att förare inom den tunga trafiken stod för nästan en femtedel av dödsfallen.

SAMTIDIGT INTRÄFFAR MÅNGA arbetsolyckor, utan dödlig utgång, bland lastbilsförarna. En undersökning från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd visar att 620 arbetsskador sker bland landets distributionsförare varje år. Fall- och klämskador är vanliga.

Dödstalen ligger ganska konstant kring cirka tio personer. Vissa år är det några fler och andra några färre – med en mörk toppnotering på 15 chaufförer 2014.

– Varje dödsolycka är en olycka för mycket. Vi har fortfarande för många män och kvinnor i åkeribranschen som inte kommer hem efter jobbet, säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

MÅNGA DÖDSOLYCKOR HAR inträffat i samband med lastning och lossning.

– Det tyder på att företagen kan vidta åtgärder och göra förbättringar för att förebygga skador och olyckor. De behöver satsa mer på det förebyggande arbetsmiljöarbetet i samverkan med behörigt utsedda skyddsombud.

Miljeteig bedömer att den allt tuffare konkurrensen inom åkerisektorn leder till ett hårdare arbetsklimat och mer stress, men påminner om att arbetsgivarna alltid ansvarar för de anställdas hälsa och säkerhet.

Tre av lastbilsförarna som dog i fjol kom från andra länder, övriga var svenskar. I tre fall omkom de i trafiken, men den övervägande orsaken var att chaufförerna klämdes till döds på olika sätt när de arbete-

de utanför sina fordon.

Utredaren Carl Axel Sundström på Arbetsmiljöverket bekräftar bilden av lastbilschaufförer som en hårt drabbad grupp, men håller inte med om att det är landets farligaste yrke. De höga dödstalen måste ses i proportion till att så många arbetar inom branschen, framför han.

EN TITT PÅ statistiken visar att olika slags tunga fordon var inblandade i en rad olyckor även i andra branscher.

– Det handlar om tunga och snabba fordon, stora energier i rörelse i närheten av människor. När något blir fel får det därför väldigt allvarliga konsekvenser, säger Sundström.

Han uppmanar åkerierna att verkligen se över riskerna i verksamheten och åtgärda bristerna. I dagsläget lämnas chaufförerna i hög grad att lösa olika problem själva, de stressar på och är lojala, beskriver Carl Axel Sundström.

– Men de måste också tänka på sin egen säkerhet.

När det gäller användning av mobiler och annan teknik under färd kan åkerierna utfärda egna regler och trycka på att hastighetsgränser ska hållas, påpekar han.

REGIONALA SKYDDSOMBUDET Gunilla Hamberg på Transports avdelning i Östersund tycker att transportföretagen behöver bättra sig när det gäller skriftliga policys och genomgång av rutiner vid exempelvis lastning och lossning.

– Åkerierna bör ha som rutin att gå igenom reglerna en gång per år. Enligt lagstiftningen har arbetsgivare ett stort ansvar för att det finns rutiner och att anställda förstår och följer dem. Det handlar om kommunikation och repetition.

Råd till åkerier

→ **Utfärda ordentliga rutiner.**

→ **Följ upp att anställda följer rutinerna.**

→ **Ge god introduktion och återkommande utbildning.**

→ **Skapa fungerande tillbudsrapportering.**

→ **Följ upp tillbuden och åtgärda brister.**

Fotnot: Råden kommer från transportarna i artikeln intill.



Regionala skyddsombudet Ulf Jarnefjord, miljöarbetaren Tobias Johansson och huvudskyddsombudet aldrig mellan lastbilen och containern", råder de lastbilsförare och återvinningsarbetare.

Så undviker

Åkeri. – Chauffören hade maximal otur. Det är hemskt, riktigt hemskt. Så kommenterar några transportare olyckan på Hisingen i Göteborg då en 30-årig lastbilsförare klämdes till döds mellan lastbilen och en container.

Text och foto Justina Öster

Transports regionala skyddsombud Ulf Jarnefjord, huvudskyddsombudet Kim Jörgensen och miljöarbetaren Tobias Johansson träffas utanför Renovas anläggning i Göteborg. Tanken är att få en bild av hur olyckan kunde ske, och diskutera åtgärder för att säkerheten ska öka och färre drabbas.

OLYCKAN INTRÄFFADE DEN 30 augusti i år och den avlidne föraren arbetade på återvinningsbolaget Allfrakt. Det har köpts upp och heter nu Veolia recycling solutions. Där svarar vd Sebastian Wessman att företaget inte vill medverka i tidningen, av hänsyn till anhöriga och att olyckan ligger för nära i tid.

Vid Arbetsmiljöverkets, polisens och bolagets två inspektioner på olycksplatsen i ett villaområde framkommer i alla fall ett troligt

scenario. Chauffören har ställt av en tom container och backar mot den container med byggavfall, som han ska hämta. Mellan lastbilen och containern finns ett utrymme på 50–80 centimeter.

FÖRARNAS BRUKAR GÅ upp baktill på lastbilsramen för att slänga ett nät över den fyllda containern. Sedan går de ner och runt containern för att fästa nätet på krokarna i den.

Om chauffören gjorde så vid olyckan vet ingen säkert, men när stod står mellan bakändan på lastbilen och containern kom han troligen åt fjärrkontrollen. Bordet, som är en förlängning av lastbäraren, körs ut och klämmer fast honom.

Återvinningsarbetaren Tobias Johansson visar fjärrkontrollen med en röd knapp för nödstopp i underkant. Den förolyckade mannen tycks inte ha tryckt in stoppet och en kontroll efteråt visade att tekniken fungerade.

– Nödstoppet är lätt att komma åt, jag gör det ofta av misstag, säger Tobias, som hakar fast fjärrkontrollen i livremmen när han inte använder den.

Andra bär fjärrkontrollen i fickan, har knapparnas placering "i



ombudet Kim Jörgensen funderar över hur dödsolyckan kunde ske. "Ta inga genvägar och

du olyckor

fingrarna" och trycker genom tyger, berättar regionala skyddsombudet Kim Jörgensen.

Hur som helst ska fjärrkontrollen stängas av, så fort du inte lyfter, konstaterar trion. Gå inte mellan lastbilen och containern, stå vid sidan av lastbilen och gå inte längre än till bakhjulen när du lyfter, är fler råd.

Allfrakt (nu Veolia) utlovar vid andra inspektionen att fjärrkontrollerna ska programmeras om så att de stängs av automatiskt när de inte varit aktiva på fem sekunder. Det

borde införas generellt, tycker Transports arbetsmiljöansvariga. Per Wulf från tillverkaren JOAB instämmer och lovar ta upp frågan på företaget.

TOBIAS JOHANSSON DEMONSTRERAR den High cover-presenning, som han rullar ut och tillbaka med fjärrkontrollen. Den är guld värd framför att trassla med nät över containrarna, tycker han. Och rekommenderar fler bolag att installera täcksystemet.

– Om det funnits hade olyckan inte behövt hända, tror transportarna.

Råd vid lastning och lossning

- Ta det lugnt – inga genvägar!
- Stå aldrig mellan lastbilen och containern.
- Tryck in stoppknappen på fjärrkontrollen när du inte lyfter.
- Sätt fjärrkontrollen i bältet.
- Använd inte hörlurar med musik.

Fotnot: Råden kommer från transportarna i artikeln.



Fjärrkontroll till lastbäraren.



Miljöarbetare, 50 år

Skåne, den 3 februari 2017

Mannen blev påkörd av en hjullastare när han samlade in avfall i Malmö hamn. Arbetaren fördes till sjukhus, men hans liv gick inte att rädda. Kollegan som körde hjullastaren chockades svårt och fördes också till sjukhus. Förundersökningen om olyckan har lagts ned.

Busschaufför, 57 år

Värmland, den 21 februari

Chauffören körde in i släpet på en stillastående lastbil, som stannat efter en tidigare krock på E18 utanför Arboga. Olyckan inträffade vid dålig sikt, dimma och halt väglag. Ett 20-tal personer fördes till sjukhus från olycksplatsen, som uppges ha varit kaotisk och sträckt sig flera hundra meter.

Lastbilschaufför, 31 år

Stockholm, den 6 mars

Mannen omkom vid en frontalkrock med en personbil i hans fil. Lastbilen välte och hamnade upp och ner på en åker vid länsväg 269, utanför Upplands-Bro. Bägge förarna klämdes fast, men bilisten överlevde. Hon anklagades för vållande till annans död, drog/rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik.

Lastbilschaufför, okänd ålder

Värmland, den 12 mars

Chauffören körde in i en stillastående lastbil och avled. Han arbetade vid ett utländskt företag.

Taxichaufför, 85 år

Stockholm, den 26 mars

Föraren hittades död på isbelagd mark.

Lastbilschaufför, 50 år

Okänt län, den 29 maj

Chauffören blev påkörd av en truck och avled. Han arbetade för ett slovakiskt företag.

Lastbilschaufför, okänd ålder

Stockholm, den 3 augusti

Mannen arbetade som inhyrd chaufför och hade parkerat lastbilen vid en av lastluckorna på Postnords terminal i Segeltorp, södra Stockholm. Bilen kom i rullning och han klämdes mellan andra lastbilar. Livräddande insatser vidtogs av personal på plats, men föraren avled efter några dagar på sjukhus.

Lastbilschaufför, 30 år

Västra Götaland, den 30 augusti

Chauffören hade ställt av en tom container och var på väg att hämta en fylld i ett villaområde på Hisingen i Göteborg. Han tros av misstag ha kommit åt fjärrkontrollen och klämdes fast mellan lastbilens bakända och containern. Förundersökningen leds av en åklagare och pågår än.

Lastbilschaufför, 75 år

Norrbottnen, den 26 september

Egenföretagaren lastade av väggmoduler till ett bygge i Luleå när han fick två tunga block över sig. Han klämdes fast mellan väggblocken och kanten på flaket, två kollegor lyckades få loss honom men han avled. Förundersökningen har lagts ner av åklagaren.

Lastbilschaufför, 20-årsåldern

Skåne, den 3 oktober

Mannen stannade på E6 vid Ängelholm och steg ur lastbilen för att laga en punktering. Han blev påkörd och dödad av ett eller flera fordon. Inget av dem stannade. Fordonet uppgavs vara en lätt lastbil, registrerat i Bulgarien. Polisen efterlyste iakttagelser från allmänheten.

Kranbilsförare, 26 år

Jämtland, den 5 oktober

Chauffören lossade en byggbarack på Skanskas lager i Östersund. Han klev upp på en steg och klämdes fast mellan bod och kran när kranen svängde. Uppgifter finns om att föraren av misstag kom åt sin joystick som manövrerar kranen. Förundersökningen pågår än.

Lastbilschaufför, 46 år

Skåne, den 22 november

Mannen klämdes fast under sin lastbil och skadades allvarligt när han skulle tömma en container på ett återvinningsbolag i Näsum i Bromölla kommun. Vittnen berättade att han höll på att tippa flaket när lastbilen välte. Förundersökningen pågår, åklagaren inväntar bland annat en teknisk utredning.

Timmerbilsförare, 40-årsåldern

Västernorrland, den 27 december

Chauffören körde av väg 320, utanför Sundsvall, i besvärligt väglag med kraftigt snöfall. SMHI hade utfärdat en klass I-varning och den fullastade timmerbilen fortsatte ut för ett stup med en fallhöjd på drygt sex meter. Förarens liv gick inte att rädda.



En laddstang vid en restaurang.

Trafikverket utreder nät av elbilsaddare

Elbilar. Längs många större vägar saknas möjligheter att ladda elbilar. Regeringen ger nu Trafikverket i uppdrag att utreda vad som krävs och vad det kostar att bygga ut ett rikstäckande nät där framtidens bilister kan ladda sina fordon.

Men i spåren av elbilsdiskussionerna står det också klart att en omfattande satsning på elfordon kommer att få stor påverkan på energiförsörjningen. Snabbladdare är energislukare av rang, när de är inkopplade, och kräver både grova kablar och stora säkringar. JL

Ny samordnare för sjukskrivna

Sjukskrivna. Inte tillräckligt sjuk för att vara sjukskriven – men inte tillräckligt frisk för att jobba? Regeringen har kritiserats för att sjukskrivna blir av med sjukpenningen när Försäkringskassan ser dem som arbetsdugliga. Även Försäkringskassans hänvisningar till "normalt förekommande arbete" har ifrågasatts av kritiker.

I förra veckan svarade socialminister Annika Strandhäll (S) med en utredning som ska se över hur en persons arbetsförmåga ska bedömas.

– En annan brist är att våra aktörer, alltså myndigheter och organisationer, inte samarbetar tillräckligt bra. Och då kommer människor i kläm, säger Annika Strandhäll till TT.

Därför utlovar hon en nationell samordnare, som ska motverka att sjukskrivna hamnar mellan stolarna i sina kontakter med arbetsgivare, vården, Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen och andra aktörer. LB

2900

lastbilsförare kan räkna med jobb det närmaste halvåret. 37 procent av åkerierna behöver nyanställa. Källa: Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd.

S-förslag om nya cabotageregler

Åkeri. "Systematiskt cabotage och nomadförare måste förhindras." Utländska åkerier som kör i andra medlemsländer ska bara få stanna i 48 timmar. Därefter ska lastbilarna återvända till hemlandet, föreslår EU-parlamentarikern Jens Nilsson (S).

Text och foto Justina Öster

Han leder Europaparlamentets arbete med att se över regler och lagstiftning för cabotagetransporter inom unionen. Det vill säga bestämmelser om den tid utländska transportföretag får ha sina fordon i andra medlemsländer – efter att ha gjort en första leverans. Reglerna kom till för att främja miljön och minska antalet tomma lastbilar.

I förra veckan debatterades Jens Nilssons förslag om nya, strängare cabotageregler i EU-parlamentets transportutskott. Rapporten ska sedan skickas till EU-parlamentet för mer debatt och beslut. Ministerrådet med medlemsländernas transportministrar, liksom EU-kommissionen ska också säga sitt – innan någon lagstiftning ändras.

NUVARANDE BESTÄMMELSER medger tre inrikes körningar inom sju dagar, och har mötts av hård kritik för missbruk. Förra våren föreslog i stället EU-kommissionen – i sitt stora paket med förändringar inom vägtransporterna – att ett obegränsat antal körningar ska tillåtas under fem dagar.

TRANSPORT OCH ÖVRIGA transportfack inom Europa slog bakut. Men när Jens Nilsson i transportutskottet nu har manglat frågan med transportpolitiker av olika partifärg lanserar han idén om en 48-timmars regel.

– Jag är optimistisk och tror på mitt förslag, annars skulle jag inte föreslå det. Många experter, både chaufförer, transportföretag och åkerier, menar att 48 timmar räcker för att genomföra de cabotagekörningar som internationella transportföretag har i dag, kommenterar Jens Nilsson i en mejlintervju.

Men kommer konservativa politiker, liberaler och länderna i Östeuropa att gå med på förslaget?

– Alla lagförslag i hela mobilitets-



48 timmar i ett annat EU-land, sedan ska lastbilar från utländska åkerier återvända till ursprungslandet, föreslår Jens Nilsson. Bilden är från ett tidigare reportage om utlandsförarens svåra situation på uppställningsplatser i Göteborg.

paketet är komplexa och under de senaste månaderna är det många som tvingats bygga argument bakom sina inledningsvis kritiska utspel mot vissa av kommissionens förslag.

– Fler har insett hur svårt det är att hitta den perfekta lösningen, som kan fungera i hela EU. Men det har också gjort att fler är villiga att samarbeta och kompromissa, svarar Jens Nilsson.

TRANSPORTS INTERNATIONELLA politiska sekreterare, Magnus Falk, är positiv.

– Det är överlag ett bra förslag för att stoppa missbruket inom cabotagetrafiken. Går 48-timmarsregeln igenom skulle det innebära en enorm förändring. Men, det lär bli svårt och debatten hård, säger han.

Läs mer: Sök på Jens Nilsson på transportarbetaren.se för två längre artiklar om förslaget.

Jens Nilssons rapport innehåller en rad förslag om EU:s cabotageregler

- **Lätta lastbilar**, som hittills inte omfattats av reglerna för cabotage och internationella transporter, ska räknas in om de väger mellan 2,4 och 3,5 ton.
- **Smarta färdskrivare**, elektroniska fraktsedlar och elektroniska system och register i unionsländerna ska uppdateras och samordnas.
- **Samarbetet över landsgränserna** ska utökas när det gäller kontroller. Övervakningen ska förbättras genom att länderna utbyter personal, genomdriver utbildningsprogram och delar med sig av "bästa praxis".
- **Kombidirektivet**, som handlar om transporter som kombinerar järnväg, sjöfart och lastbil, ska skrivas så att det inte kan utnyttjas för att kringgå cabotagebestämmelserna.
- **Så kallade brevlådeföretag** ska bekämpas bland annat genom krav på att transportföretag ska ha lämpliga lokaler i proportion till sin verksamhet.



FOTO: ENIK ABEL/TT

En söndag i januari gick tusentals i fackeltåg på 20 platser i Sverige. De ville visa att metoo-rörelsen lever och att den måste leda till förändringar.

Metoo-uppropen som inte blev av

Arbetsmiljö. Det blir inget öppet upprop med namnunderskrifter och berättelser om övergrepp och sextrakasserier inom transportbranscherna. Troligen inte från bevakningssidan heller. Trycket på Metoo-grupperna är inte tillräckligt stort.

Text **Lena Blomquist**

– Gruppen finns kvar och vi stöttar alla som har berättat. Nu går vi vidare och ställer krav på arbetsgivare och fackförbund så att det ska bli bättre, säger Thérèse Göterheim. Hon är chaufför, kör flygfrakt till och från Arlanda, och är en av tre administratörer i uppropet Banaväg. Facebookgruppen är en av många där kvinnor i olika yrken har samlats för att beskriva övergrepp, sexuella trakasserier och sexistiska kommentarer som drabbat dem i jobbet.

– Banaväg splittrades delvis när sjöfarten och flyget startade egna grupper, fortsätter hon. Då frågade vi medlemmarna hur vi ska förvalta deras berättelser, och svaret blev att

många är tacksamma för att de har fått skriva av sig om händelser som de kanske aldrig har berättat för någon förut.

METOO-BERÄTTELSENA och protesterna spreds över världen efter att Hollywood-producenten Harvey Weinstein i oktober anklagades för sexuella trakasserier av en mängd kvinnor.

En grupp startades även i bevakningsbranschen: Påminvakt. Yanesky Perez Beltran, väktare i Stockholm, drog i gång den efter att själv ha fått höra fula och sexistiska kommentarer från en kollega. Den hade runt 60 medlemmar i slutet av januari.

– Gruppen har inte fått så stor spridning som jag ville, säger hon. Det kommer in berättelser, men jag tror inte att det blir något öppet upprop.

– Många kvinnor inom bevakning har tvingats tuffa till sig eftersom branschen är väldigt mansdominerad. Andra vågar inte berätta vad de har varit med om, säger Yanesky Perez Beltran.



"Facken viktiga för jämställdhet"

Jämställdhet. Uppdraget är att analysera, samla kunskap och sprida den. Temat och målet är jämställdhet i Sveriges nyaste myndighet.

– Facken är en otroligt viktig aktör, inte minst när det handlar om arbetsmiljö. Fackligt aktiva har absolut anledning att följa med i vad vi gör, och jag ser

fram emot samtal med dem, säger generaldirektören Lena Ag.

Hon beskriver att Jämställdhetsmyndighetens grund är att se till att regeringens sex politiska mål för jämställdhet ska uppnås. Målen handlar bland annat om att män och kvinnor ska ha samma möjligheter till makt och inflytande, utbildning och hälsa samt ekonomisk jämställdhet. **LB**

David Ericsson

Därför tror jag inte på självgående lastbilar!

Alla är på tå: ingenjörer, logistikforskare, trafikplanerare, biltillverkare och allsköns konsulter. För nu är de på gång, de självkörande bilarna och framför allt lastbilarna!

En batteridrivna sådan prototyp sågs redan vara framtagen. Den är utan förarhytt och för det synnerligen överkomliga priset 600 000 kronor. Framtiden syns alltså ljus för chaufförerna som kan stanna hemma och pillra sig i naveln. Om de sedan så önskar, kan de bli körda till krogen av en icke pratande taxichaufför, för det finns ingen. Bilen kör sig själv.

Det kanske är ofint att säga det mitt i denna eufori. Men jag har kört alla lastbilmärken på marknaden av senaste modell och ännu inte råkat på någon där den adaptiva farthållaren fungerar när det snöar.

Radarn, den som håller avståndet till framförvarande bil, har ändå funnits i rätt många år. På de självkörande bilarna måste det såvitt jag förstår finnas dussintals såna sensorer åt alla håll. Och de kommer säkert att fungera jättebra – i soliga Kalifornien.

TÅG BORDE KUNNA köra själva. Alla som haft en modelljärnväg vet hur man får tågen att stanna vid en röd signal. I verkliga livet kräver Trafikverket att alla tåg ska kunna köra utan lokförare genom en manick som kostar en miljon (!) styck i varje lok.

Ändå, när jag besökte en god vän som arbetar för SJ i Sundsvall och fick en visning av lokverkstaden, såg jag en enorm hög med hjul. Alla var mer eller mindre ovala med bromsplattor.

– Vad har hänt? Undrade jag.

– Tågen körs automatiskt och när det är lövhalka låser sig hjulen då de bromsar.

– Men... Kan inte lokföraren lossa bromsarna? Han är ju trots allt kvar i loket ännu så länge.

– Nix, det går inte.

Man kan tycka att tågbolagen får rätt lite valuta för den där lokmiljonen.

JAG KAN KOMMA på hur många exempel som helst där våra framtidsvisionärer kommer att få rejäla "utmaningar". För vad händer vid ett brott på en bromsslang, framhjulspunktering och blixthalka?

Men det är mycket pengar inblandade i detta och risken är att experterna tycker att: "lite spill får man räkna med". Att en barnfamilj stryker med då och då när en robotlastbil tappat fätheten är väl sånt man får ta. Så som med den olagliga delen av den utländska lastbilstrafiken i dag.

Den som lever får se men jag hoppas vid gud att det aldrig blir så!

Toppen & botten

↑ **Bra och dåligt. Den snöfattiga vintern i söder = bra väglag men ger dåligt pulkafrö för de små i backarna!**

↓ **Ett liberalt förslag att små borgerliga skitpartier ska gå ihop med större i valteknisk samverkan för att komma över fyraprocentsspärren i valet.**

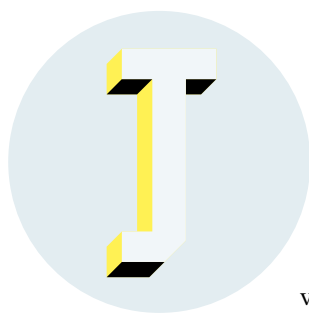
David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Trucker-familjen

Tre döttrar och en son kör lastbil. Tungbilsföraren och bärgaren Janne Gärdén är själv förundrad. Han har inte försökt påverka sina barn, men det var ju det där med brödbilen...

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



Jag körde för Pågens när ungarna var små. Tjejerna hängde med och hjälpte till när jag levererade till olika butiker. De tyckte det var jättekul när vi packade upp och personalen var ju alltid snäll och trevlig.

Hyttbarn? Janne smakar på ordet jag langar över köksbordet hemma i lägenheten i Stenhagen, i Uppsala. Jo, det var de nog, i alla fall Johanna och Linnéa, som följde med pappa så ofta de kunde, efter skolan, på loven... Johanna minns den förundran hon väckte när hon redan som tioåring hittade rätt bland knapparna i hytten och manövrerade bakgavellyften.

På den tiden hade Pågens chaufförer

provision och det gav utslag i plånboken vid olika extrapris-kampanjer. För medhjälperskorna innebar det också guldkant på veckopengen. Linnéa blir stjärnögad när hon minns:

– Det var så kul! Jag köpte hästgrejer och allt möjligt för pengarna.

BLANDRASHUNDEN ROCKY GER upp små glädjeskall i hennes knä och lugnet avtar för varje dotter som droppar in genom pappans olåsta dörr – i lyan han delar med sonen Christian, distributionsförare. Janne skakar på huvudet och ler. Den där lilla "brödlådan" han körde är ju ingenting mot de tunga don döttrarna rattar för att spola, suga slam och forsla betong.

Sett till pengar är han inte rik, men desto mer när det gäller barn. Totalt sju, i ett par kullar om två i första giftet och

fem i det andra. Att de skulle bli en så stor familj var inte planerat, men det ena barnet följde det andra och han älskar dem alla.

Visst var det tufft ibland, oj, vad tjejer kan fajtas när de lånar varandras saker! Men nu. De finns där, fixar, donar och sluter upp vid högtidsdagar och sammankomster. Det blev ju dåligt med utlandsresor förstas, men en del av dem som reste och satsade på annat då ångrar nog i dag att de inga barn har, tror Janne.

Konflikter? Ja, till och från, det är väl som i alla familjer.

ROCKY RUSAR MOT dörren. Han var först Linnéas kompanjon i distributionsbilen. Men när hon ledsnade på trasslet med att få ut rätt lön och tog steget till att köra betong blev Rocky olycklig. Det var

Linnéa Gärdén om...

→ **Att gå i mammas fotspår:** "Mamma är fastighetsskötare sen massor av år. Det verkar vara ett jävligt roligt jobb, men det är inget jag funderat på att syssla med."

→ **Att ha ett mansdominerat yrke:** "Det har inte varit några problem. Jag har aldrig känt att jag måste vara killig för att passa in. Det är ungefär: Jaha, hon är tjej. Och sen är det inte mer med det."

→ **Att lossa betong:** "Det är som terapi, man kan stå och filosofera och lyssna på ljudet, när pumpmaskinisten kör i lugnt tempo. Jag hör på ljudet när det inte är mycket kvar".



Får vi presentera: familjen lastbil Gärdén i Uppsala! Från vänster slam- och spolbilsföraren Johanna med hunden Rocky, betongbilsförarna Linnéa och Ellinor med truckerjycken Viggo. Och så pappa Janne, som körde brödbil när döttrarna var små.



Ellinor (mitten) fyller 21 år och bjuder på massor av fikabröd. Systrarna Linnéa (till vänster) och Johanna hjälper till att bulla upp hemma hos pappa.

nog vibrationerna i lastbilen. Storasyster Johanna, tillika slam- och spolbilsförare, tog över Rocky och pappan och brorsan blev daghussar.

Janne började jobba vid 14 års ålder och slitet har satt sig i höfter och knän, dessutom har cancern i magen kommit tillbaka, så han är sjukskriven.

Baksidan med jobbet har också visat sig för sonen Christian. Han är nattuggla och stortrivdes med distributionslinjen till Norrtälje och Vaddö. Men ryggen tog stryk av alla tunga lyft med otillräckliga hjälpmedel och nu är han hemma med diskbräck. Slingrande landsbygdsvägar kan vara rena tvättbrädor vintertid, påminner Christian.

HAN AVBRYTS AV truckerhunden och chihuahuan Viggo, som tar täten in i det

Far till fyra förare

JAN "JANNE" GÄRDÉN

Ålder: 54 år.

Bor: Uppsala.

Kört: Bärgare i två egna företag och brödbil.

Barn: Sju – i två kullar.



fullsatta köket framför yngsta systemen, Ellinor. Även hon kör betongbil. Viggo hänger med och studerar nyfiket arbetarna på byggena hon levererar till. Kommer någon för nära ger han hals.

Ellinor fyller 21 år i dag, men har avböjt

frande. Ändå bullar hon upp med tårta, bullar och kakor som ser ut att räcka fram till påsk.

Jo. Ellinor jobbar på samma åkeri som storasyster Linnéa. Och ja. Det är jättejobbigt när de hela tiden blandar ihop syrrorna på jobbet, för att de är så lika och har lika röster. Och så är det de mjuka l:en i namnen också, tänker jag, som stretar med att hålla syskonen isär.

Fast det var inte Linnéa som headhuntade lillasyster till företaget direkt efter transportgymnasiet, utan hennes bästa kompis.

– Jag ringde och fick jobbet direkt. De ville så gärna ha en tjej, säger Ellinor.

EN VILD ORDVÄXLING utbryter om huruvida kvinnor kör mjukare, bättre och med mindre fordonsskador. Något som brukar

Fortsätter i pappas hjulspår

ELLINOR GÄRDÉN

Ålder: 21 år.

Bor: Uppsala.

Kör: Betongbil.

LINNÉA GÄRDÉN

Ålder: 24 år.

Bor: Uppsala.

Kör: Betongbil.

Facebookgrupp: Sweden skåperz.

JOHANNA GÄRDÉN

Ålder: 25 år.

Bor: Uppsala.

Kör: Slam- och spolbil.

CHRISTIAN GÄRDÉN

Ålder: 27 år.

Bor: Uppsala.

Kör: Distribution.

... och

BEATRICE GÄRDÉN

Ålder: 22 år.

Bor: Utanför Uppsala

Kör: Jordbruksmaskiner och ska ta lastbilskort.

Man: Åkare.

sägas. I bruset nämns chefen som säger att kvinnor inte kan köra bil, men däremot lastbil. Men någon gemensam slutsats står inte att finna.

Linnéa, som också kört sopbil innan, upplever aldrig att hon fått jobb för att hon är kvinna. Hon har bedömts utifrån sin kompetens, vad hon är och vem hon är.

Klart är i alla fall att båda syrrorna stortrivs på jobbet. Linnéa har höjt sin lön rejält och bäge två lovordar chefen, något alla kring bordet enas kring som en nyckelfaktor för trivsel: En lyhörd och förstående chef, som skapar god stämning.

Ellinor gruvade sig lite för att berätta att hon väntade smått, men chefen undrade bara hur länge hon trodde hon kunde jobba och blev glad när svaret blev, så länge hon kunde. Ellinor är i sjätte månaden. Blir det en lastbilsförare till?

– Kanske något mellanting, pappan är grävmaskinist.

STORASYSTER JOHANNA TRÄFFADE sin kille på miljöbolaget de bägge arbetar på. Skulle de få tillökning är yrkesvalet givet:

– Lastbilschaufför? Lätt.

Ut ur Johannas linne klättrar tatueringarna över armarna. Hon är pappas flicka, lite mer allvarlig och han är fortfarande förvånad att hon valde lastbilsbranschen. Hon var så feminin, tjejig. Men det var



Ellinor och Viggo.

Johanna som inspirerade Ellinor.

– Hon var så cool, lilla Johanna i de där stora bilarna!

Linnéa beskriver systemen som målmedveten. Först var lillsyrran förstas förbannad över att de hamnade i samma klass på transportgymnasiet, men när hon ser tillbaka är hon glad. De peppade varandra. Kanske hade Linnéa annars hoppat av, när det tog emot.

Pappa Janne nickar och inflikar att det var mycket fjäskande kring åkarbarnen på skolan, att de fick favörer. Han och Johanna pratar varje dag, och Janne säger att hon jobbar och jobbar och jobbar.

MEN VEM SKA ställa upp då, om inte hon och pojkvännen, undrar Johanna. Det är extrajobb, för att hon vill dra in mer pengar, och så jour på det. Det börjar bli



Fyrbenta familjemedlemmar

VIGGO

Ras: Chihuahua.

Smeknamn: Truckerhunden.

Åker: Med Ellinor i betongbilen.

ROCKY

Ras: Blandad.

Gillade: Distributionsbil.

Avskyr: Betongbil.



Rocky och Johanna.



Christian är ensam kille i pappa Jannes andra kull med fem barn. Han kör distribution.

väl mycket, men Johanna gillar verkligen arbetet, de stora fordonen. Ju större, desto häftigare. Hon lär sig hantera hela vagnsparken och det ger omväxling, olika sysslor från dag till dag. Hektiska dagar följs av lugnare.

Johanna har kört matavfall och fettavskiljare, men nu rycker hon ut vid avloppsstopp och översvämningar. På gator och i hushåll.

Roligast är att "köra stoppar", i kök, toalett och badrum. Känslan, den där virvelvinden som uppstår när stoppen äntligen släpper, hon har svårt att beskriva den. Johanna skrattar gott åt folk som håller för näsan.

– Går de förbi, där vi har utblåset, blir det som en smocka. Rätt i ansiktet!

Nytt tumult uppstår kring bordet. Det handlar om när de yngre systerarna hängde med Johanna på jobbet och inte uthärdade lukten. Det är den som gör att de inte pratar jobb på familjetränfarna.

– Det är så äckligt!

Skratten rullar, men Johanna är oberörd. Egentligen ville hon bli timmerbilsförare, men en kollega sa att det var ensamt och hon gillar att prata. Med allt och alla. Hundarna slumrar och snön har övergått i regn utanför fönstret.

Janne skojar om viljestarka döttrar och pojkvänner som inte har det så lätt. Han stödjer underarmarna på bordet, där alla barnen är tatuerade på rad. De kom dit när han blev sjuk. Janne ville ha något fint att se på. Cancerformen är ovanlig, men Janne tänker hänga kvar, barnbarn är ju på väg. Han blir nog opererad, igen.

Sist körde döttrarna honom till sjukhuset.

BARNENS FARFAR DÅ? Han var lagerförmän, hade inte ens körkort när Janne tog sitt. Sonen testade branschen, men det var inget för honom. Inte tankbil heller, det där med att krypa på marken och dra slang...

Men han hade två bärgningsfirmor. Den första ihop med svågern i första äktenskapet. När hustruns bror väjde för en personbil med sin bärgare, voltade in i en bergvägg och dog la Janne ner rörelsen.

DET BÖRJAR BLI sent. Truckerhunden får

Linnéa stortrivs med jobbet. "Det enda jobbiga är leran, att allt blir så skitigt", säger hon.

på sig vintertröjan och systrarna tackar för sig. Linnéa stiger upp vid fyra om morgnarna, men dröjer sig ändå kvar, plockar undan. Hon är orädd, rättfram, berättar pappan. Var det något tjafs var det henne syskonen skickade fram.

Han var lite bekymrad, anförtror Janne. Redan före #Metoo-rörelsen tog han upp snacket i den mansdominerade bransch där döttrarna skulle in. F- och k-orden, jargongen. Han kunde själv bli generad ibland, när det blev väl grovt. Döttrarna måste vara beredda.

Linnea säger att de pratat om #Metoo på jobbet, att gubbarna tycker det är överdrivet. Själv anser hon att den tuffa jargongen inte är något problem. Hon är van och bakom orden döljer sig goa människor. Hon tycker att små händelser i kampanjen, som olämpliga blickar, tar ljuset från de allvarliga.

Och att man måste säga ifrån om någon uppträder på ett sätt man ogillar. Men det blir ju lättare att våga tråda fram och berätta när man inser att man inte är ensam, invänder Janne.

– Jag vet var gränserna går. Jag säger till direkt, väntar inte 25 år, svarar Linnéa och vinkar adjö.

NÄSTA MORGON SES vi, strax före sju, under en svart himmel på en lerig gårdsplan i Värtahamnen i Stockholm. Det är den betongstation Linnéa blivit anvisad denna

fredagsmorgon. Var hon ska inställa sig vet Linnéa först sent på eftermiddagen, dagen före. Det är en av nackdelarna med jobbet, och att inte veta när hon slutar.

Flera betongbilar står på rad och väntar, som Linnéa, andra rullar i väg, lastade. Hennes bil har svart gardin med grön frans, "Linnéa" på plåt i vindrutan och nummer 1300.

Siffran dyker upp på en display vid den stora betonggivaren i andra änden av planen.

– Nu är det min tur. Första gången jag backar till på morgonen är alltid lite nervös, sen rullar det på.

Tombolan på lastbilen fylls med betong. Bilen skakar till och en tuta ljuder, som en tågvissla. Linnéa kollar efter körordern på sin Ipad och styr mot dagens första bygge, en stor gjutning i den framväxande Djurgårdsstaden.

– Tänk sen, när husen står klara om några år, då kan jag säga att dit körde jag betong.

Många tycker det är coolt att fyra syskon av fem kör lastbil, berättar Johanna. Fjärde systemen Beatrice jobbar inom jordbruk och kör lantbruksmaskiner. Men hon är ihop med en åkare och planerar att ta C-kort.

Pappa Janne skulle ha massvis med personal om han startade eget igen. Men han slår ifrån sig.

– Nej, nej, det får tjejerna sköta!



Linnéa pratar med kollegan och tidigare sopgubben Kais Masih i väntan på nästa körning. "Hon är en jättetrevlig tjej som stannade kvar och, hjälpte mig tvätta bilen", säger han.



Foto: TT

Två generationer Skarsgård med framgångar på vita duken: Alexander och pappa Stellan.

Söner ärver pappas jobb

Det är vanligt att söner väljer ungefär samma yrken som sina fäder. Men mindre vanligt att döttrarna går i föräldrarnas fotspår, konstaterar professor Robert Eriksson vid Stockholms universitet.

Stellan Skarsgårds skådespelande söner – Alexander, Gustaf, Bill och Valter – kvalar in i mönstret, liksom fotbollsspelaren Tobias Hysén med far.

Enligt en några år gammal undersökning av tiden Du och jobbet väljer var tionde svensk samma arbete som någon av sina föräldrar. Allra vanligast är det bland fiskare och jägare, följt av personal inom vård- och omsorg.

Granskningen har följts upp av släktforsknings-tjänsten Ancestry och opinionsföretaget Novus. Då blev resultatet att ungefär sex av tio svenskar nobbar mammas och pappas jobb.

Varför fler söner än döttrar slår in på föräldrarnas yrkesbanor är inte riktigt klart. Men Robert Eriksson hänvisar till att arbetsmarknaden fortfarande är ganska könssegregerad, även om det håller på att förändras.

Finns det några tecken på att fler eller färre kommer att välja som mamma och pappa framöver?

– Det vågar jag inte svara på. Men att man följer i föräldrarnas fotspår bottnar ju delvis i att man blir bekant med deras yrken och vad arbetet innebär, säger Robert Eriksson vid institutet för social forskning.

Mans- och kvinnodominansen i olika jobb blir tydlig när man kikar på SCB:s statistik. Att arbeta som undersköterska, i hemtjänsten, hemsjukvården eller på äldreboende är vanligast bland Sveriges kvinnor. Därefter följer barnskötare och grundskollärare.

Bland männen toppar företagssäljare, följt av lager- och terminalpersonal. Lastbilsförare hamnar på tredje plats.

Föräldrarnas arbeten kan ju även avskräcka barnen?

Eriksson instämmer, men kan inte hänvisa till några studier i frågan. Mycket beror på hur arbetsmarknaden ser ut. Är den statisk går ungarna lättare i pappas fotspår, medan de kan tvingas trampa upp nya, om den förändras.

När det gäller att inspireras av föräldrarna tror Robert Eriksson inte att arbetarbarn skiljer sig från tjänstemannabarn.

– Men det är rätt påtagligt att ganska många inte går över gränsen, man stannar oftare kvar i respektive klass.

Justina Öster

"Det handlar om hederlig gammal solidaritet"

En gång var han hamnarbetare i Gävle. De senaste sju åren har det i stället handlat om fackligt samarbete i Norden. Så här tänker Peter Lökvist – ny internationell chef på Transport.

Text **LENA BLOMQUIST** Foto **JUSTINA ÖSTER**

1 Varför ska ett fackförbund som Transport engagera sig i världen?

– När företagen inte längre känner några landsgränser kan inte facken heller göra det. Transport kan inte jobba lokalt när företagen är globala. Och sedan Sverige gick med i EU påverkas transportbranscherna enormt mycket av det som händer i Europa. Därför måste vi kunna ställa krav tillsammans med våra systerförbund.

– Som jag ser det är internationella frågor och påverkansarbetet i EU en av tre delar som utgör själva grundbulten för Transport. De andra? Att rekrytera medlemmar och teckna kollektivavtal.

2 Nämn tre internationella frågor som är viktiga för Transport och förbundets medlemmar!

– Att vara med och påverka EU:s paket med nya regler för godstransporter är jätteviktigt just nu.

– Vi måste också göra allt vi kan för att motverka den ohälsade privatiseringen av till exempel hamnar och flygbranschen, den öppnar för osund konkurrens. Och som nummer tre säger jag ordning och reda-verksamheten. Vi fortsätter att lyfta fram hur det ser ut med svarta och gråa transporter på vägarna – och vi ska teckna kollektivavtal med utländska åkerier som mer eller mindre permanent kör i Sverige.

"När man är en fackföreningsidiot så är det en ynnest att få ha sitt intresse som jobb!"

3 Men hur går det till att påverka politiken i EU?

– Genom ETF där vi har en styrelseplats och därför större chanser att komma med i viktiga arbetsgrupper och delegationer som har direkt kontakt med EU-politikerna. Samtidigt handlar det om att ha bra kontakt med både de svenska EU-parlamentarikerna och politikerna i riksdagen.

4 ITF, ETF och NTF. Vilken federation är viktigast för svenska Transport att verka i?

– Den europeiska är nog allra viktigast, just för att vi kan påverka EU-politiken genom den. Men det är i NTF vi snackar ihop oss med våra nordiska systerförbund så att vi kan hålla ihop och vara starkare i ETF. Och ITF är en viktig solidaritetsorganisation för transportarbetare i hela världen.

5 Hur kommer det sig förresten att Transport har ITF-inspektörer som kollar hur sjömännen har det ombord på utflaggade fartyg, när de svenska sjömännen är med i Seko?

– Det handlar om hederlig gammal solidaritet: Hamnarbetarna kan sätta press på ett rederi om facket kräver kollektivavtal på ett bekvämlighetsflaggat fartyg. Genom att sympatiblockera lossning och lastning kan de hjälpa sjömännen till schysta villkor. De svenska inspektörerna är anställda av Transport och Seko, men de får sin lön från ITF.

6 Hur ser fortsättningen ut för Transports bistånds- och solidaritetsprojekt?

– I Afrika rullar det på. Vi hjälper transport- och väktarfack att rekrytera, organisera och strukturera sin verksamhet i Malawi och Botswana. I Palestina

3 bokstavs-kombinationer...

...för världens transportare:



NTF: Nordiska Transportarbetarefederationen samlar 47 fackförbund från sex länder. De organiserar arbetare inom godstransporter på väg, bensinstationer, expedition och lager, tidningsbud, oljerigar, sjöfart, hamnar, kollektivtrafik, järnväg och civilflyg.



ETF: Europeiska Transportarbetarefederationen samlar 225 fackförbund från 40 länder, med ett totalt medlemsantal på cirka 2,5 miljoner. Transport har plats i styrelsen genom förbundets ordförande Tommy Wreeth.



ITF: Internationella Transportarbetarefederationen organiserar aktioner och kampanjer i medlemsländerna, lobbear politiskt och bedriver sitt arbete inom olika sektioner för bland annat lastbilschaufförer, hamnarbetare, flygplatsarbetare och sjömän. Omkring 700 fackförbund i 150 länder är med. ITF representerar 16,5 miljoner medlemmar.

Lägg till detta globala **UNI**, en facklig sammanslutning för bland annat förbund inom bevakningsbranschen. Samt världsfederationen **ISKA** som organiserar anställda i stat och kommun. Dit räknas Transports miljöarbetare.

är vi engagerade i ett arbete som i första hand sköts av ITF. Och några planer på nya projekt finns inte, om inte någon avdelning vill driva det.

7 Berätta lite om din bakgrund.

– Jag började i Gävle hamn för 30 år sedan och där blev jag facklig förtroende-man. 2000 började jag som ITF-inspektör för att så småningom bli internationell sekreterare på Transport. Men de senaste sju åren har jag varit generalsekreterare på NTF. Därifrån tar jag med mig ett stort kontaktnät.

8 Och, till sist, finns det något kul att säga om dig själv?

– När man är en fackföreningsidiot så är det en ynnest att få ha sitt intresse som jobb! Annars är jag intresserad av hockey (pekar på Leksandströjan på sin vägg) ... men bara framför tv:n eller på läktaren.



"Transport är från första början ett internationellt fack", säger Peter Lökvist och påminner om att det var hamnarbetare och sjömän som bildade förbundet för drygt 120 år sedan. (Hamnsjåren står staty nära förbundskontoret.)

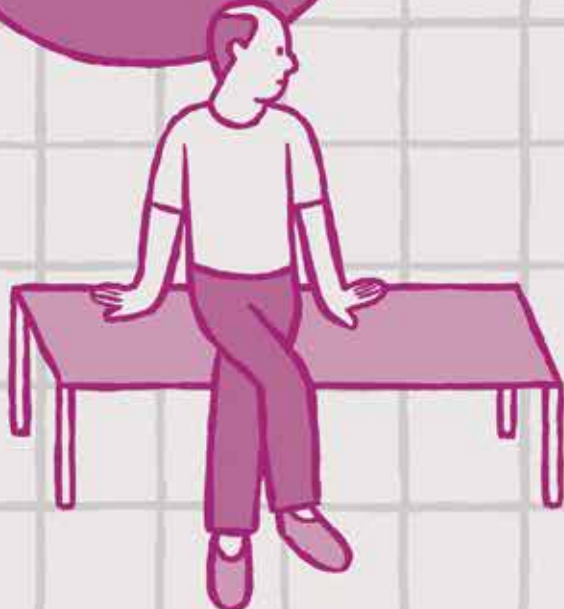
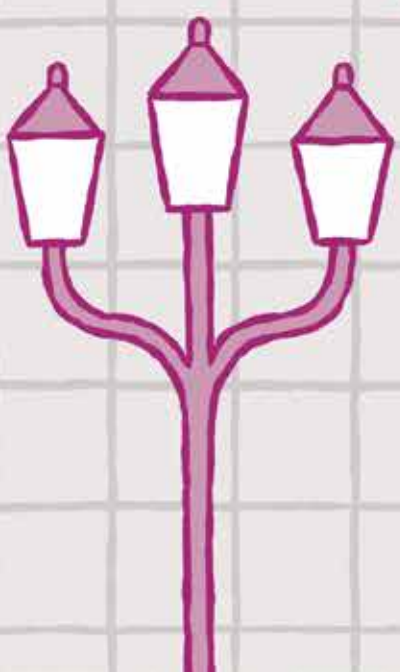
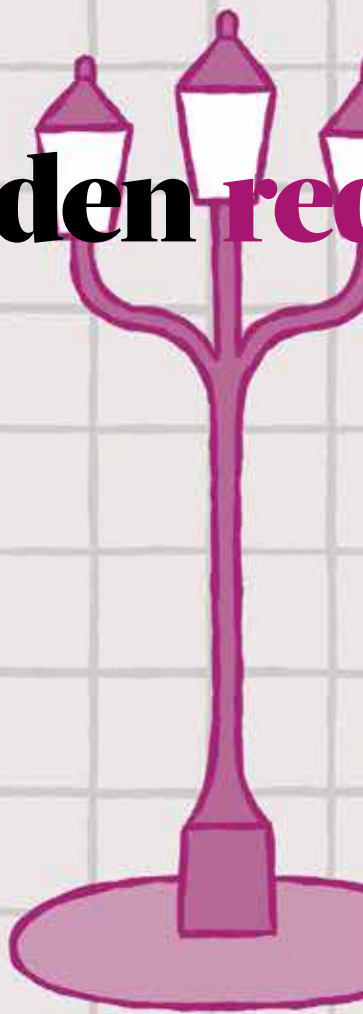
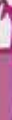
100% of the respondents were female, and 90% were aged 18 years or older. The majority of the respondents were students (60%), followed by employees (20%), and the remaining 20% were categorized as "other." The majority of the respondents were from the United States (60%), followed by Canada (20%), and the remaining 20% were from other countries.

FOKUS BL

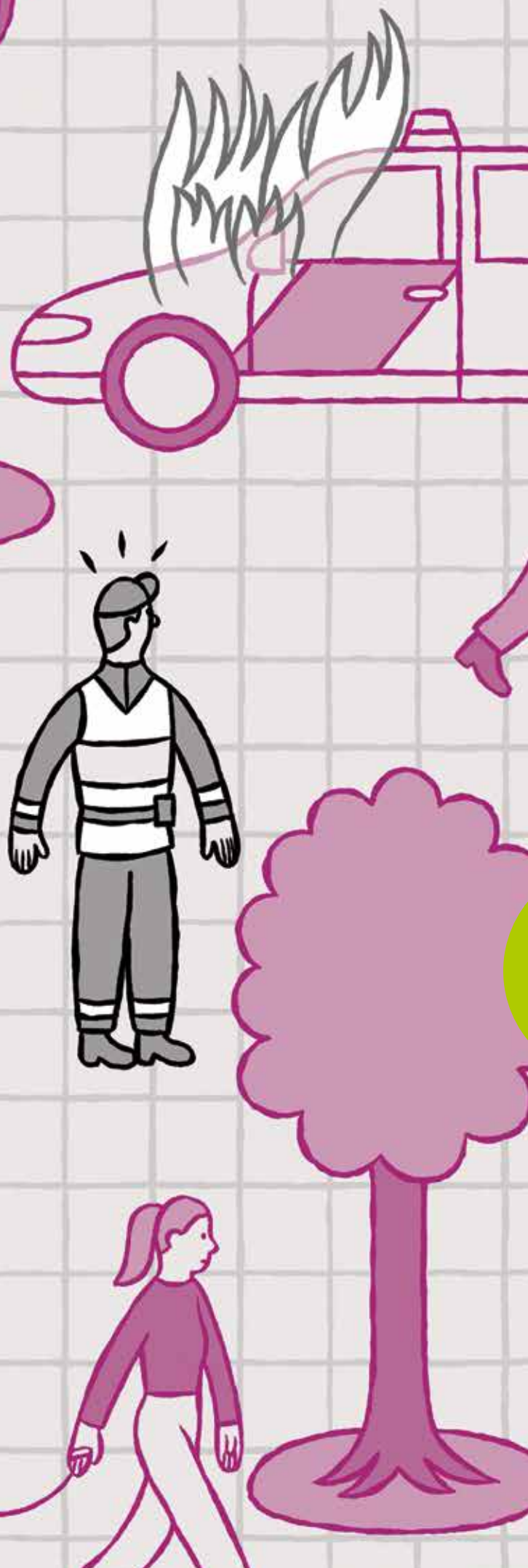
KROG



The illustration shows three stylized figures in a queue. On the left, a person with a bun and a person with short hair are holding hands. On the right, a person in a cap and vest is waving. A red rope barrier is in the foreground.



dan här



I dörren, på gatan, vid höghusen, på torget. Ordningsvakternas ljusblå uniformer syns överallt och nya förordnanden kommer på löpande band. Vi ville spana mot bevakningsbranschens framtid. Men frågan är: Har framtiden redan kommit?

Text och foto **JOHN ANTONSSON** Illustration **STINA LÖFGREN**

E

n lördagskväll i januari med temperatur strax över nollstrecket.

Fredrik sitter på en stol och pillar med telefonen. Bakom honom, på den tomma receptionsdisken står en burk med energidryck. Anneli kommer in. De har redan tagit på sig sina skyddsvästar när David ansluter. De fyller i ett papper från polisen och ringer sedan till ordningsmakten för att berätta att de går på sitt pass. I kväll är det Annelis tur att köra den vita Skodan utan dekal.

DET ANNELI, DAVID och Fredrik gör den här kvällen är inte helt nytt. Men på många sätt ändå utforskad mark.

De jobbar för Nokas på uppdrag av Trollhättans kommun och allmännyttiga bostadsbolaget Eidar. De är där på grund av polisen. Eller snarare: På grund av bristen på poliser.

Jag har pratat med branschföreträdare, arbetsgivare, kommunala tjänstemän, och fackliga ombudsmän. De verkar alla

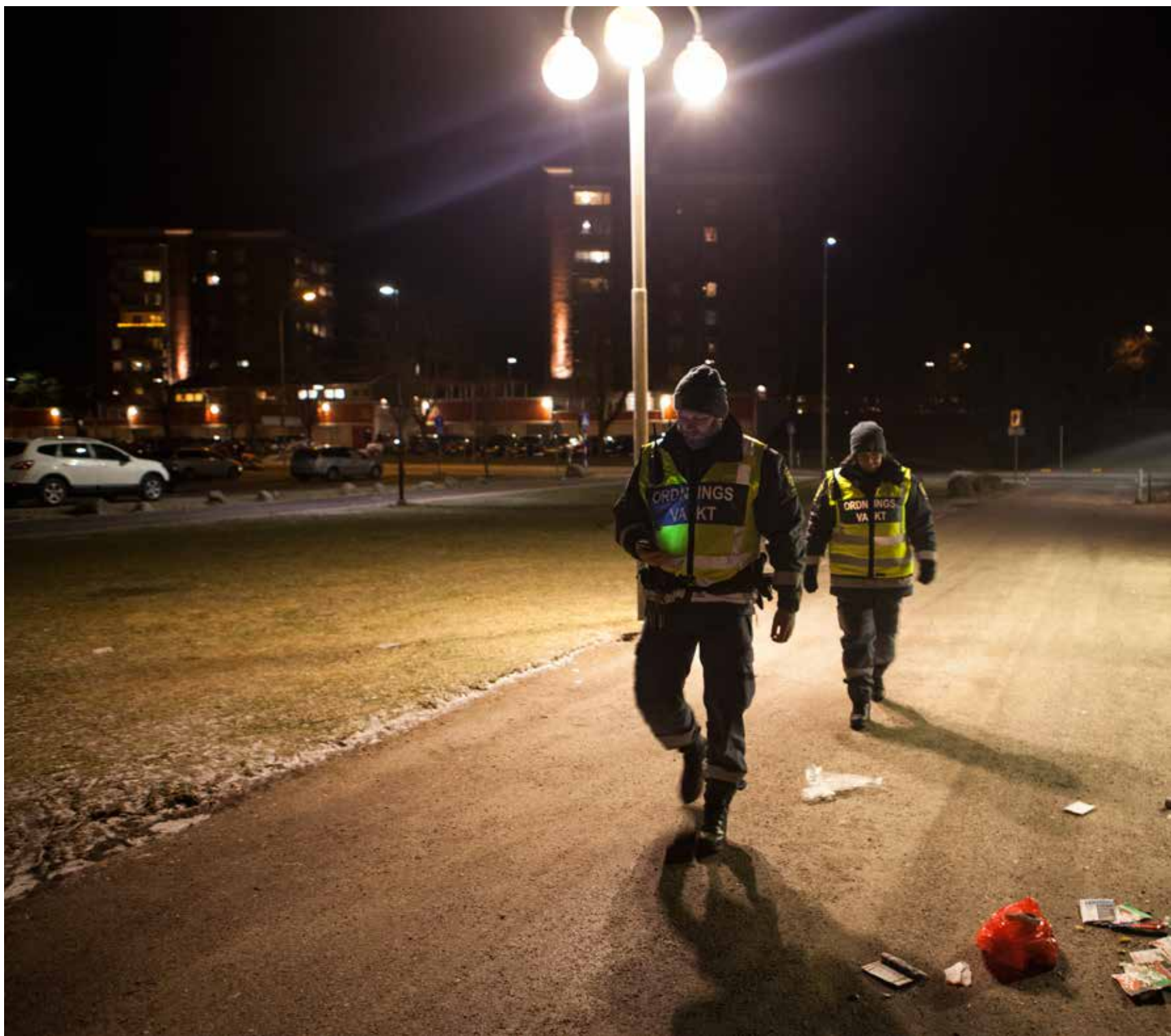
vara eniga om att det Anneli, Fredrik och David gör är framtiden för bevakningsbranschen.

FÖRSTA STOPPET ÄR i Kronogården på en parkering bredvid skolan Kronan, där en maskerad Anton Lundin mördade tre personer med rasistiska motiv för lite mer än två år sedan.

Vi går några meter och stannar vid en överfull sopstation. Påsar ligger på marken och David tar upp sin telefon och gör någonting. Vi börjar gå därifrån och jag frågar: Ska du rapportera in att det är skräpigt?

– Det har jag redan gjort, säger han. Ordningsvakterna kan nämligen rapportera in saker som nedskräpning direkt med telefonen.

Anneli har jobbat i bevakningsbranschen i 30 år. Hon började som vaktare och tio år senare blev hon ordningsvakt. Fredrik började stå i dörren i slutet av 1990-talet. När de kom in i branschen var en ordningsvaks jobb oftast vid krogdörren. Lagen om ordningsvakter har elva paragrafer. Av dem är det paragraf 2 och 3 som bestämmer var vakterna får vara.



Ordningsvakterna är ute på uppdrag av Trollhättans kommun och bostadsbolaget Eidar. En av arbetsuppgifterna är att rapportera in nedskräpning.

Paragraf 2 säger i princip att ordningsvakter arbetar vid särskilda objekt som till exempel på krogen, campingplatser, på sport- och nöjesarrangemang och vid säkerhetskontroller på kommuner och domstolar. Paragraf 3 däremot. Där står det: "Om det finns ett särskilt behov och det är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt, får ordningsvakter förordnas även i annat fall än som avses" i den andra paragrafen. Det har öppnat för att ordningsvakter jobbar över större områden, ungefär som väktare. Men skillnaden är att ordningsvakter har större befogenheter att gripa och omhänderta personer.

Förordnandet gäller ett specifikt område. Om en vakt ser en händelse just utanför gränsen gäller inte längre de särskilda befogenheter ordningsvakterna har.

STEGEN GÅR UPPFÖR en backe under gatlampornas gula sken mot husen på en liten höjd. Några pojkar i tioårsåldern är ute och trotsar kylan. En kille ropar:

– Ta ett kort på oss.

– Bara om jag får en kram först, säger Anneli. Pojken kommer fram och kramar henne.

Många som bor i de här husen känner igen ordningsvakterna. Grabbarna som

ville vara med på bild har pratat med dem många gånger.

– I början var de lite kaxiga och skulle berätta en massa historier, säger David.

– Då sa jag att de bara höll på för att de ville ha en kram, och då kramade han mig. Det var därför jag sa så nu, säger Anneli.

– Jag lägger schemat för de här kvällarna. Det är viktigt att ha rutinerade ordningsvakter ute på ett sånt här uppdrag. Vi är ute tre-fyra kvällar i veckan sedan i november. Där har Anneli verkligen ställt upp, hon har jobbat alla kvällar utom tre, säger David som också är gruppleadare.



Anneli, Fredrik och David jobbar som ordningsvakter för Nokas i Trollhättan.

DET FINNS Knappt någon politiker som säger att polisen ska ha mindre eller ens lika mycket resurser som i dag. Snarare tävlar de om ytterligare satsningar. Problemet är bara att det tar lång tid att utbilda poliser och de utlovade pengarna har knappt kommit ut i organisationen. Platserna på polishögskolan fylls inte, det finns för få sökande som uppfyller kraven. Kommuner som inte är nöjda med polisens närvaro får helt enkelt köpa en tjänst av privata företag.

– **VAR SKA JAG BÖRJA?** säger Björn Eriksson. Han är ordförande för bransch-

organisationen Säkerhetsbranschen och har bland annat varit rikspolischef och huliganutredare. Han berättar att när han var rikspolischef fanns det 250 poliser i tunnelbanan.

– I dag är det noll. Det är helt privatiserat. Ordningsvakter har ju rätt att ingripa och använda tvångsmedel och de har tagit över uppgiften från polisen utan att folk har märkt det.

– Det är helt enkelt så att ordningsvakter och teknik som kameror börjat fylla en funktion. Och vi är bara i början av den processen. Jag förstår inte hur du skulle kunna stoppa den. Eller varför du skulle göra det, ens en gång? I vissa fall kan man anföra inkomstfördelningsskäl. Att rika kan ringa in sig bakom staket. Men det vi pratar om nu är tunnelbanepolis, gator, torg och bostadsområden.

– Däremot kan man säga att skattebetalarna får en tjänst och betalar för den två gånger genom att först betala för polisen genom staten och för bevakningstjänsterna genom kommunen.

Vilka risker finns i utvecklingen att bevakningsbranschen täcker upp för polisen?

– Samma som vid misslyckade privatiseringar, om den offentliga familjen överlåter allt ansvar till marknaden och inte fullgör sin funktion att kontrollera. Risker är då stor att systemet blir någon slags överdriven amerikansk variant där marknaden själv löser problemen. Allt jag säger bygger på att staten måste idka en strikt tillsyn, men då måste bevakningslagar och liknande stämma.

UNDER MITT SAMTAL med Björn Eriksson återkommer han gång på gång till att poliser och ordningsvakter faktiskt har olika yrken. Nu vill han ha en diskussion om hur de bättre ska kunna hjälpa varandra. Ordningsvakter kan komplettera polisen. Han tycker att det börjar bli dags att se över bevakningslagen som reglerar branschen.

– Lagen är från 1974. Man har översyn av områden som skola, arbetsmarknad och annat med jämna mellanrum. Jag tycker att det är dags att göra så med bevakning också.

NÖDLÖSNINGAR, DET ÄR vad som kännetecknat ordningsvakternas förändrade uppgifter genom åren, anser Kolbjörn Guwallius. Enligt honom har förändringar

”Staten måste idka en strikt tillsyn, men då måste bevakningslagar och liknande stämma.”

Björn Eriksson, ordförande för Säkerhetsbranschen



Hur många ordningsvakter finns det?

Ingen vet exakt. Sedan polisen inledde sin omorganisation har statistik över antalet ordningsvakter prioriterats bort. Men alla som Transportarbetaren har talat med har bilden av att de har blivit fler och jobbar mer timmar. Många bedömer också att ökningen kommer att fortsätta.

– Majoriteten av ordningsvakterna jobbar fortfarande på krogar. Men vi ser en ökning i vår bransch och det är inte på krogarna. Det är ordningsvakter som jobbar på gator och torg, i kollektivtrafiken och i närheten av köpcentrum, säger Martin Bjurhem, vd för Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd.



Den här lördagskvällen är det Anneli som rattar bilen. Hon jobbar mellan tre och fyra kvällar i veckan.

kommit med små steg utan att egentligen diskuteras. Guwallius är en journalist och författare som är kontroversiell i bevakningskretsar för böcker där han varit kritisk mot branschen. I slutet av förra året kom hans bok *Ordningsvakter – Nödlösningen som blev permanent*. Om Guwallius själv fick bestämma så skulle ordningsvakterna i paragraf 3-områden fasas ut och ersättas av fler poliser, kanske en ny typ med kortare utbildning.

– Om ingen från politiskt håll sätter ner foten och gör insatser för att utbilda fler poliser eller skapar ett helt nytt yrke kommer ordningsvakterna att bli fler. Vi ser en snöbollseffekt där fler och fler kommuner tar in ordningsvakter. Snart kommer någon att säga att vi ska ha ordningsvakter på de mest utsatta platserna. Vakterna gör redan nu ett farligt jobb utan att ha samhället i ryggen, säger Guwallius.

HUR HAMNADE VI här då? Guwallius berättar om en fyra år lång rättsprocess som slutade i ett beslut i kammarrätten 2003. Åhléns ville ha sina vakter utanför entrén mot Sergels torg i Stockholm. Först fick de nej. Att ordningsvakter skulle hålla ordning på offentlig plats kunde inte komma på tal. Men kammarrätten gick till slut på Åhléns linje.

– Sedan har det kommit mer och mer, säger han Guwallius.

OM ÅHLÉNS ÖPPNADE dörren var Landskrona först att ta det stora steget när de 2007 gjorde hela innerstaden till ett paragraf 3-område. Förra sommaren gjorde Uppsala samma sak och har det största området där ordningsvakter har förordnande. Där går vakterna bara inne i centrum. Så är det inte i Trollhättan. Där går vakterna ett litet varv i centrum, men fokus är på kommunens utsatta områden.

– **DET HÄR** är vårt senaste område. Det fick vi tidigare i veckan, säger Fredrik.

Vi kör genom Lextorp. På parkeringen står några killar i 20-årsåldern och röker. Bilen rullar långsamt förbi dem. Killarna tittar in i bilen och ser de neongröna signalvästarna. Ögon möts och killarna säger någonting.

– De rabblade upp registreringsnumret, säger Anneli.

– Det här är det enda området där vi håller oss i bilen hela tiden, polisen vill inte att vi är ute och går här. Nu vet de vad vi har för registreringsnummer, ser någon bilen på en parkering så kommer däckan att skäras upp. Det har redan hänt på flera väktarbilar förra året, säger David.

VID TRANSPORTS KONGRESS i somras sa dåvarande inrikesminister Anders Ygeman att ordningsvakternas utbildning borde bli längre, i takt med att arbetsuppgifterna blir fler och svårare. Utbildningen ska diskuteras, men om den behöver bli längre lämnas osagt av Martin Bjurhem, vd för Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya).



Anneli, David och Fredrik pratar med några poliser i

– Nummer ett är att det ska vara rätt individ för jobbet. Sen är det uppenbart att när det tillkommer nya arbetsuppgifter måste utbildningen förändras och kanske utökas. Men det är först när man är överens om vad vi egentligen ska göra som man kan titta på vilken utbildning som behövs för arbetsuppgiften, säger han.

Bjurhem tycker att det växande antalet paragraf 3-områden är en av de stora gränsdragningsfrågorna.

– Vad ska vi göra? Och vad ska vi inte göra? Det finns inget intresse av att vi ska ta över polisens uppgifter, vi är inte



centrala Trollhättan.

poliser. Vi har ett annat yrke och ska komplettera men inte ersätta.

– Jag tycker inte att vi är de som ska verka på de särskilt utsatta områdena. Då är det bättre att vi jobbar i tryggare områden, så kan polisen vara där de behövs mest.

ANNELI PARKERAR BILEN i Sylte. Stegen går förbi ingången till en Ica-butik. På baksidan finns en asfaltplan och en lastbrygga.

– Det är där nere de brände upp en väktarbil från Securitas i somras. Väktaren ringde efter förstärkning och då slog de sönder kollegans bil också, säger David.

I SYLTE FINNS inga incidenter att rapportera. Förutom någon felparkerad bil och

sopor på marken är det oftast så. Ordningsskvakterna har bara behövt höra av sig till polisen en gång. Tog det lång tid för dem att komma?

– De kom inte alls, säger Fredrik och skrattar lite.

När det blev klart att ordningsskvakter skulle patrullera vissa områden i Trollhättan var de först fyra i gruppen, men kommunen tyckte att det blev lite dyrt och ville gå ner till två. Där sa Transports regionala skyddsombud Anders Dristig blankt nej. Tre kunde han sträcka sig till.

Redan när projektet skulle dras i gång i november fick han agera nej-sägare. Då önskade bostadsbolaget att ordningsskvakterna skulle gå in i trapphusen och avvisa eventuella oönskade besökare. Hur ska vi kunna veta vem som bor i huset eller

”Vi vill ha så mycket jobb som möjligt. Men vid slutet av arbetspasset ska vakterna få komma hela hem till sina familjer.”

Jerker Nilsson, central ombudsman med ansvar för bevakningsavtalet





Arbetspasset är slut. Anneli ska hem. David och Fredrik sticker vidare till nästa jobb, på krogen.

inte? frågar sig ordningsvakterna.

David visar nyckelknippan. De har nycklar till rum att dra sig tillbaka till, om det blir för farligt. Men Sverige är kallt om vintern, det är när nätterna är varma ungdomsgängen kommer ut.

– Vi började på rätt tid av året, säger alla tre ordningsvakterna vid olika tillfällen under kvällen.

JERKER NILSSON ÄR central ombudsman på Transport med ansvar för bevakningsavtalet. Han har inga problem med att fler jobbar på paragraf 3-områden, så länge säkerheten är i fokus.

– Vi vill ha så mycket jobb som möjligt. Men vid slutet av arbetspasset ska vakterna få komma hela hem till sina familjer. Då krävs det bra risk- och konsekvensanalyser. När klimatet hårdnar blir det ännu viktigare att se till att arbetsmiljöarbetet fungerar. Om det är tillräckligt bra bemanning ser vi inga bekymmer med den här typen av jobb, säger han.

MIKAEL ROLF ÄR regionalt skyddsombud för Transport i Stockholm och utbildad ordningsvakt. Han oroas över utvecklingen.

– Ökad brottslighet är ett samhällsproblem som bäst löses med mer resurser till polisen och skolan. De enda som tjänar på den här utvecklingen är bevak-

”Hela ordningsvaksyrket bygger på att man själv på sin egen fritid tar ansvar för och tränar självskydd.”

Mikael Rolf, regionalt skyddsombud på Transports lokalavdelning i Stockholm



ningsföretagen som kan dra in pengar genom upphandlingar. Helst skulle jag se att staten tog över den här typen av uppdrag.

– Hela ordningsvaksyrket bygger på att man själv på sin egen fritid tar ansvar för och tränar självskydd. Poliser har en lång utbildning och lär sig självskydd och verbal konfliktlösning på ett helt annat sätt. De kan också underhålla färdigheterna på arbetstid. Ska ordningsvakter jobba ute på gator och torg behövs längre utbildning. I dag får man 14 timmars utbildning

i självskydd, sedan är det tre år till nästa vidareutbildning. Ska ordningsvakter jobba på det här sättet borde det åtminstone finnas en påbyggnadsutbildning, precis som det redan finns för dem som jobbar på arenor eller som ordningsvakter vid domstolar.

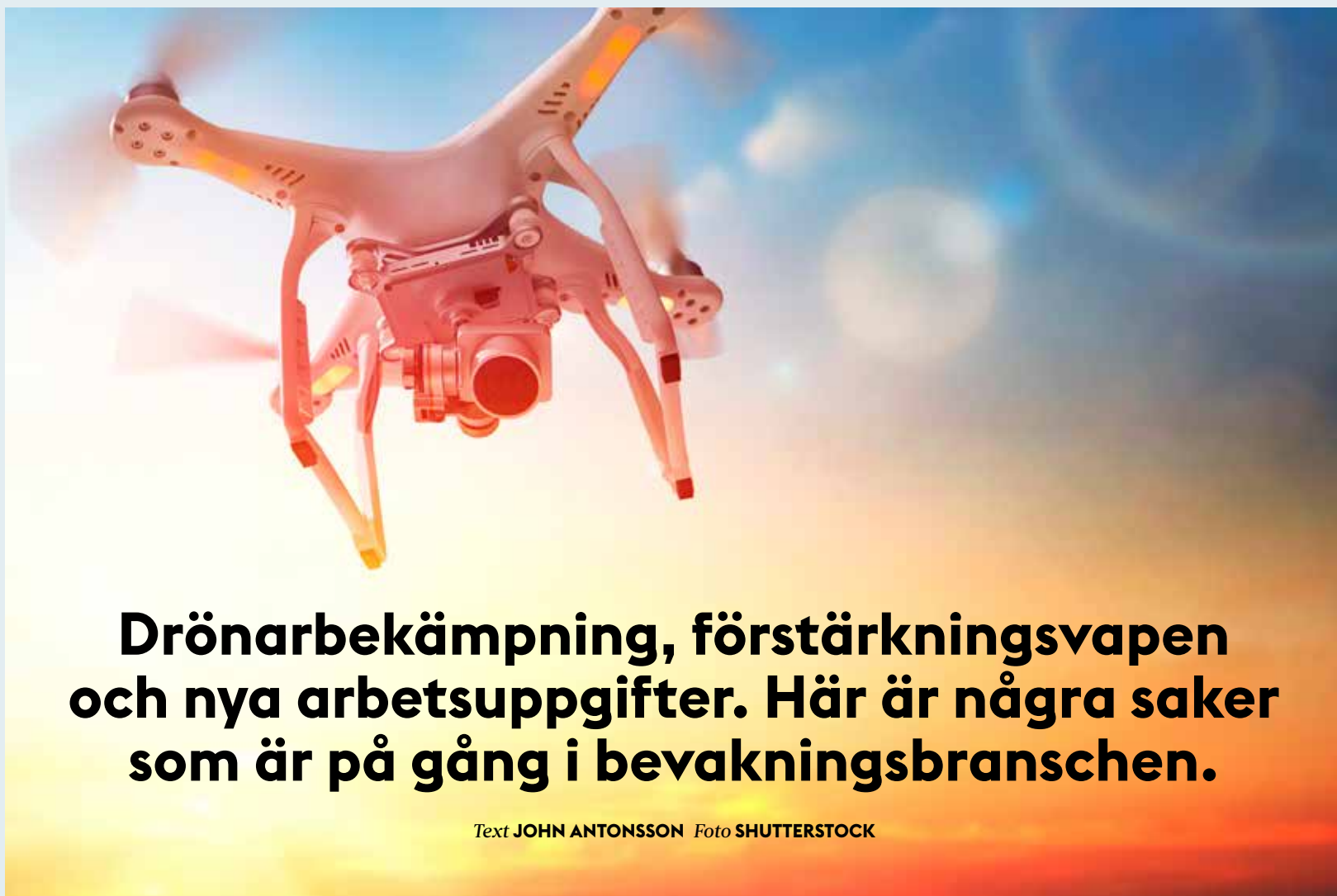
I TROLLHÄTTAN FINNS än så länge bara beslut om att vakterna ska gå ett par månader till. Men ordningsvakterna själva tror att de bara är i början på en längre resa.

– Vi eller andra vakter kommer att få göra det här till dess att politikerna får fram fler poliser. Polisen säger att vi ska vara deras ögon. Vi har direktiv om att vi inte ska vara poliser och ska inte heller ingripa, annat än i nödfall, säger David.

TILL SIST. ÅTER till Martin Bjurhem. Bya ska ju se till både arbetsgivarna och arbetstagarna i bevakningsbranschen. Hur ser det ut om tio år?

– Jag hoppas att vi tillsammans i hela samhället ligger mer i fas med det allmänna, med allt från polis till sjukvård.

– Men man måste vara realist också. Det är bara att titta på Stockholms tunnelbana. Ordningsvakterna har redan ersatt där. Det har fungerat relativt väl. Jag blir inte förvånad om det blir en förskjutning, så att det privata går in mer än vi tror – eller kanske önskar.



Drönbekämpning, förstärkningsvapen och nya arbetsuppgifter. Här är några saker som är på gång i bevakningsbranschen.

Text JOHN ANTONSSON Foto SHUTTERSTOCK

1 Drönare

I april kommer ett delbetänkande i en utredning beställd av försvarsdepartementet. Det står att utredaren ska "analysera och bedöma om det finns skäl att utöka en skyddsvakts befogenheter vid skyddet av skyddsobjekt mot drönare".

– Jag kan inte gå närmare in på vilka eventuella lagändringar eller annat som vi överväger att föreslå, utan får i den delen hänvisa till delbetänkandet, säger utredningssekreterare Magdalena Pucher i ett mejl till Transportarbetaren.

2 Förstärkningsvapen

Förra året kom en författningsändring från polisen som gör att skyddsvakter får möjlighet att använda förstärkningsvapen från och med den 1 februari i år.

– Det är ökat terrorhot som ligger bakom. Vad jag har förstått så har ingen från branschen efterfrågat nya vapen. Det är kunden och i det här fallet kärnkraftverken som har efterfrågat dem, säger Martin Bjurhem, vd för Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya).

– Från Transports håll vill vi helst inte

att vakter har vapen alls. Vi tror att om vekten har en pistol har gärningsmannen ett gevär, det blir en upptrappning av vapenstyrka, säger Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson.

3 Mer samarbete

Li Jansson, branschchef på Säkerhetsföretagen, vill ha tätare samarbete med polisen. Hon talar om Oslomodellen där ordningsvakter är med i polisens utsättning, alltså när de samlas för genomgång. Redan i dag ser samarbetet mellan polisen och paragraf 3-vakterna i Uppsala ut så.

4 Rekryteringsproblem

Bya räknar med att bevakningsbranschen behöver rekrytera 2500 personer under 2018. Li Jansson på Säkerhetsföretagen tror att det behövs ännu fler.

– Det är en konservativ beräkning, jag tror att det behövs fler. Rekryteringen är en jätteutmaning som kräver mycket energi från våra företag.

– Vi måste synliggöra branschen och de

”Rekryteringen är en jätteutmaning som kräver mycket energi från våra företag.”

Li Jansson,
Säkerhetsföretagen



fördelar som finns för mer människor. I vår sektor är det mindre byråkrati och mer flexibilitet än hos polisen, säger Jansson.

5 Räkna med annorlunda arbetsuppgifter

I dag finns en gränsdragningsuppgörelse mellan Polisförbundet och Transport om vilka yrkesgrupper som får göra vad. Sedan en tid tillbaka förs en debatt om att bevakningsbranschen ska kunna avlasta polisen på andra sätt.

Till exempel har politiker, Bya, Säkerhetsbranschen och Säkerhetsföretagen nämnt transport av gripna personer. Som det är i dag kan ordningsvakter som omhändertagit en berusad eller gripit en gärningsman ibland vänta i flera timmar för att polisen ska flytta en person till arresten eller sjukhuset.

– Jag är inte säker på att vi behöver en lagändring för att göra det. Exempelvis i Stockholm skulle man kunna dra om paragraf 3-områden så att sjukhus och polisstationer finns inom området. Då förflyttas personen inom området, helt enkelt, säger Martin Bjurhem, vd på Bya.



I våras öppnade Samuel West ett museum för misslyckade produkter. Det blev succé direkt och i april blir det nyinvigning i Helsingborg. Här provar han en mask som är tänkt att ge bäraren förnyande elchocker. Vapenfabrikanten Bofors tandkräm blev inte heller någon försäljningsframgång.

Flygande start för samlade floppar

I Helsingborg har Samuel West gjort succé med ett särskilt museum för misslyckanden. Här finns bland annat fettfria chips som ger diarré och Paolo Macciarinis numera världsberömda luftstrupe. Det är svart humor, med en allvarlig underton.

Text och foto JAN LINDKVIST

– **DE FLESTA FÖRETAG** och organisationer är fruktansvärt dåliga på att lära av sina misstag, säger Samuel West som vid sidan av museiarbetet är doktor i organisationspsykologi.

Museet invigdes i våras och fick en flygande start. Skavlan hörde talas om idén och bjöd på stående fot in Samuel West till tv-studion.

Över hela världen har medier uppmärksammat Museum of failure. Det tycks alltså finnas ett stort intresse för misstag och misslyckanden?

– Ja! Säger Samuel West. Det är sjukt med all uppmärksamhet, helt sjukt. En förklaring är nog att vi hela tiden bombarderas med framgångssagor. Historier



Samuel West är psykolog och menar att vi måste våga misslyckas för att kunna lyckas.

om kändisar och killar som startar företag i källare och är miljardärer efter tre år.

– Det är samma historia som återberättas hela tiden. Samtidigt finns något autentiskt, genuint, i misslyckanden. De gör samhället mänskligare.

DET ÄR BRÅDA dagar för Samuel West. I höstas öppnade museet en filial. I Los Angeles. I Helsingborg är utställningen lagd i malpåse. Hela verksamheten ska flytta in i Dunkers kulturhus och en nyinvi gning är planerad till april.

Stora framgångar alltså, vilket är det största misslyckandet på vägen?

– Haha, det kom redan när jag skulle registrera domännamnet Museum of failure till webben. Jag blev jätteglad när beskedet kom att namnet var ledigt. Men när jag tittade närmare på fakturan insåg jag att jag hade stavat ordet "museum" fel. Den rättstavade varianten var förstas upptagen. Av någon konstnär i Spanien.

Till intervjun har Samuel tagit med sig ett urval prylar. Som en burk Pringles chips. En produkt som företaget helst vill glömma. I jakten på mindre hälsovådliga, mindre feta chips användes ett kalorifritt fettsubstitut vid tillverkningen.

– Det här var vad hela marknaden drömde om. Ät så mycket chips du vill utan att bli fet! Det fanns bara ett litet problem. De nya chipsen orsakade diarré och produkten förbjöds av myndigheterna.

En personlig favorit, fortsätter han, är Coca-cola-drycken han hittade i Paris:

– Coca-cola hade insett att energidryck och olika kaffevarianter var trendigt och hittade på en egen produkt. Cola light blandades med kaffe. Jag gillade flaskan skarpt. Men det slutade med att jag hällde ut det i vasken. Helt odrickbart.

HÄR FINNS OCKSÅ vittnesbörd om tragik. Om flaskan som slutat med storkonkurser och tiotusentals förlorade jobb.

Kodak var världsledande på film och printade bilder. Redan på 1970 hade bolaget tagit fram en digitalkamera. Men Kodak insåg inte vilket genomslag den digitala tekniken skulle få, utan envisades med att satsa på det man alltid tjänat pengar på – analog film och papper. Företaget gick omkull.

Samma öde mötte den svenska kon-torssjätten Facit som fnös när de första små digitala räknedosorna kom. Ett par år senare köpte ingen manuella räknemaskiner och skrivmaskiner längre.

Plastcykeln av märket Itera har gjort intryck på honom:

– Den historien gör lite ont. Cykeln är så vacker och produktionen skulle rädda ett litet samhälle i Norrland. Någon marknadsförare sa: "Den ser ut som en krokodil, men rör sig som en anconda." Det kan inte sägas bättre. Den är helt omöjlig att cykla på. Cykeln slingrar sig verkligen fram.

PÅ MUSEUM OF FAILURE visas inte bara historiska föremål. Samuel West arrangerar också events. På ett fick gästerna prova



Fettfria chips. En given succé. Om det inte var för bieffekten, rejäl diarré.

"Ölgrejen blev så bra att jag blir tårögd när jag tänker på den. När får vi annars prova öl med bismak av kloak?"

Samuel West om en provning av misslyckade ölsorter.

misslyckade ölsorter och vid ett annat spelade en duktig konsertpianist stora mästares mest misslyckade verk.

– Ölgrejen blev så bra att jag blir tårögd när jag tänker på den. När får vi annars prova öl med bismak av kloak?

Men i grunden har Samuel West ett allvarligt budskap. Företag och organisationer borda uppmuntra till risktagande och nytänkande, något som förstås bäddar även för misslyckanden.

MYCKET AV HANS tid går till att hålla föredrag om hur man skapar ett bättre klimat för innovationer. Alltför många företag, särskilt de framgångsrika som vuxit sig stora, slutar tänka nytt, anser han.

– Se på Apple. När såg du senast något riktigt innovativt komma därifrån? Så är det med oss människor också. När vi blir äldre, blir vi mer konservativa. Vi vill hålla fast i det vi har.

Hur undviker man att stelna?

– En miljondollar-fråga. Men det viktiga är att skapa en kultur där människor får misslyckas, utan att bli bestraffade och uthängda. Man måste också våga prata om misslyckanden, i stället för att tysta ner dem. Hur ska man annars kunna lära av misstagen?

Roman om spanska inbördeskriget prisas



Författaren Anna Jörgensdotter får tidningen V:s litteraturpris för sin roman *Solidärer* om spanska inbördeskriget 1936-1939.

Striderna utmynnade i att diktatorn Franco tog över makten. Cirka 600 frivilliga deltog från Sverige.

Boken utspelar sig i Gävle och Barcelona. Vi möter den kvinnliga spanska soldaten Conxa, frivillig-soldaten Ingemar och Klara, som arbetar på en makaronifabrik och väntar hans barn.

"Solidärer är ett storslaget bidrag till arbetarlitteraturen", lyder juryns motivering. JÖ

"Wisslaren" på Instagram ger ut bok



Följer du "Wisslaren" på Instagram? Då är du en av nästan 1,4 miljoner som har koll på värmlänningen Christoffer Collins bilder från resor jorden runt. Ett urval

finns nu samlat i hans bok *Instagram changed my life*. Där berättar den tidigare kyrkgårdsvaktmästaren om hur en allvarlig bilolycka i familjen fick honom att inse livets skörhet – och våga ta steget från sitt fasta jobb.

Christoffer Collin dras till landskap med berg och sjöar. Bland favoritländerna finns Kanada, Island och Chile. JÖ



FOTO: MICHAEL ROSMARK

Bildgatan löst

SMÖRKANON! Så besvarar läsaren Micael Rosmark bildgatan i förra numret av Transportarbetaren, där vi efterlyste namnet på en udda pryl. Antikrundans experter gick bet, men Micael slog upp smörkanonen eller smörskäraren i Leif Högborgs bok *Snuskburken*. Den användes för att göra portionsbitar av smör som serverades i storkök, exempelvis försvarets. JÖ

A top-down view of various sewing supplies on a light-colored wooden surface. There are five spools of thread in different colors: orange, red, pink, yellow, and green. Scattered around them are numerous buttons in various colors (black, white, blue, green, orange, red, yellow) and sizes. The text 'FOTO: SHUTTERSTOCK' is visible in the bottom right corner.

—

Kan en kroniskt sjuk slippa a-kassekarensen om hen säger upp sig? Vad ska en lastbilsförare tjäna? Har verkligen deltidskollegan första tjing på all övertid? Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Kan man slippa a-kassekarensen?

? Jag har en kronisk sjukdom och känner att jag inte orkar eller kan jobba kvar på mitt stressiga och oftast tunga jobb som distributionschaufför. Sjukdomen har förvärrats de senaste åren. Vad gäller om jag säger upp mig? Kan jag slippa karenstiden på 45 dagar och få a-kasseersättning direkt?

59-åringen

Svar: Det finns en liten möjlighet att slippa karensen, men det brukar vara svårt.

Första steget för dig är att föreslå omplacering. Din arbetsgivare är skyldig att se över vilka möjligheter det finns att ge dig andra arbetsuppgifter, något som du klarar av trots sjukdomen.

Om det inte finns sådant jobb på arbetsplatsen ska du be din läkare om ett intyg. Av läkarintyget ska

det framgå att du av hälsoskäl inte kan sköta dina arbetsuppgifter.

Om din läkare går med på att skriva detta intyg slipper du bli avstängd från a-kassan i 45 dagar, den karenstiden som annars gäller när man säger upp dig själv.

Obs! Du kan inte säga upp dig först och sedan be om ett läkarintyg.

Carin Florell, föreståndare för Transports a-kassa

Vad ska en lastbilschaufför tjäna?

? Jag har just börjat jobba på ett åkeri utan kollektivavtal. Vad ska jag ha för lön? Har varit lastbilschaufför i över tio år.

Lurad?

Svar: Då gäller den lön som du och din arbetsgivare kommer överens om.

Som medlem är det dock viktigt att du själv informerar din Transportavdelning direkt när du byter jobb. Om företaget saknar kollektivavtal, kan en ombudsman ta kontakt med företaget, för att i en förhandling med din arbetsgivare diskutera tecknandet av kollektivavtal. Och om väl kollektivavtal är tecknat, får du rätt till minst lön enligt miniminivåerna i kollektivavtalet.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Kan jag få chans att jobba övertid?

? Hallå, jag jobbar heltid på en bensinmack och har en kollega som är anställd på 70 procent. Ibland behöver någon jobba utöver sitt schema, och då säger min chef att hon måste fråga deltidskollegan först. Är det rätt? Jag vill också jobba övertid och tjäna lite extra pengar ibland.

Charlotta

Svar: Hallå själv, din fråga har flera bottenar.

För det första kan arbetsgivaren, enligt kollektivavtalet, använda sig av övertid då det finns "särskilda skäl". Övertidsarbete är inte tänkt

att utgöra en del i den ordinarie vardagliga verksamheten. Övertid får inte heller schemaläggas.

Din deltidanställda arbetskamrat kan ha anmält att hen vill ha företräde till fler timmar. I så fall ska chefen fråga deltidaren i första hand om hen vill jobba mertidstimmar när det har uppstått en lucka. Mertid gäller för timmarna upp till heltid, och det är frivilligt att jobba mertid.

Om det inte går att lösa luckan på annat sätt kan chefen fråga dig – eller i sista hand beordra dig eller någon annan heltidare att jobba över.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Lösningen på Januarikräslor finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

Jan Asplund, Brösarp
Ann-Marie Lexander, Nacka
Lennart Larsson, Lidingö.

Vinnarna av två trisslotter:

Tommy Olsson, Kalmar
Ingemar Larsson, Alingsås
Sara Christensen, Landskrona.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Välkomna till oss så tar vi ansvar tillsammans!

Kamrater, ni har förmodligen hört talas om problemen i Göteborgs hamn och att dessa också är huvudanledningen till att regeringen påbörjat en utredning av konflikträtten. En del av er såg kanske också Uppdrag Granskning som handlade om detta.

Det här har aldrig varit Transports konflikt och därför har vi också varit återhållsamma i debatten. Men. Nu räcker det!

Transport är ett demokratiskt förbund och vi tar ansvar för våra medlemmar, för branscherna de är verksamma i och för den svenska modellen. Det känner jag mig fullständigt trygg i.

SJÄLVKLART ÄR DET så att situationen på APM Terminals, en av fyra arbetsgivare i Göteborgs hamn, är väldigt beklaglig för alla parter som drabbats av den. Med det sagt är det dock viktigt att komma ihåg att det inte är Transports sak att lösa den, och inte heller regeringens.

Transport har i dag ungefär 55 procent av hamnmedlemmarna i Sverige. Förbundet har sedan det bildades, genom hårt fackligt arbete och nationella kollektivavtal för landets 55 hamnar, fått till stånd exempelvis stiftelsen Portside, som gör det möjligt att gå i pension från 63 års ålder, och yrkesutbildningen Hamn- och stuveriskolan. Lägg till detta, om man faktiskt ska se till vad hela LO-kollektivet åstadkommit tillsammans, tjänstepensionen.

Detta hade inte varit möjligt genom små lokala avtal.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET verkar genom representativ demokrati. Det innebär att vi genom våra förtroendevalda förhandlar villkor och företräder våra medlemmar med deras bästa i fokus.

Det sistnämnda gör Hamnarbetarförbundet säkert också, men de har en annan ordning. De arbetar med direkt demokrati, det vill säga i deras fall att varje enskilt beslut ska förankras hos medlemmarna.

Det är inte fel, men det är ett annorlunda sätt att arbeta och det är en av huvudanledningarna till att vi inte ser att ett trepartsavtal är en framkomlig väg.

”

Dock är vi övertygade om att hamnarbetare behöver stå enade i ett förbund. Tillsammans är vi starka och genom LO får vi en stark arbetarröst nu när den behövs mer än på många, många år.

Förhandlingssituationerna skulle helt enkelt bli komplicerade med väldigt många direkta viljor inblandade, och vi tror inte att det skulle gynna våra medlemmar.

Det har ingenting med vare sig makt-kamp eller sandlåda att göra. Vi tror ärligt talat att det skulle vara omöjligt.

DOCK ÄR VI ÖVERTYGDA om att hamnarbetare behöver stå enade i ett förbund. Tillsammans är vi starka och genom LO får vi en stark arbetarröst nu när den behövs mer än på många, många år. Det behovet visar inte minst arbetsmarknadsminister Ylva Johanssons olyckliga utspel kring den svenska modellen. Vårt budskap till Hamnarbetarförbundet är därför, om de verkligen är intresserade av ett kollektivavtal med tillhörande fredsplikt:

Välkomna till oss så tar vi ansvar tillsammans!

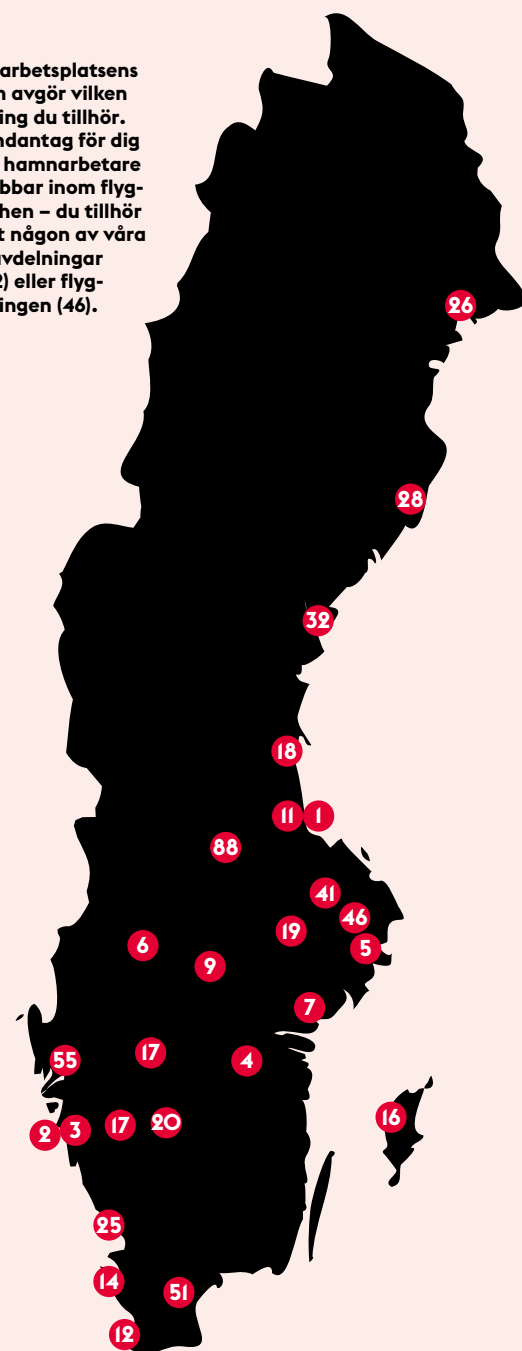


Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



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
Västssverige,
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. |

änder på din avdelning

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 6 februari kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna

➤ Sektion 1 Norrköping: Onsdagen den 7 februari kl 18 på restaurang IFK Norrköping. Vi har ett sedvanligt årsmöte med gäst samt bjuder på mat. Anmälan till sektionens ordförande Joakim Carlsson på 0706-322067.

➤ Sektion 3 Linköping: Måndagen den 12 februari kl 18 på avdelningen Generalsgatan 4 Linköping. Vi genomför ett årsmöte och bjuder på smörgåstårter. Anmälan till Marika Lindberg på 010-4803138 eller marika.lindberg@transport.se senast den 8 februari.

➤ Sektion 5 Motala/Mjölby/Ödeshög: Onsdagen den 14 februari kl 18 på ABF Motala Kyrkogatan 6. Vi bjuder på förtäring. Anmälan till ordförande Laila Törngren på 0706-249487 senast den 9 februari.

➤ Sektion 6 Vimmerby: Lördagen den 10 februari kl 12 på Kalles Lek & Lattjo i Vimmerby. Passa på att ta med familjen och lek av er medan vi har mötet! Vi bjuder på smörgåstårter. Anmälan till ordförande Christin Andersson på 0702-960819 senast den 6 februari.

➤ Sektion 7 Västervik: Lördagen den 17 februari på Ly-singsbadet. Kl 14 börjar mötet, därefter blir det bad och mat. Anmälan till sekreterare Anneli Karlsson på 073-7626137 senast den 12 februari.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Årsmöten i sektionerna, där bland annat nomineringar inför val på representantskapets årsmöte den 26 mars står på dagordningen. Kaffé, te och mackor serveras på alla möten:

➤ Åkerisektionen: Onsdagen den 14 februari kl 18.30 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2 i Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

➤ Tidningsbudens veteransektion: Onsdagen den 7 mars kl 12.30 i avdelningens lokaler på Skytteholmsvägen 2, 4 trappor, i Solna. Varmt välkomna, hälsar

sektionstyrelsen. (För information om eventuell bokcirkel, kontakta Stig Lindvall på 070-5905377 eller stig.lindvall@globalnet.net.)

➤ Tidningsbudssektionen: Måndagen den 19 februari kl 17.30 på ABF Sveavägen 41 (rum: Branting). Beslut om att framöver huvudsakligen hålla medlemsmötena på engelska finns på dagordningen. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.



MEETING IN ENGLISH

Union meeting for newspaper distributors:

Monday february 12:th at 5.30 PM (17.30). Place: Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, ground level, Solna. On the agenda, among other things: Information concerning a proposal to hold regular union meetings in english. Coffee, tea and sandwiches will be served. Warmly welcome, the section board.

➤ Terminalsektionen: Onsdagen den 14 februari kl 8 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

➤ Taxi/buss-sektionen: Onsdagen den 14 februari kl 18 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

➤ Renhållningssektionen: Onsdagen den 14 februari kl 18 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

➤ Oljesektionen: Onsdagen den 14 februari kl 18 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

➤ Bevakningssektionen: Tisdagen den 13 februari kl 18.30 i Solna Folkets hus, Skytteholmsvägen 2, Solna. Varmt välkomna, hälsar sektionstyrelsen.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Årsmöten

➤ Sektion 1 – Åkeri/Miljö i Karlstadområdet. Avdelningskontoret den 22 februari kl 18.30.

➤ Sektion 2 – Övriga avtal i Karlstadområdet: Avdelningskontoret den 17 februari kl 13.

➤ Sektion 5 – Filipstad/Hällefors: Sundiusvägen 2C i Hällefors den 13 februari kl 18.

➤ Sektion 7 – Säffle/Åmål: ABF-huset i Säffle den 12 februari kl 18. Sektionen bjuder på pizza.

➤ Oljeklubben: Den 4 februari kl 16 på Oljedepån (Hoyers lokal).

För mer information och datum för övriga sektioner och klubbar, se hemsidan transport.se/ karlstad.

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.

➤ 28 februari.

➤ 26 mars.

➤ 25 april.

Anmälan görs 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 februari: Taxiavtalet.

➤ 13 mars: Tidningsdistributionsavtalet.

➤ 17 april: Bensinavtalen.

➤ 3 maj: Bevakningsavtalet.

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

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

Övriga utbildningar Det finns många fler kurser i kurskatalogen. Ta kontakt med Monica Strandli på OIO-4803184 för mer information.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Årsmöten

➤ Sektion 1, Nyköping: den 12 februari kl 18 på avdelningen, Tingshusplatsen 2.

➤ Sektion 2, Eskilstuna: den 10 februari kl 16 på ABF vid Fristadstorget.

➤ Sektion 3, Katrineholm: den 13 februari kl 19, LO Katrineholm, Djulögatan 17C.

Om du är intresserad av att lära dig mer om ditt kollektivavtal så hör av dig till avdelningen på transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Stormöte/årsmöte med alla sektioner den 24 februari kl 11 hos ABF, Fredsgatan 18 i Örebro. Först samlas vi allihopa och sedan delar vi upp oss i respektive sektioner och genomför våra årsmöten. Alla medlemmar är välkomna!

Nu kör vi i gång Avtalspunkter!

Vill du lära dig ditt eget avtal? Har du rätt lön? Kontakta Daniel Kourie för mer information.

➤ Avtalspunkten för taxi/buss: Tisdagen den 6 mars kl 16. Anmälan senast den 27 februari till daniel.kourie@transport.se.

➤ Avtalspunkten för terminal: Tisdagen den 20 mars kl 16. Anmälan senast 14 mars till daniel.kourie@transport.se.

Båda kurserna hålls på Transport expedition, Elementvägen 5 i Örebro (Mitt emot Stadium Outlet, Aspholmen).

Startpunkten Vi kommer även att hålla Startpunkten följande datum:

➤ 10 februari.

➤ 17 mars.

➤ 21 april.

➤ 19 maj.

Stugsemester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1:s stuga i **Lofsdalen!** Stugan är helt renoverad invändigt. Den har åtta bäddar och är fullt utrustad. För bokning och mer information, kontakta Lars Jakobsson på OIO-4803108. Hoppas du/ni får en trevlig vistelse!



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vintervecka i vår fina stuga i underbara **Idrefjäll**. Här åker du utförsåkning i alla fyra väderstreck. Stugan har absolut bästa läge i Centrumbyn bredvid Västbacken. Det finns även fina längdspår runt hela fjället. Pris med mera hittar du på vår webbsida! Ring Marina på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åttabäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget. På berget finns affärer, restauranger och skiduthyrning. Du får även tillgång till längdspåren (2 st kort). Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info se www.transport.se.



AVDELNING 88 DALARNA

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



Vid intresse, hör av dig till daniel.kourie@transport.se eller på OIO-4803223.

Årsmöte På Kollektivavtalets dag, den 17 mars, är det dags för årsmöte med representantskapet och avdelningsstyrelsen. Mer info om plats och tid kommer skickas ut när det är bestämt.

Den 26 maj ska vi ha valupptakt! Vi inleder dagen med representantskapsmöte för att sedan få besök av bland andra Emil Burman, förbundets valledare, och Ali Esbati, arbetsmarknadsminister. Platsen är inte bestämd än, mer info kommer snart. Alla medlemmar är välkomna!

Pensionärssektionen kommer att hålla årsmöte torsdagen den 18 mars kl 10 på Transport avdelning 9, Elementvägen 5 i Örebro. Sedvanliga årsmötesförhandlingar med val. Välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING II GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

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

Den 19 februari och 2 mars kl 9-16 kör vi Start-/Avtalspunkten på avdelningskontoret, Sättrahöjden 16 i Gävle. Vi står för lunch och fika.

Anmälan sker via mejl till magnus.dawest@transport.se.

Representantskapets årssammanträde hålls den 24 mars. Tid och plats meddelas via kallelse.

AVDELNING 12 MALMÖ

Årsmöten

➤ Securitasklubben i syd: Alla medlemmar som arbetar på Securitas är välkomna tisdagen den 27 februari kl 16. Plats: Securitashuset (lokal "Väktaren") på Agnesfridsvägen 113A i Malmö.

Följande årsmöten hålls i avdelning 12:s lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32, hållplats Väderögatan). På dagordningen bland annat val till sektionsuppdrag, och nomineringar till avdelningsordförande och andra avdelningsuppdrag:

➤ Lördagen den 10 februari kl 10 kallar åkerissektionen (20) samtliga chaufförer i avdelningens område till årsmöte. Vi kommer att rapportera om vad som händer i sektionen framöver och givetvis om det nya avtalet. Om det är något du undrar över så är det bara att komma. Vi har högt i tak, och vi bjuder på förtäring och dryck. Välkomna önskar styrelsen genom Henrik Holmgren (0709-526469).

➤ Tisdagen den 13 februari kl 17.30 har sektion 70 (olja bensin och gummiarbetare)

och sektion 80 (tidning och reklamutdelare) gemensamt årsmöte. Fika serveras. Styrelsen med suppleanter träffas kl 17. Välkomna önskar styrelsen genom Maths Nilsson (0721-493324).

➤ Torsdagen den 15 februari kl 16.30 har sektion 30 (Miljöarbetare) årsmöte, som föregås av ett nomineringsmöte. Fika serveras. Välkomna hälsar styrelsen genom Björn Erdman (070-9272847).

➤ Måndagen den 26 februari kl 16 och 19 kallas medlemmar i sektion 90 (bevakning) till årsmöte. Välkomna! (Mer info på hemsidan.)

➤ Onsdagen den 28 februari kl 19 välkomnar sektion 55 (buss och taxi) till årsmöte, som föregås av ett nomineringsmöte. Fika serveras. Föranmälan till sektionsordförande Leif Hansson, senast dagen innan på tel 0735-775133.

Transportsossen Måndagen den 5 februari kl 19 inbjuder Transports S-förening till årsmöte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 hållplats Väderögatan). Förutom val till styrelsen och andra uppdrag, är kvällens tema trafik, då Rikard Larsson, riksdagsledamot som sitter i trafikutskottet informerar om kommande trafiksatsningar. Vi bjuder på fika. *Obs! Även om du inte är medlem i Transportsossen är du välkommen.*

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Startpunkten är en facklig introduktion för medlemmar och tilltänkta medlemmar som kommer att hållas lördagen

den 24 februari. Anmälan om deltagande senast fem dagar före kursdatum. Vi har plats för 20 deltagare per tillfälle, så principen först till kvarn gäller. Välkommen med din anmälan till Jessica Dahlgren på OIO-4803014 eller transport.14@transport.se.

Kallelse till våra sektionsmöten: Se Transportarbetarens januarinumner eller jultbrevet.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Årsmöten

➤ Sektion Södra Älvsborg: Tisdagen den 6 mars kl 18 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. Fika serveras från 17.30. Vi går igenom handlingarna 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, så passa på att ställa frågor om trafiksituationen här. Vi bjuder på fika. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen genom Christer Gustavsson, sektionsordförande.

➤ Sektion Västra Skaraborg hälsar alla sina medlemmar välkomna till årsmöte söndagen den 11 februari kl 16 på ABF, Fabriksgatan 4 i Lidköping (Rörstrandsområdet). På dagordningen bland annat val av representantskapsledamöter och sektionsstyrelse! Vi bjuder på fika. Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen genom Paolo Johansson, sektionsordförande.

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 8-16 på Transport i Borås.

➤ 22 mars kl 8-16 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på ulf.stigsson@transport.se eller OIO-4803641.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Facklig utbildning

➤ Startpunkten hålls tisdagen den 27 februari kl 16-20 på Transport, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

➤ Avtalspunkt steg 1 hålls torsdagen den 15 februari och måndagen den 5 mars kl 17-19 på Transport, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

Nu är det snart dags för sektionernas årsmöten igen. Utdrag ur dagordningen: Nomineringar och val till olika sektionsuppdrag, och avdelningsuppdrag som avdelningsstyrelse ledamöter och suppleanter.

I Ljusdalssektionen ska det nomineras och väljas en hel sektionsstyrelse.

Mötena hålls enligt följande:

➤ Ovanåkersektionen: Måndagen den 12 februari kl 19 på ABF, Västergatan 16E i Edsbyn. *Obs! Extra nomineringsmöte kl 18.30.*

➤ Hudiksvallsektionen: Onsdagen den 21 februari kl 19 på Transport, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall. *Obs! Extra nomineringsmöte kl 18.30.*

➤ Söderhamksektionen: Onsdagen den 21 februari kl 19 på Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn. *Obs! Extra nomineringsmöte kl 18.30.*

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Lugn start. Inledningsvis har året varit rätt lugnt, men nu börjar det dra ihop sig med att få klart alla förberedelser till årssammanträden i klubbar, sektioner och representantsskap.

Kalendarium:

➤ 1 februari: Vu sammanträder.

➤ 12 februari: Avdelningsstyrelsen sammanträder, heldag, i avdelningens lokaler.

➤ 13 februari: Sammanträde avdelningens FaPu, heldag, i avdelningens lokaler.

➤ 14 februari: Alla hjärtans dag.

➤ 20 februari: Pensionärsklubbens årssammanträde, start kl 13, i avdelningens lokaler.

➤ 22 februari: Vu sammanträder.

Välkommen Tommy!

Under veckorna 6 och 7 kommer Tommy Wallin att göra ombudsmannapraktik på avdelning 19.

Håll avståndet! I februari rullar sportloven i gång, och för många inom avdelning 19 är det vecka 9 som gäller. Vi ber alla er som ska ut och resa att ta det lugnt i trafiken.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Årsmöten i sektionerna

➤ Sektion 1 bjuder in till årsmöte lördagen den 24 februari kl 15 på Racketcentrum i Jönköping. Efter mötet bjuds det på mat och bowling. Väl mött, hälsar sektionsordförande Michael Eskilsson.

➤ Sektion 2 bjuder in till årsmöte söndagen den 25 februari. Dagen börjar med nomineringsmöte och vi startar kl 12 på avdelningsexpeditionen. Vi kommer att bjuda mötesdeltagarna på mat, så vi ser gärna att ni anmäler om ni kommer. Anmälan sker till avdelningsordförande Lenny Ödegården, tel OIO-4803379 eller lenny.odegarden@transport.se senast måndagen den 19 februari. Väl mött, hälsar sektionsordförande Mats Fredriksson.

➤ Sektion 4: Taxisektionen välkomnar alla medlemmar till årsmöte lördagen den 24 februari kl 14-16. Samling utanför huvudentrén vid Kinnarps Arena senast kl 13.50. Vi bjuder på ett spännande årsmöte med god mat och ishockeymatch, HV71-Malmö. Vi måste ha in din (bindande) anmälan senast 11 februari. Vi har inte obegränsad mängd biljetter, så det är först till kvarn som gäller för mat och match. Till själva mötet är naturligtvis alla medlemmar välkomna. Vid frågor och anmälan, kontakta Jens via sms 076-2210498 eller mejl till taxisektionarsmote@yahoo.com senast den 11 februari! Varmt välkomna, hälsar sektionsordförande Jens Östergaard.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Utbildningsdag för förtroendevalda

➤ När: Fredagen den 9 februari kl 9.

➤ Plats: Falkenbergs Folkets hus. (Kallelser har gått ut med posten)

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Sektionsmöten vecka 9

Måndagen den 26 februari:

➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.

➤ Gällivare: ABF-LO, Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 27 februari:

➤ Boden: ABF, Fabriksgatan 6.



FOTO: MINIATURE KINGDOM

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Utflykt till miniatyr-rike i Kungsör

Pensionärsklubben planerar att besöka "Miniature Kingdom" i Kungsör den 17 april, med inträde kl 10.30. Entréavgift 100 kronor. Samäkning sker kl 9.30 från avdelningen, Ängsgårdsgatan i Västerås.

Miniature Kingdom är en modelljärnväg som är uppbyggd i en miniatyrvärld, inspirerad av Sveriges landskap. Den del av utställningen som är klar invigdes den 9 januari 2017, och omfattar Norrland ner mot Stockholm. Bygget fortsätter hela tiden och man kommer bygga resten av Sverige allt eftersom.

Obs! Föranmälan till Kjell Lindbom på 070-2686463.

► Kiruna: ABF, Gamla Central-
skolan, Mangigatan 25.

Onsdagen den 28 februari:

► Piteå: Framnäs Folkhögskola,
Öjebyn.

► Pajala: Folkets hus.

Torsdagen den 1 mars:

► Överkalix: Folkets hus.

► Haparanda: ABF, Gallerian,
Storgatan 82.

Alla möten börjar kl 18. Vi bju-
der på fika. Som vanligt skickar
vi ut sms-påminnelser cirka en
vecka före mötet och samma
dag. Om ni inte får något sms
ber vi er att ta kontakt med oss
på OIO-4803026 eller trans-
port.26@transport.se.

Förändringar i avdelningen
Föräldraledighet är en rättig-
het alla föräldrar har i Sverige.
Det är något vi kan vara stolta
över. Därför har Niklas Strids-
man använt sig av den rättig-
heten under åtta månader.

Under den tiden går Robert
Savelin som vikarierande
regionalt skyddsombud på
heltid. Det innebär att vice ord-
förande i avdelningen, Chrissi
Sundvall, går in som avdel-
ningsordförande under tiden
januari–september 2018.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

► 15 februari kl 18: Medlemsmö-
te ABF i Nordmaling.

► 20 februari kl 18: Medlems-
möte ABF i Vännäs.

► 23 februari kl 7.30–9.30:
Frukostträff Umeå.

► 23 februari kl 10: Sektionens
årsmöte. För mer information
och tider, besök avdelning 28
på Transports hemsida.

LÄGENHET I HEMAVAN

**Avdelningen har införskaf-
fat en lägenhet i Hemavan
som beräknas vara klar för
uthyrning vecka 6.**

Information om uthyrnings-
regler och bokning kommer
inom kort på hemsidan.

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Årsmöten i sektionerna

► Strömsund: 8 februari kl 18 på
Folkets hus.

► Östersund: 12 februari kl 18 på
Odensalagatan.

► Järpen: 13 februari kl 18.30
på Tossögården.

► Sundsvall/Timrå: 17 februari
kl 17 i Biteline City.

Nolia Vi kommer att finnas

med på Noliamässan i år. Kom
och besök oss den 20 februari i
Östersund och den 22 februari
i Sundsvall.

Två Startpunkten är inbokade
i februari:

► Den 19 februari kl 17.30 håller
vi ett utbildningstillfälle i Öster-
sund, på Odensalagatan 39.

► Det andra tillfället är den 22
februari kl 17.30, på Bultgatan
20A i Sundsvall.

AVDELNING 41 UPPLAND

Årsmöten i sektionerna

► Södra sektionen (Märsta/Sig-
tuna, Norrtälje) har medlems-
möte den 6 februari kl 18.30,
ABF Märsta, Västra bangatan
31. Nomineringar till sektions-
styrelse och representantskap.

► Norra sektionen (Uppsala,
Östhammar, Tierp) har med-
lemsmöte den 8 februari kl
18.30, i avdelningens lokaler på
Stallängsgatan 17A i Uppsala.
Nomineringar till sektionsstyrel-
se och representantskap.

► Södra sektionen (Märsta/
Sigtuna, Norrtälje) har årsmöte
den 27 februari kl 18.30 på ABF,
Västra bangatan 31 i Märsta.
Val av representantskap och
sektionsstyrelse samt nomine-
ringar till avdelningsuppdrag.

► Norra sektionen (Uppsala,
Östhammar, Tierp) har årsmöte
den 1 mars kl 18.30 i avdelning-
ens lokaler på Stallängsgatan
17A i Uppsala. Val av represen-
tantskap och sektionsstyrelse
samt nomineringar till avdel-
ningsuppdrag.

Ludwig Eriksson,
avdelningsordförande

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Det fackliga
arbetet med att förbättra våra
arbetsplatser fortgår. Vi ser
gärna att vi tillsammans plane-
rar den fackliga verksamheten
på er arbetsplats.

Ta kontakt med oss på avdel-
ningen så gör vi en värpla-
nering 2018 tillsammans med
er och de förtroendevalda
på arbetsplatsen. För att
tillsammans förbättra just era
arbetsvillkor!

Vi arbetar även löpande med
våra avtal. Hur vill vi se avtalen
i framtiden? Samtliga förtro-
endevalda har fått en enkät
som kommer utgöra grunden
för vad vi vill med dessa. Prata
gärna ihop er på jobbet så vi
får en så bred förankring som
möjligt.

Utöver detta kommer vi jobba
med valet 2018. Vi vill lyfta upp
våra frågor på dagordningen
och jobba för en regering som
vårnar arbetares rättigheter!
Det kommer att vara löpande
aktiviteter fram tills valet och
flygavdelningen kommer att
vara aktiv.

Vill du vara med att hjälpa till?
Kontakta ordförande: johan.
eriksson@transport.se. Kolla
gärna in på vår hemsida för



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort
värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange
ditt namn och personnummer i
sin medlemsansökan.

Har du flera kollegor som vill
gå med? Du får ett presentkort
för varje medlem du värvar!

Presentkortet skickas ut då
den nya medlemmens första
betalning är registrerad.



kontaktuppgifter: transport.se/
avdelningar/flyg/

Hörs och syns!

Ordförande Johan Eriksson,
Transports flygavdelning

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Under februari kommer alla
sektioner att hålla sina års-
möten. Där genomförs bland
annat val till sektionsuppdrag
och nomineras till avdelnings-
uppdrag.

Det är viktigt att du som
medlem kommer och gör din
röst hörd. Här nedanför finns
datum, tid och plats till alla
sektionsmöten.

Alla medlemmar i avdelning 51
tillhör en geografisk sektion. Är
du osäker på vilken sektion du
tillhör kan du ringa till mig på
OIO-4803051.

Glöm inte heller att anmäla dig
till en Startpunkt, om du inte
har gått någon än. Det är en
gratis kurs på cirka fyra timmar
där vi bland annat pratar om
vad facket är och vilka dina
rättigheter och skyldigheter är
som arbetstagare.

Cecilia Gunnvall,
verksamhetsassistent och
avdelningssekreterare

Aktuellt i sektionerna

Sektion 1: Lördagen den 17
februari kl 17 håller sektionen
årsmöte på avdelningskonto-
ret, Bryggerigatan 7 i Kristi-
anstad. Efter mötet går vi till
Biljardkompaniet för middag kl
18. Efter det är två bord bokade
för biljardspel.

Sektion 2: Söndagen den 11
februari kl 11 håller sektionen
årsmöte på ABF, Kungsgatan
2 i Ronneby. Vi bjuder på fika.
Alla medlemmar i sektionen är
varmt välkomna!

► Vi kör även en Startpunkt
den 14 april! Är du intresserad
av att lära dig vad facket är
så glöm inte att anmäla dig.
Senast en månad innan måste
vi ha in din anmälan! Ring
OIO-4803051 eller mejla trans-
port.51@transport.se. Kom själv,
skicka en kompis, eller ännu
bättre: kom båda två!

Sektion 3: Söndagen den 4
februari kl 13 håller sektionen
årsmöte i Folkets hus, Olofs-
gatan 17 i Åseda. Vi bjuder på
mat efter mötet. Vi önskar att
så många medlemmar som
möjligt deltar i de val och nomi-
neringar som ska göras.

► Vill ni komma i kontakt med
sektion 3? Ring Ola Torstens-
son, 070-8121412, eller Tommy
Sahlberg, 076-7986698. De är
kontaktpersoner i sektionen.

► Sektionen anordnar en
Startpunkt lördagen den 5
maj på ABF, Arabygatan 80 i
Växjö. Vi börjar med frukost kl
9.30. Kursen startar kl 10 och
beräknas vara klar till 14.30.
Vi gör paus för lunch, som vi
bjuder på. Varmt välkommen
medlem, som icke medlem.
Anmälan till OIO-4803051 eller
transport.51@transport.se

Sektion 4: Söndagen den 25
februari kl 13 håller sektionen
årsmöte i ABF:s lokaler på
Kvarnholmen i Kalmar. Vi bju-
der på mat efter mötet.

Avtalspunkten för medlemmar
inom bevakning och Säker-
hetsföretagen: Du som jobbar
för Securitas i Kalmar och
Kronoberg har nu chansen att
gå Avtalspunkten, för att lära
dig lite om ditt avtal. Vi kör den
13–15 februari på Oskarshamns
Kärnkraftverk (OKG).

Tiderna vi kan erbjuda är:

► Tisdag: 10.30–13.30
och 14.30–17.30.

► Onsdag: 10.30–13.30,
14.30–17.30 och 18.30–21.

► Torsdag: 10.30–13.30
och 14.30–17.30.

Tiderna är anpassade efter
skiftgången på OKG, men alla
medlemmar inom Securitas är
välkomna.

Mer info och anmälan kommer
på vår hemsida.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Studier Hör av dig till studie-
organisatör Alexander Hutter
på OIO-48036022 eller alex-
ander.hutter@transport.se.

► Startpunkten: Grundutbild-
ning även för icke medlemmar,
hålls tisdagen den 10 mars kl
10–14 (cirka).

► Avtalspunkten: Grundut-
bildning på 4–8 timmar i ditt
kollektivavtal. Hör av dig om
du är intresserad (endast med-
lemmar).

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 socialdemokra- tiska fackklubb

► Medlemsmöte: Tisdagen den
6 februari kl 16 på avdelnings-
expeditionen. Alla som är eller
vill bli medlemmar i Socialde-
mokraterna är välkomna. Vi
bjuder på fika.

► Årssammanträde: Onsdagen
den 7 mars kl 16 håller Trans-
ports S-klubb årssammanträde
på avdelningsexpeditionen. På
dagordningen: val till ordföran-
de och styrelseledamöter.

Rätt medlemsavgift? Meddela
avdelningen om du har bytt
arbetsgivare, blivit arbetslös,
sjuk eller om du har börjat
studera. Detta kan påverka din
medlemsavgift eller innebära
att du inte ska betala arbets-
löshetsavgiften.

Försäkringar/arbetsmiljö

Har du frågor angående
arbetsmiljö eller försäkringar?
Kontakta ditt regionala skydds-
ombud Anders Dristig på tel
OIO-4803628.

Kollektivavtal/arbetsrätt Har
du frågor angående kollektiv-
avtal eller arbetsrätt? Kontakta
Jan Lendin, OIO-4803147, eller
Lennart Sköld, OIO-4803757.

AVDELNING 88 DALARNA

Studier Hör av dig till studie-
organisatör Victoria Eriks-
son, 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 Åke Wes-
terberg på OIO-4803638 eller
ake.westerberg@transport.se.



FOTO: LENA BLUMQUIST

Månadens medlem

Träning och tajming är A och O för att få kägglorna på fall

Vem som helst kan slå en strike. Men det gäller att kunna göra en till, och en till. För att bli en riktigt bra bowlare krävs träning och tajming, säger Åke Törnqvist.

Själv har han hållit på sedan 1974.

– Det fanns inte så mycket annat att göra här i Ö-vik, konstaterar han.

Nu mera, och sedan många år, är bowlinghallen lite som hans fritidsgård. Det blir en stund där varje dag, ibland kanske bara för en kopp kaffe. Men han tränar med ett korpgång på måndagskvällar, är lagkapten i ett pensionärsgrupp på tisdagar och har träning på onsdagar. Och på torsdagar kan det bli en bussresa till Umeå eller kanske Kramfors för en stadsmatch mot ortens pensionärsgrupp.

NÄR DET BEHÖVS rycker han in som instruktör också.

– Synd bara att det kommer så lite ungdomar.

De skulle bara veta vilken gemenskap det finns i bowlinghallen, funderar Åke Törnqvist. Och att åldern inte spelar någon roll.

– Näe, en 18-åring kan hänga med när vi går ut och kårar en fredagskväll. Sedan kanske de unga går åt sitt håll när vi fortsätter till en klubb med blues och rockabilly.

TILLBAKA TILL BOWLINGBANORNA. Åke Törnqvist försöker förklara för en amatör hur det går till att slå ner alla kägglorna med ett enda klot, eller med två kast. Strike eller spärr, alltså. Poäng som kan avgöra matchen.

– Du måste träna så mycket att du kan läsa av banan. Ser du prickarna och pilarna i golvet? De hjälper dig att sikta, sedan måste du flytta dig till nästa kast utifrån hur klotet går.

Själv har Åke Törnqvist sina egna klot. Ett som går rakt fram och två olika som svänger. Vilket som passar beror på hur oljig banan är.

I ÖVER 30 år har han varit tidningsbud, men där hjälper varken träning eller tajming längre. Den sista april slutar Örn-sköldsviks Allehanda (ÖA) med morgontidningen. Pappersupplagan ska i stället delas med post – och Åke Törnqvist är ett av alla bud som blir av med jobbet.

– Nog klarar jag mig, även om jag var inställd på att fortsätta i några år till. Det blir mera av bowlingen och barnbarnen.

Och vad ändringen kommer att betyda för ÖA och tidningsläsarna tvekar han inte om:

– Efter sommaren finns inte pappers-tidningen.

Lena Blomquist

ÅKE TÖRNQVIST

Ålder: 66.

Familj: Två döttrar och fyra barnbarn.

Jobb: Tidningsbud till och med april, då morgontidningen läggs ut på postdistribution.

Bor: I lägenhet i Gullänget, Örn-sköldsvik.

Största framgången på bowlingbanan:

Vinsten i Svenska cupen 2005, "en stor buckla".

Bästa tipset för en strike: Träffa rätt...

Gillar också: Auktioner, samlar på väggansikten och figurer.



Åke Törnqvist har flera olika bowlingklot.



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 010-4803000. 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.

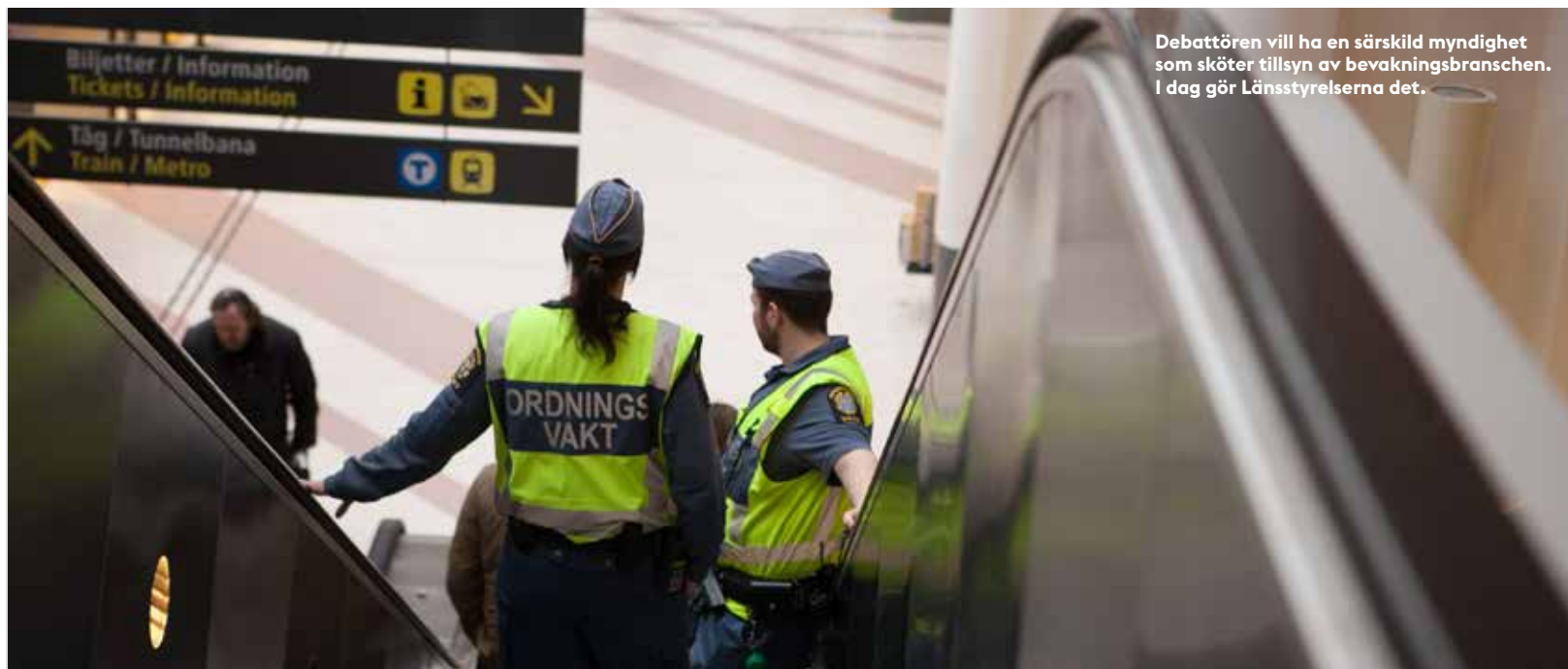
Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

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 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

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



Debattören vill ha en särskild myndighet som sköter tillsyn av bevakningsbranschen. I dag gör Länsstyrelserna det.

FOTO: LENA BLOMQUIST

Bevakningsbranschen behöver en myndighet

"Det finns i dag ingen myndighet som granskar huruvida det är bevakning eller ej när uppgifter utförs av företag som inte är auktoriserade bevakningsföretag."

Tiotusentals väktare och ordningsvakter jobbar i privata säkerhetsföretag. Cirka 30 000 omhändertaganden av berusade personer och omkring 150 000 ingripanden mot personer genomförs per år av den privata sektorn. Trots det finns det ingen fungerande tillsyn av företagen.

Bevakningsbranschen består av cirka 280 auktoriserade företag. Verksamheten bygger på lagar och föreskrifter, och kraven för att få auktorisation är skarpa. Vilket inte är så konstigt.

Man ska ju lita på de företag som har nycklarna till människors hem eller skyddar samhällsviktiga anläggningar. Men med tiden har allt fler entreprenörer startat företag som utför bevakning utan tillstånd.

I DAG ÄR bevakning ofta en del av en större leverans av tjänster till företag, kommuner och landsting. Uppdrag som ska utföras av ordningsvakter eller väktare kan då göras av andra inom samma företag. Det finns i dag ingen myndighet som granskar huruvida det är bevakning eller ej när uppgifter utförs av bolag som inte är auktoriserade bevakningsföretag.

Bevakning har en svårfångad karaktär, och detta problem lämnas

till länsstyrelsernas kontrollanter som utför tillsynen. Vilket kan bli svårt att genomföra när det inte finns exakta riktlinjer på vem som gör vad, och vem som ska göra vad.

DET ÄR OROVÄCKANDE för både bevakningsbranschen och allmänheten när säkerhetsvårdare och vanliga "vakter" utan utbildning använder sig av en auktoritet som staten inte gett dem.

Alla kan sätta på sig en t-shirt med trycket "Security" och göra arbetsuppgifter som endast ska utföras av ett auktoriserat företag med "riktiga" ordningsvakter och väktare. För att sedan ointetgöra lagstiftarens ändamål.

MAN FÖRSVAGAR LAGSTIFTNINGEN och väktaryrkets hederlighet. Utan en myndighet har vi ingen kontroll över vem som påstår sig vara väktare med en auktoritet som den har fått av samhället. Rättssamhället skadas och förtroendet för väktarna och bevakningsbranschen minskar.

Lagstiftningen, som kom 1974, reglerades för att kontrollera den bevakning som då utfördes. Men det har gått över 40 år och samhället har förändrats. Lagen omfattar inte alla arbetsuppgifter som bevakningsbranschen utför i dag.

Bestämmelserna som reglerar verksamheten har inte så mycket gemensamt med de funktioner som bedrivs numera. Ordningsvakter och väktare får allt fler arbetsuppgifter och verksamheten blir allt mer omfattande.

Lagen är med andra ord i stort behov av en komplettering och bearbetning. Det behövs en stor undersökning och kontroll över bevakningsbranschen med tanke på den nya situationen.

LÄNSSTYRELSENA HAR SJÄLVA sagt att de inte kan uppfylla de lagkrav på tillsyn som gäller i dag. I stället för en 100-procentig tillsyn gör de bara cirka 10 procent av det som krävs.

En myndighet för bevakningsbranschen måste införas. Branschen själv kan skapa en opinion i samhället, inte alla vet om problemen och man behöver stöd hos politikerna.

Därför måste tillsynen av bevakningsbranschen organiseras genom en enda myndighet.

Delta i debatten!

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



MARIO SHEVCHENKO
före detta skyddsvakt och väktare, numera konsult.

Från baksätet

Vem är fackpamp?

I januari tog tv-programmet Uppdrag granskning upp konflikten i Göteborgs hamn, som primärt utkämpas mellan APM Terminals och Hamnarbetarförbundet. Men även Transport har en nyckelroll i tvisten.

UPPDRAG GRANSKNING TOG i det timplånga avsnittet ställning för Hamnarbetarförbundet (HF) på ett sätt som reser frågan om Sveriges television levde upp till kravet i sändningstillståndet. Där sägs att rapporteringen ska vara saklig och opartisk.

En prövning i Granskningsnämnden för radio och tv hade varit intressant. Hela inslaget i Uppdrag granskning framstod som tendentiöst och på flera avgörande punkter valde reportrarna att inte redovisa fakta:

→ att Transport är landets största hamnfack och att Transport organiserar mer än en tredjedel av de anställda i APM Terminals.

→ att APM faktiskt inte hade fått fredsplikt om de valt att teckna avtal med HF. I så fall hade ju Transports medlemmar, över en tredjedel av personalstyrkan, varit avtalslösa och fria att ta till strejkvapnet.

→ att APM Terminals är med i arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar och därmed bundet av det avtal som Sveriges Hamnar tecknat med Transport. Om APM i det läget skriver på, och tillämpar, ett separat avtal med HF riskerar bolaget en fällning i Arbetsdomstolen.

I UPPDRAG GRANSKNING utmålas svenska fackförbund, utom just HF, som toppstyrda. De jämförs med diktaturer.

I HF:s retorik ingår också att utmåla Transport som toppstyrt, med fackpampar som har makten. Vad är en fackpamp i så fall?

HF:s lokala avdelningsordförande i Göteborg, Peter Annerback, har i många

år jobbat fackligt på heltid. Lönen har betalats av arbetsgivaren, som på senare år varit APM Terminals.

Annerback har för sitt fackliga uppdrag lyft 45 219 kronor i månaden från arbetsgivaren. Bolaget har gått med på detta – trots att HF inte tecknat avtal och inte varit bundet av fredsplikt. Enligt förtroendemannalagen är just kollektivavtal annars en förutsättning för att få jobba fackligt på betald tid.

ENLIGT ETT FÖRHANDLINGSPROTOKOLL från 2006 ska HF:s ordförande i Göteborgs hamn ha en fast lön "som motsvarar genomsnittet för hamnarbetare föregående år". Det innebär att de anställda i APM Terminals i snitt tjänade 45 219 kronor åren 2015–2016.

Deras lön – och Peter Annerbacks lön – ligger därmed mer än 7 000 kronor över slutlönen för en lokalombudsman i Transport.

När konflikten eskalerade på senhösten 2016 drog APM in lönen som Peter Annerback fått för det fackliga heltidsarbetet. HF hävdar att indragningen är ett brott mot hans personliga anställningsavtal och kontrade med en stämning till Arbetsdomstolen.

Domen har ännu inte fallit.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ **Ett besök på gotländska Färö** en gråkulen januarihelg. En eloge till kaféet som trotsar alla lönsamhetskrav och har helgöppet även när turismen gått i ide.

↓ **Nya siffrorna** som visar att det mesta av förmögenhetstillväxten hamnade hos de allra rikaste. Fast vem blir förvånad...



Hallå där!

HENRIK STERNBERG

... mr Cabotagestudien, som blir professor i USA. Han tar med sin forskning om transportbranschen till Iowa.

Vad ska du göra?

– Jag ska köra cabotagestudien en vända till i Sverige. Transparensen inom transportköp blir ett annat tema. Medvetna kunder kan ändra sitt beteende om de vet hur förhållandena ser ut i alla led av transportkedjan.

Varför är ett amerikanskt universitet intresserat av transportbranschen i Europa?

– Forskning handlar om generella frågor. Där pågår en ständig diskussion om vilka lagar och regler som ska gälla för mexikanska åkerier som har trafik i USA. Enmansåkare är en annan jättestor utmaning i den amerikanska åkeribranschen. Speditörer kan tvinga chaufförerna att leasa sina egna bilar så att de får stå för hela risken om något händer.

Vad ser du för fördelar med att forska i USA?

– Det är en fantastisk frihet att inte behöva bry sig om finansieringen av sin forskning. I Sverige är man en projektforskare som hela tiden måste söka pengar. Nu kommer jag att vara anställd av institutionen och bara ägna mig åt att forska och undervisa.

– Sedan är Iowa state university rankat som det sjätte i världen inom mitt område ... så bara att träffa och jobba med världseliten leder mig framåt.

LENA BLOMQUIST

Fotnot: Cabotagestudien har visat i hur stor utsträckning utländska transportörer bryter mot reglerna om hur många inrikeskörningar de får göra.