

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 4 april 2019

Extrapris på arbetare
inom taxi och bilvård

Special
**Mobbning på jobbet
bakom många självmord**

Nollvisionen har startat:
"Ingen ska dö av arbetet"

Malmchaufför i alla väder

Daniel Silder lastar tyngst i Sverige

DANIEL
SILDER



Terminal Nyanställd fick sparken direkt – efter fem år som inhyrd **Hamn** Många problem återstår efter Hamnarbetarförbundets avtal **Tidningsbud** Stora uppsägningar på västkusten

Du har väl inte hamnat i fel fack?

Det är lätt hänt när man till exempel byter jobb att man blir kvar i sitt gamla fackförbund. Kolla därför att du är med i det fack som faktiskt kan förändra villkoren på din arbetsplats!

Med andra ord, det fack som är expert på din bransch och kan förhandla om ditt kollektivavtal.

Så får du valuta för fackavgiften – helt enkelt!

Ring så hjälper vi dig att byta fack: 010-480 30 00



Svenska Transportarbetareförbundet | transport.se
Folkrörelse för framtidstro – kraft • trygghet • utveckling



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
John Antonsson

ANNONSER

AdSales Group AB,
Emil Persson
Tel: 08-580 80 413
E-post: emil@adsales.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 2-3 maj.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFT

VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 4



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om
kvinnofacket Transport.

6 GRANSKNING
ANSTÄLLNINGSTÖD
Taxi och bilvård har flest
bidragsjobb i transport-
branscherna.

10 AKTUELLT
Vad som hänt sen sist.

11 BEMANNING
Inhyrd terminalare blev
anställd och fick sparken
direkt.

16 TRANSPORTKVINNOR
Emma Brodin är med och
startar nätverk i Örebro.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 GRUVTRANSPORTER
Tunga malmbilar rullar
dygnet runt.

26 9 FRÅGOR GUSTAV
SAND KANSTRUP
"Ingen ska dö av jobbet."

28 SPECIAL SJÄLVMORD
Konflikter på jobbet.



Chaufför tog sitt liv.

34 KULTUR
Det luktar trä på båt-
mässan.

36 APRILKRYSSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH
Transports ordförande
har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR
Nytt från avdelningarna.



41 MÅNADENS SEKTION
Facklig fortsättning trots
pension.

42 MÅNADENS MEDLEM
Rosa skyddsvakt tomtar
för sjuka barn.

43 DEBATT
"Fackligt bistånd kräver en
rättvis grön omställning."

44 LEDARE JAN
LINDKVIST
Chefredaktör Jan Lind-
kvist om lönekostnader
och klimatet.



Kvinnorna tar plats i Transport

Ar Transport ett kvinnofack? Eller kan förbundet helt eller delvis bli det igen? Frågorna dyker upp när vi har hängtt upp alla sidor i denna tidning på redaktionens vägg. Ta en titt på helsidesbilden här intill: Tidningsbudet modell 1941 levererar Svenska Dagbladet i en av huvudstadens portuppgångar. Där jobbar en kvinnlig arbetare med rejäla klackskor.

EN DJUPDYKNING I budens historia gör klart att hon inte är något undantag. Tvärtom, från början bestod yrkesgruppen av så gott som 100 procent kvinnor. Aktiva, engagerade och stridslystna kom de med i Transport, står det att läsa i tegelstenen *120 år av segrar och motgångar*, en historiebok som förbundet gav ut för ett år sedan.

ÅR 2019 HAR ett gäng aktiva, engagerade och kanske stridslystna Transportkvinnor i Örebro konstaterat att de definitivt är i minoritet i sina branscher och sitt fackförbund. Och att tjejer som grupp behöver stötta och lyfta varandra.

Så Örebrokvinnorna har inte bara bildat ett nätverk i avdelning 9. De utmanar samtidigt andra Transportavdelningar att uppmuntra och starta kvinnokommittéer. Hur ser det ut i din del av landet? undrar jag. Eller i din bransch? Och tycker du att kvinnor behöver gå ihop i modern tid i ett land med tydliga lagar och regler om jämställdhet?

PÅ RIKTIGT LÅNG sikt kan frågan bli ganska förlegad i Transports största avtalsområde. I vår år var fjärde elev på gymnasiet transportprogram kvinna. En andel som ökat stadigt de senaste åren.

Du möter tre av de blivande lastbilschaufförerna på sidan 10. I en lite längre intervju på Transportarbetarens web konstaterar Johanna Thoreson att det bästa med lastbilar är att de är så tunga, och jätteroliga att köra.

Lena tipsar

Läs tidningar! Själv ska jag lära känna magasinet Sveriges Natur under våren.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Hamnarbetarförbundet och arbetsgivarna har tecknat kollektivavtal, berättade vi.

"Det blir bara tydligare och tydligare att LO och Transport, IF Metall, Kommunal och så vidare är under samma styrning som Svenskt Näringsliv. Manne Schedin

"Knappt har bläcket torkat innan stridigheterna återigen tar fart." Dag Olssown

Mest läst på webben

den senaste månaden:

1. Avdraget kan ge tusenlappar till chaufförer.

2. Blåst på drömmjobbet.

3. David Ericsson: Påkörningen.

Sagt på webben

Reaktioner på den förlösa och batteridrivna lastbilen som körs i Jönköping:

"Har fortfarande inte sett denna lastbil backa intill brygga själv, men det är väl där en person tar över kontrollerna. Med andra ord är denna inte i närheten av att ersätta distributionschaufförer och många andra. Utlandschaufförer som kör en trailer från A till B kan jag se bli ersatta ... " Ralle

Insänt

Se till att arbetsgivaren anmäler arbetsolyckor

Jag var med om en arbetsplatsolycka i november 2016 och är långtidssjukskriven på grund av den. Min arbetsgivare gjorde ingen anmälan till Arbetsmiljöverket och det ställer till stora problem. Jag skulle vilja upplysa mina kollegor inom Transport om att vara uppmärksamma på att arbetsgivarna kan rutinerna och följer dem när olyckan är framme. Då slipper arbetstagaren hamna i min situation. Jag har försökt att strida för min sak, men när rättsväsendet vänder dig ryggen så blir det jobbigt, och framför allt ställs ingen till svars för att vi ska få en bra och säker arbetsmiljö.

Peter Söderlund

Fler skyddsombud stoppar dödsolyckor

Det behövs fler skyddsombud inom transportbranschen om nollvisionen ska uppnås.

Varje arbetsplats borde minst ha två skyddsombud till att börja med.

Sen behöver skyddsombuden också några som hoppar in för dem vid sjukdom och semester.

Worla Adadevoh

Granska företagen!

Granska alla företag som inte erbjuder sina anställda friskvårdsbidrag eller semesterersättning och som lönedumpar.

Truckworker

Läsarbilden



FOTO: LARS-BÖRJE NORMAN

Västra infarten till Hudiksvall. Vintermorgonen var så fin att Lars-Börje Norman, från Ljusdal, var tvungen att ta en bild. I distributionsbilen har han mat, mest charkvaror.

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



Här kommer det fria ordet

Tidningsbud var en stridbar yrkesgrupp från allra första början. Alla kvinnor. De startade fackförening i Stockholm 1905 och kom med i Transport fyra år senare. Däremellan hade de varslat om strejk och tecknat kollektivavtal med Stockholms samtliga fem morgontidningar. Men nu är det 1941 och Svenska Dagbladets tidningsbud levererar "det fria ordet" till prenumranterna i Stockholm.

FOTO: TT HISTORICAL

Arbetskraft till extrapris



Förra året fick över 7 400 personer lönebidrag, nystartsjobb eller andra bidragsjobb i branscher knutna till transporter. Två branscher sticker ut. Taxi och bilvård. Hur lätt är det som företagare att få tag i personer med anställningsstöd? Vi kollade.

Text JAN LINDKVIST Grafik CHRISTINA AHLUND



Anställningsstöd i några av Transports branscher

I vissa fall, som lager- och terminalarbete, kan en del av personerna jobba på arbetsplatser som ligger under Handels eller andra fackförbund.

Yrkesgrupper	Beviljade lönebidrag			Beviljade nystartsjobb			Introduktionsjobb
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2018*
Taxiförare	97	93	127	1160	1054	803	39
Bil-, mc- och cykelförare/bud	122	149	172	350	340	333	53
Lager/terminal	1306	1541	1513	1981	2037	2047	229
Bensinstation	53	47	37	35	20	20	0
Bilvård/rekond, fönsterputs	393	385	378	666	775	794	258
Renhållning, återvinning	207	213	235	161	171	138	42

* Från maj 2018.

Som fackförbund har Transport under lång tid kritiserat bidragsjobben.

Inte själva anställningsstöden i sig, utan att de beviljas i branscher där människor riskerar att utnyttjas och där konkurrensen kan snedvridas.

Taxi är ett exempel. Efter avregleringen 1990 råder överetablering och lönsamheten är generellt sett låg bland åkerierna.

Ändå har staten, genom Arbetsförmedlingarna, pumpat in mängder av anställningsstöd i taxinäringen. Vanligast är nystartsjobb, men även lönebidrag och den nya stödformen – introduktionsjobb förekommer. Totalt är det nästan 1000 förare som fick bidragsjobb under 2018. Åren före var det ännu fler.

Lönebidrag är speciellt. Det ska ges till personer med nedsatt arbetsförmåga och stödet är tänkt att täcka anpassningar som kan behövas på arbetsplatsen. Vilka anpassningar kan göras för en taxiförare där de fullbetalande kunderna rimligen inte ens vet att det är en person som kan behöva särskild hänsyn?

Siffror från Arbetsförmedlingen visar att bidragsjobben ökar i bilvårdsföretagen. Det gäller även de nya introduktionsjobben, som ersatt flera tidigare bidragsformer. Sammanlagt är det omkring 1400 personer som fick anställningsstöd för att vårda bilar förra året.

Hur går det egentligen till när arbetsgivare får bidrag?

Transportarbetaren ringde några Arbetsförmedlingar och utgav sig för att vara arbetsgivare. Med en liten bilvårdsfirma. Målet var att få tag i en anställd med bidrag. Första frågan vi ställde var just det: Kan vi räkna med att få ett anställningsstöd?

Ingen arbetsförmedlare reagerade negativt på frågan. Och ingen frågade om arbetsmiljö, handledning eller om firman över huvud taget har någon erfarenhet av att ha anställd personal.

Hur gör bilvårdsfirman för att få tag i personal som till stor del avlönas med bidrag från staten? Vi ringde runt, anonymt, till några Arbetsförmedlingskontor. De som svarade jobbar på enheten ”arbetsgivarservice”.

Text JAN LINDKVIST Grafik CHRISTINA AHLUND

VÄRMLAND

Vi behöver anställa någon till vår bilvårdsfirma. Kraven är inte så jättehöga, finns det möjlighet att få någon med bidrag?

– Ja, det beror på. Det handlar om vad du efterfrågar.

Vi behöver någon bilintresserad. Som vi kan lära upp ...

– Vi har olika stöd som vi kan ge till arbetsgivaren. Det beror på vad personen har med sig.

Vilket bidrag är förmånligast för ett litet företag som vårt?

– Alla stöd finns på vår hemsida. Du kan läsa där. Det finns en räknasnurra också. Där du räknar ut precis hur mycket du får som arbetsgivare.

Vad krävs för att vårt bolag ska kunna komma i fråga för anställningsstöd?

– Det krävs att man har en försäkring i företaget. Sedan gör vi en kontroll, att allt är grönt.

Krävs det kollektivavtal med facket?

– Avtal eller Fora krävs.

Det räcker med Fora-försäkringar då. Inte kollektivavtal också?

– Nej, avtal behövs inte.

Är det ändå önskvärt med kollektivavtal. Har Arbetsförmedlingen någon åsikt?

– Nej, enbart försäkring säger vi.

DALARNA

Kan vi hoppas på någon form av bidrag när vi söker folk till vår lilla bildvårdsfirma?

– Ja, många av våra sökanden är berättigade till någon form av stöd. Det beror lite på er kravspecifikation.

Det vore bra om personen kan lite svenska, för att kunna prata med kunderna. Sedan är bilrekonditionering kanske inte raketvetenskap... Vilket stöd skulle vara förmånligast för oss?

– Det finns två stöd som är ganska förmånliga. Det ena är introduktionsjobb, då får man som arbetsgivare tillbaka 80 procent av lönekostnaden, upp till 20 000 kronor.

Vad krävs av oss som arbetsgivare för att få någon på introduktionsjobb?

– Det krävs att ni är registrerade som företag, hos Skatteverket. Och att ni har försäkringar. Det är de två sakerna.

Vi har inte kollektivavtal med facket, behöver man det?

– Nej, det räcker med avtal med Fora, om försäkringar.

Måste man ändå följa reglerna om lön som finns i kollektivavtalen?

– Ja, det gör vi kontroller på. Vi måste alltid göra en arbetsgivar kontroll. Vi skickar också ansökan till facket, de kollar lönen.

Gäller kontrollen med facket, oavsett vilket stöd vi pratar om?

– Ja.

Vi har ingen sökande till jobbet. Hur gör man för att hitta någon lämplig, med bidrag?

– Det första steget tog du nu, genom att ringa hit. Nu kan vi leta fram flera olika personer som matchar det du eftersöker. Du kan antingen träffa dem och kolla. Ja, känna efter lite och se vad som passar...

Kan man annonsera efter någon person där det framgår att det vore önskvärt med anställningsstöd? Jag ser att andra gör så ibland ...

– På Platsbanken är det inte jättevanligt. Däremot har vi något vi kallar internordrar där vi gör annonser för internt bruk på kontoret. Då brukar vi skriva ut att det är med stöd. Eller inte stöd.

DALARNA

GÄSTRIKLAND

VÄRMLAND

BLEKINGE

GÄSTRIKLAND BLEKINGE

Vi har fått mycket att göra på firman och skulle eventuellt behöva anställa. Lönsamheten är inte jättehög. Andra i vår bransch har ibland personal. Med lönebidrag, typ...

– Jag förstår exakt. Det stämmer.

Vilka möjligheter finns för oss att få det?

– Är det någon speciell person du vill att jag ska titta på?

Nej, vi har ingen i nuläget. Jag frågar mer allmänt. Vilka alternativ som finns till bidrag ...

– Exakt. Det många möjligheter faktiskt.

Vilket stöd är förmånligast för oss, som driver en liten bilvårdsfirma?

– Det beror på vad personen ska göra, ska kunna. Stöden är individuella. Det finns friska människor som kan få anställningsstöd, nystartsjobb, om man är ny i Sverige exempelvis. För att man varit arbetslös några år. Eller man är språksvag. Eller inte har haft jobb på två år.

Vi letar efter en bilintresserad kille, skulle det kunna gå att få nystartsbidrag för en sådan?

– Ja, och nystartsbidraget motsvarar tre gånger arbetsgivaravgiften. Betalar du 5 000 kronor i arbetsgivaravgift får du 15 000 tillbaka. Min rekommendation till dig är att jag gör ett litet urval av sökande vi har här. Jag kan få fram fyra, fem kandidater som du kan få träffa.

Som alla är berättigade till stöd då?

– Ja, exakt.

Vad krävs av vårt bolag för att vi ska kunna få anställningsstöd?

– Det enda som krävs är att du har en Fora-försäkring.

Många företag har kollektivavtal, men inte vi...

– Det är inget krav på kollektivavtal. Bara att man är försäkrad via Fora. Vet du vad det är?

Är det ändå önskvärt att vårt företag skaffar kollektivavtal? I Arbetsförmedlingens ögon...

– Det är inget krav. Bara Fora. Då har man hängavtal. Kollektivavtal kan vara bra att ha, men det är som sagt inget krav för att man ska få nystartsjobb.

”Kollektivavtal kan vara bra att ha, men det är som sagt inget krav för att man ska få nystartsjobb.”

Arbetsförmedlingsanställd i Gästrikland



Lars Mikaelsson är Transports förbundssekreterare.

”Prövningen borde vara hårdare än i dag”

– Det är beklagligt att en myndighet som Arbetsförmedlingen har så njugg inställning till kollektivavtal. Utan avtal får de anställda sannolikt ingen tjänstepension och då får samhället täcka upp en gång till, när pensionen blir mager.

Text och foto Jan Lindkvist

Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson är kritisk. Både mot synen på kollektivavtal, och mot att så många anställningsstöd beviljats inom just taxi-branschen.

– Så var det redan på min tid som lokalombudsman i Sundsvall. Anställningsstöden är till för att utjämna villkoren mellan människor som är fullt arbetsföra och andra som av olika skäl har nedsatt arbetsförmåga.

– Jag hade svårt att se hur det skulle fungera i praktiken inom taxi. Hur ska en förare med låt säga en arbetsskadad rygg hantera en kund som förväntar sig hjälp med tunga väskor?

Som lokalombudsman fick Lars Mikaelsson ändå ett visst gehör från arbetsförmedlarna. Det gällde bland annat inom däcknäringen där firmor ville ta in lönebidragsanställda under de mest intensiva veckorna vår och höst.

– Det är ingen bra lösning att ta in nya personer mitt i värsta stressen. Ska man ha bidragsanställda, så måste de läras upp under lugnare förhållanden.

Taxi är en bransch som länge brottas med överetablering och lönedumping. Borde nystartsjobb och andra anställningsstöd bannlysas där?

– I vart fall borde prövningen vara mycket hårdare än i dag. Stöden är ju till för att hjälpa enskilda människor, inte för att stötta företag som går knackigt.

En sektor där bidragen ökar är bilvård och fönsterputs. Bilrekonditionering låg också högt när Transportarbetaren undersökte företag som tar in arbetskraft från länder utanför EU. Hur ser du på det?

– Jag har svårt att uttala mig. Av statistiken framgår inte hur många som är bilvårdare respektive fönsterputsare, en bransch som tillhör Fastighetsanställdas förbund. Men visst, det väcker funderingar över arbetsvillkoren som de här människorna möter.

”Alla stöd finns på vår hemsida. Det finns en räknasnurra också. Där du räknar ut precis hur mycket du får som arbetsgivare.”

Arbetsförmedlingsanställd i Värmland

5 tycker till

Hur kollar du på nyheter?



Jerry Walthéreson, terminalarbetare, Skövde:
– Håller mig mer eller mindre till digitala medier i dag. Men jag får hem en del tidningar i pappersformat, som Transportarbetaren, och bläddrar igenom dem, ser om jag hittar något intressant. Nyheter är i dag är bara ett knapptryck bort, smidigt.



Filippa Juhl, terminalarbetare, Helsingborg:
– Jag kollar väldigt mycket digitalt, läser sällan papperstidningar. Det är bara om jag åker kollektivt och hittar en lokaltidning. Arbetet och transportarbetaren får jag hem, via facket, och de brukar jag läsa. Kollar efter rubriker som är lockande.



Kassem Jaber, flygmekaniker, Knivsta:
– Jag tittar i Aftonbladetappen i telefonen när jag har tid över. Någon tidning har jag aldrig prenumererat på, tidigare kollade jag mest nyheterna på tv.



Ewa Ingemarsson, taxitelefonist, Norrtälje:
– Jag läser artiklarna med stora rubriker på nätet, det brukar bli Aftonbladet och Expressen. Vi har Norrtälje Tidning i brevlådan, men det är för att vi driver ett företag också och behöver ha koll på småannonserna i lokaltidningen.



Peo Jonasson, lastbilschaufför, Norrköping:
– Egentligen borde man läsa papperstidningar när det är det man lever på. Jag har nästan uteslutande distribuerat tidningar från tryckerier sedan 1988. Men jag är dyslektiker och då är det lättare att läsa rubrikerna i telefonen. Det blir Aftonbladet och Expressen.

Stort varsel för västkustens bud

Tidningsbud. Tidningsbud sägs upp i Bohuslän, Dalsland, Halland och Västergötland. Prenumeranter kan få sina morgontidningar framåt förmiddagen – och i vissa områden dagen efter.

Text Lena Blomquist

– I vår värld kan framtiden vara ett halvår ... eller någon månad. Det svänger snabbt inom tidningsutdelningen och de olika företagen väljer olika sätt att möta de minskade upplagorna, säger Daniel Hilmér, tidningsbud och förhandlingsombud samt skyddsombud på VTD i Dalsland.

VTD, SOM INGÅR i Stampenkoncernen, står för stora varsel. Efter avslutade förhandlingar kunde Transports ombudsman Lennart Sköld berätta att mellan 50 och 60 tidningsbud i Bohuslän och Dalsland blir av med jobbet.
– De distrikt som blir kvar blir större, då har man behov av färre antal bud. Vi har inte gjort några avsteg från turordningslistan. De som blir kvar kommer däremot att få en högre sysselsättningsgrad, säger han.

Ytterligare runt 30 bud varslas om uppsägning i halländska Falkenberg och Varberg. När detta skrivs har Transport också inlett förhandlingar med VTD om uppsägningar i Trollhättan och Vänersborg.

TIDNINGSLÄSARNA FÅR VÄNJA sig vid att ibland få tidningen lite senare, i vissa glesbebyggda områden får läsarna välja mellan att få tidningen med posten dagen efter eller att helt gå över till den digitala upplagan.

Det gäller till exempel i Melleruds kommun där morgondistributionen av tidningen TTELA helt läggs ner. VTD kommer också att slopa brev- och paketutdelning som tidningsbud har stått för. Johan Hansson är vd i Stampen och därmed högsta chef också på VTD.

– Tyvärr drabbar vår stora organisatoriska nerdragning väldigt många medarbetare inom distributionen, säger han och ger företagets förklaring till förändringarna:
– Allt fler tar del av vårt innehåll digitalt. Vi fortsätter att täcka alla städer med papperstidningar, men i ytterområden och glesbygd blir distributionskostnaden per exemplar för hög.

Han beskriver utvecklingen som en allt större skillnad mellan servicen i glesbygden och i städerna. Transports Lars Jonasson, facklig ledamot i VTD:s bolagsstyrelse, kan berätta att förändringar är på gång även i Göteborgsområdet:

– Stampen ska kampanja för papperstidningen i de områden där det redan är tätt mellan prenumeranterna. Men inte där färre tidningar delas ut i dag.

EN ANNAN FÖRÄNDRING i städerna är att tidningar inte längre ska bäras upp till läsarnas ytterdörr. Det gäller i hyres- och bostadsrättsshus med postboxar i porten.

Stampen och VTD

Stampen ger ut 13 tidningar på västkusten. Sex är prenumererade: Bohusläningen, Göteborgs-Posten, Hallands Nyheter, Hallandsposten, Strömstads Tidning och TTELA på sin hemsida. Resten är gratistidningar. Distributionsföretaget VTD ingår i koncernen.



Hamid jobbade som inhyrd på DHL:s lager i fem år. Sedan erbjöds han jobb direkt hos DHL. Sex veckor senare avbröts hans provanställning. Nu är han utan jobb.

Lagerarbetare inhyrd i fem år – sedan anställd och sparkad

Bemanning. Efter mer än fem år som inhyrd på DHL:s lager i Örebro fick Hamid anställning, direkt hos DHL. Men bara på prov. Sex veckor senare meddelade DHL plötsligt att provanställningen skulle avbrytas och Hamid sparkades ut.

Text och foto Jan Lindkvist

– Bland det värsta jag upplevt som facklig förhandlare, säger Transports ombudsman Mikael Ladman. Hamid vill inte framträda med sitt rätta namn. Han är arbetslös och vågar inte äventyra möjligheten att få ett nytt jobb. Ett som är tryggare.

HAN FICK JOBBET på ett bemanningsföretag sommaren 2013. Första uppdraget var på DHL:s stora lager i utkanten av staden. Där blev han kvar.

– Jag har jobbat ungefär 95 procent på DHL, säger Hamid. Han gjorde alla sorters jobb på lagret. Orderplock, truckkörning och lossning av lastbilar som kommer med gods. Precis som de flesta inhyrda hoppades Hamid på fast heltidsjobb. Direkt hos DHL.
– En dag i höstas kom chefen och

sa: ”Vi vill att du kommer till oss.” Jag blev jätteglad förstas. Lönen skulle inte bli bättre, snarare aningens lägre. Men fast jobb är tryggare. Den 1 december 2018 var anställningsbeviset påskrivet och Hamid hade fått jobb på DHL supply chain, som lagerdelen heter. Fast företaget hade bara gått med på provanställning, sex månader.
– Jag vågade inte kräva fast jobb direkt. Jag visste att DHL är hårda med sådant.

FAST HAMID TRODDE ändå att provmånaderna var en formsak. Men efter bara sex veckor, den 14 januari, kom kалlduschen:

– Min chef kallade in mig och meddelade att provanställningen skulle avbrytas redan den sista januari, efter två månader. Skälet han angav var att DHL var överbemannade. Jag kunde inte ta in det. Tänkte att det kan bara inte vara sant.

– Jag förlorade inte bara jobbet jag strävat efter så länge. Jag hade ju också sagt upp mig från ett fast jobb på bemanningsföretaget, där jag fått ihop ganska många anställningsår. Facket – Transport – kopplades

in. Det uppdagades att DHL gjort flera fel. Men den fackliga lokala förhandlingen blev resultatlös. DHL vägrade backa och ta tillbaka Hamid. Ombudsman Mikael Ladman är besviken. Och uppretad:

– DHL:s agerande är makalöst! Det är absurt att kräva provanställning för någon som jobbat på arbetsplatsen i fem, sex år. Här måste vi som fackförening rannsaka oss och bli bättre på att informera våra medlemmar. Gå inte med på provanställning om du redan visat att du kan jobbet!

– Företaget har fortfarande inhyrd personal. Om det verkligen var arbetsbrist hade det varit rimligare att minska på inhyrningen, i stället för att avbryta en provanställning.

Lagen är skriven så att arbetsgivare i praktiken inte behöver motivera varför man avbryter provanställningar. Men både Ladman och Hamid har försökt pressa fram ett svar från DHL.

Hamid säger:
– Motiveringen jag fick först var arbetsbrist. Sedan att jag inte nådde ”snittet” när man tittat på min arbetsinsats vid orderplock. Fast det sista halvåret arbetade jag bara

vid intaget, där lastbilarna kommer, och där finns inget snitt. Det sista som antydde var att jag inte passade in i gruppen.

Att han inte skulle passa in känns mest förnedrande, tycker Hamid:
– Fortfarande ringer gamla kollegor och frågar hur jag mår och hur det går med nytt jobb.

SUSANNE SANDBERG ÄR chef på DHL och den som förhandlade med Transport. Transportarbetaren frågar henne om Hamid och DHL:s personalpolitik.

Varför tillämpar ni provanställning på en person som varit inhyrd i fem, sex år?

– Jag tycker att det är konstigt att du ringer och ställer frågor om individer som du nämner vid namn. Jag kan inte prata om enskilda personer med utomstående.

Jag kommer inte att nämna hans namn i artikeln, jag angav det för att du skulle veta vilket ärende det handlar om ...

– Ja precis, och du får inte citera någonting från mig heller. Nu ska jag prata med Transports ombudsman. Vi har en pågående förhandling. Jag svarar inte på någonting nu.



Louise Lindell, Johanna Thoreson och Rebecca Sanfridsson.

Fler tjejer väljer transportplugg

Chaufförer. Tjejer vågar ta tag i och göra vad de vill numera. Den enkla förklaringen har Johanna Thoreson, 16, till att allt fler unga kvinnor söker sig till transportutbildningar. Själv går hon första året på fordons- och transportprogrammet på Nifsarpskolan i Eksjö och extraknacker på ett åkeri i Tranås.

Sett över landets gymnasier är en av fyra blivande lastbilsförares kvinna.

– Jag vet att vi kan och jag tror att många tjejer egentligen tycker att det är jättekul, säger Johanna Thoreson i mitten på bilden, omgiven av skolkompisarna Louise Lindell och Rebecca Sanfridsson. LB

Nazister och våldsdömda i bevakningsbranschen

Bevakning. Mer än 170 personer som jobbar eller nyligen har jobbat i bevakningsbranschen har kopplingar till högerextremism. 120 är dömda för grova brott. Det visar en granskning som Expressen och den fackliga tidningen Dagens Arbete gjort.

Text John Antonsson

En person med ledande ställning i en nazistorganisation var så sent som i januari godkänd av länsstyrelsen för att jobba för Securitas.

Li Jansson, branschchef för arbetsgivarorganisationen Säkerhetsföretagen, säger att det som kommer fram är "oacceptabelt".

– Det här handlar inte om någon typ av åsiktsregistrering av avvikan- de politiska åsikter, utan vad som är uppenbart odemokratiska organisa- tioner och värderingar, säger hon.

Har man från branschens sida varit varse om att det finns organiserade högerextremister på arbetsplatserna?

– Det är första gången jag stöter på problemet. Sen ska man inte glömma att antalet är ganska litet, mindre än en procent, det är en ganska liten gruppering. Men visst är det ett problem.

– Vi ska föra dialog med polisen och länsstyrelserna om hur man ska stärka den generella granskningen, så att vi kan komma åt problemet.

Vad kan man göra från företagens sida?

– Vi har för ett år sedan fattat ett beslut i Säkerhetsföretagens styrelse om att företagen ska göra egna kontroller som komplement till det staten gör. Det är upp till företagen att utforma exakt hur de ska se ut.

OM DET VISAR sig att en kollega har högerextrema eller rent nazistiska åsikter, och att det leder till obehag, är det bäst att gå till chefen, rekommenderar Jerker Nilsson, Transports centrala ombudsman med ansvar för bevakningsfrågor.

– Säg till om det inte känns rätt. Om jag har en kollega som har alkoholproblem och jag är rädd för att det kan leda till problem så går jag till chefen. Det är lättare, då kan chefen erbjuda hjälp. Det är svårare att plocka bort extrema åsikter.

Enligt Expressens reporter rör det sig i vissa fall också om chefer som har de här åsikterna. Vad gör man då som anställd?

– Gå till chefens chef, det är alltid i den turordningen. Vissa av de större bolagen har dessutom visselblåsarfunktioner.

GRANSKNINGEN HAR OCKSÅ visat att det finns ett antal anställda i bevakningsbranschen som dömts till fängelse för allvarliga brott. Securitas är

"Det här handlar inte om någon typ av åsiktsregistrering av avvikande politiska åsikter, utan vad som är uppenbart odemokratiska organisationer och värderingar."

Li Jansson, branschchef för Säkerhetsföretagen

ett av de företag som förekommit i granskningen. Företaget har valt att inte svara på Transportarbetarens frågor, utan hänvisar till två texter företaget har publicerat i egna kanaler. Apropå de dömda brottslingarna skriver vd Joachim Källsholm:

"Om vi kategoriskt förbjuder alla som någonsin begått ett brott att arbeta inom vår bransch så underkänner vi hela tanken med att man kan sona tidigare gärningar. Däremot ska inte människor som fortsätter att begå brott arbeta med trygghet. En ringa misshandel i tonåren kommer inte att synas i brottsregister när du söker jobb som 25-åring och för mig så är det i de allra flesta fallen en rimlig ordning."

DEBATTEN HAR OCKSÅ lett till politiska reaktioner. I mer än två år har socialdemokratiska inrikes-

ministrar, först Anders Ygeman och därefter Mikael Damberg, pratat om att se över reglerna för bevakningsbranschen.

I SAMBAND MED granskningen kom ett besked. Mikael Damberg planerar att tillsätta en utredning efter sommaren.

Utredningens fokus kommer att ligga på ordningsvakter, men väktarnas roll kommer till viss del också att utvärderas.

– Vi ska börja skriva direktiv nu. Många aktörer har under ganska lång tid efterfrågat en översyn. Det har också funnits en kritisk debatt i allmänheten om hur ordningsvakter i dag används på ett sätt som inte riktigt var tanken från början. Då kan arbetsuppgifter, befogenheter och längden på utbildning behövas ses över. Lagstiftningen är ganska gammal nu, säger Mikael Damberg.

Avdraget som kan ge dig flera tusenlappar

Chaufförer. Brukar du köra lastbil mellan midnatt och klockan sex på morgonen? Då kan det finnas pengar att hämta.

Text Lena Blomquist

Den 2 maj är den sista dagen att deklarerar i år. Så här års brukar Transportarbetaren påminna om skatteavdraget som gör att chaufförer kan få tillbaka tusenlappar på skatten.

INTE BARA CHAUFFÖRER. Och inte alla chaufförer. Grundförutsättningen är att vara borta från hemorten över natten.

– Förra året fick jag tillbaka ungefär 4 000 kronor, berättar Louise Creutz, som kör livsmedel i Halmstad, i stort sett bara på nätterna.

Hon kallar det djungeltelegrafan när chaufförer tipsar varandra om skatteavdraget. Själv hörde hon talas om det första gången från en gammal kollega.

– Visst är det lite meckigt, men ändå värt att göra det, säger hon.

– Jag skriver upp varje gång jag jobbar natt och sedan räknar jag ihop och för in det på deklarationen. Det är lätt att göra när man deklarerar på nätet.

DET HANDLAR OM ett avdrag för ökade levnadsomkostnader när man är på resa över natten. Hur stort det blir beror på hur länge man är borta. Ett krav är dock att starta resan före midnatt och inte komma tillbaka till hemorten före klockan sex på morgonen. Ett annat krav är att arbets-



Louise Creutz får tillbaka ungefär 4 000 kronor på skatten när hon har gjort avdraget för nattarbete på annan ort.

givaren inte står för traktamente.

Däremot spelar det ingen roll om chauffören sover eller arbetar under natten.

HELT ENKELT ÄR det inte att förstå exakt i vilka situationer det går att göra skatteavdraget. Eller hur mycket det går att dra av. För att förklara detta har Skatteverket flera sidor med olika exempel på sin hemsida.

– Huvudregeln är att man måste var borta en natt, säger Skatte-

verkets Christina Blommé som har faktakollat Transportarbetarens uppgifter.

HÄROMÅRET BERÄTTADE VI om två chaufförer på samma åkeri som hade läst om skatteavdraget i Transportarbetaren. De gick igenom de senaste årens lönespecifikationer, begärde omprövning av sina deklarationer och förde in avdraget. Var och en av dem fick tillbaka 67 000 kronor.

350 tidningsbud till ny arbetsgivare

Tidningsbud. I Värmland tar tidningskoncernen själv över utdelningen av Nya Wermlands-Tidningen och övriga titlar. Alla 350 bud som tidigare jobbade på Tidningstjänst fick erbjudande om att följa med när NWT-koncernen tog över. 98 procent tackade ja, enligt Skaraborgs Allehanda. Nytt är däremot lokaler, bilar, kläder och datasystem. **LB**



Bilen saknar förare och tar sig 20 mil på en laddning.

Förlärlös lastbil till allmän väg

Chaufförer. Den här lilla batteri- drivna lastbilen släpps ut på allmän väg under våren – utan förare ombord. Den får rulla på en kort sträcka i ett industriområde i Jönköping, mellan DB Schenkers terminal och lager. Fordonet – en T-pod – saknar förarhytt, men övervakas av en operatör som kan gå in och fjärrstyra det. Bilen kan lastas med cirka 16 ton. Batteriet räcker i runt 20 mil på en laddning. **LB**

Kommunal följer Transports exempel

Facket. LO:s största förbund drar in sitt bidrag till Socialdemokraterna. Kommunals förklaring är att pengarna – tre miljoner per år – ska användas till eget fackligt-politiskt arbete.

– Jag förstår hur Kommunal tänker, säger Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson. Så resonerar vi i Transport sedan länge.

Transport var tidigare det enda LO-förbundet som inte gav ekonomiskt bidrag till Socialdemokraterna. Men de senaste åren har fler och fler av arbetarfacken följt efter. Förra året skickade sju av fjorton medlemsförbund pengar till partiet. Centralt bidrog LO med 6 miljoner kronor, och tillsammans med de sju förbundens pengar blev det cirka 11,5 miljoner. **LB**

Transport spelade in film med EU-kandidat

Politik. I månadsslutet spelade Transport in en film med Johan Danielsson (S). Politikern är hela LO:s kandidat till Europaparlamentet.

Emil Burman, utredare på Transport berättar:

– Han är bra och kan verkligen våra frågor och speciellt problemen som finns i åkerinäringen. Jag har märkt av ett stort sug efter att han ska komma ut på arbetsplatsbesök och besöka repskap. Hela LO drar i honom så tyvärr hinner han inte besöka alla som vill. Därför tänkte vi att det kunde vara bra att spela in en film där han berättar lite mer, så att alla kan få höra honom prata.

JA

Skatteavdrag? Gör så här

Skatt. Den som arbetar natt som chaufför kan, om alla kriterier är uppfyllda, få pengar tillbaka på skatten för ökade levnadsomkostnader. I korthet krävs det att:

→ Du måste befinna dig minst 50 kilometer från hemmet eller arbetsplatsen (åkeriet).

→ Du måste vara borta minst en natt, från före klockan 00 och till efter 06.

→ Du inte får traktamente från din arbetsgivare för natten.

Avdraget gör du på punkt 2.2 i deklarationen. Du ska vid behov kunna visa för Skatteverket vilka resor du har gjort med hjälp av till exempel löne-

specifikationer eller körjournal.

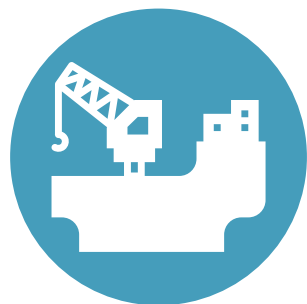
→ Schablonavdraget för ökade levnadsomkostnader är lite förenklat 230 kronor per heldag. Om du jobbar en natt får du göra avdrag för två halvdagar, vilket alltså blir 230 kronor. Om arbetspasset är längre kan det bli en högre summa.

→ Man kan ompröva sin deklaration senast det sjätte året efter utgången av inkomståret. December i år är alltså sista chansen att begära omprövning för inkomståret 2013.

→ Har du fler frågor kring avdraget, vänd dig till Skatteverket.

LB

Hamnkonflikten slut – många problem återstår



Analys. Hamnkonflikten är avslåst och för första gången finns två centrala kollektivavtal för landets stuveriarbetare. Avtalen är visserligen exakt likalydande, men dubbleringen kommer ändå att få konsekvenser i hamnarna.

Text JAN LINDKVIST

Några timmar innan storkonflikten skulle ha brutit ut skrev Hamnarbetarförbundet (HF) och Sveriges Hamnar under det historiska avtalet, ett andrahandsavtal.

→ Ny policy från Sveriges Hamnar

Segerrusiga HF-medlemmar firade, samtidigt som arbetsgivarparten gick ut med ett nytt policybeslut. Inget hamnbolag får teckna lokala avtal med HF. Stuverier som till äventyrs gör det riskerar uteslutning ur Sveriges Hamnar.

I en intervju för Transportarbetaren sammanfattade arbetsgivargeneralen Mattias Dahl ståndpunkten så här:

”Hamnarbetarförbundet har hela tiden haft rätt att påkalla förhandlingar. I princip om vad som helst. Men det är en sak att förhandla, en annan att komma överens. Lokala överenskommelser kan vi endast göra med Transport. Det framgår av förstahandsavtalet.”

Om utspelet skapade besvikelser i HF-leden doldes det väl. I ett pressutskick beskrev ledningen det som: *...en försiktighetsåtgärd från arbetsgivarorganisationen i en ny situation...*

→ Arbetsgivarna backade

Just rätten att teckna lokala avtal var annars den stora knäckfrågan i hamnkonflikten. Arbetsgivarna begärde skrivningar, förtydliganden, som klart slog fast att HF inte ens skulle kunna begära förhandling om egna lokala avtal. Sveriges Hamnar – liksom Transport – ville

undvika en situation där stuveriarbetare i en och samma hamn kunde ha olika lön och olika villkor.

HF ville å sin sida hålla frågan öppen. Förbundet anser att det finns saker som HF faktiskt kan avtala om – åtminstone för de egna medlemmarna. Blir det tvist är det Arbetsdomstolen som ska pröva frågan. Inte Sveriges Hamnar. I förväg. Kvällen före storkonflikten satt Sveriges Hamnar och HF inlåsta i ett rum hos medlarna.

Arbetsgivarna vek sig. Det blev ingen specialreglering kring lokala avtal. Men arbetsgivarna anser ändå att de är förhindrade att teckna lokala uppgörelser med någon annan än Transport, som alltså har förstahandsavtalet.

Ett par veckor efter uppgörelsen hade det ännu inte kommit signaler om att HF gjort framstötter om lokala uppgörelser.

→ Arbetsmiljö svårknäckt nöt

I stället är det andra orosmoln som seglat upp. Ett handlar om arbetsmiljön.

I och med avtalet fick HF laglig rätt att utse skyddsombud och delta fullt ut i arbetsmiljöarbetet. Den möjligheten hade HF i många år, utan att ha något kollektivavtal. Men när tvisten eskalerade i Göteborgs hamn drog Sveriges Hamnar i bromsen. Ingen hamn skulle ge HF fackliga rättigheter som normalt gäller för fackförbund som tecknar avtal – och därigenom binds av fredsplikt.

HF är etablerat i omkring 15 av Sveriges runt 60 hamnar, i resten

är i princip alla medlemmar med i Transport.

I de 15 ”blandade” hamnarna kommer nu både Transport och HF att utse skyddsombud och vilja delta i skyddsarbetet. Arbetsgivarna har redan börjat knorra. Över att det blir för många skyddsombud och för tungrovt.

Påstötningar har kommit om att HF och Transport i vart fall måste enas om ett gemensamt huvudskyddsombud. Transport motsätter sig åtminstone initialt en sådan ordning. De två hamnfacken har olika sätt att bedriva arbetsmiljöarbete och det skulle skapa märkliga situationer om bara det ena facket exempelvis vill lägga ett skyddsstopp.

Kan facken samverka lokalt kring arbetsmiljön? Det är en öppen fråga. I vissa hamnar har konflikten och trakasserierna som följde i spåren skapat svåråtkärr.

→ Inhyrning oroar facket

En annan farhåga handlar om att arbetsgivarna vädrar morgonluft nu när alla arbetare för första gången på 47 år är bundna av fredsplikt. I flera stuverier har arbetsgivarna sagt upp lokala uppgörelser som funnits länge.

I Göteborg började APM Terminals hyra in personal i samband med striden med HF. Det är en företeelse som numera är legio på den övriga arbetsmarknaden, men inte i hamnarna. Där har behovet av flexibilitet i stället lösts med ”blixten”. Inhoppare som kunnat ringas in och som bara haft anställning dag för dag. De osäkra villkoren har

kompenserats med bra betalning.

När varslen haglade i januari och februari var det många stuveribolag som kontaktade Transport och begärde förhandling om inhyrning av personal.

”Frågan är tyvärr aktuell fortfarande, i flera hamnar. Det är klart bekymmersamt. Som jag ser det kan vi tacka HF för den utvecklingen”, har Transports avtalssekreterare Peter Winstén uttalat.

Det är nog ingen alltför djärv gissning att blixten och inhyrningsfrågan blir het när hela stuveriavtalet ska omförhandlas i nästa års lönerörelse.

→ Inskränkningar i strejkrätten

Runt om i fackföreningsrörelsen växer motståndet mot den uppgörelse som de fackliga centralorganisationerna gjorde upp med arbetsgivarna om förra sommaren. Innebörden är, förenklat, att lagen ska ändras så att det inte blir möjligt för ett fackförbund att kräva sig till ett kollektivavtal – om det redan finns ett avtal på arbetsplatsen.

Kritikerna anser att lagändringen är onödig, nu när hamnkonflikten är löst. Försvarens påpekar att HF kan stå utan avtal redan om ett år, och då är parterna ”tillbaka på ruta ett” igen.

Såväl LO som Transport ogillar i grunden inskränkningar i konflikträtten, men ser den här åtgärden som ett nödvändigt ont. Ett av argument som anförs är att om parterna inte reglerar frågan, så kommer politikerna att ingripa. Och då blir det betydligt hårdare tag.

Transport polisanmäler lettiska åkeriet Samskip

Åkeri. Transport prövar en rad olika vägar för att stoppa utländska åkerier som bryter mot EU-regler och konkurrerar med låga löner och dåliga villkor. Senaste draget är att polisanmäla ett transportföretag från Lettland.

Text Lena Blomquist

– Om det här läggs ner får vi fundera på att JO-anmäla polisen, säger Transports Tommy Jonsson.

Lettiska transportföretaget Samskip Van Dieren anklagas av Transports för att bryta dels mot lagen om vägtrafikregister, dels mot vägtrafikskattelagen. Tommy Jonsson jobbar med fackförbundets verksamhet för ordning och reda i åkeribranschen, och han har haft koll på Samskip i flera år. – Bilarna lämnar inte Sverige, säger han. Förarna kommer med bussar till uppställningsplatserna. Företaget har fasta kunder här.

Alltså ska fordonen vara registrerade i Sverige, är hans slutsats. Och därmed ska Samskip betala vägskatt i Sverige.

Hans hopp står till polisen, och att polisens utredning ska visa detta. Företaget har tidigare hävdat att transporter i Sverige är tillfälliga och att de därför ska räknas som godkänd kombitrafik (alltså trans-



Tommy Jonsson är ombudsman och jobbar med Transports verksamhet för ordning och reda i åkeribranschen.

porter som kombinerar järnväg, sjöfart och lastbil).

Tidigare har Transport anmält både Samskip och det slovakiska åkeriet Bring Trucking till Arbetsmiljöverket för brott mot utstationeringsdirektivet. Hittills utan resultat.

Direktivet slår fast att utländska företag som bedriver verksamhet i ett annat EU-land ska anmäla vilken personal de har i landet till ett register. I Sverige sköts det av Arbetsmiljöverket (AV). Grunden är att utstationerad arbetskraft ska ha villkor som följer de svenska lagarna för till exempel arbetsmiljö, semester och arbetstid. Lönerna

får inte understiga lägstalönerna i kollektivavtalen.

En tidigare polisanmälan om Bring Trucking, med dragbilar registrerade i Slovakien men som körs stadigt på de svenska vägarna, har lagts ner. ”Omöjligt att utreda”, löd beskedet till Tommy Jonsson.

– Nu hoppas vi att polisen ska komma vidare med Samskip. Och att Skatteverket snart ska komma med besked om hur de båda åkerierna ska skatta.

Transport har också kallat Samskip till förhandling, med syfte att teckna kollektivavtal. Företaget har nobbat med argumentet att det bara kör kombitrafik.

Budbilsförare i Amazon-strejk

Chaufförer. Två dagars strejk med demonstrationer och nästan total uppslutning. Det lyckades de italienska facken ordna för budbilschaufförerna som arbetar för Amazon i Milano. De kräver mer personal, mindre stress och att företaget följer gällande avtal.

Chaufförerna får aldrig stanna mer än tre minuter. De ska hinna med runt 180 leveranser per dag. Arbetsdagarna är ofta över nio timmar långa, och buden får inte alltid ersättning för övertiden.

Företagen som anställer chaufförerna och jobbar för Amazon har efter strejken gått med på att förhandla om arbetsvillkoren.

KW



FOTO: STEFANO DE GRANDIS

Kom EU fram till nya regler om cabotage?

EU. Planen är att EU-parlamentet ska rösta om delar av sitt stora vägpaket, med det officiella namnet mobilitetspaketet, den 27 mars. Om detta hände kan du läsa om resultatet på Transportarbetarens webb. Vi hann inte få med det i papperstidningen.

Det handlar om striktare regler för cabotage, nya kör- och vilotider och om villkoren för utstationerade arbetare (från andra EU-länder) i transportbranschen. Bland annat. Hittills har det rätt oenighet bland EU-politikerna om de olika delarna i paketet.

LB

Lastbilsförare dog i Stockholm

Chaufförer. I förra veckan dog en lastbilschaufför på E4:n vid Fruängen i södra Stockholm. Han hade kört in i ett brofundament till en tunnelbanebro.

Mannen blev den femte yrkesföraren som omkom i jobbet hittills i år. I Arbetsmiljöverkets statistik över årets dödsolyckor återfinns dessutom ytterligare fem personer i andra yrken, som omkommit i olyckor där lastbilar varit inblandade.

LB

Transport kräver skärpta straff

Politik. Transport kräver tydligare lagar och skarpare straff för att få ner antalet dödsolyckor i förbundets branscher.

Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport, och förbundets ordförande Tommy Wreeth drev den linjen på en träff med arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S). De fick, liksom övriga fack och arbetsgivare i de mest olycksdrabbade branscherna, beskriva sina viktigaste tankar och krav.

– Vi tog upp alltifrån vikten att jobba förebyggande med arbetsmiljön och ge skyddsombuden rätt förutsättningar – till att lagar, regler och straff kopplade till arbetsmiljölagen behöver skärpas, säger Martin Miljeteig.

Att upphandlingar inte ska tillåta konkurrens med dålig arbetsmiljö, var ett annat av Transports teman. Liksom vikten av att ge arbetarna rätt förutsättningar att sköta sitt jobb utan farlig stress.

LB

Facebook-rasist nekades taxileg

Taxi. En man dömdes för hets mot folkgrupp i augusti förra året, efter att ha hetsat mot muslimer på Facebook, skriver Expo. Mannen överklagade till hovrätten men nekades prövningstillstånd. I oktober 2018 nekades mannen taxiförarlegitimation av Transportstyrelsen, beslutet överklagades men i mars slog Förvaltningsrätten i Luleå fast myndighetens beslut.

JA



100 förare har stått utan lön.

Ringduve taxi begärs i konkurs

Taxi. Transport har skickat in en konkursansökan mot Ringduve taxi, som inte betalat ut lön till uppåt 100 förare. Samma dag som ansökan kom in till tingsrätten begärde bolaget att än en gång att få byta företrädare i styrelsen. Revisorn har redan hoppat av.

Cirkusen fortsätter kring det krisdrabbade företaget Ringduve taxi, som haft uppåt 180 anställda chaufförer runt om i Skåne. Många av dem körde skolbarn och serviceresor för samhället.

Konkursförhandlingen är utsatt till den 2 april. Till den måste tingsrätten försöka få tag i bolagsföreträdarna.

JL



37

lastbilar fick inte rulla vidare när polisen under en vecka specialkollade tung trafik i hela landet. 850 fordon och chaufförer kollades.

De vill samla och stärka kvinnor i Transport

Facket. Transportyrkena domineras av män. Facket domineras av män. Ett litet gäng kvinnor i Örebro har fått nog – och startar ett kvinnligt nätverk. Det har redan vuxit.

Text Lena Blomquist

– Tiden är mogen för kvinnokommittéer i Transport, säger Emma Brodin efter första mötet som samlade ungefär 15 kvinnor.

BAKOM NÄTVERKET KVINNOR i Transport finns Emma Brodin, lastbilschaufför och ordförande i avdelning 9 i Örebro, Sigrid Wahlin, väktare och ungdomsansvarig i avdelningen, Sirke Karlsson, operatör på Securitas ledningscentral och klubbordförande på företaget i Närke, och Annika Hedström, terminalarbetare och ombudsman (som inte kunde vara med på bilden).

DE HAR ERFARENHETER från transportarbetaryrken, som de önskar att andra kvinnor inte ska behöva vara med om.

– Alla tjejerna var jättepeppade, berättar Emma Brodin efter första nätverksträffen.

På tavlan antecknades idéer om fortsättningen: flera och täta träffar, studiecirklar, självförsvarskurs,



FOTO: MIKAEL WAHLBERG

Tre av fyra initiativtagare till Kvinnor i Transport: Sirke Karlsson, Sigrid Wahlin och Emma Brodin.

internationella utblickar, picknic framåt sommaren ...

– Det här ska bli ett tryggt nätverk för kvinnor som vill prata av sig, och dela med sig av hur det är på jobbet. Som behöver få råd och stöd, säger Sigrid Wahlin.

– VI VILL få ihop tjejer i alla transportbranscher och de som jobbar inom facket, säger Sirke Karlsson.

Morgonen efter träffen funderar Emma Brodin en liten stund när Transportarbetaren frågar efter hennes att-göra-lista. Sedan:

– Först ska jag kontakta de nordis-

ka och europeiska transportfederationerna för att få till en föreläsning om hur det ser ut i andra länder.

– Sedan ska vi ha en ny träff med alla tjejerna som kom, många ville att det skulle bli på en lördag. Ju mer vi lär känna varandra desto lättare blir det att berätta om sina egna erfarenheter som kvinna i våra branscher och i facket.

Och en tredje punkt på din lista?

– Nu utmanar vi alla avdelningar i vår region och i hela Transport att starta kvinnokommittéer. Huvudsaken är att vi kvinnor lyfter varandra. Och att vi vågar ta plats.

”Bidra till cyklonens offer”

Världen. Wilfred Mandla, koordinator för Transports fackliga projekt i Malawi, väddar till fackets medlemmar om hjälp efter cyklonen Idais dödliga framfart.

– Bidra med vad du har. Allt behövs, människor har ingenting.

Text Justina Öster

Över 1 000 människor uppskattas ha dött i stormen och översvämningarna som drabbat Moçambique, Zimbabwe och Malawi. Fördöelsen är oöverblickbar, hus, skolor och vägar har svepts bort och 2,6 miljoner människor är enligt FN i behov av omedelbar nödhjälp.



Wilfred Mandla är i Stockholm för att rapportera om pågående fackliga projekt i drabbade Malawi och Botswana.

Själv bor han i Zimbabwe och reser ofta i projektländerna.

– JAG ÄR mycket orolig över vad som händer och har hänt, alla förstörda byggnader, infrastrukturen som slagits ut, alla som dött eller saknas. Människor är förtvivlade, vet inte vad de ska göra, var de ska börja. Överlämnar vi återuppbyggnaden åt regeringen så saknas det pengar.

– Vi måste hjälpa till, alla behöver

göra vad de kan.

Vad som hänt fackliga medlemmar och ledare i Malawi, där man inom olika projekt organiserar transportarbetare och säkerhetsanställda, vet Wilfred Mandla inte än.

– Det är för tidigt att säga. Så fort jag är tillbaka hemma kommer jag att åka till några områden i Malawi, prata med fackliga ledare och ta reda på omfattningen av fördöelsen.

– EN FACKLIG transportledare skriver i ett mejl att människor behöver mat, kläder, presenningar att bo under, vattenrening, allt. Lämna vad du kan till insamlingar eller skänk pengar till exempelvis Röda Korset.



Under fyra dagar i mars träffades 200 deltagare för olika specialkonferenser om Transports 15 avtalsområden.

Transport laddar för ny avtalsrörelse

Avtal 2020. Om ett år löper Transports kollektivavtal ut och en ny stor lönerörelse startar. Redan nu genomför förbundet avtalsråd som ska arbeta fram strategier för de olika branscherna.

Text och foto Jan Lindkvist

– Vi ska vara väl förberedda, konkreta och framtidsinriktade, sa avtalssekreterare Peter Winstén på en uppstarts-konferens vid Arlanda.

För två år sedan förhandlade fack och arbetsgivare fram treåriga avtal för nästan hela arbetsmarknaden.

NÄR DET NU drar ihop sig till ny löne-match har Transport valt ett nytt arbetssätt. Förbundet har utsett särskilda avtalsgrupper som noga ska analysera förutsättningarna för de olika yrkesområdena. Under totalt fyra dagar i mars samlades omkring 200 deltagare till olika specialkonferenser för Transports omkring 15 avtalsområden.

FÖRBUNDSORDFÖRANDE Tommy Wreeth ser flera fördelar med den nya ordningen:

– Tidigare har vi varit väldigt inriktade på att vaska fram konkreta krav som medlemmarna vill att vi ska driva mot arbetsgivarna. Visst, höjd lön är viktigt. Men vi behöver också genomlysna branscherna. Hur utvecklas de i framtiden? Vad händer med automatisering och robotisering?

– Vi vill titta på helheten. Vad är det rimligt att ändra på? Vilka krav klarar arbetsgivarna? Och vilka måste vi snarare driva den politiska vägen? Taxi är ett exempel. Vill förarna få bort den märkliga procentlönen måste vi bli bättre både på att mobilisera taxiförare och att få med oss politikerna.

Till den första konferensomgången hade Transport bjudit in ”fienden” – i form av arbetsgivargeneralen Mattias Dahl, vd för Transportgruppen:

– Från arbetsgivarvidan tycker vi att alltför många av våra kollektivavtal inte har utvecklats och moderniserats. Jag vill vara tydlig: Vi är beredda att ge saker för att få saker. Det är för att avtalen ska överleva. Och det vill vi!

– Vi har också sagt att vi ställer oss bakom en märkessättning från industrin, om det kommer en sådan även den här gången. Det är en ordning som är lite besvärlig ibland, men vi tycker att ”AB Sverige” tjänat på att ha industrin som lönenormerare. Visst, tio procent i lönehöjning är roligare än 2,3 procent. Men inte om de tio procenten äts upp av inflationen, sa Mattias Dahl.

LO:S AVTALSSEKRETERARE Torbjörn Johansson berättade att LO hittills mejslat ut 14 långsiktiga krav till den kommande avtalsrörelsen:

– Det handlar bland annat om löner, anställningsformer och försäkringar. Vi går inte ut med överbud, utan försöker hitta krav som ligger hyfsat nära det vi slutligen landat på.

Även Torbjörn Johansson försvarade industrins roll som lönenormerare och anförde att den skapat goda reallöneökningar. Han var dock bekymrad över att en del LO-förbund, med högre lönelägen, avsatt en del av löneutrymmet till bättre tjänstepensioner. Det har gjort att vissa grupper får uppåt nio procent i inbetalda pensionspremier, medan andra ligger kvar på de 4,5 procent som LO och Svenskt Näringsliv ursprungligen gjorde upp om.

– Det är inte bra att LO-kollektiv dras isär, sa Torbjörn Johansson.

David Ericsson

Politik är det obegripligas konst

Vad är det som händer? Den socialdemokratiska regeringen för en delvis ultrakonservativ politik med genomförande av marknadshyror och förändringar i anställningsskyddet. Något som inte ens Moderaterna vågade föreslå.

Enligt egen utsago gör man det för att hindra SD från inflytande över politiken. Men är det verkligen hela sanningen? Och hur rimligt är det att föra en högerpolitisk bara för att man INTE vill något?

”

För arbetarna är flest och det är de som rent fysiskt bygger samhället.

FÖR ATT FÖRSTÅ måste man nog gå tillbaka till basfakta. Politikerna har en längre tid utgått från tanken att vi lever i ett två tredjedelssamhälle: två tredjedelar av medborgarna är tämligen välbeställda och har företrädesvis tjänstemannayrken. Medan en tredjedel har det sämre – de är arbetare.

Alltså satsar politikerna på dem som har det bättre, eftersom de är flest och ger mest röster. Men enligt SCB har 49,3 procent av alla sysselsatta arbetaryrken medan 41,1 procent är tjänstemän (och 9,6 procent företagare). Och så tillkommer förstås alla barn, pensionärer och folk utanför arbetsmarknaden, som nog är närmare arbetaryrkena rent ekonomiskt.

Men vad har majoriteten av alla dessa människor för nytta av att hyrorna blir fria, som regeringen föreslår i sitt 73-punktsprogram, och kanske fördubblas? De enda som tjänar på det är den millipromille av befolkningen som äger hyresfastigheter.

Och om arbetsrätten förändras enligt samma program kommer det bli mycket lättare att sparka folk. Hur ska någon då våga jobba fackligt? Eller ens våga vara med i facket?

Företagen tjänar knappt på det. Scania har till exempel ensidigt gått ut på ett stormöte för 6 000 anställda och sagt att alla garanteras anställning minst till 2026.

En del småföretagare gnäller förstås. Men det är väl bara för dem att lära sig att göra en ordentlig ekonomisk kalkyl för att se vad det kostar att ha anställda med schysta villkor.

MAN KAN ÄNDÅ bli lite imponerad av Löfven och regeringens politiska ingenjörskonst. Den är i klar minoritet, men lyckas ändå regera och hålla ihop landet och det socialdemokratiska partiet. Fast blindskären är många och det är väl få som egentligen gillar spindelnätet av löften och kompromisser.

Dessutom kan alltså dagens politik bygga på en felräkning.

För arbetarna är flest och det är de som rent fysiskt bygger samhället. Det är deras rättigheter till ett drägligt liv med tryggade arbeten och rimliga bostäder som borde vara i fokus. Inte den övre medelklassen och kapitalägarna.

Risken är annars att de med arbetaryrken, i brist på annat, hamnar i armarna på Sverigedemokraterna. Just det man ville undvika.

Toppen & botten

↑ **EU:s "sociala pelare" som bland annat är emot fritt cabotage.**

↓ **SD stöder inte EU:s så kallade sociala pelare, där utländska arbetare ska få samma lön som de inhemska.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Malm i lasten

Daniel Silder.

Dygnet runt. På isiga eller
midnattssolsupplysta, tjäl-
brutna och smala, bräckliga
eller förstärkta vägar far de
fram: malmbilschaufförerna
i västra Tornedalen.

Text och foto JOHN ANTONSSON





Vid väg 395, med Torneälven som granne, ligger en by som heter Junosuando. Kör du västerut från Ica Alskogs, mot Vittangi, ser du alldeles snart en gammal vägverksstation på vänster sida. Där har mer än 100 chaufförer sin anställning och varje morgon har marken känt vibrationerna från 5 000 ton nykrossad järnmalm.

– När vi skulle börja körde vi runt på vägen mellan Kaunisvaara och Pitkijärvi, till slut kom vi fram till att det här är den bästa platsen, säger Peter Blohm, som är vd för Malmtransport Norr.

Malmtransport är ett helägt systerbolag till Kaunis iron: Företaget som tog vid några år efter att luften gått ur föregångaren Northland resources år 2014.

DET ÄR 122 ÅR SEDAN disponenten Hjalmar Lundbohm först kunde mäta hur mycket malm som fanns vid Kiirunavaara. Redan runt 1970 visade statliga LKAB intresse för att börja bryta i Pajala kommun. Då var det låga malmpriser och transportproblem som satte stopp.

I stället tog det mer än 40 år innan

Korta gruvfakta

→ **I snitt transporteras 5 200 ton malm per dygn av Malmtransport Norrs mer än 100 chaufförer.**

→ **Av dem är 12 procent kvinnor, ett högre snitt än branschen som helhet.**

→ **Malmen tas upp i dagbrottet i Kaunisvaara där den också krossas. Därefter går den i lastbil till Svappavaara för tågtransport till Narvik, där den går på båt ut på världsmarknaden.**

→ **Malmtransport Norr är ett systerföretag till gruvbolaget Kaunis iron. Båda ägs av ett investeringsbolag som har tidigare näringsministern Anders Sundström som ordförande.**

→ **Det bor cirka 6 000 personer i Pajala. En majoritet av invånarna bor i någon av de 82 bebodda byarna.**

ett kanadensiskt företag med namnet Northland resources började brytningen.

Knäckfrågan med transporter löstes efter intensiva diskussioner med Trafikverket och en dispens som tillät 90 ton tunga ekipage. Under Northland-tiden körde förarna Scania. Sedan sjönk malmpriserna som en sten och Northland gick omkull. Nu finns det andra investerare, även om många av cheferna är samma som förr. Chaufförerna har bytt till Volvo FF10 med dubbla styrande framaxlar, totalt har ekipaget tio axlar. Om Malmtransport inte haft dispens och kört 64-tons ekipage så hade man behövt 50 procent fler bilar i trafik. För att hålla trafiken rullande jobbar i snitt 59 chaufförer per dygn.

I ETT RÖTT HUS sitter chaufförer som tar sina 45-minuters raster vid de runda borden nära kaffeautomaterna och pentryt. I den öppna planlösningens andra ända finns en soffgrupp där en ensam chaufför tar en tupplur. Tv:n visar en gammal svartvit film, i väntan på att Charlotte Kalla (från grannbyn) och de andra damerna ska sno stafettguld från norskorerna.

Fyra nyanställda chaufförer sitter vid ett bord i det konferensrum som ligger invid tv-hörnan. Peter Blohm och verksamhetschefen Roger går igenom företagets rutiner, cheferna bryter då och då in med några meningar på finska.

Företagets motto: Trafiksäkert med ett jämnt drag ska malmen fram dygnet runt.

– Ute på vägen är ni alltid själva, därför är alla sitt eget skyddsombud, säger Peter Blohm.

Chaufförerna jobbar på rullande åtta veckors-scheman, natt och dagarbete varvas, någonstans i perioden finns en längre ledighet på sex dagar. Det är ungefär lika många vecko- och dagspendlare.

Jobbet är upplagt så här:

Chauffören anmäler sig till trafikledning. Får en körning. Endera hämtning eller lossning. Resan börjar och slutar i mitten, sedan väntar en 45-minuters rast. Sammanlagt blir det tre körningar och två långa obetalda raster vid varje skift.

Daniel Silder

– **DET VAR SOM ATT HITTA HEM.** Det är det här jag ska hålla på med, this is the shit.

Så beskriver han känslan av att bli chaufför.

Den här onsdagen kom han till jobbet tidigare än skiftet börjat. Han gick in till trafik- och arbetsledningen och morsade. Han kunde börja tidigt om det behövdes, det gjorde det inte. Han passade också



Malmbilschauffören Daniel Silder skrapar bort den malm som inte föll ur vid lossningen.

”Det gäller att ha äggskal under gasen. Att bromsa så lite som möjligt, känna sig så bekväm som det går, utan att luras in i ett falskt förtroende, att i stället försöka hitta ett samspel mellan maskin och person.”

Daniel Silder, malmbilschaufför

på att kolla om han kunde ta ledigt den där sista dagen före långledigheten, det kunde han. När avfartstiden närmar sig går han ut till den fullastade bilen.

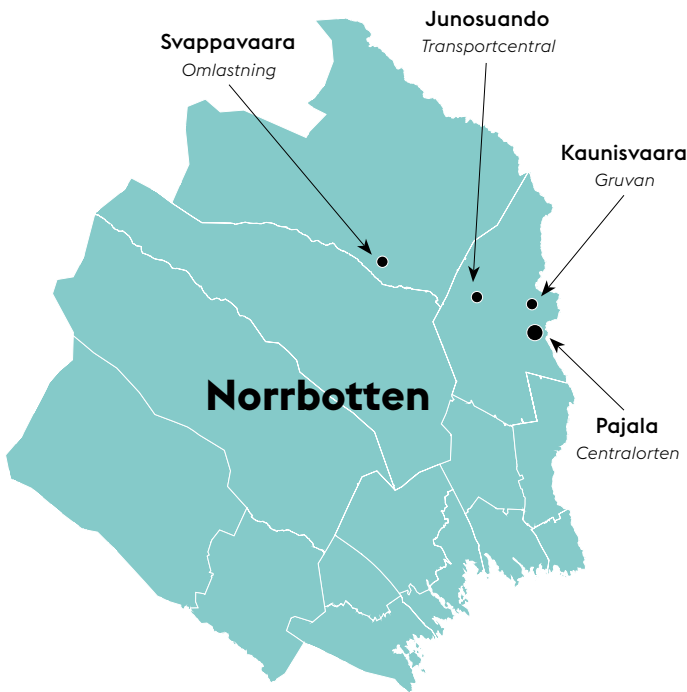
Han går ett varv och gör en okulär besiktning, sopar av lite damm från baklyktorna, sätter sig i förarsätet och inväntar klartecken för att sedan föra in förarkortet, klicka klart och börja köra.

Daniel har kvar lägenheten hemma på Brynäs i Gävle. När han arbetar bor han med föräldrarna som flyttat upp till Junosuandos grannby Kangos.

– Det fanns inget jag ville göra hemma i Gävle, genom pappas kontakter i byn fick jag reda på det här och hörde av mig. Det funkade bra, riktigt kul är det. Ett nytt äventyr på ett nytt ställe.

KUL. MEN INTE alltid lätt. Daniel Silder balanserar bilen i sitt körfält och det finns avsnitt där det är väldigt trångt.

– Det är inte mycket utrymme. Jag har fått åka med chaufförer som varit



Daniel Silder visar knapparna han trycker på för att lossa malmen på omlastningsstationen.

Northland - jättesatsningen som kom av sig

Gruvan i Kaunisvaara anlades av Northland resources, ett företag börs-introducerat i Kanada, som i slutet hade sätet Luxemburg. Gruvan var i drift mellan oktober 2012 och oktober 2014. Det har beskrivits som "Klondikestämning", det sätt som gruvan skulle ge hela regionen nytt liv.

När bolaget till slut gick i konkurs hade nio miljarder svenska kronor investerats i verksamheten och totalt fanns skulder på 14

miljarder kronor. Många småsparare, inte minst från Pajala kommun blev av med stora summor pengar. Anledningar till konkursen ska ha varit att det ska ha kostat mer än väntat att få i gång verksamheten, samt att malmpriserna störtade.

Konkursboet köptes i omgångar upp av en grupp investerare. Numera heter ägarbolaget för verksamheten Kaunis holding AB.

Källor: SvD, NSD



Juha Barsk gör sin andra vända i Pajala som malmbilschaufför. "Det bästa jobb jag har haft", säger han.

behjälpliga och har visat mig de olika avsnitten av vägen.

Daniel Silder kommer till en bro. Trafikljuset visar grönt, på andra sidan är det rött, han sänker hastigheten till 40 kilometer i timmen och håller sig på mitten av vägen. Tidigare under dagen berättade Peter Blohm om dispensen att få köra så tungt gods. En regel är att några svagare broar måste hanteras på ett särskilt sätt. En annan del handlar om att det alltid måste vara minst fyra minuters avstånd mellan bilarna.

– Om avståndet är kortare, då faller dispensen och då har chauffören ett överlass på 26 ton. Föraren blir av med körkortet, och vid flera grövre överträdelser riskerar vi att i värsta fall att förlora dispensen helt och hållet, säger Peter Blohm.

Två veckor tidigare var det arktisk kyla, 35 grader minus, nu är det ett par plusgrader men sakta på väg neråt. Längs sträckan finns något som flera chaufförer beskriver som tre olika klimatzoner, det kan gå från svinkallt till plusgrader på bara några kilometers avstånd.

REGNET HAR BLIVIT till snö och vi närmar oss backen vid Masugnsbyn, en privatbilist hade bara behövt köra på utan att tänka efter.

– Det kommer förmodligen att vara is på vägen. Jag får leta efter snö för att få ett bra grepp.

Klockan är strax efter 17 och himlen har gått från mulen till mörk. Kollegorna anropar varandra på radion och varnar om is. Sandbilar är ute på vägarna, men det mesta blåser ut mot vägkanten.

– Nu är det snorhalt, vi får ta det extra lugnt. Man känner hur det glider på vägen, man hör psh psh psh, det är ABS:en som jobbar och försöker få fäste.

Daniel Silder tycker att bilen fungerar utmärkt, men vägarna, "de är inte bra".



Vid gruvans malmkross är det bara att vänta medan en hjullastare fyller upp malmbilen, som får en totalvikt på 90 ton.

Han pekar ut den punkt där en av företags chaufförer frontalkrockade med en minibuss som kommit över till fel fil. Chauffören klarade sig men sex av sju personer i bussen dog. Kurvan är skarp, och var vid olyckstillfället inte markerad på de omkomnas sida.

– Det är skyltat 100 här men borde max vara 40 kilometer i timmen.

Två vägförkorningar är på gång, båda kallas förbifarter, om än inte lika omskrivna som den i Stockholm. Dessutom ska vägen bättras till på flera sträckor. Då kommer restiden att förkortas och företaget hoppas att chaufförerna ska hinna med två svängar under ett körpass. Det vågar man inte i dag, malmen får inte stå stilla.

Daniel Silder är framme vid omlastningsstället och kör in i en låg industribyggnad. Han kör sakta längs en kant på sin vänstra sida. I ett försänt område

jobbar en maskinförare i en hjullastare och skyfflar malm som ska till tåget upp mot Narvik. I Narviks hamn bekostade dåvarande Northland mining en tillbyggnad för en miljard kronor. Efter gruvbolagets konkurs köptes anläggningen av kommunen för 50 miljoner kronor.

– Den hade vi nog gärna köpt själva, säger Peter Blohm.

NÄR DANIEL SILDER har lossat kör han ut till höger och stannar vid en plan där han manuellt ska skrapa bort den sista malmen. När det är som kallast får arbetarna använda tillhyggen som yxa eller slägga. Den här gången räcker det bra med några lätta tag med en skrapa.

På vägen tillbaka mot transportcentralen blir det halare.

– Det gäller att ha äggskal under gasen. Att bromsa så lite som möjligt, känna sig så bekväm som det går, utan att luras in

"Det känns inte så farligt att jobba natt, man måste bara vänja kroppen först."

Juha Barsk, malmbilschaufför

i ett falskt förtroende, att i stället försöka hitta ett samspel mellan maskin och person.

Snön ligger på vägen som en vit linne-duk. Chauffören har fokus framåt. Han vet inte vem han möter, måste vara beredd på allt. De smala krokiga vägarna ger inte mycket att spela med. Blicken letar av diken. Är det några ögon som blänker? Av och till spinner något däck till. Han kommer fram säkert, parkerar bilen, går ett varv och kollar att allt ser ut som det ska. Några ord med transportledningen, sedan mat.

Juha Barsk

EFTER NÄSTAN 30 ÅR PÅ KONSUM, först som anställd och de tre sista åren som handlare i Örebro, sadlade Juha Barsk om till lastbilschaufför. Han var med under



Harry Hedlund är med sina 77 år Malmtransport Norrs äldsta chaufför. Han lägger stort fokus på att köra med så låg förbrukning som möjligt.

Northland-tiden och kom tillbaka så fort man fick chansen. Veckopendlare nu som då.

– Det bästa jobb jag har haft.
Han äter middag och väntar på dagens andra körpass. Pratar finska med en kollega som just kommit till orten. Han sätter sig i en tom bil och kör mot gruvan. Vägen smalnar av bortåt Autio. Snön virvlar mot helljusets lyktor. Än är det bara kväll, natten har tagit över då han ska gå av sitt skift.

– Det känns inte så farligt att jobba natt, man måste bara vänja kroppen först.
Juha Barsk är född på den finska sidan av Tornedalen, men flyttade tidigt till Övertorneå.

– Pappa körde också lastbil, man kan säga att det ligger i generna.
Klockan är kvart i nio.
– Det känns inte så halt längre, men våra vägar är inte bra. De lutar åt kanten, ibland åt höger, ibland åt vänster.
Jämfört med dagligvaruhandeln är chaufförslivet lugnt.

– Man kan njuta utav världen. Det är utsökt på vartider, så mycket att se.
Juha Barsk håller utik efter djur. Som den där björnen han såg en gång vid masugnsbyn. Den här kvällen ser han en liten räv.
– De blir så fina i pälsen under våren, gudomliga, de bara står där vid snövallarna och tittar på dig.

NÅGONSTANS MELLAN AUTIO och Anttis börjar blåsten likna storm, vinden viner och tjuter i den annars så tysta hytten.
– Nu blåser det rejält och trycker på mot bilen, när lasten är i känns det inte. När det är sju kilometer kvar till

Olycksdrabbade

Sedan omstarten av gruvan förra sommarens har Malmtransport i norr varit med om ett antal olyckor. Vid ett tillfälle omkom en chaufför som körde av vägen på vänster sida.

Vid ett annat tillfälle kolliderade en chaufför med en minibuss som hamnat på fel sida av vägen. Chauffören klarade sig men sex av sju passagerare i minibussen omkom. Kollisionen skedde vid en skarp kurva som inte var utmärkt. Enligt Malmtransport har faran i kurvan påpekats för Trafikverket ett antal gånger, utan resultat. I dag är det skyltat.

Förutom de värsta olyckorna har företagets förare råkat ut för tillbud och olyckor med avkörningar och sönderslagna backspeglar vid möte mellan företagets chaufförer. Vid flera av fallen framstår det som att dåliga vägar och förrädiska väglag legat bakom olyckorna.

centralorten Pajala tar Juha Barsk av åt vänster. Vägen blir bredare.
– Skulle vi ha vägen så hela tiden så skulle det vara gudomligt.
Vinden tilltar igen. Snön yr och spelar i strålkastarljuset. Han tror att det är närmare 20 meter i sekunden, om inte mer.
– Nu känns det halt, risken är stor att vi fastnar.
Men det går vägen. Juha Barsk väger in bilen och kör fram för att bli lastad. En hjullastare, med en chaufför anställd av en underentreprenör, tar ett lass malm, höjer skopan och väger malmen. Maskinen adderar lassen så att det blir exakt så mycket som ekipaget har kapacitet för.

Harry Hedlund

HAN ÄR ÄLDST PÅ FIRMAN. 77 år gammal och har jobbat som chaufför sedan han var 20. Både som anställd och i eget åkeri. Han trodde nog att det skulle ta slut på en väg mellan Feuske och Narvik för fem år sedan.
På ena sidan klippväggen och på den andra ett brant stup kände han att någonting inte stämde när det började rulla nerför. Bromsen kändes fel. Han växlade ner och drog åt avgasbromsen. Till slut kände han sig tvungen att trycka ner bromsen, men den for bara igenom. Sedan släppte den helt.
– Då gick det från 45 till 95 på två röda.
Harry såg bara en lösning. En snabb manöver med ratten och bilen välte.
– Nu har jag bromsar, tänkte jag.
Han for mot räcket och blev hängande över ett 20 meter högt stup, fastklämd i en och en halv timma.

Punkterad lunga. Skadad fotled. Sönderslagen ögonbotten. "Jag har två titanplattor." Han kände för en stund att han var på väg att försvinna. Mitt i morfinruset sa läkaren: "Du har tur att du kom fram i tid, din lunga har punkterats."
– Den var full av blod eller något.

UNDER FLERA ÅR efteråt plågades han av posttraumatisk stress. Vaknade på nätterna, drömde, kallsvettades. Dessutom slogs han mot ett försäkringsbolag. Lång historia kort: Han vann inte den striden. Ville bland annat få pengar för förlorad arbetsinkomst, men de sa att han ändå var för gammal för att jobba. Nu jobbar han igen, i sitt livs 78:e år.
– Varför ska jag sitta i stugan och vänta på att dö, döden får vänta på mig.
– Jag tycker om att jobba, har man yng-

"Jag tycker om att vara själv med bara motorljudet och mina egna tankar. Jag har blivit något av en ensamvarg, men inte är jag folkskygg."

Harry Hedlund, malmbiltchaufför

re människor omkring sig blir man inte så gammalmodig i sina tankar.
Han är ganska ny på företaget, började jobba i december och har sitt riktiga hem i Kalix. När han arbetar bor han i en husvagn, 150 meter från jobbet.
HARRY HEDLUND HAR lärt sig att köra i tystnad. Radion avslagen, lyssnar på motorn och koncentrerar sig på vägen framåt. På senare år lägger han energi på att få så låg förbrukning som möjligt.
– Jag tycker om att vara själv med bara motorljudet och mina egna tankar. Jag har blivit något av en ensamvarg, men inte är jag folkskygg.
Också han önskar att myndigheterna gjorde mer åt vägarna.
– De är så dåliga att jag skäms för att vara svensk.



Rykande färsk nykrossad malm kommer ut ur anriktningsanläggningen som kostade hundratals miljoner att bygga. Konkursförvaltaren sålde sedan vidare anläggningen för 50 miljoner kronor till investerarna bakom Kaunis iron.

"Ingen ska dö av jobbet"

Ibland kan uppdraget kännas övermäktigt. Gustav Sand Kanstrup har hunnit med att leda projektet nollvision på Arbetsmiljöverket i två veckor.

Text och foto LENA BLOMQUIST

1 Vad betyder egentligen nollvisionen?

– Att ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete. Det handlar både om olyckor och arbetssjukdomar.

2 Finns det generella brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet?

– Ja, vi vet att det finns brister. Vi ser i utredningar om dödsolyckor att det förekommer att arbetsgivare har missat att se risker i sitt systematiska arbetsmiljöarbete. De har inte vidtagit åtgärder som hade behövts.

3 Finns det brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet när det handlar om chaufförsjobb?

– Vi ser ofta sådana brister vid våra inspektioner. En tänkbar frågeställning i nollvisionen är vad andra kan lära av de dödsolyckor som har inträffat. Det är en fråga för branschen att sprida kunskap när en dödsolycka har utretts av en arbetsgivare, polisen och Arbetsmiljöverket. Kanske skulle vi kunna delta i det arbetet.

4 Finns det anledning att ompröva AV:s generella hållning kring skyddsfordon (TMA) vid händelser på vägarna?

– Nej, vi häver nu de beslut om TMA-krav på vissa vägar som har gällt i delar av landet.

– Det är alltid arbetsgivaren som ska riskbedöma och vidta åtgärder. När det

gäller i vilka situationer TMA-skydd ska användas ska arbetsgivarna bjuda in skyddsombud för att bygga upp egna rutiner som underlättar för arbetstagarna att fatta beslut.

– Myndigheten ska inte detaljstyra. Vi har tagit fram information om hur bärgning och annat arbete vid vägarna kan riskbedömas, det finns på Arbetsmiljöverkets hemsida.

5 Finns det anledning att ompröva AV:s hållning att kroppskamera kan ersätta dubbelbemanning för till exempel värdeväktare?

– Den branschen är jag inte insatt i. Jag har en kollega som jobbar med våld och hot mot ensamarbetare, men frågorna finns ännu inte med i nollvisionsarbetet.

6 Utifrån exemplen TMA och dubbelbemanning: Går Arbetsmiljöverket från generella regler och föreskrifter för att i stället förlita sig mer på arbetsgivarnas riskbedömningar?

– Jag kan inte svara på om det är en utveckling. Vi har ett 70-tal föreskrifter, men vi går inte in i alla arbetsmiljöer eller alla risker. Riskbedömningen och de åtgärder som krävs görs bäst av de som har ansvar på arbetsplatsen.

7 Hur går arbetet med nollvisionen till i praktiken?

– Jag börjar med att kartlägga vilka samarbeten som finns och vilka vi behöver dra i gång. Fokus ligger till en början på dödsolyckorna och fyra områden där de flesta inträffar: trafiken, bland mobila maskiner, i arbete med djur och skog och dessutom fallolyckor. Chaufförerna är prioriterade eftersom de utsätts för flera av de utpekade riskerna. Jag hoppas på samarbeten mellan till exempel transport- och byggbranschen eftersom det

3 röster om nollvisionen:



Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport:

– Nollvisionen är en jättebra tanke, men svår att upprätthålla. Idén måste vara att Arbetsmiljöverket ska ge ut juridiskt bindande föreskrifter ... och då är det konstigt att verket vägrar att ge ut nya föreskrifter i en bransch där alla ber om det. Jag tänker på att vi inte får ett generellt krav på TMA-skydd vid bärgning och annat arbete på riskklassade vägar.



Jyrki Saarinen, Transports huvudskyddsombud i Oxelösunds hamn:

– Grunden måste vara att vi samverkar, att arbetsgivaren och arbetstagarna ser det viktiga i att jobba tillsammans. Jag förstår att det finns ekonomi i allting, men arbetsgivaren måste se till att det systematiska arbetsmiljöarbetet pågår parallellt.



Åsa Ek, forskare inom människa, teknik och riskhantering vid Lunds universitet:

– Genusperspektivet får inte glömmas bort. I vissa yrken finns ett machoideal, en kultur som innebär risker. Den måste förebyggas – från högsta chefen till arbetsledare och anställda.

finns liknande riskmoment i dem.

– Verket har precis formulerat sin strategi utifrån det politiska uppdrag som vi har fått.

8 Vilka involveras?

– På myndigheten ska alla vara med ... inspektörer, statistiker, regelavdelningen, kommunikation. En nyckel är samarbete med arbetsgivare och fack, branschorganisationer och forskningsvärlden. Framgångsfaktorn är att hitta personer som är engagerade, både internt och externt.

9 Hur ser skyddsombudens roll ut?

– Arbetsgivarna är alltid ansvariga för arbetstagarnas säkerhet. De måste ha ett fungerande systematiska arbetsmiljöarbete med dagliga riskbedömningar. Arbetsgivaren måste också bjuda med skyddsombuden i det arbetet, de är jätteviktiga.

Gustav Sand Kanstrups uppdrag är att leda jobbet för att ingen ska dö av sitt arbete.

”Arbetsgivarna måste ha ett fungerande systematiska arbetsmiljöarbete med dagliga riskbedömningar.”

Varför, Kristofer, varför?

En natt i somras knackade två poliser på Per-Olof Lundins dörr. De berättade att hans son inte längre var i livet. Han hade hängt sig i garaget.

Text och foto JAN LINDKVIST



edan dess har frågorna gnagt och gnagt. Varför? Varför just den kvällen? Vilken roll spelade de många arbetstimmarna och konflikten på åkeriet?

HEMMA I OCKELBO är det inte många som vet vem Per-Olof Lundin är. Alla säger Turken kort och gott.

När vi möts på en indisk lunchkrog i Gävle är det Turken som valt platsen.

– Maten brukar vara bra. Det tycker både jag och hustrun, säger han.

Förra gången vi träffades var i en lastbilshytt. Det var på senhösten 2017. Turken hade precis lastat vid Schenker-terminalen i Gävle och skulle köra till Kungsör, där en annan förare skulle möta upp för spetsbyte.

I bilen hade han berättat om åkeriet där han själv jobbat tidigare, ett av södra Norrlands största kyl- och frysåkerier. Turken hade arbetat fackligt och det skar sig rejält med åkaren.

Nu hade sonen, Kristofer, problem med samma arbetsgivare. Sonen hade börjat på åkeriet direkt efter lumpen. Runt 2003. Turken var orolig. Det var bråk och strul med lönen, hade sonen berättat.

NU SITTER VI med ris och kyckling på tallrikarna. Tittar lite trevande på varandra. En artikel om en 35-årig kille som inte orkade leva längre. Vad ska den handla om? Finns det några lärdomar att dra för andra?

– Jag är övertygad om att jobbet spelade in, börjar Turken.

Han är en ordkonstnär. En verbal fontän som underhållit hela basketlag när han körde dem som bussåkare i Ockelbo. Ord som ibland retat gallfeber på motståndare – oavsett om de funnits i lokalpolitiken, i facket eller i arbetsgivarlägret.

Sonen Kristofer hade inte samma svada. Var snarare tystlåten.

– En genomsnäll kille, sammanfattar Turken.

JOBDET PÅ KYL- och frysåkeriet var Kristofers första. Han körde lastbil på heltid, men gillade också att meka. Vid sidan av körpassen kom han att tillbringa många timmar i åkeriets verkstad. I början fanns en anställd lastbilsmekaniker, men efter ett tag slutade denne och verkstaden lades ner. Kristoffer tog över mycket av skruvandet.

Turken säger:

– Han kunde rycka in en söndag och byta bromsar på ett släp. På kvällen väntade lastbilen. Han var en jäkel på kylaggregat. Det är komplicerade grejer som ofta krånglar. Han lärde sig massor om dem och när det inte räckte sökte han information på nätet.

– Han var vetgirig i ordets gamla bemärkelse. Datorer var hans största intresse vid sidan av jobbet.

Arbetet kom att bli en stor del av Kristofers liv. Turken är övertygad om att han jobbade minst en och en halv heltidstjänst på åkeriet – om man räknar samman körpassen och mekandet.

Per-Olof Lundin är ett välkänt namn i Transportkretsar, fast under smeknamnet Turken. I somras valde hans styvson, lastbilschauffören Kristofer, att avsluta sitt liv. Han vilar nu i minneslunden vid Ockelbo kyrka.

– Det måste ha varit svårt, ja omöjligt, att få ihop mekandet på åkeriet med kör- och vilotidsreglernas krav på helgvila. I början gillande han det, tror jag. Men efter hand ökade kraven på att det var han som skulle lösa akuta problem som uppstod.

Turkens bild är ändå att Kristofer trivdes på åkeriet och att han var omtyckt av arbetskamraterna. Fast en bit in på 2017 hände något. Sonen hade reagerat över lönen. Han berättade det för Turken – som kollade lönebeskeden och sedan uppmanade honom att gå till facket.

– Jag fick inte ihop siffrorna. Ändå är jag ganska väl insatt i kollektivavtalet, säger Turken.

Om Kristofer tidigare haft en bra relation till åkeriet så blev den nu frostig.

– Att han krävde rätt lön var kanske en sak, säger Turken. Men det här att han gick till facket uppskattades inte. Han ringde mig många gånger och var ledsen. Jag minns en natt. Han ringde säkert tre, fyra gånger och var väldigt uppriven.

Efter att Kristofer kontaktat Transport ökade problemen med en annan anställd. En chaufför med nära kopplingar till åkaren.

Turken säger:

– Kristofer och den andre chauffören delade bil och det var en massa gnäll om städning och smulor på sätet. Trakasserier hade pågått länge, men det blev efter värre efter att han gått till facket.

– Kristofer tog illa vid sig. Han var ordningsam och körde i strumplästen. Så värst många dammkorn kan det inte ha funnits på mattan.

ENLIGT TURKEN KULMINERADE förföljelserna en dag då chaufförskollegan rent fysiskt attackerade Kristofer i omklädningsrummet. Det var knuffar och mängder av glåpord.

– Kristofer tog upp saken med ledningen, men inget hände. Jag vet att han var skakad av det som skedde i omklädningsrummet.

Turken har sparat en mejlväxling med sonen. Det är en lång detaljerad berättelse om återkommande hån och grova påhopp. Som bland annat gick ut på att Kristofer var kass och värdelös. En person som inte satsade tillräckligt på jobbet.

Andra personer med koppling till åkeriet bekräftar bilden. Chauffören som mobbade Kristofer har kort stubin och

hamnar lätt i konflikt med andra. Kristofer drabbades extra hårt på grund av att de delade bil.

Ett par arbetskamrater beskriver också att arbetet var "Kristofers grej". Fast han fick sällan tack, snarare skit för att han ställde upp.

PÅ VÅREN 2018 hade Kristofer fått nog. Efter 15–16 år på samma arbetsplats sa han upp sig. En annan åkare hade erbjudit jobb.

Våren övergick i sommar.

Vi är framme i juli 2018. Fredagen den 13.

Kristofer har kört sex, sju veckor för den nya arbetsgivaren och ska precis påbörja ett månadslångt inhopp hos ett annat åkeri, i Umeå. Ett löfte han givit innan han skrev på det nya kontraktet.

Kristofer har precis gjort klart med Umeåkaren om den första körningen. På fredagskvällen snackar han med Turken. Tillsammans ska de snickra på Kristofers förstuttrapp kommande dag.

Turken har fortsatt jobba som lastbilschaufför efter pensioneringen och kör ett nattpass mellan fredagar och lördagar. Den här natten kommer han hem vid tvåtiden och lägger sig.

Sömnens blir kort. På morgontimmarna kommer polisen.

Turken tystnar mitt i berättelsen. Den indiska restaurangen där vi sitter har hunnit tömmas på folk. En urdrucken kaffekopp försvinner i hans stora nävar.

Hade familjen sett några varningstecken? Haft föräningar? Att det var så illa ...

– Nej, säger Turken. I så fall var vi mer oroliga vid påsktid, innan det var klart med nya jobbet. På sommaren tyckte vi att det hade lättat. Han trivdes på nya jobbet och hade precis träffat en ny flickvän.

Under månaderna som gått har Turken hunnit fundera. Massor. Sorgen har blandats med ett sökande efter svar.

I dag ser han flera tänkbara orsaker som kan ha samspelat och lett fram till det drastiska beslutet. Jobbet, lönetvisten och trakasserier. En separation från ett långt förhållande något år tidigare. En separation som frestade på ekonomin, efter som paret ägde ett hus tillsammans.

Samtidigt är Turken antagligen mer rationell än de flesta. Han har samlat på sig många frågor om det lönesystem som många åkerier använder – Trans-PA. Är det sant att systemet går att manipulera? Att en arbetsgivare på egen hand kan gå in och ändra uppgifter i systemet?

Han har kontaktat Transportstyrelsen för att få svar på vem som egentligen äger informationen som lagrats på chaufförernas digitala förarkort.

FACKET HAR KOPPLATS IN och driver lönetvisten. Eventuella pengar går till dödsboet. Turken betonar att han inte får del av dem. Kristofer var inte hans biologiska barn, utan en styvson som kom in tidigt i hans liv.

Drygt åtta månader har gått. När är sorgen, saknaden, tankarna, som värst?

– Det är nog på natten när jag kör

Sant eller falskt om självmord?

Att tala eller skriva om självmord är att "väcka en björn som sover".

Falskt! Tvärtom finns forskning som visar att det kan fungera förebyggande eftersom det kan göra personen medveten om att den behöver söka hjälp.

Tonårspojkar talar mer sällan om självmord innan de begår en självmordshandling.

Sant! Pojkar håller oftare sina känslor för sig själva och lyckas också oftare genomföra ett självmord. Det är dubbelt så vanligt att unga män tar sitt liv jämfört med unga kvinnor.

Självmord kan ofta föregås av att personen verkar må lite bättre.

Sant! En deprimerad person saknar ofta handlingskraft. Men när depressionen mattas av kan kraften återvända och detta kan innebära en ökad risk för självmord.

Det går aldrig att hindra en person som har bestämt sig.

Falskt! 85–90 procent av dem som gjort allvarliga självmordsförsök avlider inte av självmord. Många av dem som överlevt sitt självmordsförsök frågar sig efteråt: "Hur kunde jag tänka så?"

Sverige ligger i topp när det gäller andel av befolkningen som begår självmord.

Falskt! Sveriges siffror över andelen självmord är jämförbara med resten av EU:s. På en lista över andelen självmord bland unga mellan 15–19 år i 90 av världens länder hamnar Sverige på plats 57.

Alla som försöker ta livet av sig måste vara sjuka.

Sant! Det är nästan alltid någon form av psykisk sjukdom bakom ett självmord, men speciellt bland unga kan självmordet ibland utlösas av händelser som för vuxna tycks bagatellartade.

Källa: Karolinska institutet

lastbil. Då sitter Kristofer på min axel och vi pratar. Det som hände honom, som hände oss ... Det har varit en mycket tung upplevelse.

Transportarbetaren har kontaktat åkeriet där Kristofer arbetade. Ledningen ville först träffa tidningen för att ge sin syn, men valde sedan att inte ge några kommentarer.



Per-Olof Lundin är övertygad om att trakasserier och en konflikt med en arbetsgivare, ett stort åkeriföretag, bidrog till Kristofers drastiska beslut.

”På natten när jag kör lastbil, då sitter Kristofer på min axel och vi pratar. Det som hände honom, som hände oss ... Det har varit en mycket tung upplevelse.”

Mobbning tar fler liv än arbetsolyckor

Det är inte ovanligt att människor som mår riktigt dåligt väljer att ta livet av sig först när de kommit ur den värsta svackan.

– När man mår som sämst är man ofta apatisk och har ingen handlingskraft, säger psykologen Stefan Blomberg.

Text och foto Jan Lindkvist

Stefan Blomberg är verksam både vid Linköpings universitet och vid enheten för arbets- och miljömedicin på universitetssjukhuset i Linköping. Han har forskat kring mobbning på arbetsplatser och hur det kan förebyggas.

I likhet med andra forskare ser han en klar koppling mellan mobbning, kränkande särbehandling och ökad risk för självmord:

– Vi vet att den här typen av problem i arbetslivet är en riskfaktor för psykisk ohälsa. Men redan under tidigt 1990-tal kom uppgifter om att det även medför en kraftigt förhöjd självmordsrisk. En statlig utredning slog fast att mellan 100 och 300 personer tar livet av sig i Sverige varje år, som en konsekvens av kränkande särbehandling.

– Det innebär att det är minst dubbelt så många som avlider på grund av tra-kasserier i arbetslivet som av olycksfall, som nu får stor uppmärksamhet. I snitt inträffar knappt en dödsolycka i veckan, men när det gäller arbetsrelaterade självmord talar vi alltså om två till sex stycken i veckan.

Vad bör anhöriga göra som ser kopplingar mellan ett självmord och grava problem på arbetsplatsen?

– Det är svårt att ge ett enkelt svar. Om någon avlider i en arbetsolycka anmäler man ju det bland annat till Försäkringskassan. Här har också arbetsgivaren ett stort ansvar att utreda och agera för att förebygga nya olyckor.

– Samma tillvägagångssätt och ansvar borde gälla även vid självmord, som kan vara kopplade till arbetet. Det finns flera fall där självmord godkänts som arbets-skada. Det är svårt att nå dit, men inte omöjligt. Om misstanken uppstår bör

man förstås utreda vad som hände på jobbet. Det kan vara svårt att göra i efter-hand, men får man hjälp av facket borde det vara lättare.

På många åkeriföretag uppstår en nära koppling mellan anställda och arbetsgiva-re. Inte sällan kör åkaren samma lastbilar som chaufförerna.

I Kristofers fall vittnar både anhöriga och kollegor om att jobbet kom att bli en viktig del av hans liv.

Hur kan en sådan relation påverka anställda, om det senare uppstår en konflikt?

– Det tar hårdare att bli utsatt för något kränkande av en nära anhörig. Blir man överfallen på stan är det lättare att hantera, än om förövaren är någon känd. Det kan förstås få allvarliga konsekvenser

ändå, men det blir inte lika personligt riktat.

– Om den som kränker mig också är den som egentligen ska ansvara för att jag har en trygg och säker arbetsmiljö kan det också drabba hårdare.

I Kristofers fall fick de anhöriga många samtal och långa mejl som ingående be-skrev konflikten på åkeriet. Men när han väl bytt jobb andades de ut och trodde att krisen var över.

STEFAN BLOMBERG ÄR inte förvånad att det drastiska beslutet kom först när Kristofer bytt arbetsgivare.

– När livet vänder för en människa som mått väldigt dåligt ser vi som behandlare inom vården en ökad risk för självmord.

Det kan komma när en person börjat må lite bättre, och så kommer ett bakslag. En ny motgång. I den situationen kan folk känna: "Jag orkar inte längre". Och så kommer ett impulsivt självmord.

– I det aktuella fallet hade chauffören bytt jobb och kanske tänkte han att "nu borde jag må bättre. Någoting kan ha utlöst en förtvivlan som tippade honom över kanten. Många inser inte hur djup-gående sådana här problemen kan vara. Det kan ta mycket lång tid innan det går över.

STEFAN BLOMBERG PEKAR på en situation som uppstod när de antidepressiva medi-cinerna kom på bred front:

– Patienter som fick dem började snabbt må lite bättre. Men de var fort-farande utan hopp och såg någon annan utväg än att ta livet av sig. Därför är det viktigt att människor som hamnat i kris inte överges för tidigt av vården.

Kristofer hade inte gjort några tidigare självmordsförsök och inte uttalat tankar i den riktningen. En blick från klar himmel, utan varningssignaler för de närmaste. Hur vanligt är det?

– Det är vanligt. Särskilt när män tar livet av sig. Det finns fortfarande en kultur bland män, att man ska vara stark, tyst och klara av svårigheter. Ofta säger anhöriga att det inte fattat någonting när män i deras närhet begår självmord.

– Ofta ställer sig anhöriga frågan: Kun-de vi ha agerat annorlunda? Visst, man kunde ha gjort tusen saker, men det är inte säkert att något hade hjälpt. Det här är svåra frågor. Det är vanligt att anhöriga känner skuld.

Vad kan facket göra för att minska självmord och psykisk ohälsa som leder fram till dem?

– Det handlar mycket om att jobba förebyggande. Och att avstigmatisera självmord och självmordstankar. Göra det okej att säga att man mår dåligt. Sänka trösklarna för att människa ska våga be om hjälp.

– Det är också viktigt att sprida bud-skapet att hjälp finns att få. Och var den finns.

Fakta om självmord

→ I Sverige tar 1200–1500 personer livet av sig varje år. Antalet sjunker, utom för unga vuxna.

→ För män i åldrarna 15 till 44 år är självmord den vanligaste dödsorsaken.

→ 100 till 300 självmord beräknas vara kopplade till mobbning i arbetet.



Glasburkar fyllda med minnen. I den ena finns små personliga föremål. I den andra torkade blommor från Kristofers begravning.

”Det finns fortfarande en kultur bland män, att man ska vara stark, tyst och klara av svårigheter. Ofta säger anhöriga att det inte fattat någonting när män i deras närhet begår självmord.”



Stefan Blomberg, psykolog

”Du är kass, värdelös...”



Här är ett utdrag ur ett långt mejl som Kristofer skickade till sina anhöriga i januari 2018. Chauffören som Kristofer delade lastbil med har vi kallat XX. XX har en nära relation med åkeriets ägare.

Den 8 januari.

Jag kom hem, tog ur min väska ur bilen och matkasse. Gick runt till passagerarsidan och lyfte ner mina väskor. Då inspekterade XX golvet i hytten och hittade lite damm och nåt smuts.

Nåt som knappt går att se med ögat en bit ifrån, då skriker han som är fly förbannad att: "Här ser jag, här ser jag att du inte städar golvet i bilen innan du lämnar den, det är ju förjävligt att du bara grisar ner."

Sen kom det nått mer jag inte kom ihåg om svordomar och dylikt.

Jag hade inte gjort nåt märkvärdigt? Går inte med skorna i hytten. Haft strumporna och väskan på mattan i mitten. Äter inga mackor, smular inte, lämnar inte skräp, kaf-femuggar eller sånt efter mig heller. Har pratat med en kollega som inte heller städar bilen och han har inga problem eller klagomål från XX.

Jag svarar: "Men skaffa ett liv då för helvete" och sopar igen passagerardörren.

Då kommer han runt bilen som en pitbull till mig och skriker diverse svordomar. Jag är vid entrédörren på firman. Jag svarar att han kan bara dra, ta bilen och åk, försvinn, han börjar trycka och knuffa mig i bröstet.

Jag går in i omklädningsrummet. XX följer efter och skriker ännu mer. Knuffar mig mera i bröstet. Jag är kass, värdelös. Jag kan dra åt helvete som är ledig nästa vecka och inte orkar jobba natt. Han ska fixa så det kommer någon som är mycket bättre än jag på att ta hand om bilen. Som städar den och lagar den. För jag gör inte ett jävla skit. Jag är alltid borta och kör inte. Jag grisar bara ner och glider runt på en jävla räkmacka.

Jag står vid mitt skåp, låser upp det och lägger upp tigersågen ovanpå skåpet och tar fram lite duschtvål och letar efter lastbilsnyckeln. XX skriker fortfarande om allt möjligt, svordomar och diverse. Han backar nån meter och står i portalen i omklädningsrummet.

Jag skriker tillbaka att åk, bara åk, försvinn dunsta, dra stick. Till slut så går han och skriker svordomar hela vägen ut.

Saker som hänt tidigare.

Jag står i verkstan och skruvar på en lastbil och XX kommer förbi och pratar lite och undrar hur fan jag kan vara så korkad som står och skitar ner mig och skruvar med gammalt skit när jag kan köra Scania som en kung. Jag orkar inte diskutera det med honom och går i väg. Detta händer många gånger, i början förklarade jag för han varför, efter några månader gav jag upp och suckade och sa ta det med kontoret, på slutet så går jag bara i väg nån annanstans, följer han efter går jag vidare bortåt.

Han har tjtat i evigheter om kylaggregatet på släpet, att det har startproblem och bränsleproblem. Jag tänkte ta tag i det med fick order av YY (en arbetsledare) att låta bli för det är garanti på prylarna. Jag låter bli och släpper det, skriver utförliga felrapporter och beskrivning av problemet. XX tjafsar som en pitbull om det ändå att jag ska lösa det. Varför, svarar jag? Är det så viktigt för honom så är det ju bara att ringa ner till Växjö och prata med Mitsubishi.

Slutar tydligen med att han pratar med YY om problemen och XX säger till mig att det är förjävligt att han ska behöva hålla på och felanmäla det, för det är mitt ansvar. Han skäller vidare på mig att han får göra allting själv och jag bara skiter i allt.

Ett flertal tillfällen så har XX direkt när bilen kommit hoppat upp i hytten och ställt sig med borsten (vet inte vart han får den ifrån) och borstat av mattan i mitten i hytten och gnällt på att det är så jävla grisigt och att jag måste städa. Börjar han gnälla så har jag oftast svarat med att bara gå därifrån.

Väldigt många gånger har XX ringt, eller om vi träffats, och ställt frågor om jag inte trivs på bilen. Trevlig stämning och så. Jag svarar att jag trivs, det är kul att köra, skönt att träffa folk på terminalerna. Innan han lyssnat färdigt så brinner det och han skriker att jag för i helvete inte kan trivas för då skulle jag inte göra annat utan köra bilen JÄMT och inte ligga i verkstan eller åka till Umeå eller vad som händer. Jag svarar på varie-rande sätt, först snällt, sen hårdare och till slut så skiter jag i det och bara går, säger att jag tar inte diskussionen, ta det med kontoret.

Sen tillkommer drygt ett års gnäll om allting som han kan hacka på. Jag kör inte sönder och sköter mig i övrigt, så han har verkligen fått anstränga sig om att hitta saker men oftast är det för att jag mekar, kör nåt annat, det är damm på mattan eller instrumente-ringen. I början så svarade jag vänligt varför. Efter ett par månader började jag tröttna och så att jag inte orkar diskutera det, ta det med kontoret. Efter månader av ännu mer gnäll och tjtat så svarar jag att det har inte du med att göra, eller så går jag i väg.



S/Y Loris gjorde 27 knop med en bensinmotor på 300 hästkrafter. I dag har hon en modern dieselmaskin.



S/Y Loris beställdes 1913 av tändsticksungen Ivar Kreuger.



Emilia är en nybyggd ångdriven slup i plåt.

Träsmak

Den sexcylindriga motorn vägde 1,6 ton och drog 32 liter bensen per landmil. Då gjorde den 15 meter långa "express-kryssaren" S/Y Loris 27 knop. Ombord fanns tändsticksungen Ivar Kreuger.

Text och foto JAN LINDKVIST

MITT INNE I STOCKHOLM, i Pålundet vid Långholmen, ligger båtarna från en svunnen tid. De är ömt vårdade av ägare som lägger ut veckolöner på slippapper och fernissa.

I år fyller deras båtklubb, Heleneborg, 100 år och 15 av klenoderna visades på båtmässan i Älvsjö i början av mars.

Närmast entrén låg S/Y Loris. Hon beställdes av Ivar Kreuger i februari 1913, samma månad som han grundade sitt berömda tändsticksaktiebolag.

Loris byggdes lång och smal för att gå snabbt. Den första motorn var bara på 49 hästkrafter, men den gav ändå tolv knops fart. (Drygt 22 kilometer i timmen.)

Fast det räckte inte för Kreuger. I takt med teknikutvecklingen kom nya starkare maskiner och 1922 lät han sätta i en Sterlingmotor på 200 hästkrafter. Några år senare byttes den ut mot en upphottad variant på 300 hästar.



Encylindrig ångmaskin.



Heleneborgs båtklubb i Stockholm fyller 100 år. 15 av klubbens välvårdade träbåtar visades på årets båtmässa i Älvsjö.

Det var en jättelik bensinslukare som drog uppåt 160 liter per timme och gav en toppfart på 50 kilometer i timmen. Inte mycket för en båt i dag, men svindlade för 100 år sedan.

1932 tog sagan slut. Ivar Kreuger sköt sig i Paris och hans tillgångar klubbades bort på konkursauktion.

LORIS BYTTE ÄGARE flera gånger och i slutet av 1980-talet var det nära att hon eldades upp på en grusplan. Som illa åtgång och plundrat vrak.

Men i sista stund dök några träbåts-entusiaster upp. Det blev början på en omfattande renovering och i dag går hon i chartertrafik, med Mats Arrhénborg och Ilona Orgmertz som ägare.

I Pålundet, en bit från platsen där Jas-planen störtade, har Loris sällskap av Plurr, Eje, A.W (After Work), Doris och andra träbåtar som ser ut att vara i skick som

nya. Många av dem är ritade av CG Pettersson och har påfallande slanka linjer.

PÅ MÄSSAN FICK träklenoderna dela hörn med ett antal fantaster i SÄF. Som betyder Sveriges ångbåtsförening. En av de ångfrälsta är Lars Nilsson, som inte svarade på frågan om vad som är det bästa med ångdrift på sjön.

I stället petade han i gång en tvåcylindrig demonstrationsmaskin som nästan ljudlöst puffade upp i 170 varv per minut – Räcker till perfekt fart på sjön, be- dyrade han.

Även ångbåtarna firar jubileum. I somras var det precis 200 år sedan ångbåts- trafiken startade i Stockholm.

Numera finns ungefär 300 ångdrivna farkoster i huvudstaden. Den minsta är en kanot och den största – isbrytaren Sankt Erik – ligger förtöjd vid museibryg- gan nedanför Vasamuseet på Djurgården.



Två av entusiasterna i Sveriges ångbåtsförening.

KULTUR

Närma dig opera



Kärlek, förvecklingar och ond bråd död. Har du känt dig avskräckt förut, men vill testa att närma dig denna konstform så finns en bok till hjälp – *Dröm och skådespel: en introduktion till opera* av Nicholas Ringskog Ferrada-Noli.

Han går igenom operans fyra element och går därefter på djupet i tio kända operor. Spotify-listor tipsar samtidigt om musiken som beskrivs.

JÖ



Världen sedd med barnets blick

Har du sett hans ögon i den Oscars-nominerade filmen *Kapernaum* glömmet du dem aldrig. Tolvåriga Zaid har flytt familjen efter att hans syster gifts bort med en mycket äldre man. Zaid är papperslös och drar runt i Beiruts slum med en bebis han fått om hand, söker efter mat.

Den libanesiska regissören Nadine Labaki låter oss se med barnets ögon. Plötsligt är man där mitt i smärtan, kaoset, gatudammet, de vuxnas svek. Hon visar oss en bit av världen, träffar rakt i hjärtat.

JÖ

Klantiga kriminella på podd och bok

Tips: är du duktig i kemi och gillar att spränga? Berätta det inte för polisen! I podden *Misslyckade brott*



FOTO: MORGAN NORMAN

ficktjuvar, rånnare och bedragare – som klanter till det.

Podden uppges locka drygt 20 000 lyssnare i veckan och elva av historierna har nu samlats i en bok *Misslyckade brott: verkliga krimberättelser där allt gått snett*.

Podden finns på radioplay.se/ podcast/misslyckade-brott.

JÖ



Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Blivande lärare?

Nattens hjältar

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



Marskrysets lösning finner ni här ovanför.

Två trisslotter
Arne Persson, Billesholm
Thomas Larsson, Jönåker
Ylva Hellbom, Uppsala.

En trisslott
Sven Arvidsson, Falkenberg
Hans Otterström, Mölndal
Linda Andersson, Uppsala.

Gatans röster: Sida vid sida
Elisabeth Edlund, Uppsala
Ingemar Tjernström, Borlänge
Harry Åström, Luleå.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Nu laddar vi för avtalsrörelsen

Avtalsrörelse 2020. Smaka på de orden!

Det är dags att börja förberedelsen inför att förhandla fram nya avtal för våra medlemmar, något som är grunden i allt vi gör. Det, och sedan att se till att avtalen efterlevs och att ta striden för våra medlemmar när de inte gör det.

Jag berättade i min förra krönika om de 23 medlemmar som fick dela på nästan en miljon kronor i obetald garantilön i bemanningsbranschen.

AVTALEN HANDLAR NATURLIGTVIS om villkor i dag: om rimlig lön, rätten till arbetskläder och företagshälsövård och annat som påverkar vardagen för dig som medlem. Men det är också viktigt för oss att blicka framåt mot en bra arbetsmarknad för framtidens medlemmar.

I nästa års avtalsrörelse är mitt mål att vi ska bli ännu bättre på att ta ett helhetsgrepp om varje bransch. Vad är det då som krävs för att vi ska göra er medlemmar rättvisa 2020?

Det är framför allt tre övergripande saker. Vi behöver vara:

- Förberedda.
 - Konkreta.
 - Framtidsinriktade.
- Vad innebär då detta?

FÖRBEREDDA

Vi kan inte bara titta på nuvarande avtal, göra en önskelista utifrån vad vi tror och sedan hoppas på det bästa i en förhandling. Jag menar att vi måste göra en noggrann analys av läget. Naturligtvis av avtalet, men också av branschen, av politiken och av de frågor som kan tänkas väcka uppmärksamhet externt.

Vi behöver kunna visa statistik, relevanta analyser och ett strategiskt tänkande. Vi ska helt enkelt veta vad vi pratar om och det ska vara tydligt för vår motpart.

KONKRETA

Är man förberedd är det också lättare att vara konkret. Vi ska gå in med konkreta färdigformulerade krav som ger medlemmarna förbättringar i nutid, men också en framtidstro på arbetsmarknaden.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



”

Vi kan inte bara titta på nuvarande avtal, göra en önskelista utifrån vad vi tror och sedan hoppas på det bästa i en förhandling. Jag menar att vi måste göra en noggrann analys av läget.

FRAMTIDSinRIKTADE

En löneförhöjning är alltid välkommen, men det finns andra saker som viktiga i dag och även i morgon.

Vi pratar ofta om en arbetsmarknad i förändring, om automatisering, globalisering och behov av kompetensutveckling och omställning. Detta behöver vi inkludera i avtalsrörelsen.

Hur behöver vi tänka och förhandla i dag för att våra medlemmar och deras barn ska ha ett jobb att gå till med trygga villkor om tio, femton år? Hur kan branscherna komma att förändras? Vilken inverkan kan klimatfrågan ha på dem, exempelvis.

JAG SER FRAM EMOT det här arbetet enormt mycket! Vi ska nu förbereda det viktigaste vi gör som fackförbund, och förbundet behöver höra ifrån dig som medlem vad som är viktigt för dig. Har du gått och funderat på något så blir jag oerhört glad om du hör av dig till oss!

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

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn). | 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11. | 25 Halmstad, avdelning 25. |
| 2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn). | 12 Malmö, avdelning 12. | 26 Norrbotten, avdelning 26. |
| 3 Göteborg, avdelning 3. | 14 Helsingborg, avdelning 14. | 28 Umeå, avdelning 28. |
| 4 Östergötland, avdelning 4. | 16 Gotland, avdelning 16. | 32 Mellersta Norrland, avdelning 32. |
| 5 Stockholm, avdelning 5. | 17 Skövde-Borås, avdelning 17. | 41 Uppland, avdelning 41. |
| 6 Värmland, avdelning 6. | 18 Hälsingland, avdelning 18. | 46 Märrsta, avdelning 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/Dalsland, avdelning 55. |
| | | 88 Dalarna, avdelning 88. |



Material till nästa nummer lämnas senast den 16 april till christina.ahlund@transport-arbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Väktarsektionen har medlemsmöte torsdagen den 2 maj kl 18, med fika från 17.30. På agendan: Fyllnadsval till väktarsektionen, ordförande och ersättare till styrelsen samt ordinarie och ersättare till representantskapet.

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 2 april kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!



FOTO: ROLFS FLYG & BUSS

DAGSUTFLYKT MED SENIORSEKTIONEN

Följ med på utflykt! Vid sidan om allfarvägen – Bullarebygden med Tjärnö den 14 maj.

Bohuslän är inte bara kala klippor och hav, det är också inland med skogar och sjöar. Denna skiftande natur får vi uppleva på vår resa. Välkomna till en innehållsrik och omväxlande dag!

► Vi startar resan från Göteborg kl 7.30 och beräknar att vara tillbaka cirka 19.

► Kostnad: 300 kronor per person. I priset ingår bussresa, mat samt förmiddagsfika.

► Anmälan: Betala in pengarna till plusgiro 746039-7 senast den 10 april.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Sektionsmöten

► Sektion 1: Onsdagen den 8 maj kl 18 på Yrkesakademins Slakthusvägen 2 (vid Kråkvilan) i Norrköping.

► Sektion 3: Måndagen den 6 maj kl 18 på avdelningens expedition, Generalsgatan 4 i Linköping.

► Sektion 5: Torsdagen den 16 maj kl 18–20. Plats: ABF-lokalen på Kyrkogatan 6 i Motala.

► Sektion 6: Tid kommer i nästa nummer.

► Sektion 7: Lördagen den 4

maj kl 13 på ABF, Storgatan 51 i Västervik. Vi bjuder på tilltugg.

Utbildningar

► Avtalspunkten (blandade avtal): Tisdagen den 16 april kl 9–16 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

► Startpunkten: Tisdagen den 7 maj kl 9–16 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

Är du intresserad av att gå någon av utbildningarna, eller har du någon fråga? Hör av dig till Joakim Carlsson på OIO-4803138 eller joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Startpunkten, en kurs för alla medlemmar och blivande medlemmar, hålls den 22 maj mellan kl 9 och 16 på avdelningskontoret i Karlstad.

Avtalspunkten, för dig som jobbar inom taxi, hålls den 4 juni mellan kl 8.30 och 16 på avdelningskontoret i Karlstad.

Svenska kollektivavtal ska gälla i Sverige, Johan Danielsson EU-kandidat; Glöm inte bort att gå och rösta i EU-valet den 26 maj!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Avdelningstyrelsen sammanträder den 10 maj kl 12 i avdelningens lokaler. Fika kommer att finnas. Tanken är vi ska äta något tillsammans efteråt. Vid eventuella frågor, kontakta Emma Brodin på tel OIO-4803222 eller mejla emma.brodin@transport.se.

Nästa Startpunktstillfälle är den 2 april. Vid intresse, kontakta studieorganisatör Daniel Karlsson på mejladress studier9@transport.se eller tel OIO-4803009.

Pensionärssektionen Nya Antikundan består av: ordförande Douglas Lindahl, ledamöterna Ingemar Åhs, Kent-Sören Karlsson och Bertil Stolpe, sekreterare Lef Öberg och ersättare Peter Johansson.

Avtalsråd Snart börjar avtalsrörelsen och vi kan lyfta våra frågor angående kollektivavtalet. Ta med era funderingar på nästa sektionsmöte! Mer info om när det hålls kommer.

Ny ombudsman Clas Hellsing har börjat på avdelning 9. Han har tidigare jobbat på Kommunal och har många års erfarenhet. Vi hoppas att han ska trivas och hälsar honom varmt välkommen till Transport. Ni när



MEDLEM

Semester i svenska fjällen?

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Välkommen att hyra avdelning 1s 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.



AVDELNING 2 SYD- OCH VÄSTSVERIGE (HAMN)

Passa på att boka in en vecka i vår fina stuga som ligger mitt i underbara **Idrefjäll**. Den består av tre rum med totalt sex sängplatser, är fullt utrustad och det finns både öppen spis och bastu. **Observera! Stugan är djur- och rökfri.** Mer info finns på vår **webbsida**! Ring avdelningen på OIO-4803002 för bokning.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Hyr vår stuga i **Branäs**. Stugan har åtta bäddar och är fullt utrustad. Bastu och stor altan finns. Stugan ligger ett stenkast från liftsystemen uppe på Branäsberget, där det finns affärer, restauranger och skiduthyrning. Anmäl ditt intresse på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se. För mer info, se www.transport.se.



Clas på OIO-4803218 eller via mejl clas.hellsing@transport.se.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Verksamhet Under våren kommer vi att vara ute på arbetsplatsbesök om kampdagar och EU-val. Vill du att vi ska komma på besök just på din arbetsplats så hör av dig till avdelningen på tel OIO-4803011.

Startpunkt & Avtalspunkt – inför avtalsrörelsen 2020 Är du sugen på att gå någon av utbildningarna Startpunkten eller Avtalspunkten?

Hur kom kollektivavtalet till? Vad är ett kollektivavtal? Varför ska vi ha kollektivavtal för lön och trygghet?

Om ni är minst sex personer så hör av er till avdelningen på tel OIO-4803011.

Om ni är minst sex personer så hör av er till avdelningen på tel OIO-4803011.

► Varför behövs de unga i Transport?

► Hur ser ni på facket?

► Vad kan vi göra tillsammans?

► Är du intresserad? Mejla Ungittransport11@gmail.com.

Maria Laestander, ungdomsansvarig i avdelning 11

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vår(a) besök på Rasta Markaryd och Strömsnäsbruk Vi startar upp våren med besök på Rasta Markaryd mellan kl 11 och 14.30 och Shell i Strömsnäsbruk mellan kl 16 och 23 under följande dagar: Torsdagen den 11 april, 25 april och 9 maj, och tisdagen den 18 juni. Besök oss och kom med idéer till avtalsrörelsen. Har du koll på avtalsförsäkringar, pension och föräldrapenningtillägget? Om inte så ställ en fråga. Eller så kan du bara komma förbi på en kopp kaffe med kanelbulle.

Uppsökteri vecka 17 Under dagarna 23 till 26 april kommer

alla på avdelningen, samt ytterligare ett antal förtroendevalda, att vara ute på fältet för att besöka medlemmar. Vi kommer att göra såväl aviserade som icke aviserade arbetsplatsbesök.

Kontakta snarast avdelningen så planerar vi in ett besök på din arbetsplats. Mejla ditt önskemål till transport.14@transport.se.

Vid besök till avdelningen påminner vi om fördelen med att boka tid med den du vill träffa. Du är alltid välkommen in på en kopp kaffe. Men vill du träffa en ombudsman, så vänligen boka en tid. Bättre så än att bara infinna sig på avdelningen på vinst och förlust.

Vi på avdelning 14 hoppas att ni får en härlig vår och en glad påsk!



AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Inbjudan till medlemsmöte Östra sektionen: Alla medlemmar hälsas välkomna till medlemsmöte onsdagen den 3 april kl 18.30. Plats: Transports lokaler på Skåningstorpssvägen 5 i Skövde.

Innehåll: Bland annat planering inför Första maj och uppsökteriveckan (vecka 17). Vi bjuder på kvällsmacka. Välkommen!

Sektionsstyrelsen genom ordförande Johan

TACK FÖR MIG!

Redan förra våren meddelade jag valberedningen att jag tänker påbörja min pensionering efter årsmötet.

Därför vill jag passa på att tacka medlemmar, kursdeltagare, fackliga förtroendemen, klubbar, sektioner och personal för åren jag haft nöjet och förtroendet att vara avdelningens ordförande och studieorganisatör.

Medveten om de många utmaningar fackförbunden inklusive Transport har att bemästra i framtiden önskar jag min efterträdare och den nya avdelningsstyrelsen ett stort lycka till! Tänk på att framtiden är påverkbar.

Jag kommer att "skola in" min efterträdare två dagar per vecka under april och maj, vilket gagnar såväl min efterträdare som avdelningens medlemmar.

Min rejält utökade fritid kommer ägnas åt, musicerande, hund och husbil!

Ulf Stigsson



Startpunkten, en introduktion till din fackförening. Den här utbildningen borde alla delta i! Det är en utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar.

Du får ersättning för eventuell förlorad arbetsförtjänst och blir bjuden på mat och fika!

Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna.

➤ 7 maj kl. 8-16.30 på Transport i Borås.

➤ 15 maj kl. 8-16.30 på Transport i Skövde.

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

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vi uppmanar er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er i förväg och kolla att någon av oss finns på plats.

Hemsidan På www.transport.se/avdelningar/halsingland/hittar du bland annat kontaktuppgifter till oss på avdelningskontoret och information om våra aktiviteter.

Facebook, Transport avdelning 18 Hälsingland, lägger vi ut våra möten och aktiviteter.

Uppsökeri

➤ Torsdagen den 11 april ska vi göra arbetsplatsbesök i Söderhamn. Vi kommer bland annat att finnas på plats hos Söderhamns Taxi AB, vid resecentrum. Hör av dig om du vill ha besök på din arbetsplats.

➤ Vecka 17 har vi en aktivitetsvecka och kommer att vara ute och besöka arbetsplatser.

Hot & Våld

Vi kommer att ha information om hur man ska hantera problem med hot och våld på jobbet på följande platser:

➤ Onsdagen den 24 april kl 18-21 på ABF i Hudiksvall och Övanåker.

➤ Torsdagen den 25 april kl 18-21 på ABF i Ljusdal och Söderhamn.

Anmäl dig senast den 17 april till någon av oss på avdelningen. Välkommen!

AVDELNING 19 NORRA MÅLÅRDALLEN

I vanlig ordning kommer du i kontakt med avdelningen via mejl till transport.19@transport.se eller tel OIO-4803019. För övriga kontaktuppgifter, se hemsidan www.transport.se – avdelningar.

Kalendariem

➤ 2 april: Pensionärsklubben gör ett guidat besök i Vårdgymnasiets museum. Plats: gamla delen av det tidigare så kallade Centrallasarettet i

Västerås, "runda" byggnaden till vänster om nuvarande huvudbyggnad/huvudentré till Västmanlands sjukhus i Västerås. **Samling utanför entrén till gamla byggnaden kl 12.** Ingen föränmälan.

➤ 8 april: Pensionärsklubben håller öppet medlemsmöte i ABF:s lokaler på Pilgatan i Västerås. **Start IO.** Kaffe serveras. Mötesagenda: psykosociala frågor för äldre personer. Ingen föränmälan.

➤ 11-12 april: Avdelningen stängd med anledning av regionkonferens.

➤ 18-22 april: Avdelningen är stängd från den 18 april kl 12, med anledning av påskhelgen. Öppnar igen den 23 april. Glad Påsk!

➤ 23 april: Nattöppet på avdelningen kl 22-02. Medlemmar som är i gång/jobbar nattetid och kan komma ifrån en stund (naturligtvis även övriga också) är välkomna in på en fika, eller korv med bröd, och kan passa på att ställa frågor. Avdelningen i övrigt ute på uppsökeri under kvällen/natten.

➤ 1 maj: Förstamajfirande! Representantskapet särskilt inbjudna. Vi transportare ses i majtågen i Sala och Västerås! Se mer information på vår hemsida.

Fackligt förtroendevald med funderingar? Har du som fackligt förtroendevald i avdelning 19 funderingar eller frågor gällande ditt uppdrag är du välkommen att höra av dig till avdelningens ordförande! Kontaktuppgifter finns på avdelningens hemsida.

Nyvald avdelningsstyrelse Då årsmötet med representantskapet precis ägt rum, hänvisar vi till avdelningens hemsida för information om vilka som sitter i den nyvalda styrelsen.

Nu laddar vi för EU-valet den 26 maj! Glöm inte att din röst är viktigt!

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

ÄR DU VÅR NÄSTA MEDLEMSVÄRVARE?

Nu söker vi två driftiga och hungriga medlemmar som vill vara med och värva nya medlemmar till förbundet.

Tanken är att du ska vara ute och träffa transportare på olika arbetsplatser. Där är vårt mål att värva nya medlemmar och organisera arbetsplatserna, med fler fackliga förtroendevalda som kan bära fram Transports fackliga fana.

Uppdraget som medlemsvärvare är från maj 2019 och sträcker sig fram till och med december 2019. Under den tiden är du ute som medlemsvärvare på heltid för avdelningens räkning. Du får utbildning för uppdraget och kommer själv att planera både arbetet, och upplägget för hur det ska utföras, med stöd och hjälp av avdelningen.

Du förväntas ha egen bil och körkort och vara beredd på att resa i hela Norrbottens län.

För mer information, vänd dig till avdelning 26 på tel OIO-4803417. Skicka in din ansökan till olov.wiklund@transport.se senast den 12 april.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsen har möte fredagen den 5 april kl 9. Plats: avdelningen i Halmstad.

Startpunkt i Ljungby: Vår introduktionsutbildning hålls onsdagen den 3 april kl 17.30. Plats: ABF:s lokaler i Ljungby. Du kan läsa mer om Startpunkten på www.transport.se. Anmäl dig senast den 1 april till annika.flack@transport.se.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

➤ 9 april Avtalspunkt Transport-/Miljöavtalet i Skellefteå.

➤ 12 april: Frukostträff Umeå kl 7.30-9.30.

➤ 17 april: Startpunkt Umeå kl 17.

➤ 29 april: Startpunkt Skellefteå kl 17.

➤ 31 maj: Sektionsmöte.

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

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

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vikarie på avdelningen Linda Björkner vikarierar som kontorist för Ylva Bergström. Linda jobbar två dagar i veckan för avdelningen. Hon jobbar växelvís i Sundsvall och Söderhamn.

Startpunkten Den 9 april kl 18 kommer vi att köra en Startpunkt i Strömsund, på Folkets hus. Anmälan till peranders.angstrom@transport.se.

Fler stugor/lägenheter att hyra

AVDELNING 28 I NORR

Välkommen att hyra vår fjälllägenhet i vackra **Hemavan!** Den är fullt utrustad för sex personer. Observera att lägenheten är djur- och rökfri. *Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren. Information om regler och bokning finner du längst ner på vår hemsida.*



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. *Observera! Under sommarsäsongen (den 2 juni-1 september) kommer stugan att vara stängd på grund av ombyggnation.*



Sektionsmöten

➤ 21:an i Ö-vik: Torsdagen den 11 april kl 18.00 i Transports lokaler.

➤ 23:an i Kramfors: Lördagen den 6 april kl 13.00 i ABF:s lokaler.

➤ 22:an i Härnösand: Måndagen den 15 april kl 18.00 i ABF:s lokaler.

AVDELNING 41 UPPLAND

Startpunkten Lördagen den 6 april kl 10-15 i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A i Uppsala.

En introduktion till facket och Transport, både för medlemmar och ickemedlemmar.

Vi bjuder på lunch. Anmälan till Ludwig Eriksson på ludwig.eriksson@transport.se.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Våren rullar på med en rasande fart hos oss på Flygavdelningen.

Nu är det dags för de nya förtroendevalda konstellationerna i klubbarna/arbetsplatserna att börja arbeta framåt, driva frågor och stärka facket på arbetsplatsen.

Hör gärna av er till avdelningen för en funktionsdag och utbildning för styrelse och förtroendevalda!

Vill ni stärka kamratskapet och kollektivet på jobbet? Då ska ni höra av er så vi kan planera någon form av aktivitet just hos er.

Sköt om er!

Johan Eriksson, ordförande flygavdelningen

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Det händer mycket ute i sektionerna nu och vi hoppas

verkligen att ni tar tillfället i akt att träffa oss under en eller flera av våra aktiviteter.

Startpunkten Den 14 april kl 10 hälsas alla medlemmar varmt välkomna till Valjeviken i Sölvesborg. Då arrangerar sektion 1 och 2 en Startpunkt för både nya och gamla medlemmar.

Där får du veta vad facket är, vilka frågor vi jobbar med och vilka rättigheter och skyldigheter du har som anställd. Självklart får du ta med dig egna frågor och ställa där.

Från kl 9, innan kursen börjar, bjuder vi alla deltagare på frukost. Efter kursen bjuder vi på lunch.

Meddela om du kommer själv eller om du har med dig flera kollegor eller vänner. Välkomna med er anmälan, senast den 9 april, till transport.51@transport.se eller OIO-483051. Det är först till kvarn som gäller.

Sektion 2 (Blekinge län)

➤ Första maj finns sektionen på plats i Karlshamn. Vi uppmanar alla medlemmar att delta. Mer information om tid och plats kommer finnas i lokal media och på vår hemsida.

➤ 18 maj arrangeras LO:s familjedag i Wämeiparken i Karlskrona. Artister: Mikael Rickfors och Pappa Kapsyl. Aktiviteter: Hoppborg, ballongdjur, ansiktsmålning. Det kommer finnas korv, kaffe, väfflor och kroppkakor till försäljning. Transport ansvarar även i år för chokladhulet. Så varmt välkomna att snurra på hjulet.

Sektion 3 (Kronobergs län)

➤ 27 april kl 11 välkomnar vi er till medlemsmöte i ABF:s lokal på Arabygatan 80 i Växjö. Här finns chansen att träffa den nya styrelsen. Folksam kommer att hålla en kort information om försäkringar och pension efter mötet. Vi bjuder på fika.

➤ Första maj befinner vi oss i både Växjö och Älmhult. Kom dit och diskutera frågor som ni anser viktiga med oss som är aktiva inom Transport.

➤ 1 juni anordnar vi en familjedag för alla våra medlemmar. Ta med er familj till Rytta-retorpet i Växjö där vi träffas och umgås. Det kommer att finnas diverse aktiviteter för barn, som hoppborg, ansiktsmålning och minigolf. Vi bjuder på mat och fika. Välkomna!

Sektion 4 (Kalmar län)

➤ 7 april kl 13 är det medlemsmöte på ABF, Södra Långgatan 62 i Kalmar. Vi ska prata om det nya verksamhetsåret och vilka planer vi har. Vill du framföra dina synpunkter, hjälpa till med något, eller bara komma och lyssna på vad som händer i din sektion, är du hjärtligt välkommen. Vi bjuder på fika. Har du några frågor? Ring avdelningen på tel OIO-4803051.

➤ Förstamajfirandet kommer som vanligt att arrangeras i Oskarshamn. Transport finns där med fana. Vill du gå med? Samlingsplats och tider annonseras i lokal media och på Transports hemsida närmare aktuellt datum.

➤ 25 maj genomförs tolvskillingsmarknaden i Oskarshamn. Deltagare från sektion 4 finns på plats under dagen för att besvara era frågor.

➤ 2 juni kl 13 är det medlemsmöte på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Sedvanliga mötesförhandlingar, fika, goda samtal och högt i tak. Vi välkomnar både nya och gamla medlemmar till mötet, så kom även om du inte varit med förut. Har du frågor? Ring avdelningen på tel OIO-4803051. Varmt välkomna önskar sektionsordförande Stefan Liljehorn och sektionsstyrelsen i 4:an.

AVDELNING 88 DALARNA.

Tack för mig! Jag har varit er ordförande för avdelning 88 under 2018, men avslutade mitt uppdrag som ordförande från och med representantskapets årsmöte i mitten av mars 2019.

Jag vill passa på att tacka för förtroendet från er medlemmar under mitt år som ordförande. Åke Westberg

Planeringen för Trucks in Dalarna pågår för fullt. Det kommer att behövas en del hjälpande händer på evenemanget, som hålls den 17-18 maj.

Är du intresserad av att vara med och hjälpa till? Kontakta avdelningen för vidare hänvisning till ansvariga i evenemangsgruppen, som finns på avdelning 88.

Arbetsplatsträff Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats och hälsar på? Hör av dig till avdelningens ordförande: på OIO-4803638 för vidare information.



Både Hasse Larsson, Stig Lindvall, Åke Johansson och Lars Grundström var tidigare med i Stockholmsavdelningens oljesektion.

Månadens sektion

Sektionen för dem som jobbat klart

Varje onsdag träffas några av Transportveteranerna i avdelning 5 Stockholm för att prata om en bok – och lösa världsproblemen.

Text och foto John Antonsson

Sex personer kommer till årsmötet för Transports seniorsektion i Stockholm. Fyra före detta oljearbetsare, en taxichaufför och ett tidningsbud.

Sektionens ordförande är Stig "Oljestickan" Lindvall, en före detta oljebilschaufför som blev aktiv i facket när vi fortfarande hade vänstertrafik.

TRANSPORTARBETAREN

besöker klubben strax efter lunchtid. Då har 80-åringen Lars Grundström firats med smörgåstårter.

Dessutom har alla varit med på veckans bokcirkelträff på förmiddagen. Veteransektionen träffas nämligen varje onsdag för att diskutera en bok de läser. Just nu Leif GW Perssons *Professor Wille Vingmutter, mästardetekтив*.

– Men mest löser vi världsproblemen, säger Hasse Larsson, pensione-

SENIORERNA GÖR ÅRLIGEN en pensionärsresa, en Ålandskryssning.

– När vi var som flest var vi 150-160 personer säger Stig Lindvall.

Numera blir det inte fullt lika många. Sist var de 45, och då var flera Transport-pensionärs respektive inräknade.

– Men alla får alltid stå för sin egen dryck, sedan Transport fattade beslut om det, säger Stig Lindvall.

Sektionen vill gärna ha fler till bokcirkeln. Vid pensionärsresan i september ska Stig Lindvall och Åke Johansson, pension-

erad lastbils- och busschaufför, komma tidigt för att dela ut biljetter. Då ska de samtidigt passa på att informera om bokcirkeln.

I DET LILLA konferensrummet på Skytteholmssvägen i Solna finns många års yrkeserfarenhet att berätta om. Många mil bakom ratten, på oljedepån, i färdtjänstbuss och vanlig buss. Senja Flermoen berättar att hon jobbade som tidningsbud för Dagens Nyheter. Hon drar anekdoter om allt från det tioåriga avtalet 1976, till en vild tidningsbudsstrejk.

– De gick runt med en lista där vi skulle skriva upp oss om vi ville gå tillbaka och jobba. Ingen gjorde det, och vi fick 100 kronor mer i veckan, berättar hon.

SENIORSEKTIONEN I TRANSPORTS AVDELNING 5

De flesta av Transports avdelningar har senior- eller pensionsärssektioner. Sektionsektionen i avdelning 5 Stockholm har ungefär 700 medlemmar.



Med förut. Stig Lindvall var en av sex yrkesförare som fick tycka till om högertrafikomläggningen i Transportarbetaren nr 12 1967.



FOTO: PRIVAT

Många barn fick de rosa tomtarna träffa i december. Här är Martin Larsson och Alfred Steingrímsson hemma hos Johannes och Samuel.

Månadens medlem

Rosa tomtarna sprider glädje bland sjuka barn

Dags att byta kläder. Skyddsvakten Alfred Steingrímsson och hans rosa tomtekompis är i full gång med förberedelserna för en vårtur som rosa påskharar. Med syftet att glädja svårt sjuka barn.

Text Lena Blomquist

När det är lågsåsong för tomtar och påskharar försöker föreningen *Varberg för liv* uppfylla cancerdrabbade barns högsta önskningar. Den verksamheten heter *Tuvas dag* efter en flicka som dog av en hjärntumör innan hon fyllde fem.

– Någon vill ta med klassen på bio, andra drömmer om att besöka Astrid Lindgrens värld eller Legoland med sina syskon. Familjerna kan ansöka om vad som helst, berättar Alfred Steingrímsson. **Varför har du engagerat dig så för de sjuka barnen?**

– Jag hade det svårt när jag växte upp på Island. Blev mobbad under hela skoltiden och var mycket för mig själv. Sedan har jag jobbat som butikskontrollant, väktare och ordningsvakt, och då såg jag hur många människor har det dåligt.

– Det är jätteroligt att kunna hjälpa till, men lite jobbigt samtidigt. Jag kommer väldigt nära familjerna och märker hur svårt de har det. Även ekonomin drabbas när man har ett svårt sjukt barn.

Föreningens pengar kommer från

företag som sponsrar verksamheten, plus föreningar och personer som ger bidrag. Liv i Varberg är dessutom med på olika tillställningar som ger tillskott i kassan.

Inför julen lämnade Alfred Steingrímsson sin tjänstepistol på kärnkraftverket Ringhals och tog tjänstledigt. Tillsammans med vännen Martin Larsson reste han runt till elva barnsjukhus i Sverige, och gjorde en avstickare till hospitalet i norska Trondheim. Sjuka barn från Malmö i söder till Östersund i norr fick träffa de rosa tomtarna.

Under julresan delade de ut någonstans mellan 11 000 och 12 000 julklappar. Efterlängade prylar. Alfred Steingrímsson minns den ledsna fyraåringen som hade mått dåligt hela dagen, och hur överlycklig hon blev när hon fått av papperet från häst-och-vagnen modell Frost.

Ännu större och dyrbarare paket lämnar tomtarna på sjukhusens lekterapi, där många inlagda barn kan få glädje av dem. Då handlar det om dockvagnar, hockey-spel och pingisbord.

Vad gjorde du själv på julaften?

– Först tomtade jag och Martin i Tvååker, Vessigebro, Varberg och Frillesås. Vi åkte hem till familjer som hade frågat om vi kunde överraska barnen. Sedan blev det dansk fläskstek med sockerglaserad potatis hos mina föräldrar, och rökt fårkött från Island.



FOTO: LENA BLUMQUIST

ALFRED STEINGRÍMSSON

Ålder: 48.

Jobb: Skyddsvakt på Ringhals.

Facklig: Sitter i klubbstyrelsen på jobbet, sektionsstyrelsen i Varberg och repskapet i Halland. Skyddsombud.

Bor: Lägenhet i Varberg.

Tomtedräkt: Specialsydd i glansig rosa fleece, gjord av krossade pet-flaskor.

Glad över: Att killen som han varit kontaktperson för har klarat skolan, fixat jobb och tagit körkort.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 000 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. Telefotid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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



FOTO: JON TYSON / UNSPLASH

Klimatet – en facklig fråga

”Som facklig biståndsaktör ser vi vikten av ökad, global medvetenhet kring utsatta gruppers rättigheter på arbetsmarknaden, och att dessa rättigheter inte åsidosätts i klimatarbetet.”

Vägen mot framtidens gröna jobb och hållbara ekonomi måste ha fokus på mänskliga rättigheter. Det gäller också inom det internationella biståndet.

EN RÄTTVIS GRÖN omställning, där arbetstagares rättigheter respekteras – så löd uppmaningen från världsfacket ITUC under FN:s klimatmöte COP 24 i Polen. 53 länder, varav Sverige är ett, undertecknade en deklaration som innebär att länderna ska ta hänsyn till arbetstagarnas perspektiv i samband med nationella planer och strategier för klimat-omställningar.

Diskussionen kring betydelsen av en både grön och socialt rättvis omställning ökar också inom det internationella biståndet, inte minst på grund av den växande potentialen för att skapa nya jobb.

MED DEN OMSTÄLLNING som krävs för att vända klimatförändringarna följer stora möjligheter att kombinera hållbar utveckling med arbetstillfällen inom nya sektorer. Exempelvis konstaterar FN-organet ILO att det kan skapas runt 24 miljoner klimatvänliga jobb under de kommande åren.

Samtidigt kan det inte förnekas att miljoner jobb försvinner. Risken är stor att arbetstagares rättigheter ”glöms bort” i omställ-

ningen mot en fossilfri ekonomi, med uppsägningar och försämrade arbetsvillkor som följd.

För att säkerställa att de mest utsatta grupperna och individerna på arbetsmarknaden i länder med utbredd fattigdom inte råkar i kläm, har den fackliga rörelsen arbetat fram konceptet ”just transition” – schyst omställning.

FÖR ATT KUNNA minimera de negativa konsekvenserna av omställningen och nå en schyst omställning poängterar den fackliga rörelsen att social dialog och samarbete behövs.

Världsfacket ITUC har därför initierat ett kontor som ska föra samman fack, organisationer, företag och stater (The Just Transition centre). Förhoppningen är att säkra arbetstagarnas inflytande i det pågående arbetet med en rättvis omställning.

Flera fackliga aktörer runt om i världen bedriver i dag olika utvecklingsprojekt i syfte att öka det fackliga arbetet inom klimatfrågan. I Kenya samarbetar det lokala facket KUCFAW med svenska Akademikerförbundet SSR, Vision, Kommunal och det globala facket Public services international. De arbetar utifrån vetskapen att ett förändrat klimat också påverkar medlemmarnas möjlighet till försörjning.

Därför bedriver facket bland annat påverkansarbete för att en

omställning av landets arbetsmarknad ska leda till framtida jobb med anständiga arbetsvillkor.

EXEMPLET FRÅN KENYA illustrerar betydelsen av fackligt utvecklings-samarbete inom klimatarbetet i låg- och medelinkomstländer. Tyvärr utgör dock biståndet för en rättvis omställning en mycket begränsad del av det samlade utvecklingssamarbetet, och här finns ett stort behov av ökade, svenska insatser.

Som facklig biståndsaktör ser vi vikten av ökad, global medvetenhet kring utsatta gruppers rättigheter på arbetsmarknaden, och att dessa rättigheter inte åsidosätts i klimatarbetet. Ett starkt stöd till dessa frågor i biståndet är avgörande för att möjliggöra en omställning där miljö, klimat och social rättvisa hänger ihop. I det arbetet spelar det fackliga utvecklingssamarbetet en viktig roll.

Men inget händer av sig själv. Tiden är knapp, men med samarbete och social dialog kan vi undvika en värld som förstärker ojämlikheter utan i stället bygger en rättvis grön omställning – en ”just transition”.

Delta i debatten!

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

Från baksätet

Lönekostnaden är avgörande för klimatet

En hårt prispressad och lönedum-pad åkerinäring kan aldrig bära ett klimatansvar. Branschen kommer inte att ha de ekonomiska muskler som krävs för att genomföra en bred omställning till ett fossilfritt samhälle.

Det är ganska många år sedan Transport började driva den ståndpunkten, liksom krav på åtgärder.

Tyvärr är den giltig även i dag. Visst, det finns positiva exempel. Åkerier som tankar förnyelsebar diesel och fordonstillverkare som går i bränschen för ny teknik.

MEN UTE PÅ vägarna syns en annan verklighet. Lastbilstransporterna ökar. Och det är inte längre och tyngre fordon som dominerar. Alltså fraktlösningar som automatiskt ger lägre utsläpp per frakttan.

Det är dragbilar med trailer som i allt högre grad fyller parkeringar och rastplatser. Ekipage som lastar hälften av en 24-meters lastbil med släp. Dragbilar som tidigare syns i stora mängder främst i södra halvan av Sverige letar sig allt längre uppåt och inåt landet.

Slutsats? Det är inte lönsamt att lasta om godset till en "rymligare" bil. Än mindre till järnväg. Varför inte det? Här har lönekostnaden förstås en avgörande betydelse. Dragbilen körs ofta av en chaufför som tjänar en tredjedel av en svensk avtalsenlig lön.

PARALLELLT ÖKAR INSLAGET av lätta lastbilar explosionsartat. I dag kan man se fjärrchaufförer ta dygnsvilan i en trång hytt på en 3,5-tonsbil som får köras på vanligt B-kort. Här gäller inte krav på färdskrivare och inte EU:s kör- och vilotidsregler.

De lätta lastbilarna får normalt lasta 600-700 kilo. Poliskontroller har visat att många av bilarna körs med enorma överlass.

Bortsett från att det är olagligt och trafikfarligt, så förändrar det inte klimatkvationen. Ju mer gods som fraktas på lätta lastbilar, eller personbilar för den delen, desto sämre för miljön. Bränsleförbruk-

ningen och klimatutsläppen blir minst tio gånger högre om lastpallen körs på en lätt lastbil, jämfört med en tung. (Om båda lastas fullt.)

Om vi ska ha en chans att nå klimatmålen måste polis och andra myndigheter på allvar börja kontrollera vägtrafiken.

OCH DET GÄLLER inte bara godstrafik. Här- van kring Ringduve taxi i Skåne handlar inte bara om chaufförer som blivit blåsta på lönen. Här uppdagas också sanslösa arbetstider.

Det finns förare som jobbat uppåt 350 timmar i månaden. I taxi är det mer än dubbla heltidsjobb. Och timmarna är inte påhittade. De finns på lönebesked som Ringduve godkänt innan haveriet startade.

DE SJUKA ARBETSTIDERNÄ i taxibranschen är Arbetsmiljöverkets ansvar. Så hållå generaldirektören, det är hög tid att vakna nu. Och se till att du får politikerna med dig. De som upphandlar färdtjänsten har också ett stort ansvar för villkoren i taxi.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”
Dragbilen körs ofta av en chaufför som tjänar en tredjedel av en svensk avtalsenlig lön.



Hallå där!

LENA LEVIN

... som är svensk projektledare i ett EU-projekt om jämställdhet och mångfald i transportsektorn!

Varför behövs projektet?

– Vi behöver titta som helhet på alla 13 länder som ingår. I Sverige har vi en bra politik och bra policyer när det gäller jämställdhet. Men ändå finns gamla föreställningar kvar i praktiken.

Några exempel på frågeställningar?

– Arbetsmarknaden är fortfarande manligt dominerad i både lastbils- och bussbranschen. Projektet kan handla om vad som kan göras mot trakasserier och sexism. Men också sådant som när några kvinnor tidigare larmade om att de inte satt bra i lastbilshyten, att sätet var konstruerat för en manskropp.

– Värderingsfrågorna är viktiga. Vi studerar jämställdhet för dem som nyttjar persontransporter och även makten över planeringen i transportsektorn.

Hur går det till rent praktiskt?

– En kartläggning är på gång. Vi granskar hur det ser ut med andelen kvinnor i parlamentens trafikutskott och i regionernas trafiknämnder. Vi ska också ta vara på den kunskap som finns i de olika länderna och sprida den.

Vad kan era resultat få för betydelse för yrkesförare?

– Ju fler kvinnor som känner sig välkomna i branschen desto bättre är förutsättningarna för en mer jämställd planering och arbetsmiljö.

LENA BLUMQUIST

Fotnot: Transport innovation gender observatory pågår i tre år. EU-kommissionen lägger 3,9 miljoner euro, av dem går cirka 369 000 till den svenska delen.

Toppen & botten

↑ **Grattis till finländarna som är världens lyckligaste folk! Enda smolket i bägaren är att det möjligen bottnar i lågt ställda förväntningar...**

↓ **Det snabbt växande ofoget att som storstadsköpare skita i att stanna för rött ljus.**

