TRANSPORTARBETAREN
Nummer 11 november 2019

Skyddsombud tar fajten mot dubbla lastplan

Avtalsrörelsen
Transport fortfarande kvar i LO:s samordning

100 000 fler förare från länder utanför EU

KULTUR
Maten som visar vem du vill vara

Hallå chaufför!

Ulf Jensen och 30 till om fackets framtid

Återvinning I Göteborg slängs soporna i älven ***Tidningsbud*** Morgonutdelningen tillbaka i Örnsköldsvik ***Bevakning*** Så blir du yrkeslärare

RÄTT SKA VARA RÄTT!

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

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

transport.se/bemanning

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Lena Blomquist

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

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 28–29 november.

PRENUMERATION
200 kronor per år.

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010–480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010–480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010–480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010–480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare (föräldraledig)
010–480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010–480 33 06



VENDELA ENGSTRÖM
Reporter (praktikant)
010–480 33 02

Innehåll Nr 11









© DISNEY



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om facklig kraft.

6 GRANSKNING FACKETS FRAMTID
Nio sidor om medlemstappet.

10 FACKETS FRAMTID
Chaufförer om varför de är med – eller inte.

15 AKTUELLT
Elva sidor om vad som hänt sedan sist.

15 AKTUELLT DUBBELDÄCKARE
Skyddsombuden som tar fajten.

18 AVTALSRÖRELSEN
Avhopp från LO:s samordning.

20 FÖRARE FRÅN TREDJE LAND
Allt fler kör i EU.

25 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

26 MÖTET JOHAN DANIELSSON
En makthavare tar plats i Bryssel.

32 9 FRÅGOR OLA PETTERSSON
LO:s chefsekonom om lönekrav och konjunktur.

34 KULTURMÖTET
Bror Hellman gillar ankor.

38 KULTUR
Mat och makt.

40 NOVEMBERKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

42 MEDLEMSSIDOR

45 MÅNADENS KLUBB
Flygplatskontrollanter som påverkar.

46 MÅNADENS MEDLEM
Väktaren Lars Erik Nilsson vill vässa facket.

47 DEBATT
Släpp in facket i skolan, skriver unga LO:are.

48 LEDARE
Chefredaktör Jan Lindkvist skriver från baksätet.

FOTO: JAN LINDKVIST



Facket – bortvalt eller självklart?

Facket? För den som klev ut i yrkeslivet under 1970-talets andra hälft fanns knappast alternativet att inte gå med. Inte i min bransch – journalistik – och inte i de flesta andra yrken heller.

Nu under det individualistiska 2010-talet kan det tyckas naivt att vi oreflekterat anslöt oss till kollektivet. Men just detta – att så gott som alla var med – gav fackförbunden legitimitet och full kraft att kräva schystare arbetsmiljö och förhandla fram bättre villkor.

> ”För den som klev ut i yrkeslivet under 1970-talets andra hälft fanns knappast alternativet att inte gå med.

PROFESSOR ANDERS KJELLBERG, och många med honom, är djupt bekymrade över att fackens styrka i dag minskar i takt med att andelen medlemmar sjunker bland alla anställda. Om nedgången fortsätter kommer varannan LO-arbetare snart att stå utanför facket. Läs om hans analyser och framtidstankar på sidorna 6 till 9.

FÖR ATT CHECKA av professorns resonemang med dem som jobbar i Transports största bransch åkte redaktionen till Rastas vägkrog i Ödeshög. Där mötte vi över 30 chaufförer med allt från slaktavfall till en stålhall i lasten.

En hel del hade valt bort facket – eller aldrig fått frågan eller tänkt tanken på att ansluta sig. Ändå. De allra flesta tyckte att facket har en viktig roll. En 28-årig miljöbilschaufför som står utanför Transport drabbades av viss självinsikt:

”Lite är det som att jag glidit fram på en räkmacka.”

Väktaren Lars Erik Nilsson i Arvika funderar också på fackets roll och fackets framtid. Han är självklart med och aktiv – men saknar tuffare tag. Han är månadens medlem och du möter honom på sista uppslaget.

FÖRRESTEN, KÄRA LÄSARE, hänger ni med på Instagram?

Vår praktikant Vendela Engström frågade förvånat varför Transportarbetaren inte finns på Insta. Snart kan du antagligen hitta din fackliga tidning även där. Vi planerar för att visa fler bilder från transportyrkena.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

lena tipsar

Gå på bio om du vill blicka tillbaka – eller få veta hur det var i folkhemmet Sverige: Hasse & Tage – en kärlekshistoria.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

En väktare sköts i benen under en rond i Rinkeby i nordvästra Stockholm.

”Hög tid att facket ser till de riskanalyser som bör göras blir gjorda. Kanske också tid att kräva hundförare på fler objekt. Hunden är avskräckande och, ännu viktigare, en förvarning om att man är på väg att träffa på någon.”
Jeppe

Reportaget om mackar i Västerbottens inland fick mycket uppmärksamhet:

”Heder till alla som kämpar i glesbygden och håller servicen i gång. ”
Bo Strandlund

”Kan ju bara konstatera att Sverige har mycket att lära av grannlandet Norge. Där satsas det verkligen på landsbygden.”
Kent Wiklander

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Hård motvind för skyddsombuden på Tommy Nordberghs åkeri.
2. Macken – bygdens hjärta.
3. Även Bringchaufförer vittnar om farliga lcakörningar.

Insänt

Taxi är inga sopbilar

Jag har ett antal gånger tittat på ett program som heter *Tunnelbanan* på tv. Jag tycker att väktarna/ordningsvakterna nästan alltid agerar bra och ingriper vid behov. Men ... jag har reagerat över att man, nästan undantagslöst, påtalar för nästan helt avsupna människor att ”du får ta buss eller en taxi”.

De säger också, vid tre, fyra tillfällen, att man inte får vara berusad i kollektivtrafiken. Men är inte bussar också just kollektivtrafik?

Och ... hur roligt tror de att det är att stå och skura en nerspydd eller nerpinkad taxi ... Taxi är inga ”sopbilar” åt dem som väktarna/ordningsvakterna inte vill ha kvar!

Per Olof Lundin

”Det finns förslag i januariöverenskommelsen som skapar ett A- och ett B-lag på svensk arbetsmarknad. Så hög tid för svensk fackföreningsrörelse att höja rösten.”

MIKAEL LADMAN
ÖRJAN JAKOBSSON,
Ombudsmän på Transports Värmlandsavdelning som skriver insändare på Transportarbetarens webb.

läsarbilden



FOTO: ÖRJAN WALLON

På väg mot en gryningsträff med Kalix alla tidningsbud såg Örjan Wallon ljuset i tunneln.

Själv kör han sopbil, men har ryckt in som medlemsvärvare på avdelning 26 under hösten.

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

BILDEN



Miljövänligt alternativ?

EKOT HAR GRANSKAT hur klimatsmarta elspark-transporterna är: 2 elsparkförare av 100 hade valt bort bilen. 98 skulle ha gått eller tagit bussen om de inte hade råkat få syn på elfordonet. Stockholms stad har börjat forsla bort elsparkcyklar som är i vägen – syns det på bilden från Kungsgatan? Och från Slottsskogen i Göteborg rapporteras att sälarna ofrivilligt fått tillgång till elsparkcyklar i sin egen damm.

FOTO: JAN LINDKVIST

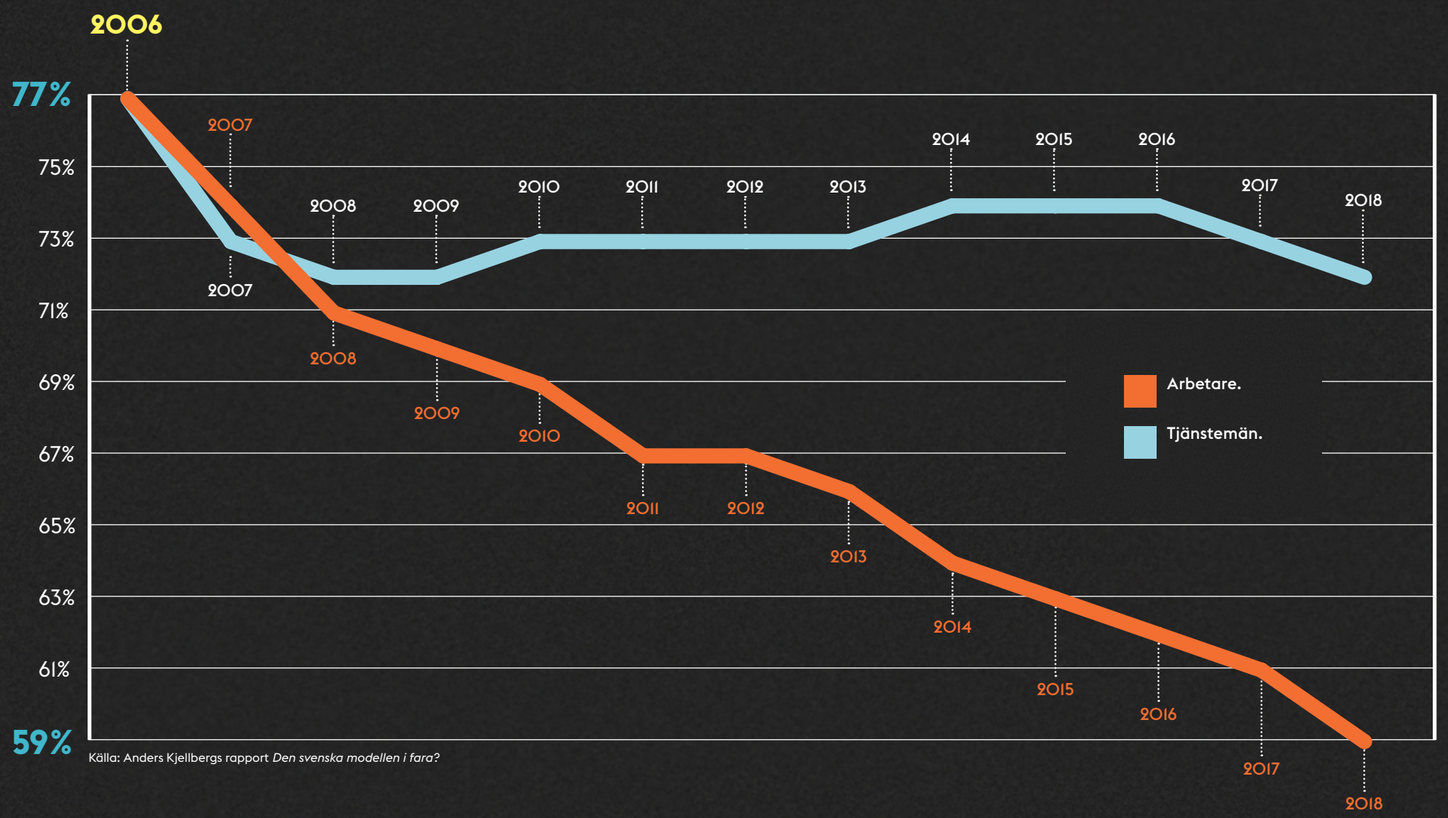
Medlemmarna som försvann

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

Text JAN LINDKVIST *Grafik* CHRISTINA AHLUND

Facklig organisationsgrad för arbetare och tjänstemän i Sverige

Andel yrkesaktiva som är med i facket, ej pensionärer.



Källa: Anders Kjellbergs rapport *Den svenska modellen i fara?*

Medlemstapp

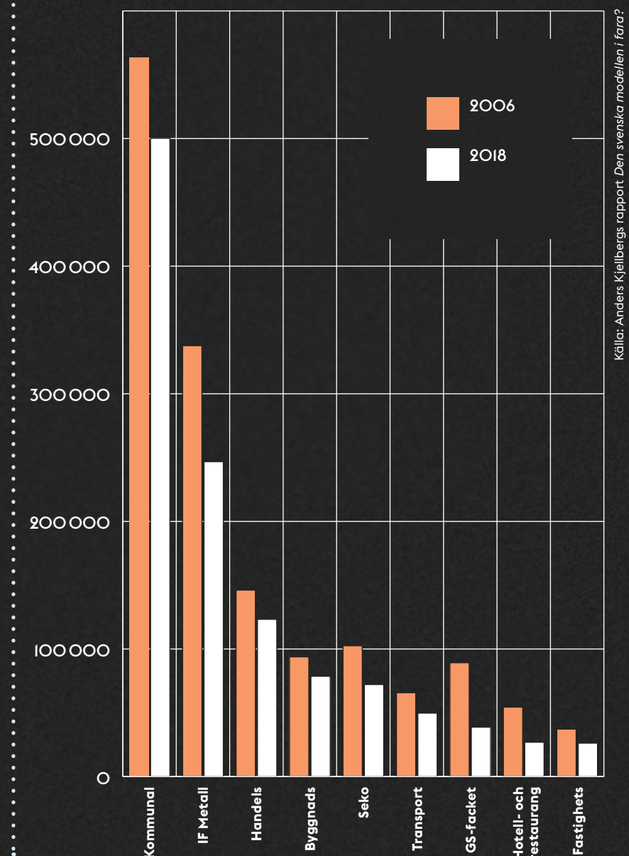
Så här mycket sjönk organisationsgraden för arbetare (yrkesaktiva) i några branscher mellan 2006 och 2018:

- **Industri:** minus 12 procent.
- **Transport:** minus 14 procent.
- **Handel:** minus 19 procent.

Medlemsutvecklingen i nio LO-förbund

Yrkesaktiva.

I vissa förbund kan medlemstappet delvis förklaras av att antalet jobb försvinner i branschen. I andra sektorer, som transporter och hotell och restaurang, har sysselsättningen tvärtom ökat mellan 2006 och 2018.



Källa: Anders Kjellbergs rapport *Den svenska modellen i fara?*

FOTO: SHUTTERSTOCK

Utvecklingen är djupt bekymmersam. Den svenska arbetsmarknadsmodellen bygger på jämnstarka parter, säger professor Anders Kjellberg, som ägnat decennier åt att granska fackets och arbetsgivarnas organisering.

I början av 2000-talet växte Transport stadigt och toppnoteringen låg på 74 000 medlemmar. I dag är siffran nere på 56 200. Ett medlemstapp på närmare 25 procent. Om bara yrkesaktiva räknas har Transport tappat var fjärde medlem sedan 2006.

Vad var det som hände? Varför ser kurvan likadan ut i övriga LO? Och även bland tjänstemännen numera ...

Anders Kjellberg är knuten till Lunds universitet och kom i våras ut med rapporten, *Den svenska modellen i fara?*

Är den det?

”Blir det fritt fram att sparka, när som helst, kan fackets position försvagas allvarligt.”

Professor Anders Kjellberg

– Ja, i vissa branscher i vart fall, säger han. Delar av den svenska arbetsmarknaden är på väg att hamna utanför systemet. Det kan öka spänningarna i samhället. Klyftorna har redan ökat. Inte bara i fråga om lön, utan också på bostadsmarknaden och vad gäller förmögenheter.

– Det krävs starka fack om den svenska partsmodellen ska hålla och fortsätta leverera internationell konkurrenskraft, stabila förhållanden för politiken och reallönehöjningar till alla arbetstagare.

VÅREN 2006 VAR den fackliga organisationsgraden 77 procent i Sverige. Vi låg i topp i världen – tillsammans med Danmark och Finland. Nivån – 77 procent – var dessutom densamma för arbetare och tjänstemän. Och även bland invandrare. Även detta var unikt i världen.

Ändå fanns en stor oro i Transports förbundsledning. 2006 var valår och Moderaterna hade gått ut hårt med att avgifterna till a-kassan skulle höjas kraftigt, om det borgerliga blocket fick makten. Transports ledning befarade medlemsras.

Det blev borgerlig valseger.

Redan vid nyåret 2007 chockhöjdes a-kasseavgiften, samtidigt som skatteavdraget togs bort. I ett slag fördubblades kostnaden för att vara med i fack och a-kassa. Hårdast drabbades LO-förbund med hög andel arbetslösa medlemmar, eftersom a-kasseavgiften blev olika hög beroende på just arbetslösheten i branschen.

De två åren direkt efter avgiftshöjningen tappade LO 180 000 yrkesaktiva medlemmar. Mer än tio procent av medlemskåren.

Efter det har nedgången fortsatt. Tjänstemännen, som faktiskt växte under några år, har också börjat backa. I dag är inte ens sex av tio arbetare med i facket. För tjänstemännen är siffran drygt sju av tio.

Noterbart är att bland utrikes födda är nedgången mer än dubbelt så stor, som bland inrikes födda. Bara 45 procent är fackligt organiserade.

PROFESSOR ANDERS KJELLBERG ser själva a-kasseavgiften som en viktig förklaring till medlemsraset. Men inte bara. I så fall borde medlemmarna ha strömmat tillbaka när avgiften sänktes till näst intill ursprungliga nivåer 2014.

En rad länder, bland annat Sverige, hade länge haft statssubventionerade fackliga a-kassor. Alltså en nära koppling mellan fack och kassa.

– Många löntagare såg facket och a-kassan som en helhet. Man gick med för att få trygghet, säger Kjellberg

Sverige och Danmark var två länder där modellen övergavs, när kassorna allt mer sågs som myndigheter. I dag ställs alla löntagare inför valet. A-kassa eller fack? Eller båda? Eller ingetdera?

Anders Kjellberg beskriver en förändrad mentalitet på arbetsplatserna. Från en lång tidsperiod när det var närmast självklart att människor gick med i facket och a-kassan. Till dagens tankesätt. Där nyttan av fackligt medlemskap vägs mot kostnaden.

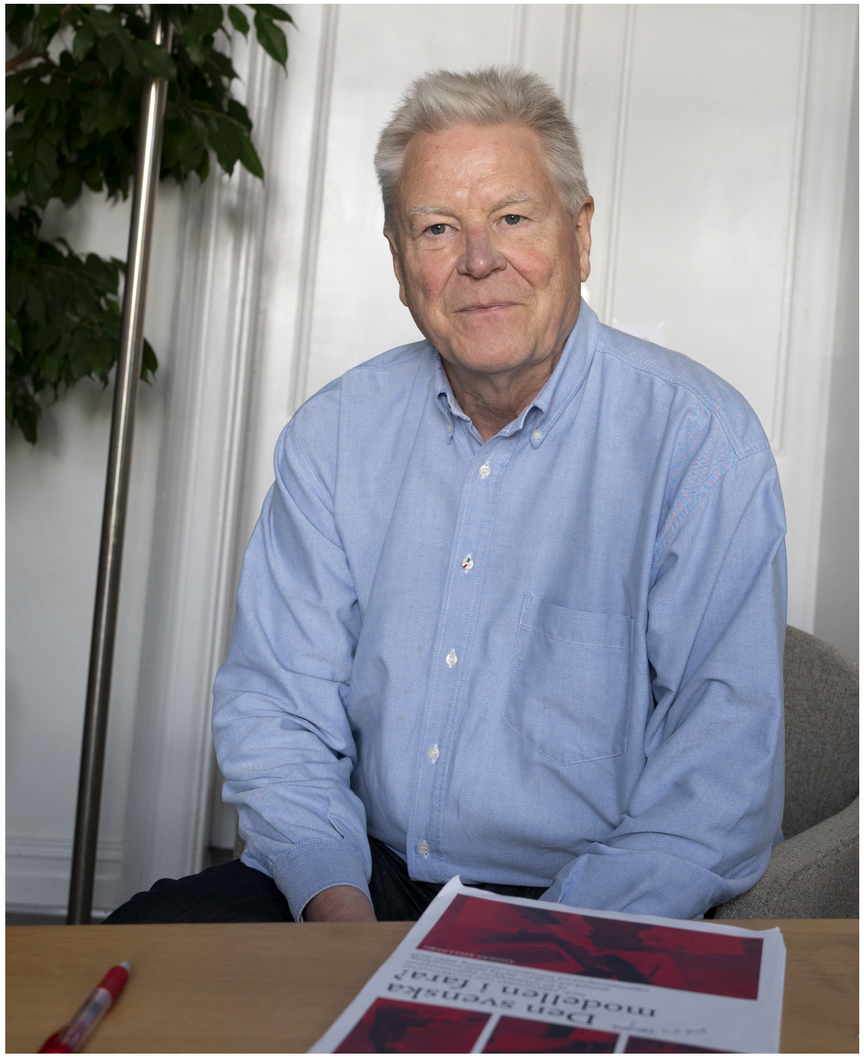
Sverige och omvärlden

Andelen anställda som är med i facket.

Land	2000	2018	Medlemstapp
Sverige	81%	67%	17%
Finland	76%	65%	14%
Danmark	72%	53%	26%
Norge	53%	49%	8%
Italien	35%	34%	3%
Österrike	37%	27%	27%
Storbritannien	30%	23%	23%
Grekland	25%	19%	24%
Tyskland	25%	17%	32%
Nederländerna	23%	17%	26%
Spanien	17%	14%	18%
Schweiz	20%	16%	20%
Tjeckien	27%	11%	59%
Polen	18%	12%	33%
USA	13%	11%	15%
Ungern	20%	9%	55%
Frankrike	8%	8%	0%

Gäller yrkesaktiva medlemmar. Medlemstappet uttrycks här i procent, inte procentenheter. Ungern har exempelvis tappat 11 procentenheter. Men samtidigt förlorat mer än hälften av medlemmarna, 55 procent av medlemskåren.

Källa: Anders Kjellbergs rapport *Den svenska modellen i fara?*



Anders Kjellberg jobbar på sociologiska institutionen vid Lunds universitet. Han har studerat facklig organisering ända sedan slutet av 1960-talet.

Trycket att gå med är inte detsamma.

Kjellberg pekar också på en självförstärkande mekanism. När färre är med i facket blir den fackliga närvaron mindre ute på arbetsplatserna. Det finns ofta ingen representant att fråga. Ingen som söker upp nyanställda och informerar om vad facket gör.

Varför har tjänstemannafacken klarat sig bättre och gått om LO i organisationsgrad?

Anders Kjellberg ser flera förklaringar. Fackavgiften är en.

– Den är normalt lägre i TCO- och Saco-förbunden. Men även inkomstförsäkringen spelar in. Flera LO-förbund, bland annat Transport, har infört en inkomstförsäkring som täcker upp vid arbetslöshet. Den är ett starkt argument vid medlemsrekrytering.

– Inkomstförsäkringar fungerar ännu bättre som dragplåster hos tjänstemän och akademiker. De grupperna får ut mer av försäkringen, eftersom de normalt har högre löner är LO-arbetarna.

OM FACKFÖRENINGARNA FORTSÄTTER att tappa mark i samma takt som nu förutspår Anders Kjellberg en organisationsgrad på 63 procent år 2023. Det är fyra procentenheter lägre än i dag.

I prognosen ingår att klyftan vidgas ännu mer mellan arbetare och tjänstemän. Till 67 procent för tjänstemän och bara 52 procent bland arbetarna.

I vissa länder har medlemstappet gått hand i hand med en urholkning av kollektivavtalen. Får vi samma utveckling här?

Anders Kjellberg konstaterar att den svenska kollektivavtalstäckningen fortfarande är mycket hög, paradoxalt nog. Nio av tio löntagare jobbar på arbetsplatser med avtal. Förklaringen är att arbetsgivarna, framför allt de stora, fortsatt att gå med i arbetsgivarorganisationerna. Därmed binds de och deras anställda automatisk av kollektivavtal.

Fast uppåt en halv miljon löntagare jobbar ändå på arbetsplatser utan avtal. Åtskilliga av dem finns i Transports branscher.

– Och de kan bli fler, säger Anders Kjellberg. Om facken inte lyckas etablera sig i de nya växande branscherna utan fackliga traditioner.

Ledande personer i LO har beskrivit medlemstappet och nyrekryteringen som en ödesfråga. Transport har i flera år lagt stora resurser på facklig organisering.

Anders Kjellberg ser ingen ”quick fix”:

– För att vända utvecklingen krävs nog att de fackliga organisationerna prioriterar medlemsrekrytering och facklig aktivitet ute på arbetsplatserna.

– Och det krävs att facken inte aktivt motarbetas av politiker och arbetsgivarorganisationer, på det sätt som sker nu.

Vad tänker du på då?

– Att luckra upp anställningsskyddslagen är ett exempel. Den är väldigt viktig för facket. Blir det fritt fram att sparka, när som helst, kan fackets position försvagas allvarligt. Det kan leda till ökad oro på arbetsplatserna och en rädsla för att engagera sig fackligt.

– Redan tidigare har vi fått allmän visstid och osäkrare anställningsformer. Slopad avdragsrätt för fack- och a-kasseavgifter påverkar också facket negativt.

I Transport diskuteras ibland om facket ska vara ett försäkringsbolag eller en kamporganisation. Vad är ditt svar?

– Facket kan ses på olika sätt. Som ett försäkringsbolag. Eller ett serviceorgan. Eller en ren folkrörelse som gör saker tillsammans med medlemmarna, inte åt dem.

– Försäkringsdelen är helt nödvändig. A-kassan och fackets konfliktersättningar vid strejker och lockouter är i sig en sorts försäkring. Mot strejkbryteri. Mot att arbetstagare utan jobb och ersättning tvingas bjuda under varandra, för att få jobb och överleva.

De nyanlända har i stor utsträckning inte gått med i facket. Transport har utsatta grupper, som taxiförarna som borde ha all anledning i världen att gå samman. Hur får man dem att organisera sig?

Anders Kjellberg tänker några sekunder. Säger:

– Gunnar Sträng cyklade runt bland lantarbetarna. Det rådde patriarkala förhållanden på landsbygden. Han lyckades organisera dem. Med sig på cykeln hade han två blanketter. En ansökan till Lantarbetarförbundet. Och en till godsägaren, om inträde i arbetsgivarorganisationen.

– Gick godsherren med blev det fritt fram för facklig organisering på gården. De anställda fick då fackliga rättigheter. Ibland hotade Gunnar Sträng med strejk på gården, utan att ha fackförbundets mandat! Han uppträdde väldigt myndigt.

Hej chaufför!

ÄR DU MED I FACKET?

Facket är inte alltid så bra (eller billigt) att man själv vill gå med. Men det behövs. Det stod klart när vi snackade om facket och framtiden med så många chaufförer vi hann under en oktober-dag på Rastas parkering i Ödeshög.

Text och foto **LENA BLOMQUIST, VENDELA ENGSTRÖM, LILLY HALLBERG, JAN LINDKVIST**



Är du med i facket? Transportarbetarens Vendela Engström, Lilly Hallberg och två reportrar till frågade alla chaufförer de hann med under en dag i Ödeshög.



Dana Lieftink, 25, Ljungby:
– Nej, jag har inte fått frågan om att bli medlem under de två år som jag har bott och jobbat i Sverige. Hemma i Holland körde jag för min pappa så då var jag inte heller med.



Zdravko Zec, 52, Ödeshög:
– Nej, Jag vet ingenting om facket men tycker det verkar dyrt.



Pentti Lindén, 63, Åbo i Finland:
– Ja, det har bara blivit så att jag är med i facket. Jag gick med i finska Bil- och transportbranschens arbetarförbund (AKT) när jag började köra lastbil för 40 år sedan. I dag kör jag sträckan Åbo till Helsingborg. Jag och Timo, som kör mellan Finland och Malmö, möts upp i Ödeshög nästan varannan dag för att äta lunch.



Timo Jaurramå, 32, Björneborg i Finland:
– Ja, jag är med i finska transportfacket AKT som skydd mot arbetslöshet. Jag tycker att facket funkar bra som det gör i dag.



Patric Johansson, 33, Skänninge:
– Ja, jag är med än så länge. Jag har försökt gå ur eftersom att jag inte fick hjälp när jag behövde för några år sen. Där jag jobbar nu fungerar allt bra och vi har en fackklubb. Jag tycker att facket är viktigt, utan facket skulle allt fallera. Och jag skulle uppskatta om Transport stödde att arbetsgivaren får alkotesta förare.



Henning Kothe, 30, Borlänge:
– Nej, jag jobbar på ett litet åkeri med fyra, fem anställda. Det skulle kännas konstigt att blanda in en tredje part i ett samtal eller förhandling med chefen. Jag har bra arbetsvillkor och en bra chef och vet inte vilka fördelar jag skulle få genom att gå med. Men jag tycker att facket kan bli bättre på att nå ut till dem som kör. Exempelvis bygga upp en paviljong med infomaterial på ställen där lastbilar stannar, som här i Ödeshög.

Patrik Sahakangas, 47, Hallstahammar:
– Nej, jag gick ur 1998. Transport ville sänka min lön eftersom att jag låg högre i lön än alla andra. Är det någon som vill ha hjälp, så hjälper de inte. Kollektivavtalets framtid ser mörk ut med så här låga löner.



Harry Ljunggren, 63, Helsingborg:
– Nej, jag är F-skattare och tidigare hade jag åkeri med över 70 anställda. I början hade jag några duster med Lasse Lindgren, men sedan har jag aldrig haft problem med facket. Lindgren var en bra Transportordförande som såg hela bilden. Tyvärr har facket alldeles för liten betydelse i dag.



Thomas Nilsson, 58, Sjöbo:
– Näe, jag är snart pensionär och har aldrig varit med i facket. Bara a-kassan. En gång förhandlade jag med Transport om att gå med ... men vi kom inte överens om medlemsavgiften. Det är bra att facket finns, men jag tror att avgiften är avgörande för många som inte är med. Vi är tre chaufförer på åkeriet och jag tror att de andra är medlemmar. Vi har aldrig snackat om facket.



Kjell Ek, 61 år:
– Nej! Facket har spelat ut sin roll. Jag har inget förtroende kvar för Transport, vad har det för betydelse om man är sverigedemokrat eller socialdemokrat? Facket borde städa upp här hemma och få rätt på problemet med utländska chaufförer som inte jobbar på lika villkor som vi.



Emil Andersson, 40, Linköping:
– Ja, jag är med i facket. Det innebär trygghet om det skulle bli problem på jobbet och det är bra försäkringsvillkor. Jag har inte behövt vända mig till facket, har haft bra arbetsgivare, men tycker att det är viktigt att någon kan föra ens talan om det skulle vara något. Att färre går med i facket tror jag mycket beror på att man tycker att det är dyrt och att det räcker att vara med i a-kassan, som facket ju tidigare hade hand om.



Nickolas Hansen, 26, Klippan:
– Nej. Det är inget som är intressant för mig. Och jag vet heller inget som skulle få mig intresserad. Det känns tryggt ändå, det finns gott om jobb.



Johan Nilsson, 47, Uddevalla:
– Nej. Det kändes som världens dyraste tidningsprenumeration mest. Har heller aldrig blivit kontaktad av någon från facket.



Gabriel Krook, 23, Kungälv:
– Nej. Vet faktiskt inte varför, det har bara inte blivit så. För farsan, som kör kranbil, är det självklart. Han är med i facket och väldigt insatt.



Sten Nielsen, med lagervaror i lasten, tankar i Ödeshög.

Sten Nielsen, 61, Motala:
– Nej, jag är bara med i a-kassan. Jag har inte råd. Jag var arbetslös under en period och gick ur sedan. Facket borde kämpa mer, som de gjorde tidigare. Tycker att Transport skulle ta upp frågan om parkeringar – det borde finnas fler. Det är viktigt för chaufförer.

Göran Kristiansson, 61, Stenungssund:



– Nej, jag har inte behövt det. Jag har haft bra arbetsgivare.

Daniel Torstensson, 28, Billinge:



– Nej. Jag har inte behövt. Jag har det bra på jobbet.

– Jag har aldrig haft kontakt med facket, det är ingen som har kontaktat mig i något sammanhang. Vi är runt 50 pers på jobbet, och jag har ingen aning om ifall det finns någon fackklubb.

– Men lite är det som att jag glidit fram på en räkmacka. Jag får ju del av det facket har förhandlat fram, alla förmåner, tack vare kollektivavtal. Kanske borde jag vara med...?

Patrik Bredberg, 46, Norrköping:



– Ja. Det har jag varit sedan jag började som chaufför.

– Har själv aldrig utnyttjat facket för att det varit problem, det har jag inte behövt. Men jag ser ändå att det är viktigt att många är med, för att inte ge arbetsgivaren all makt. Att färre är med i facket i dag än när jag började jobba tror jag handlar om att facket jobbade på ett annat sätt och var starkare då. Det var ett annat sätt att tänka överlag, handlade mer om kollektiv och mindre om att sköta sig själv och skita i andra.

Pontus Schyll, 28, Norrköping:



– Nej. Det har bara inte blivit så hittills, handlar kanske om ålder och att jag arbetat på mindre firmor där facket inte varit så synligt. Det har inte varit aktuellt, tror att en äldre generation är mer skolade i att man ska vara med.

Ulf Jensen, 46, Avesta:

– Ja, jag har varit med i fack och a-kassa i 30 år. Vi har en fackklubb på åkeriet. Fast det är för dyrt, 500 kronor är mycket. Under alla år har jag aldrig utnyttjat någon facklig förmån.

Om Transport ska sänka avgiften, vad bör förbundet dra ner på?

– Svårt att säga. Sälj LO-borgen!

Fast den äger inte Transport, något annat?

– Ett förbundskontor med lägre hyra kanske ...

Vad är viktigaste frågan för facket?

– Jag är inte riktigt insatt i vilka frågor man driver i dag. Jag kan tänka att facket har spelar ut sin roll. Fast, nej, det behövs på sätt och vis. Annars gör arbetsgivarna precis som de vill. Det var skillnad när fack och a-kassa hörde ihop. Då var det mer självklart att gå med.



Ulf Jensen är med i facket, men tycker att avgiften är för hög.

Jonas Ståhl, 46, Uddevalla:



– Nej. Jag är med i a-kassan bara.

– Jag vet att det finns bra försäkringar genom facket och andra fördelar, men det är inget som varit aktuellt. Det finns annat att diskutera på jobbet. Vi är runt 150 personer men jag är osäker på om det finns någon fackklubb, tror att det rann ut i sanden när han som var ordförande slutade.

Peter Gydevik, 50, Jönköping:



– Nej, jag är åkare. Det är mycket skitsnack om facket vid rastplatsernas fikabord. Men det jag hör i andra sammanhang är att facket faktiskt ställer upp för sina medlemmar.

– Det finns ju viktiga frågor för Transport att driva. Att få upp chaufförslönerna är en. Ett annat stort problem är vilka som numera bemannar svenska lastbilar. Allt oftare är det ju inte svenska förare.

Pier Järve, 49, Nyköping:



– Nej. Jag gick ur för tio år sedan. Jag fick inte den hjälp jag behövde från facket när åkeriet gick i konkurs.

– Lyssna mer på oss chaufförer om fler ska gå med. Och sänk fackföreningsavgiften. Runt 300 kronor vore en rimlig nivå för att locka fler. Facket borde driva frågor som vår arbetsmiljö. Vägarna blir sämre och sämre.

Jesper Andersson, 20, Vårgårda:



– Nej, jag gick nyligen ut transportgymnasiet och har aldrig blivit tillfrågad om att gå med. Jag kanske skulle gå med om jag började jobba någonstans där det är sämre. Där jag är nu funkar allt väldigt bra.

Börje Stenberg, 48, Eskilstuna och Åland:



– Nej. Jag är ålänning, jobbar på ett svenskt åkeri och var tidigare med i finländska transportfacket, AKT. Det känns väldigt onödigt med facket i dag när chaufförsbristen är så hög.

– Jag har egentligen ingen koll alls på vad Transport gör. Vi är ett litet åkeri med fyra anställda och vi snackar inte om facket. Fast visst är det bra att det finns.



Dagens rätt i Ödeshög, och Simon Ramvik försöker komma ihåg om han var med i facket under skoltiden.

Simon Ramevik, 22, Boxholm:

– Nej, jag var kanske med under skoltiden. Vi fick nog information om facket i skolan, fast jag var så ung då. Lyssnade inte så mycket. I dag fattar jag inte så mycket av vad det handlar om.

Kommer du att gå med längre fram, tror du?

– Jag har inte funderat över det, ingen har frågat om jag vill gå med. Inte efter skolan. Jag är med i a-kassan. Om jag skulle byta jobb i framtiden kanske facket kan bli aktuellt. Som det är nu har jag världen bästa chef.

Vad kan facket göra för att locka fler?

– Vet inte.

Skulle facket vara välkommet att besöka din arbetsplats och informera, om försäkringarna exempelvis?

– När, det tror jag inte. Vi är runt tio chaufförer och jag vet inte om någon är med.

Anser du att facket behövs på arbetsmarknaden, även om du själv står utanför?

– Ja. Och en dag står man väl där och ångrar att man inte gick med.

Är det någon specifik fråga som facket borde driva, typ högre chaufförslöner?

– Nja, jag spenderar inte så mycket. Jag kör över hela Sverige och ligger ute större delen av veckorna. Det blir lite mat, snus och någon Cola.



Han fick hjälp av facket att få ut sin lön en gång, men som pensionär har Pelle Johansson gått ur.

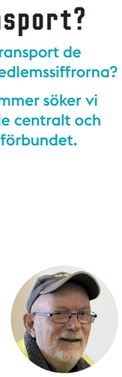
Pelle Johansson, 67, Göteborg:

– Nej, jag var med i facket innan jag pensionerades, nu kör jag bara någon gång ibland för att fylla ut pensionen. Jag tycker facken har blivit sämre, det är inte som förr. Men jag har i och för sig fått hjälp av Transport en gång. Jag jobbade på ett ställe där jag inte fick ut min lön, då fixade facket det.

Vad gör Transport?

Hur möter Transport de vikande medlemssiffrorna?

I nästa nummer söker vi svaret både centralt och lokalt i fackförbundet.



Kalle Jönsson, 68, Hässleholm:

– Nej, det var länge sedan jag gick ur. Mitt förtroende sviktade. Jag är inte med i a-kassan heller.

Vad skulle kunna få dig att gå med igen?

– Sänk medlemsavgiften, den är för hög. Max 150 spänn borde det kosta. Jag tänker att facket sitter i knäet på arbetsgivarna. Jag har inte upplevt det själv, men det är vad jag hör från andra.

– Jag har världens bästa arbetsgivare. Men absolut, facket har en funktion att fylla. Utan det skulle det gå rent åt skogen.

Vilka frågor borde facket främst ta tag i, anser du?

– Möjligheten att parkera! Det behövs fler rastplatser, framför allt i Syd- och Mellansverige. De få som finns fylls av utländska lastbilar redan på förmiddagarna.

Om Transport ska sänka avgiften till 150 kronor krävs stora neddragningar i verksamheten. Vad ska förbundet prioritera bort?

– Vet inte. Inte ta bort försäkringarna i alla fall.



Henrik Mårtensson, 35, Hörby:

– Nej, inte nu. Jag är redan F-skattare och överväger att starta eget åkeri. Jag ska ha anställda och självklart ett kollektivavtal. Jag har faktiskt kontaktat Transport för att få hjälp med att räkna på chaufförslönerna.

Om fler ska gå med, vad ska Transport göra?

– Enkelt, bli mindre politiska! Det är för nära koppling till ett visst parti. I grunden är jag för facket. Det brukar heta att vi har facket att tacka för vår välfärd, men det har hänt för lite de senaste 20, 30 åren.



Robert Sandberg, 64, Helsingborg:

– Ja, fast jag förstår inte varför avgiften ska vara så hög. Jag har frågat men inte fått något riktigt svar. En gång i tiden var Transport ett av de starkaste facken. I dag syns inte förbundet.



Sven-Erick Fröling berättar för Transportarbetarens Lena Blomquist hur det kommer sig att han är lastbilschaufför – och med i Seko.

Sven-Erick Fröling, 66, Motala:

– Ja, jag är med i Seko sedan jag jobbade vid järnvägen. Jag är pensionär och kör bara åt min kompis, så om det blir problem löser vi det på plats. Det blir långkörningar onsdag till fredag varje vecka.

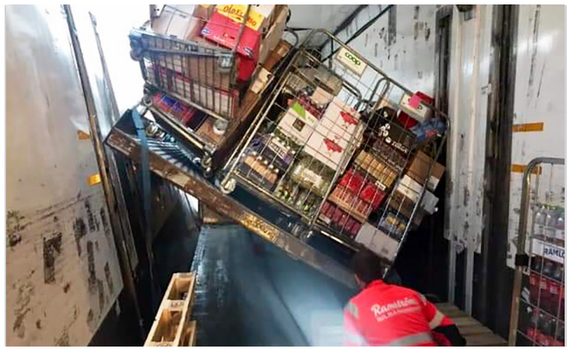
– Det måste finnas en fackförening som kan hjälpa chaufförer! Jag har bara positivt att säga om fackets framtid.

FOTO: PRIVAT



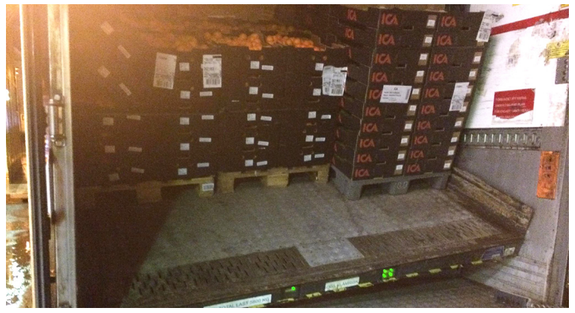
En av Brings släpvagnar med dubbelplan. Här har den bakre högra låsklacken inte fungerat.

FOTO: PRIVAT



Vajrarna brast och det nedfallna lastplanet tryckte ut hela skåpsidan på trailern.

FOTO: PRIVAT



Chauffören hade hissat taket och övre plan samt fått klartecken. Då dalade övre plan sakta nedåt.

Inga dubbelplan för Icas lagerpersonal

Åkeri. På Icas centrallager i Helsingborg får lagerarbetarna inte gå in eller arbeta under upphissade lastplan på dubbeldäckare. Inte ens om planen är säkrade. Att chaufförerna som kör Icagods jobbar där är däremot okej för matjätten.

Uppgifterna kommer från Icas egen personal.

Text **Jan Lindkvist**

– Mycket märkligt synsätt. Är inte chaufförernas liv lika mycket värda som lagerarbetarnas, undrar Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

En stor del av Icas mattransporter går på lastbilar med dubbla våningsplan. Det övre planet lastas först och hissas sedan upp i vajrar. När golvet är upphissat ska det låsas av klackar i härdat stål.

Under hösten har Transportarbetaren rapporterat om brister och allvarliga incidenter med dubbeldäckarna. Det har lett till mängder av kommentarer och samtal från förare som har liknande erfarenheter av vajrar som gått av och lastplan som fallit ner när låssystemet havererat.

TVÅ CHAUFFÖRER SOM kontaktat Transportarbetaren berättar om Icas egen strikta policy för personalen på Helsingborgslagret. Tidningen har pratat med anställda och tidigare anställda lagerarbetare som bekräftar bilden.

För flera år sedan la Handels huvudskyddsombud Muzaffar Kahn ett skyddsstopp mot allt arbete under upphissade lastplan. Det kom efter flera olyckstillbud. Bland annat med ett lastplan som ramlat ner.

Kahn jobbar inte kvar på Helsingborgslagret i dag, men andra bekräftar att Ica accepterade stoppet och restriktionerna fortsatte att gälla.

– I min värld borde dubbelplanen inte finnas och jag ville egentligen ha ett stopp i hela branschen, säger Muzaffar Kahn. Jag drev frågan hårt, men fick till svar från Ica att jag bara företräder Handels medlemmar. Företaget gick med på att de inte skulle behöva jobba under upphissat gods.

– Så jag ställde mig upp på ett medlemsmöte och instruerade alla: ”Gå aldrig in under ett upphissat lastplan!”. Det spelade ingen roll om det hängde i vajrar eller var säkrat med låsklackarna.

”I min värld borde dubbelplanen inte finnas och jag ville egentligen ha ett stopp i hela branschen.”

Muzaffar Kahn, har tidigare jobbat på Helsingborgslagret

EN LAGERARBETARE SOM arbetar kvar säger:

– Samma regler gäller i dag. Vi lastar och lossar inga svenska lastbilar, de har alltid dubbla lastplan. Utländska går bra. De har inte dubbelplan.

Transportarbetaren har sökt Icas logistikchef i Helsingborg, Håkan Erlandsson. Tidningen har också mejlat texten och bett om en kommentar.

Den kommer via mejl och lyder:

”Säkerheten för våra medarbetare är av yttersta vikt för oss och vi ställer också säkerhetskrav på våra leverantörer. Våra riktlinjer är att medarbetarna på lagret bara ska arbeta där vi bär arbetsmiljöansvaret, om det inte är särskilt avtalat, exempelvis vid en utländsk leverans. Det gör att våra lagermedarbetare inte befinner sig på lastbilarna, oavsett om det är dubbeldäckare eller ej. Detta eftersom det är transportörens ansvar.”

”Som tur var stod föraren på lastbryggan när allt ihop dråsade ner.”

Kollega som såg när vajrar brast

”Vi beordrades att gå in och lasta, trots att mellanplanet var osäkrat och bara hängde i vajrarna. Det var fruktansvärt obehagligt.”

Chaufför till Transportarbetaren

”Under min tid på åkeriet har vi haft minst åtta, tio allvarliga incidenter med Ica-trailrarna.”

Chaufför som kört för Ica i ett par år

”Körde dubbelplan innan åt en åkare som var väldigt noga med grejerna, och jag har aldrig upplevt några problem med dem.”

Chaufför i Facebookgruppen *Kollegor på väg*

”Varit med om elfel där ena golvet börja åka uppåt av sig själv och höll på att trycka sönder taket.”

Chaufför i Facebookgruppen *Kollegor på väg*

Tuff fajt för skyddsombud

Åkeri. Två skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri tog strid för säkerhet och bättre arbetsmiljö på bilar med dubbla lastplan. Företaget kontrade med omplacering, påtvingade hälsokontroller, hot och skriftliga varningar.

Nu väntar centrala förhandlingar i en tvist som blivit allt mer inflammerad.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Vi straffas för vårt fackliga arbete. Det känns tungt att så många av våra kollegor slår ner blicken när vi möter dem. Men de är skrämda till tystnad, säger Jimmy Nilsson.

– Det är sinnessjukt. Vi trodde att vi jobbade för våra arbetskamrater. Åkeriet har tagit fram en handlingsplan som inte går att genomföra, säger kollegan Kenneth Fransson.

Jimmy och Kenneth är chaufförer och skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri. De har noga följt debatten som uppstått kring dubbeldäckarna.

– Vi hade ingen aning om att problemet var så stort. I början var det främst den låga takhöjden vi reagerade mot, säger Jimmy Nilsson.

Jimmy och Kenneth är stationerade på filialen i Mariestad. Båda har varit med om att vajrar gått av. Men ursprungligen var det alltså arbetshöjden som fanns i fokus.

NÄR TOMMY NORDBERGHS tog över Ica-körningen för några år sedan köpte man in nya lastbilar med dubbelplan. Men till skillnad från andra åkerier valde man fordon med fast yttertak. Det vill säga utan en teknik som gör att taket kan hissas upp omkring tre decimeter vid lastning och lossning.

Det gör att arbetshöjden på ”nedervåningen” bara blir 160 centimeter på Tommy Nordberghs bilar. Här ska chaufförerna in med ståtruckar och lasta eller lossa varuburar som väger uppåt 500 kilo.

Jimmy Nilsson är nästan 190 centimeter lång och fick snabbt problem med rygg och nacke. Även Kenneth Fransson drabbades. I samtal med andra förare stod det klart att många andra hade samma besvär.

När chaufförerna tog upp frågan med platschefen blev svaret att extra höjd skulle vinnas genom att pressa upp mellanplanet så högt det går. ”Tills det knakar.”

– Kruxet, säger Jimmy Nilsson, är att det förutsätter att du frigör låsklackarna. Du kommer alltså att arbeta under en platta med 5,5 ton gods som bara hänger i vajrarna.

TROTS RISKERNA VAR det många chaufförer som gjorde precis så. I praktiken var det också nödvändigt, för att burarna inte skulle fastna i taket när de rullades av bilen.

Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson tog upp frågan med företaget och med facket, Transport.

”Vi noterade att en del förare fortsatte att riskera sina liv genom att pressa upp mellanplanet ovanför låsklackarna.”

Kenneth Fransson, skyddsombud

– På facket trodde de inte sina öron när vi berättade. Åkeriet sa först att det såg allvarligt på kritiken, men inget hände, säger Kenneth Fransson.

I FEBRUARI 2019 la Transport ett skyddsstopp. Förarna fick inte längre pressa upp mellanplanet. Och inte heller arbeta eller vistas under ett lastplan som inte säkrats på rätt sätt.

Stoppet låg kvar och Tommy Nordberghs tvingades agera. Att byta ut bilarna eller bygga om dem till hissbart tak, ansågs för dyrt. Men skåpen modifierades så att takhöjden blev ett par centimeter större på ”undervåningen”. Skåpen fick dessutom en uppfällbar läpp i bakkant – så att det gick att baxa ut burarna.

EN ERGONOM KOPPLADES in. I utredningen står bland annat att det är akut risk för att chaufförerna ska slå huvudet i järnbalken på 160 centimeters höjd. Belastningen bedöms bli mycket stor när rygg och nacke böjs och vrids vid arbetet på det nedre planet.

Ergonomens tips var att burarna skulle lastas och lossas med ”rep och krok”.

I början av sommaren gick Tommy Nordberghs ut med nya instruktioner till förarna. Ingen får längre pressa upp mellanplanet. Lossning på undervåningen ska ske med truckar där ståplattan kan fällas upp. Chauffören ska fälla upp den och gå bakom trucken. Med böjda ben.

Den 30 augusti gör skyddsombuden en så kallad 6:6a-anmälan.

– Vi hade hamnat vid vägs ände, säger Kenneth Fransson. Det spelade ingen roll vad vi sa, företaget tänkte inte byta ut eller åtgärda bilarna.

– Vi noterade att en del förare fortsatte att riskera sina liv genom att pressa upp mellanplanet ovanför låsklackarna. Truckarna med uppfällbara ståplattor finns dessutom bara på ett av Icas lager.

I anmälan begär Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson att företaget ska se till att instruktionerna följs och att den manuella godshanteringen inte innebär en skadlig belastning för de anställda.

DET BLIR STARTSKOTTET för en rad åtgärder. Fast inte de som skyddsombuden hoppats på.

Bara några dagar efter anmälan omplaceras skyddsombuden. Till andra körningar, utan dubbeldäckare. Motiveringen som ges är att Jimmy och Kenneth har uppgivit att de har känningar i rygg och nacke. Alltså tar företaget sitt arbetsgivaransvar.

En handlingsplan delges alla förare. Den innehåller flera anmärkningsvärda punkter. Bland annat sägs att det är skyddsombudens skyldighet att arbeta för en trygg arbetsmiljö. Det innebär att de kan få skriftlig varning om de inte rapporterar in ”sina iakttagna avvikelser” mot åkeriets säkerhetsrutiner.

Åkeriet startar också en utredning av alla chaufförer. De som uppger att de har problem med takhöjden i dubbeldäckarna ska omplaceras, enligt handlingsplanen.

Skyddsombuden beordras att göra en omfattande hälsoundersökning. Den sker i Hjärnarp där åkeriet ligger, fyra timmars bilresa bort.

Efter protester från facket döps hälsoundersökningen om till hälsosamtal och till sist ett ”avstämningsmöte”.



Skyddsombuden Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson jobbar i hård motvind på på Tommy Nordberghs åkeri. Efter att de tagit strid för säkerhet och bättre arbetsmiljö på bilar med dubbla lastplan har klimatet hårdnat betydligt. Nu väntar centrala förhandlingar mellan Transport och åkeriet.

I diskussionerna har Kenneth Fransson i förbigående sagt att han haft hjärtklappning vid ett tillfälle, i samband med en motorcykelresa. Tommy Nordberghs skriver att man känner stor oro för allvarliga olyckor och beordrar även här en medicinsk utredning av hjärtfunktionen.

UNDER HÖSTEN FÅR Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson nya kallduschar. Kenneth anklagas, genom en anonym person, för att ha missbruksproblem och åkeriet försöker tvinga igenom drog- och alkotester.

– Facket sätter ned foten och företaget backade, Men visst känns det förnedrande, säger Kenneth.

Jimmy Nilsson har små barn. Vid ett tillfälle är hustrun sjuk och Jimmy tar ut vab. Åkeriet svarar med att begära första-dags-intyg. Från hustrun.

Vid en förhandling den 9 oktober får Jimmy Nilsson två skriftliga varningar. Erinran, som åkeriet kallar dem.

I den ena påpekas att Jimmy Nilsson några dagar tidigare ringt platschefen och påtalat att däcken på lastbilen var slitna. Han ringde en eftermiddag klockan 16.15.

Åkeriet skriver i varningen att samtalet kom först i slutet av arbetspasset och att det ger en indikation på att Jimmy inte gjort daglig kontroll före körning.

I den andra varningen anklagas Jimmy Nilsson för att sagt håll käften till en arbetskamrat. Som hälsningsfras.

”Det känns som att företaget fabricerar anklagelser för att kunna sparka oss.”

Jimmy Nilsson, skyddsombud

Båda varningarna avlutas med att om han inte ändrar sitt beteende, eller upprepar misskötsamheten, kan det leda till uppsägning eller avskedande.

Jimmy Nilsson suckar:

– Ja, vad säger man. Mitt arbetspass började klockan fem på morgonen och det var inte lätt att kolla däcken ingående då. Dessutom lät åkeriet bilen rulla i två dagar till, efter att jag påpekat bristerna. Först efter det byttes däcken.

– När det gäller arbetskamraten kan jag inte ens påminna mig att jag träffade honom. Än mindre sa håll käften. Det känns som att företaget fabricerar anklagelser för att kunna sparka oss.

HUR KONFLIKTEN PÅVERKAT skyddsombuden psykiskt är en uppgift som de än så länge behåller för sig själva.

Både Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson är förvånade över att Ica tar så lätt på säkerheten.

– En dödsolycka vid varuintaget är det sista jag skulle vilja ha, om jag var logistikansvarig.

Vad skulle behövas för att dubbeldäckarna ska vara en acceptabel transportlösning?

Jimmy säger:

– Vi tycker att det kan vara okej att jobba under ett upphissat lastplan. Men bara om höjden är 190 centimeter och låsklackarna har säkrat det. Och det måste till bättre rutiner för service och återkommande besiktningar av vajer- och låssystemet.

Transport har kallat Tommy Nordberghs åkeri till central förhandling. I väntan på den vill de fackliga företrädarna inte kommentera ärendet.

Detsamma gäller på åkeriet. Personalchef Anna Olsson väljer att inte ge några kommentarer i nuläget.

Nokas och Avarn blir Avarn

Bevakning. Bolaget Nokas har köpt Avarn, efter att affären har godkänts av konkurrensmyndigheterna i tre länder. Det nya namnet blir Avarn. Fackklubbens styrelse i Stockholm kommer under en övergångsperiod att bestå av alla förtroendevalda från de båda bolagen.

Karl Sandberg, HR-chef från Nokas, bekräftar att köpet arbetsrättsligt betraktas som en verksamhetsövergång. Det innebär att rättigheter och skyldigheter i anställningsavtal och arbetsförhållanden också gäller hos den nya arbetsgivaren. De anställda får till exempel tillgodoräkna sig sina anställningsår. *LB*

FOTO: EVELINA CARLBORN



Mimmi Roslin.

Från kvalet till SM i Helsingborg

Chaufförer. Gymnasieskolornas skickligaste lastbilsförare är utsedda och kommer att tävla i yrkes-SM i Helsingborg nästa år. Uttagningar har skett i Värnamo, Skövde och Östersund under oktober.

– Tävlingen innehöll allt från ett teoriprov till truckkörning och lastsäkring. Jag var noggrann och tog det lugnt i alla moment, berättar Mimmi Roslin som vann kvalet i Värnamo och planerar att öva ännu mer inför svenska mästerskapen. *VE*

Visselblåsare ska skyddas

EU. EU har bestämt att visselblåsare på arbetsplatserna ska ha ett starkare skydd. Bland exemplen på vad larmen kan handla om nämns bristande transportsäkerhet.

Alla EU-länder måste skriva in reglerna i sin egen lagstiftning senast år 2021. *LB*



FOTO: LILLY HALLBERG

Samordnade ordförande på presskonferens: Magnus Pettersson (Fastighets), Malin Ackholt (Hotell- och restaurangfacket), Susanna Gideonsson (Handels), LO-ordförande Karl-Petter Thorwaldsson och Marie Nilsson (IF Metall).

Tolv LO-förbund enas om kraven

Avtalsrörelsen. Tolv LO-förbund av fjorton är överens om gemensamma krav i nästa års stora avtalsrörelse. Men det största facket, Kommunal, har hoppat av samordningen. Transports förbundsordförande Tommy Wreeth är förvånad.

Text **Lilly Hallberg** *och* **Jan Lindkvist**

– Inte över själva avhoppet, utan mest över tidpunkten. Utspelet kom ju redan innan LO beslutat om vilka principer som ska gälla vid en samordning, säger han.

Ett splittrat representantskap, LO:s högsta beslutande organ mellan kongresserna, sammanträdde i förra veckan. Ordförande Karl-Petter Thorwaldsson konstaterade att det inte rådde enighet och beklagade det.

Pappers och Kommunal hade då redan ställt sig utanför samordningen.

– LO:s förslag ligger varken i linje med Kommunals lönepolitik eller målet, som alla LO-förbund ställt sig bakom, att halvera löneskillnaderna mellan män och kvinnor till år 2028, deklarerade Kommunals ordförande Tobias Baudin.

FLERA FÖRETRÄDARE FRÅN kvinnodominerade Handels, stödde däremot LO-förslaget. Det innebär bland annat krav på en låglönesatsning och krav på skärpt skydd mot sexuella trakasserier.

– Enigheten är avgörande. Vi är bara starka när vi är enade, sa Susanna Gideonsson, Handels ordförande.

TRANSPORTBASEN TOMMY WREETH är kluven till båda avhoppen från fackens enade linje i avtalsrörelsen:

– Det är olyckligt att vi inte kan hålla ihop. Samtidigt förstår jag Pappers. Det är högtryck i skogsindustrin. Jag har faktiskt svårt att se att det skulle vara en djup lågkonjunktur på ingång.

– Och även om det nu blir en lågkonjunktur kan jag tycka att det i så fall vore bra att stimulera efterfrågan, genom ordentliga lönehöjningar.

Utgångsbudet blir från LO-samordningens sida ett kort avtal, tolv månader.

– Under rådande förhållanden vill Transport inte ha ett långt avtal, instämmer Tommy Wreeth.

Arbetsgivarna har generellt motsatt uppfattning, men jag anser att facket är som vassast och viktigast för medlemmarna just när kollektivavtalen omförhandlas.

– De två senaste avtalsrörelserna har givit förhållandevis låga löneökningar. Till och med arbetsgivarna erkänner att det blev så efter de treåriga avtal som tecknades 2017. Företagen gör enorma vinster och nu måste LO-medlemmarna få del av det, säger Tommy Wreeth.

Vid förra veckans möte kom de tolv återstående förbunden fram till de grundläggande ramarna. Exakt hur stora lönekrav som ska drivas, själva siffersättningen, bestäms i början av november.

I Transport avgör förbundsstyrelsen och ytterst förbundsrådet om Transport ska ställa sig bakom LO-samordningen.

LO-samordningens krav

- Löneökning i procent. Den 4 november ska procentsatsen siffersättas. De tolv förbunden i samordningen har sedan en dryg månad på sig att godta eller förkasta den.
- Lönepåslag i kronor per månad för de sämst betalda: ett knä på 26 100 kronor i månaden för heltidsanställda. Det är en brytpunkt: procentlön ovanför den och kronor under den.
- Samtliga ersättningar i avtalen ska räknas upp enligt ovanstående, även semesterlön.
- Pensionsinbetalningar från arbetsgivaren från den anställdas första till sista intjänade krona under arbetslivet. I dag görs det från att den anställda fyllt 25 år.
- Redovisning på lönebeskedet som visar arbetsgivarens avsättning till pension.
- Stärkt skydd mot sexuella trakasserier i arbetslivet.
- Stärkt skydd och förbättrade möjligheter för personer i behov av anpassat arbete och rehabilitering.

Tidningsbuden är tillbaka i Örnsköldsvik

Tidningsbud. 2018 blev Örnsköldsvik den första större staden i Sverige utan lokaltidningsbud. Men från den 1 oktober levereras papperstidningen återigen till morgonkaffet. Fem nya bud har anställts för att göra jobbet.

Text **Vendela Engström**

> **”Budens enskilda distrikt är nu snäppet större och de kommer att behöva åka längre än vad de gjorde innan 2018.”**
>
> Fredrik Lindfors, regionchef på Tidningstjänst AB

Natten till den 1 oktober ställde tidningsbudet Roger Sjöberg klockan på 23.30 för att hinna sortera buntarna innan de nya buden kom till arbetsplatsen.

Han var ett av tre bud som fick ha kvar jobbet efter att utdelningen av lokaltidningen Örnsköldsviks Allehanda (ÖA) upphörde för drygt ett år sen. Han är glad över att tidningen ska delas ut till morgonkaffet igen.

– Morgontidningen ska komma på morgonen. Det är ingen som vill ha den på eftermiddagen, säger han.

HÖSTEN 2017 FICK 53 tidningsbud veta att ÖA:s morgonutdelning skulle läggas ned. Örnsköldsviks pappersläsare skulle få vänta in tidningen med posten i stället.

I våras köpte Bonnier News upp Mittmedia-koncernen och ÖA fick ny ägare. Ett och ett halvt år efter att utdelningen lades ned kom nya besked: Tidningen ska återigen delas ut på morgonen, men bara i de centrala delarna av kommunen.

– Nu när vi har Bonnier som ägare är det lätt att hoppa på utdelningsslingan de redan har, säger tidningens nya chefredaktör Sandra Bygdén Shameh.

Från sommaren 2018 till 2019, en period utan morgonutdelning, har ÖA:s upplaga minskat med 12,4 procent, enligt Kantar Sifos tidningsstatistik.

INFÖR ATT TIDNINGEN började delas ut på morgonen igen har fem nya bud anställts. De totalt åtta buden kommer att arbeta i ett område som förut täcktes av cirka 20 personer. Fredrik Lindfors, regionchef på Tidningstjänst AB, förklarar den minskade arbetsstyrkan med att ÖA tappat många prenumeranter i samband med att morgonutdelningen lade ned.

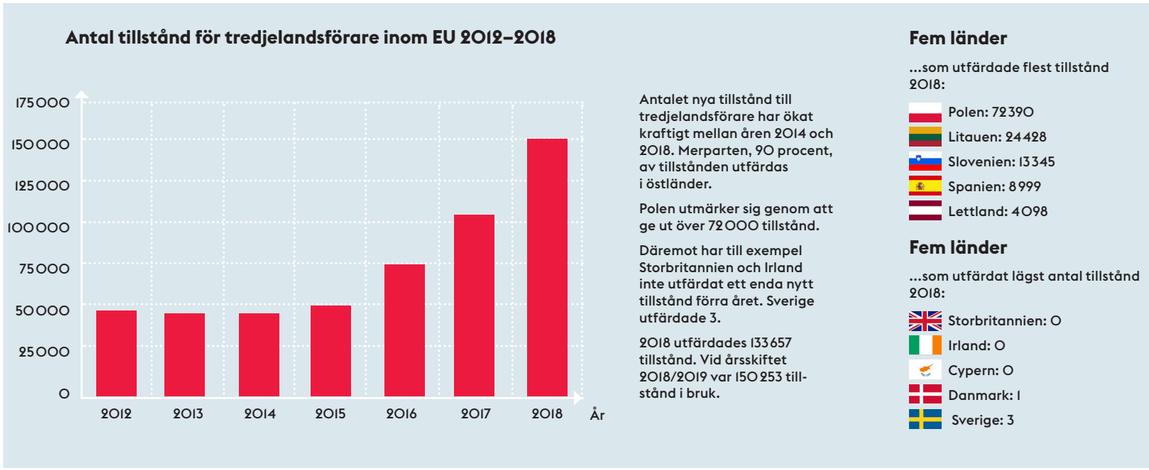
– Budens enskilda distrikt är nu snäppet större och de kommer att behöva åka längre än vad de gjorde innan 2018, säger Fredrik Lindfors.

FOTO: STEFAN BORGSTRÖM



”Det är ingen som vill ha tidningen på eftermiddagen”, säger tidningsbudet Roger Sjöberg i Örnsköldsvik.





Lavinartad ökning av tredjelandschaufförer

EU. På fem år har antalet lastbilschaufförer från länder utanför EU ökat med över 100 000. Facket talar om arbete under slavliknande förhållanden, trafficking och en andra våg av social dumpning i transportsektorn.

Text **Carl von Scheele**

Bakom den dramatiska utvecklingen står främst ett antal östländer och deras åkerier, som pressar ner förarnas löner och villkor än mer än tidigare.

De anlitar förare från till exempel Filippinerna och Azerbajdzjan, som tvingas köra till låga löner och bo i lastbilen i upp till sex månader, enligt Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF).

– Vi ser att dessa förare från icke EU-länder lever och arbetar under slavliknande förhållanden. Detta är den andra vågen av social dumpning som sveper genom vägtransportområdet, säger Cristina Tilling på ETF.

Den första är utnyttjandet av förare från olika östländer.

FÖR FEM ÅR sedan hade 40 000 chaufförer från länder utanför EU tillstånd att köra internationell trafik inom Europa. Sedan dess har antalet ökat med över 100 000.

För 90 procent av de över 150 000 tillstånden som var giltiga vid årsskiftet svarar främst en liten grupp östländer med Polen i spetsen, men även Spanien utmärker sig i toppen.

Enbart i Polen utfärdades över 70 000 nya tillstånd under förra året. Inget annat land kommer i närheten av den mängden även om länder som Litauen och Slovenien har stor omfattning på verksamheten.

– Den polska staten är inblandad. Den byrå som utfärdar tillstånden är inte fristående från den övriga statliga administrationen, säger Cristina Tilling.

ÄVEN DEN SVENSKA EU-parlamentarikern Johan Danielsson (S) slår larm om problemet och riktar strålkastarna mot Polen. Han kommer att engagera sig i frågan och ta upp den med EU-kommissionen.

Han konstaterar att polska chaufförer erbjuds så dåliga villkor att de inte längre accepterar dem. Då tar landet in förare från länder utanför EU.

– Det måste sättas stopp för dessa affärsupplägg. Problemet är att en del av dessa är sanktionerade av staterna. Bevisligen medverkar den polska staten till att man kan utfärda den här mängden av tillstånd till tredjelandschaufförer.

> **”Detta är den andra vågen av social dumpning som sveper genom vägtransportområdet.”**
>
> 
>
> Cristina Tilling, Europeiska Transportarbetarefederationen

Johan Danielsson anser att tanken med EU-samarbetet är att medlemsländer med lägre standard ska höja den till samma nivåer som i övriga stater.

– Utvecklingen med tredjelandschaufförer försvårar för den som vill organisera och pressa upp lönerna för polska och rumänska chaufförer. Om chaufförerna ställer för många krav blir de utbytta därför att skrupelfria företag tar in förare från andra länder utanför EU.

ÄVEN I NEDERLÄNDERNA är facket mycket bekymrat över utvecklingen. När facket FNV:s ombudsmän åker runt på parkeringar möter de ofta filippinska chaufförer. I 95 fall av 100 är exploateringen så grov att ombudsmännen kallar verksamheten trafficking.

– Vi känner till EU-statistiken, men i verkligheten är situationen värre. Vi ser hur man fuskar med tillstånden. Vi har fall med förare från länder utanför EU – varje dag, säger Edwin Atema på FNV.

FRÅGAN OM TREDJELANDSFÖRARNA har varit uppe i EU-parlamentet vid enstaka tillfällen. Dansken Ole Christensen (S) har frågat EU-kommissionen om dess inställning.

Den har först förklarat att den stora mängden tillstånd inte snedvrider arbetsmarknaden i EU, men i ett senare svar hänvisat till vägpaketet och dess olika regler. Paketet är på väg genom EU och om reglerna genomförs finns där verktyg att hantera frågan om dåliga villkor för förarna, enligt kommissionen.

BAKGRUNDEN TILL CHRISTENSENS frågor är avslöjanden i dansk fackförbundspress om att tredjelandsförare inte bara utnyttjas i östländer.

I ett stort läger i Padborg, Jylland, lever filippinska chaufförer under fattiga och ohygieniska förhållanden inkvarterade i containrar. De anlitas av transportföretag till löner på 15 kronor i timmen, enligt tidningen Fagbladet 3F. Omkring 200 filippinier har bott där i olika omgångar.

Sökes: Väktare och vakter som vill undervisa andra

Bevakning. Är du väktare eller ordningsvakt, kanske skyddsvakt? Då kan det vara dig som Rose-Mari Settergren söker.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Vi behöver bevakningsanställda som brinner för arbetsmiljö och fackliga frågor. Som ämneslärare får de chansen att träffa människor som är på väg in i yrket, säger hon.

Rose-Mari Settergren finns på Bya, organisationen som drivs av Transport och arbetsgivarna i Säkerhetsföretagen. Bya är involverad i mycket av den utbildning som finns för bevakningsyrken i Sverige: på 21 gymnasieskolor, inom vuxenutbildningen, på folkhögskolor och specialbeställda utbildningar på företag eller orter.

OCH NU SAKNAS ämneslärare, det vill säga yrkesverksamma väktare och ordningsvakter som är beredda att undervisa i arbetsmiljö och facklig verksamhet. Sammanlagt ingår fem lektioner om detta i utbildningarna.

– Man ska var anställd på ett auktoriserat företag med kollektivavtal, säger Rose-Mari Settergren som antar att den som blir intresserad redan är fackligt aktiv, kanske skyddsombud.



Rose-Mari Settergren söker ämneslärare inom bevakningsbranschen.

De nya lärarna får lön som vanligt när de står i katedern. Arbetsgivaren får sedan ersättning från Bya för de dagar som den anställda ägnar åt undervisning.

JOHAN BACKHANS ÄR utbildad skyddsvakt och jobbar som hundförare på Securitas i Västerås.

Han har stadigt hoppat in som ämneslärare sedan 2008. Numera går nästan halva arbetstiden åt till att utbilda. Speciellt viktigt är det att träffa ungdomar och unga människor på väg in i branschen, tycker han.

– De flesta vet inte vad ett kollektivavtal är ... och om de vet det så har de ingen kunskap om hur det har kommit till.

Kollektivavtal för norska Foodora

Cykelbud. Fellesforbundet, som norska Transport nyligen gått upp i, utlyste strejk i slutet av augusti när avtalsförhandlingar med Foodora hade brutit samman. Efter att runt 200 cykelbud strejkat i fem veckor återupptogs förhandlingarna och företaget gick med på fackets krav.

Cykelbuden får med det nya avtalet bland annat löneökning och ersättning för utlägg för arbetskläder och arbetsverktyg.

Lars Karlsson, ombud på Transports Stockholmsavdelning, har bjudit in Foodora till avtalsteckning den 10 december.

– De har tackat ja till förhandling förut, men alltid backat när det kommer till att faktiskt skriva på ett avtal, säger han. *VE*

500

arbetare i Transports branscher blev uppsagda och erbjöds coachhjälp från Trygghetsfonden under årets första nio månader. Under samma period förra året var siffran över 1 000.



5 tycker till

Riksdagen har höjt pensionsåldern. Hur länge räknar du med att jobba?



Maud Andersson, fyllningsoperatör, huvudskyddsombud och ledamot i klubbstyrelsen, Trollhättan:

– Inte en dag längre än till 65. Skulle nog kunna gå vid 60 också. Har arbetat tungt i hela mitt liv, inom lantbruk, bil- och nu oljeindustrin. Fruktansvärt att de sätter samma gräns för alla! Borde vara olika för kollektivare och tjänstemän.



Sonny Gani, ordningsvakt, Stockholm:

– Om jag mår bra planerar jag att gå när jag har laglig rätt till det, att jobba så länge det går. Det beror på hur mycket jag orkar. En del ordningsvakter är ju lite äldre, men jag ska nog inte jobba som det resten av mitt liv.



Robert Lind, färdtjänstchaufför och klubbledamot, Göteborg:

– Jag kommer nog få jobba tills de hämtar mig i bussen. Är 53 år och hade nog tänkt mig till 65. Men då har de antagligen höjt till 67. Rent bedrövligt. Klart, är man frisk och orkar, men det finns mycket annat i livet. Jag fritidsfiskar.



Alexandra Hallgren, väktare, sitter i klubbstyrelsen och skyddsombud, Stockholm:

– Jag är 27 nu, så om 40 år så där. Fast när jag kommer upp i den åldern har de säkert höjt till 90... Det är väldigt många år kvar att jobba. Mig berör det inte så mycket, men de berörda tycker nog inte att det är så bra.



Freddy Welle, lastbilschaufför, Landvetter:

– Om jag har hälsan kvar vill jag jobba till 67, men vi får se. Jag blir 65 i december och har haft rätt mycket problem sista åren med bråck, njursten och snart ska jag byta knäled. Men jag älskar ju mitt jobb och jag älskar att jobba!

JÖ



foto: TT

Det var i början av oktober som två väktare besköts i en källare i Rinkeby. En av dem fick föras till sjukhus med skador på benen.

Skyddsstopp efter skott mot väktare

Bevakning. Transport satte in skyddsstopp efter att väktare besköts under en rond i Rinkeby. Stoppet har hävts. Efter en riskbedömning är arbetet åter i gång, men i mindre utsträckning.

Text **Vendela Engström**

I början av oktober besköts två väktare i en källare i Rinkeby i nordvästra Stockholm, när de bevakade ett flerbostadshus. En av dem träffades i båda benen och fick föras till sjukhus. Därefter införde Transport ett skyddsstopp för alla väktarbolag i stadsdelen.

– Skyddsstoppet lades för att vi ansåg att det fanns en fara för liv och hälsa efter skottlossningen och att säkerheten inte kunde garanteras för väktarna i tjänst, säger Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport.

Olivera Pobra, Transports regionala skyddsombud inom bevakning, berättar att det är vanligt att väktare bevakar egendom i hyreshus. Arbetet går då främst ut på att rapportera om skadegörelse samt att rapportera om inbrott har skett eller om obehöriga påträffas i fastigheten under ronden.

> **”Verksamheten är i gång igen, men i mindre utsträckning. Väktarna går inte ned i källarutrymmen som det ser ut nu.”**
>
> Olivera Pobra, Transports regionala skyddsombud inom bevakning.

EFTER ATT POLISEN kallat de drabbade väktarbolagen och Transport till ett möte har facket hävt skyddsstoppet, och polisen har lovat att trygga väktarnas arbete.

– Verksamheten är i gång igen, men i mindre utsträckning. Väktarna går inte ned i källarutrymmen som det ser ut nu, säger Olivera Pobra.

–Polisen lovade att gå ned i källaren tillsammans med väktarna, men har hittills inte haft tid med det, säger hon.

ENLIGT POLISENS LÄGESBILD *Kriminell påverkan i lokalsamhället* som släpptes i juni 2019 finns Rinkeby med på listan över särskilt utsatta områden. I rapporten står det bland annat att ”situationen i området innebär att det är svårt eller nästintill omöjligt för polisen att fullfölja sitt uppdrag”. Däremot har det skett en positiv utveckling i området, och polisen har sagt att det här är en enskild händelse som inte påverkar den bilden.

Polisen har bjudit in Transport till de månatliga mötena om situationen i Rinkeby och övriga Järvaområdet, som redan hålls mellan bevakningsbolag och polis.

Första frågan kom efter bara en timme

Facket. Transport har smugit i gång fackets nya frågeforum. Undrande medlemmar och icke medlemmar ska få skriftliga svar. Det dröjde bara en timme innan det första inlägget kom.

Text och foto **Lena Blomquist**

Hur blir jag medlem?

Den frågan var inte svår att svara på för Jim Lassinantti och de andra som bemannar Transports frågeforum.

Bensinmacksbiträdet som frågade fick omedelbart en länk till ansökningsblanketten.

ALLA ANDRA SOM kikar in på forumet, som ligger på Transports hemsida, kan också läsa svaret.

– Idén är att folk söker andra kontaktvägar än telefon nu för tiden, säger Jim Lassinantti på förbundskontoret.

Han lovar samtidigt att den som fortfarande hellre vill prata med någon på Transport på direkten ska kunna göra det. Men att den som skriver ska få ett personligt svar inom två arbetsdagar, oftast snabbare.



Den som skriver till Transports nya frågeforum ska få ett personligt svar inom två arbetsdagar – ofta snabbare, berättar Jim Lassinantti på frågeforumet.

> **”Idén är att folk söker andra kontaktvägar än telefon nu för tiden.”**
>
> Jim Lassinantti, förbundskontoret

ICKE MEDLEMMAR KAN få svar till en viss gräns. När det närmar sig rådgivning krävs att frågeställaren är transportare. Relevanta frågor och svar publiceras i forumet som alla kan läsa i det ena fallet och bara transportmedlemmar i det andra fallet.

Du hittar frågeforumet på transport.se

FOTO: HANNA EKLÖF/VÄRNAMO NYHETER



Hjälp på väg från Gnosjö

Chaufför. Lars-Åke Erlandsson arbetade som lastbilschaufför i 42 år. I dag är han pensionär men kör fortfarande hjälpsändningar till Lettland. Något han gjort i nästan 25 år. Transporterna går från Gnosjö i Småland.

– Året var 1995 och vi skulle till ett barnhem. När vi kom fram var ett tiotal barn ute och lekte. De var nyfikna på oss och lastbilen. De sträckte upp händerna och ville hålla mig i handen. De fick hoppa upp och provsitta i förarsätet och de sken som solen. Det kändes kan jag lova, berättar Lars-Åke Erlandsson.

De flesta sändningarna har gått till äldreboenden, barnhem och sjukhus. Det är allt från sjukhussängar till skolbänkar som skickats över.

VE

Vill stryka arbetsvillkor ur läroplanen

Undervisning. I Skolverkets förslag till ny läroplan för årskurs 7–9 har kunskap om arbetsvillkor tagits bort.

– Går det här igenom kommer det göra hela samhället en otjänst, säger Transports centrala arbetsmiljöombud Gustaf Järsberg.

I den nuvarande läroplanen i samhällskunskap ska eleverna lära sig följande:

”Arbetsmarknadens och arbetslivets förändringar och villkor, till exempel arbetsmiljö och arbetsrätt. Utbildningsvägar, yrkesval och entreprenörskap i ett globalt samhälle. Några orsaker till individens val av yrke och till löneskillnader.” Detta har tagits bort i förslaget.

Skolverkets avdelningschef Anna Westerholm svarar i ett mejl att anledningen till förslaget är att samhällskunskap är ett ämne som har ”för mycket innehåll i förhållande till antal timmar”.

Transport vill att arbetslivskunskap återinförs i förslaget till den nya kursplanen.

VE

DO stämmer alla LO-förbund

Bemanning. Diskrimineringsombudsmannen (DO) anser att bemanningsavtalet missgynnar funktionsnedsatta och har stämt ett företag, arbetsgivarorganisationen Komptensföretagen samt alla LO-förbund.

Anledningen är att en person valde att inte söka ett jobb eftersom hon inte uppfyllde avtalets sysselsättningskrav.

Bemanningsavtalet kräver att man har en annan sysselsättning om man ska arbeta deltid. Kvinnan har sjukersättning på 75 procent.

DO kräver att ”annan huvudsaklig sysselsättning” även ska gälla sjukersättning.

– När vi tecknade avtalet menade vi såklart inte att diskriminera någon, säger Kent Ackholt, ombudsman på LO.

VE

3

gånger i timmen tittar lastbilschaufförer i genomsnitt i mobilen när de kör, enligt en enkät till 200 chaufförer och 200 åkare.

Källa: Länsförsäkringar



Återvinningspråmen på Göta älv lägger till vid fem olika kajer i Göteborg.



”Projektet kommer att utvärderas, men vi kommer åtminstone köra en omgång till i vår.”

David Dalek, affärsutvecklare på Renova

Återvinning till sjöss

Miljöarbetare. I Göteborg kan man slänga soporna i älven. Eller snarare på en återvinningspråm i Göta älv. Under sex veckor i höst lägger pråmen till vid fem olika kajer för att underlätta stadsbornas avfallshantering.

Text och foto **Vendela Engström**

– Var ska jag lägga det här? frågar en kvinna som håller upp en lampa och Kent Ryberg, som arbetar på den flytande återvinningscentralen (ÅVC), visar vart den ska.

Pråmen invigdes den 21 september. Den lägger till vid fem olika kajer, och under tre timmar kan boende i området komma förbi med diverse avfall och återvinningsmaterial. Pråmen är en del av Dencity 3 som är Lindholmen science parks projekt för att arbeta fram ”hållbara transporter i täta stadsdelar”. Miljöföretaget Renova ansvarar för bemanningen på pråmen.

– Projektet har fungerat bäst på Hisingesidan, där har det varit enkelt för de boende i området att ta sig till pråmen, säger David Dalek, affärsutvecklare på Renova.

Christina Reithe, som kommer ned med en gammal kaffemaskin, hoppas att projektet kommer att fortsätta.

– Det är strålande för oss som inte har bil, säger hon.

PRÅMEN ÄR 25 meter lång och tio meter bred. Ombord finns fyra containrar där man kan slänga det mesta, men inte allt. Bland annat vitvaror och trädgårdsavfall hänvisas till de markfasta anläggningarna.

– Det är en ÅVC med små bokstäver som kommer på besök. En halv ÅVC, säger Kim Jörgensen, huvudskyddsombud på Renova.

Kim Jörgensen är kritisk till var pråmen stannar och tycker att man lika gärna kan köra ut med en mobil återvinningscentral.

– Pråmen ska vara till för alla, men rör sig mest i de delar av stan där snittinkomsterna och boendekostnaderna är högre, säger han.

Han tycker dock att de som ligger bakom projektet har varit lyhörda och haft god beredskap när det gäller arbetsmiljö och säkerhet.

PRÅMEN BEMANNAS AV två personer. Kent Ryberg och Bjarne Ljungberg som jobbar ombord den här dagen är båda pensionerade, men arbetar extra då och då. Kent Ryberg har varit miljöarbetare i 35 år och kom in branschen via sin pappa.

Under åren har han varit med om att folk lämnat in en hel del märkliga saker på Göteborgs återvinningsstationer.

– Ett dött rådjur, levande katter och en handgranat toppar nog listan, säger han.

Både Kent Ryberg och Bjarne Ljungberg berättar att det än så länge inte varit så högt tryck på pråmen de dagar de jobbat.

– Jag tror ändå att projektet kommer att fortsätta. De som kommer förbi är väldigt nöjda, säger Kent Ryberg.

DAVID DALEK PÅ Renova tycker det är bra om älven återtas som transportled.

– Projektet kommer att utvärderas, men vi kommer åtminstone köra en omgång till i vår. Då skulle jag gärna se ett stopp vid Klippan om det är möjligt, säger han.

Hur mycket av det som lämnas in på en ÅVC återvinns eller återbrukas?

– Jag har ingen exakt siffra på det, men skulle tro att det är runt 30–40 procent. Majoriteten av det som lämnas in är brännbart avfall och av det blir det el och fjärrvärme, säger han.



Kent Ryberg hjälper en besökare att sortera ut dammsugarens olika delar.

Fackets man blir arbetsgivare

Hamn. Miljöföretaget Liselotte Lööf har startat ett hamnbolag tillsammans med Josef Völgyi Han har ända fram till nu haft en ledande post i Transports konkurrentfack, Hamnarbetarförbundet.

Text **Jan Lindkvist**

Företaget, Svea hamn, ska lossa flis i Stockholms hamn.

– Kollektivavtalet blir en knäckfråga, säger Transports stuveriombudsman Per-Olof Norberg. Liselotte Lööf har gått med i arbetsgivarorganisationen, Sveriges Hamnar, och omfattas av avtalet med Transport. Svea hamn har tecknat hängavtal med Hamnarbetarförbundet. Så vilket fack ska man förhandla med?

Liselotte Lööf har i många år kört avfall åt stockholmarna. I den senaste upphandlingen blev bolaget utan kontrakt, något som ledde till en segdragen juridisk tvist med Stockholms stad.

Numera håller Liselotte Lööf till i Frihamnen och företaget har utfört arbete för Stockholms Hamnar. Främst underhållsarbeten, uppger Liselotte Lööfs vd Ola Claesson.

Men målet är att utöka hamnverksamheten. Liselotte Lööf och det nya bolaget Svea hamn har tillsammans vunnit ett kontrakt med Fortumägda energibolaget Stockholm exergi.

Uppdraget handlar om att hantera flis som kommer på tåg och lastbil, men främst på båt.

På papperet styrs Svea hamn av Krister Gunnarsson Landin och Josef Völgyi. Völgyi har länge varit facklig företrädare i Hamnarbetarförbundets (HF) Stockholmsavdelning.

Hur blev reaktionen bland HF-medlemmarna när du tog steget över till arbetsgivarlägret? Positivt?

– Nja, ingen har sagt något negativt än i alla fall.

Och kollektivavtal?

– Avtal ska vi självklart ha. Vi har sökt inträde i Sveriges Hamnar, men inte fått svar. Så vi har tecknat hängavtal med Hamnarbetarförbundet.

FOTO: PRIVAT



Bästa transportskolan för Vilma

Chaufförer. 10 000 kronor och en fribiljett till yrkes-SM, är belöningen till Tegelbruksskolan i skånska Klippan som har utsetts till Årets transportskola.

– Att utbildningen jag går på ska vara Sveriges bästa känns jättekul, säger Vilma Sandström, som går andra året på transport- och fordonsprogrammet och helst vill köra spannmål i framtiden. *VE*

David Ericsson

Jag gillar Greta!

Jag har aldrig träffat miljöaktivisten Greta Thunberg. Men på lite omvägar känner jag till mer om henne än det som står i pressen. Och jag kan bara säga en sak: ta flyget hem Greta, du får det!

Hennes insats och genomslaget för klimatkampen är enorm. Men det är kanske bäst som det är just nu.

Jag tänker inte belasta den här krönikan med fakta som jag googlat fram om klimatet. Mycket verkar osäkert och de som larmar mest bland miljödebattörerna kan säga: ”Allt vi måste göra nu borde gjorts för tio år sedan”. Fast det verkar vara de som flyger mest av alla.

Kanske är det absolut nödvändigt att förlägga en klimatkonferens på Hawaii? Och kanske måste en miljöforskare flyga till spanska solkusten en vecka för att läsa in sig på någon miljörapport?

> ”Jag tror och har länge trott att klimatkrisen egentligen är en möjlighet.

SOM CHAUFFÖR KAN det hända att man får frågor som: ”känns det inte tråkigt att göra något så miljöförstörande som att köra lastbil?” Det givna svaret känner nog de flesta till och det uttrycktes ovanligt väl på bakdörrarna till en tysk frysbil.

I översättning stod det: ”om inte jag fanns så skulle Autobahn vara lika tom och fin som ditt kylskåp!”

Samtidigt har vi en reell miljökris. Medeltemperaturen har tydligen stigit upp till fyra grader i snitt nära polerna. Där smälter glaciärerna och isbergen och kalvar ut i de alltmer stigande haven.

Något som också syns på Skånes västkust, där stormar och havshöjningen gjort att husen nära stränderna håller på att glida ut i vattnet.

SJÄLV HAR JAG alltid varit något av en miljömupp. Jag flyger i stort sett aldrig och har ingen bil.

Jag tror och har länge trott att klimatkrisen egentligen är en möjlighet. Som att ta hem produktion till Sverige. Och att exempelvis slippa idiotier som att tillverka en bro i Kina och frakta den tusentals nerskitande mil till Stockholm.

Textilindustrin kunde komma tillbaka, fast nu med AI-robotar och 3D-skrivare som syr. Det ger ändå massvis med arbetstillfällen och ökat välstånd.

Viktigt är också att slippa kinesernas ökande inflytande. Med hemflyttad energisnål industri blir vi ett riktigt land igen och inte bara ett kringflytande ingenting som kriminella och rika drar nytta av.

En gång fanns det faktiskt planer på att bilda en nordisk union i stället för att gå med i EU. Jag bodde i Danmark på den tiden och många danskar var för det. En dröm tycker jag, för då skulle vi ha allt vi behöver nära oss. Så heja klimatkampen och Greta!



Toppen & botten

↑ Äran att få Ove Allanssonsällskapets första litterära pris!

↓ Svensk politik just nu – är det dumskallarnas sammansvärjning?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

”Jag har bett om det här!”

Här kommer en europeisk maktbehavare gående med bestämda steg genom korridorerna i Europaparlamentet.

Text och foto **CARL VON SCHEELE**

Johan Danielsson kan sägas vara LO:s man i Bryssel. Han valdes in i våras in i EU-parlamentet som socialdemokrat med stöd av LO-förbunden.

När han skyndar genom korridorerna i den jättelika parlamentsbyggnaden hälsar han på många ansikten. Då och då stoppas han av en person som vill byta några ord.

Han ger intryck av att vara en erfaren politiker i detta maktcentrum.

Men skenet bedrar.

DEN MÖRKA KOSTYMEN döljer en politisk novis, som aldrig tidigare har haft ett politiskt uppdrag. Trots bristen på erfarenhet har han på två månader gjort kometkarriär bland parlamentarikerna.

– Det är svårt att tänka sig ett bättre utfall än det här. Och jag tror inte att de förbund som stödde mig i EU-valet hade väntat sig mer än så, kommenterar Johan Danielsson sina framgångar.

Han syftar på att han utsetts till den tunga maktpositionen som gruppledare för socialdemokraterna i trafikutskottet. Här hanteras vägpaketet och kombidirektivet.

– Gruppledaren har visserligen inte någon officiell position i parlamentet, men extremt mycket inflytande. Det är en riktig maktposition.

Han har också blivit parlamentets huvudförhandlare, ansvarig rapportör, för kombidirektivet, när lagförslaget om kombinerade frakter på flyg, sjö och landsväg ska stötas och blötas mot medlemsländernas ministrar.

– Huvudförhandlare är absolut den bäst positionen som en parlamentariker kan ha i ett lagstiftningsärende. Jag får stort inflytande, men bestämmer naturligtvis inte allt själv.



Johan Danielsson står på läktaren ovanför den stora plenisalen i Strasbourg. Där fattar parlamentet sina beslut efter att utskotten behandlat varje fråga.

JOHAN DANIELSSON HAR en vass hjärna, säger de som känner honom personligen. Och ett öga som kan se in i framtiden, alltså en strategisk förmåga att förutse vad som händer om man agerar på det ena eller andra sättet.

Han vet vad han vill och sitter inte still i båten.

– Ett sådant uppdrag som gruppledare

JOHAN DANIELSSON

Uppdrag: Socialdemokratisk EU-parlamentariker.

Ålder: 37 år.

Familj: Sambo, två barn, 3 och 6 år.

Bor: Villa i Älvsjö och övernattningslägenhet i Bryssel.

Bakgrund: Statsvetare, politisk sakkunnig i EU-parlamentet 2007–2010, ansvarig för EU-frågor på LO 2010–2019.

Fritid: Umgås med barnen.

Hobby: Fanatisk hockeyfan av Calgary Flames i NHL.

Paradis: Sommarhus i byn Laknäs vid Siljan där han tillbringat varje sommar sedan barndomen.

LO:s valmanifest

Trygghet för vanligt folk hette LO:s manifest inför EU-valet. Dess krav är Johan Danielssons dagordning för de kommande fem åren i parlamentet. Kraven för arbetsmarknaden är:

➔ Svenska kollektivavtal ska gälla på svensk arbetsmarknad.

➔ Arbetstagarnas möjlighet att organisera sig fackligt ska öka.

➔ Ingen ska dö på jobbet – ingen ska bli sjuk av jobbet.

➔ Anställningstrygghet.

➔ Ordning och reda på våra vägar. Här ingår vägpaketet/mobilitetspaketet som ska ge Europas chaufförer schystare villkor.



Johan Danielsson röstar för vägpaketet under ett möte i trafikutskottet i Bryssel, där man beslutar att inleda förhandlingar med medlemsländernas ministrar om paketets slutliga utformning. Motståndarna har försökt stoppa paketet vid två tillfällen i det nyvalda EU-parlamentet.

Vägpaket och kombidirektiv

Vägpaketet, som också heter mobilitetspaketet, består av tre delar:

1. **Cabotage,** rätten för en internationell transport att ta ett antal inrikesfrakter på väg ut ur landet. Reglerna missbrukas. I EU-parlamentets förslag ska de skärpas.
2. **Kör- och vilotider,** problemet är bland annat att många utnyttjade öststatschaufförer tvingas leva i sina fordon och inte får ordentlig veckovila.
3. **Utstationering,** regler för vilka villkor som ska gälla för chaufförer som har tillfälligt arbete/körning i ett annat EU-land. I Sverige ska svenska löner och villkor gälla.

Kombidirektivet är nära kopplat till vägpaketet:

! **Kombidirektivet,** regler för transporter som kombinerar flyg, sjöfrakt och landtransporter för att komma fram. Här gäller det bland annat att skydda villkoren för de lastbilschaufförer som kör de sista milen med lasten.

Socialdemokraterna i parlamentet vill att dessa fyra delar förhandlas tillsammans.

som både svenska socialdemokrater och svensk fackföreningsrörelse har bland hans partikamrater i Europa.

– Om jag inte stått på dessa axlar hade det inte gått att få någon tung post hur otroligt duktig jag än hade ansetts vara.

Och han har haft en del tur.

Han blev gruppledare i trafikutskottet sedan den första gruppledaren avancerat uppåt inom de tyska socialdemokraterna i parlamentet.

Han blev huvudförhandlare för kombidirektivet därför att den förra förhandlaren inte blev återvald i våras och en ersättare behövdes.

JOHAN DANIELSSON FÖDDES någon vecka efter midsommar 1982. Han växte upp i Borlänge i ett kedjehus med grönområde, cykelväg, lekplats och idrottsplats utanför tomten.

– Jag hade en trygg Svensson-Svensson-uppväxt och bodde i ett hus som nästan såg ut som Svensson-Svenssonhuset i tv-serien.

Men en medelstor stad, som trygga Borlänge, är långt ifrån den internationella miljö där Johan Danielsson vistas numera.

– Ibland när jag träffar personer i till exempel EU-parlamentet får jag känslan av att hela världen alltid har varit en självklarhet för dem.

TRE SNABBA

✓ Bryssel	Strasbourg
Flyg	✓ Tåg
- Konservativa	- Liberaler

"Ha, ha, ha, pass!"

Så har det inte varit för Johan Danielsson, som stegvis erövrat nya rum.

Han berättar om första besöket i LO-borgen vid Norra Bantorget i Stockholm, när han som ung jobbade i EU-parlamentet.

– Jag skulle bara vara åhörare på ett seminarium. Ändå var jag så jävla nervös när jag skulle gå in genom entrén till LO. Byggnaden är liksom högborgen för svensk arbetarrörelse. Och nu har jag jobbat där i tio år.

EN AV DE första dagarna i juli i somras började han verka som EU-parlamentariker.

En gång varje månad blåser EU miljontals kronor på att förflytta de 751 ledamöterna med personal från Bryssel till Strasbourg för att hålla session.

Det var här på detta möte som de nyvalda ledamöterna formellt tillträdde.

Feststämningen vid öppnandet efter EU-valet var dämpad. Den präglades av många ledamöters missnöje över förslaget



Johan Danielsson kommer ut från mötet med den danske transportministern i Bryssel och springer på José Ramón Bauzá Días, den liberala gruppledaren i Transportutskottet.

är inte något som kommer till dig för att du åker till parlamentet och placerar dig på en stol. Jag har bett om det här!

REDAN I SOMRAS, under sin första vecka som ledamot, träffade han nyckelpersoner bland de europeiska socialdemokraterna i parlamentet för att få en plats i både sysselsättningsutskottet och trafikutskottet.

Bland hans viktigaste frågor är att bekämpa den sociala dumpningen av arbetsvillkor. I cabotagetrafik, liksom när dragbilar tar över frakter i kombitrafik, utnyttjas utländska chaufförer till skandallöner.

– Jag berättade för dem om min fackliga bakgrund, vilka frågor jag ville jobba med och vilken typ av lagstiftning som jag är intresserad av.

Nätverkandet gav resultat inom några veckor. I den socialdemokratiska gruppen i sysselsättningsutskottet tilldelades han ansvaret för rapporten om kör- och vilotidsregler för yrkeschaufförer.

"Ibland när jag träffar personer i till exempel EU-parlamentet får jag känslan av att hela världen alltid har varit en självklarhet för dem."

EFTER EN TITT på Johan Danielssons bakgrund blir man mindre förvånad över hans snabba framgångar. Som nybakad statsvetare fick han 2007 praktik och senare arbete som politisk sakkunnig hos dåvarande EU-parlamentarikern Jan Andersson (S).

Insatsen hos honom blev språngbrädan in i LO där han år 2010 fick tjänsten som ansvarig för EU-frågor. Tio år senare är han tillbaka i parlamentet, men på en politikerstol.

– Det är ett helt annat perspektiv, även om jag inte är helt obekant med parlamentet.

Men han förklarar också sin kometkarriär med det extremt goda renommé



Redan under sina första dagar i Strasbourg genomför Johan Danielsson enskilda möten så fort han har tid. Klockan är fem på eftermiddagen när ha tar en kopp kaffe med ungraren Peter Rusz, som han kämpat tillsammans med i Europafacket.

”Så mycket mer kunde vi inte ha lyckats med så här långt. Men inget har hänt innan de nya reglerna är på plats. Vi måste skjuta bollen i mål också.”

till ny ordförande för EU-kommissionen. Efter ett rävspel av förbundskansler Angela Merkel hade EU:s stats- och regeringschefer enats kring den okända, konservativa politikern Ursula von der Leyen.

Socialdemokraterna i parlamentet var särskilt missnöjda. De hade förväntat sig att deras kandidat, holländaren Frans Timmermans, skulle placeras främst efter att ha varit förste vice ordförande de senaste fem åren.

Dessutom hade kommissionen inte letts av en socialist på 25 långa år.

När det dagen därpå var dags att rösta fram parlamentets talman vägrade däremot parlamentet att följa stat- och regeringscheferna förslag.

I DEN SOCIALDEMOKRATISKA gruppen hade man som en stillsam protest lanserat italienaren David Sassoli som talmanskandidat.

– Jag hoppas att de konservativa och liberalerna röstar på Sassoli. Det finns förhoppningsvis en överenskommelse om det, sa Johan Danielsson då, efter den första omröstningen som inte gav någon kandidat tillräckligt med röster.



Beviset. Johan Danielssons identitets- och passerkort som parlamentariker.

ETT PAR MÅNADER senare sitter han 40 mil därifrån på sitt tjänsterum i Bryssel. Rummet är placerat i en mörk och tråkig korridor utan den fina konst som smyckar de officiella delarna av parlamentsbyggnaden.

Dagsljuset skiner starkt genom fönstret på tolfte våningen. Mot väggen lutar ett par tavlor med arbetarmotiv, som väntar på sina krokar. Han hinner med ett kort besök vid skrivbordet innan han rusar vidare till transportutskottet.



Johan Danielsson sitter på sitt tjänsterum i Strasbourg en av de första dagarna som parlamentariker. Det är ännu kalt och tråkigt, men hans sexåriga son är imponerad av att pappa har kontor i två länder.

Strax före klockan tolv var det dags för nästa valomgång. I den stora plenisalen skyndade sig Johan Danielsson fram till urnan för att lägga ner sin röstsedel och få tid för en snabb lunch med de andra svenskarna i sin partigrupp.

Jo, ett par timmar senare var rösterna räknade och Sassoli vald.

– Vi får se hur det går med godkännandet av ordföranden i kommissionen, och därefter de 27 andra kommissionärer som parlamentet också ska godkänna. Det finns potential för en stormig process, sa Johan Danielsson i juli.

Kommissionärerna är ännu inte godkända, men Ursula von der Leyen har fått klartecken som ordförande även med stöd av socialdemokraterna.

Varför godkände ni henne när en socialist inte har haft posten på 25 år?

– Vi valde att ha ett konstruktivt förhållningssätt i den socialdemokratiska gruppen.

Johan Danielsson förklarar: De lyckades inte övertyga andra politiska grupper att stödja holländaren Timmermans. Eftersom allt i parlamentet handlar om att få majoritet för sina förslag fanns ingen chans att putta ut von der Leyen.

– Och efter utfrågningen av henne bedömer jag att vi knappast kunde ha fått en ordförande från den konservativa gruppen som skulle ha gjort större utfästelser i linje med våra krav.

Men han konstaterade ändå att problemen med en konservativ ordförande började direkt. När hon presenterar sin långa lista över kommissionärer från medlemsländerna är ansvaret för sysselsättning och transporter särskilt intressant för Johan Danielsson.

FÖRST KAN LISTAN verka godtagbar sett med hans ögon. Båda dessa kommissionärer är S-märkta. Luxemburgaren Nicolas Schmit har fått sysselsättningsfrågorna och rumänskan Rovana Plumb har fått transportfrågorna.

– Men tittar man på dessa kommissionärernas uppdrag saknas en del. Det är oroväckande, tycker Johan Danielsson.

Politiska partier i EU-parlamentet

I EU-parlamentet sitter ledamöterna efter partigrupp och inte efter vilket land de kommer ifrån.

➔ Den socialdemokratiska gruppen, S & D, är näst störst med 154 mandat av de 751 platserna i parlamentet.

➔ Störst är gruppen av konservativa (EPP), där svenska moderaterna och kristdemokraterna ingår, med 182 mandat.

➔ I parlamentet har liberaler 108 mandat, de gröna 74 mandat, vänstern 42 mandat. Extremhögern och populister är splittrade på två grupper där ECR har 62 mandat och ID 74.

➔ Därutöver finns 57 ledamöter som inte tillhör någon grupp.

Parlamentet arbetar i huvudsak i belgiska Bryssel, men en gång i månaden håller det session i franska Strasbourg.



Parlamentet har 751 folkvalda ledamöter från 28 länder. Johan Danielsson är bara en av dem i den stora plenumsalen i Strasbourg, men få nyvalda har fått så tunga poster. (Bilden är manipulerad.)

I Nicolas Schmits uppdrag prioriteras inte några arbetsmiljöfrågor, som är ett av de viktigaste områdena i LO:s valmanifest.

Och transportkommissionären Rovana Plump kommer från Rumänien, vars företrädare är hårda motståndare till vägpaketet. Dessutom har parlamentets juridiska utskott bromsat utnämningen av henne på grund av privatekonomiska oklarheter.

Men visar inte det här på socialdemokraternas problem med en konservativ ordförande för kommissionen?

– Absolut. Det ska man inte sticka under stol med.

Johan Danielsson kommenterar detta över en bricklunch med en enkel pastarätt och coca-cola i glaset.

Just före lunch har han träffat den danske transportministern Benny Engelbrecht och glatt kunnat meddela att vägpaket nu ska slutförhandlas med ministerrådet och kommissionen.

Motståndarna till paketet försökte stoppa slutförhandlingen, men en majoritet i trafikutskottet gav grönt ljus den 24 september.

Johan Danielsson kan nöjd se tillbaka på sina första månader i parlamentet. Han sitter i de utskott som är centrala för LO:s valmanifest. Han har uppdraget som socialdemokratisk gruppledare i viktiga trafikutskottet och han är huvudförhandlare för kombidirektivet. Dessutom har han varit med om att skicka vägpaketet till slutförhandling.

– SÅ MYCKET MER kunde vi inte ha lyckats med så här långt. Men inget har hänt innan de nya reglerna är på plats. Vi måste skjuta bollen i mål också.

lagstiftning i EU

➔ Bara EU-kommissionen kan föreslå nya lagar.

➔ Förslag om lagstiftning behandlas i parlamentet när det eller de relevanta utskotten först har behandlat dem och lämnat sina synpunkter.

➔ Även ministerrådet med de 28 medlemsländernas ministrar lämnar synpunkter.

➔ Därefter inleds en förhandling där parlamentet, ministerrådet och kommissionen sitter vid bordet. Förhandlingen mellan tre parter kallas trilog.

➔ Både parlamentet och ministerrådet måste godkänna lagen i normalfallet.



Bryssel. Johans Danielsson hälsar på en kollega till danska transportministern. Som vanligt är det mycket skratt och lättsamheter kring Johan Danielsson.



Ola Pettersson kom in i borgen 2008 och leder sedan 2011 arbetet bland de åtta LO-ekonomerna. Han har en magisterexamen i nationalekonomi och har tidigare jobbat som journalist, analytiker på riskkapitalbolag, på Riksbanken och som sakkunnig på näringsdepartementet under tidigare socialdemokratisk regering.

”Det är bra med små löneskillnader”

Fantastiskt kul och mitt i det bästa av kollektiv – efter åtta år som chefsekonom på LO är det fortfarande drömjobbet för Ola Pettersson.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

1 Hur går det med avtalsrörelsen?

– Vi arbetar ju inte med den direkt men har tagit fram underlag, där vi tillsammans med ekonomer på förbunden gjort bedömningar av löneutrymmet. Det känns bra!

2 Hur stort löneutrymme finns det då, i procent, ungefär?

– Jag kan inte kommentera det. De förbund som ingår i samordningen presenterar sina krav den 4 november.

3 Måste lönekraven bli lägre i en lågkonjunktur?

– Nej, det handlar också om inflation och produktionstillväxt. Det är inte självklart att lönekraven påverkas negativt i en lågkonjunktur. Även sådant som företagens vinster och hur löneutvecklingen varit i våra viktigaste konkurrentländer spelar in. Det kan bli så att det finns mindre utrymme för löneökningar, men det går inte att säga entydigt.

4 Är det viktigt att industrifacken sätter riktmärket?

– Det är inte min sak att svara på! Jag passar mig noga för att svara på sådant som inte är mitt ansvar.

5 Har LO:s roll förändrats, och försvagats, sedan du tillträdde 2011?

– Jag vet inte riktigt om jag håller med om premissen – våra idéer är på många sätt i mittfåran för den ekonomiska debatten. Men det finns i dag en klyfta mellan hur man talar i samhället och vetenskapssamhället och vad som händer i politiken. I dag är det migration som dominerar den politiska debatten och alla frågor – jämlikhet, hur arbetsmarknaden ska organiseras och välfärdens utformning – blir lästa med de glasögonen. Men när det gäller idédebatten är det mycket som gått vår väg.

6 Låser migrationsfrågan debatten?

– Inte när det gäller avtalsrörelsen, men den påverkar viktiga frågor som bostadsförsörjning, pensioner, arbetsmarknadspolitik. Sedan används migrationen aktivt av krafter som vill trycka på för en politik som de ändå vill se, med försämrad välfärd och lägstalöner. Bristerna skylls på invandringen och det är ohederligt.

7 Vem är socialdemokratins bästa ideolog i dag?

– Jag avskyr att lyfta fram individer på det sättet. Men jag konstaterar att det i rörelsen händer mycket och att fler är ideologiskt intresserade. Jag vill i stället lyfta fram en text, det är den bästa texten om den utmaning vi står inför. Vill man förstå Sverige i dag ska man läsa den! (Håller upp *Program för jämlikhet* av Marika Lindgren Åsbrink, Anna Almqvist och Ulrika Vedin; slutrapporten till LO:s jämlikhetsutredning, 2019.)

8 Är den svenska modellen, där arbetsmarknadens parter förhandlar, hotad?

– Objektivt sett är modellen det bästa sättet att reglera arbetsmarknaden. Det finns inga rationella skäl att ha det på andra sätt, däremot vissa politiska. Borgerliga politiker hävdar att kollektivavtalsmodellen står i vägen för att folk ska komma in på arbetsmarknaden. Det är djupt lögnaktigt. Att i en tid av snabb strukturomvandling och digitalisering försöka skapa en låglönemarknad, med människor som snabbt kan ersättas av maskiner, är intellektuell bankrutt.

9 Varför är det bra med små löneskillnader?

– För att det är mer rättvist. Flera ekonomer har på senare år också sett ett samband mellan ekonomisk tillväxt och små skillnader. Det är bra för samhället och för att fler människor ska få ett bra liv. Och nödvändigt för demokratin.

”Borgerliga politiker hävdar att kollektivavtalsmodellen står i vägen för att folk ska komma in på arbetsmarknaden. Det är djupt lögnaktigt.”

Tankar om…

… LO:s ekonomiska politik inför stundande avtalsrörelse och befarad lågkonjunktur:



Peter Winstén, avtalssekreterare Transport:
– Min spontana tanke är att det är viktigt för oss att det blir reallöneökningar. Kan konstatera att vi haft det de senaste 20 åren och att det är positivt. Det är ändå reallönen som är det viktiga, det man kan handla för. Vi försöker få en samsyn när det gäller en hållbar nivå på löneökningarna, en nivå som marknaden tål.



Kassem Jaber, flygmekaniker Arlanda:
– Det är bra att man driver på för höjda löner, det är rätt för grupper som vår. Det ska löna sig att jobba. Men LO borde ställa mer krav, inte bara att alla ska följa märket – fajtas mer för löneökning!



Bettina Kashefi, chefsekonom Svenskt Näringsliv:
– Pratar man med Svenskt Näringslivs medlemsföretag så ser de mycket mörkt på framtiden vad gäller att anställa och investera. Parterna på arbetsmarknaden kan hjälpas åt att hålla nere arbetslösheten nu när konjunkturen mattas av. Därför bör kommande avtalsrörelse präglas av återhållsamhet, där parterna tar ett gemensamt ansvar för lönebildningen för att hålla nere arbetslösheten.

Ankist och samlarnörd

Nej, inte anarkist. Väktaren Bror Hellman är ankist.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



Bror Hellman med favoritserien om taxichauffören Ratte, som publicerades i Aftonbladet 1978–1985. En nydanande vänstersatir med aktuella referenser och sparkar åt alla håll. Bror tackas i förordet.

Bror Hellman om ...

➔ Förra landstingsvalet i Stockholm. Han stod som serievetare på S-listan men kom inte in. Bror hade tänkt ta upp ”pengaläckaget” till Karolinska sjukhuset och privata vårdgivare, liksom ”upphandlingskarusellen”, som drabbar bland annat vakter, väktare, sopgubbar och färdtjänstförare.

➔ CCCC (Coca cola collectors club) där han är Sverigerepresentant och expert. ”Klubben brukar hänvisa till mig om någon har frågor om svenska kapsyler”.

➔ Ungdomssynden: ”Jag gick med i Kalle Anka-partiet i 16–17-årsåldern men har aldrig röstat på dem”.

BROR HELLMAN

Jobb: Väktare (inom bevakning i 30 år).

Ålder: 51 år.

Bor: Stockholm.

Smeknamn: Steam.

Varför: Efter första Musse Piggfilmen med ljud, *Steamboat Willie*, premiär 1928. Svensk titel: *Musse Pigg som Ångbåtskalle*.

Titlar: Serievetare, ankist, filatelist.

Kvack är sista ordet i förbundet där Bror Hellman sitter i styrelsen, Nationella ankistförbundet i Sverige (kvack).

Och han erkänner det direkt: han är föreningsnörd, håller självklart i ordförandeklubban i ankisternas lokala avdelning, Kajsa.

Utläses Kalle Ankas jublande Stockholmsanhängare.

DET GÅR RUNT i huvudet när Bror räknar upp sina uppdrag: skyddsombud och ordförande i fackklubben på Avarn, till nyligen då bolaget gick upp i Nokas.

Ordförande i bevakningssektionen på Transports Stockholmsavdelning, där han också agerar revisor och basar över Transportsossarna. Ett par fingrar har han med i Stockholmspoltiken (fastighetsnämnden) och några till i Folkets hus verksamhet.

Föreningsliv och styrelseuppdrag är en passion. Varför? Han är bra på det, började tidigt, säger Bror utan omsvep. Det var med näsan över Kalle Anka och Bamse han lärde sig läsa redan som fyra, femåring. Föräldrarnas lärarinne-vän knorrade upprört. Serier var ju inte litteratur, men:

– Rune Andréasson som skapade Bamse var ett geni! Och väldigt politisk, det passade mig. Han tog in faktarutor i sina serier och körde med allmänbildning, väckte min nyfikenhet. Som museivakt har jag aldrig haft en tråkig dag. Jag går runt och läser på anslagen, lär mig hela tiden nya saker.

Tidigare utrikesminister Carl Bildt gav ex-president Bill Clinton en Bamseslips, påminner Bror med ett leende. Då var det ungmoderaterna som klagade.

– Bamse är ju kommunist!

FAST VÄRLDENS STARKASTE björn har ju alltid varit gråsosse, invänder Bror. Mer socialdemokratisk än S är i dag, när de ger sig på arbetsrätten och drar mot mittenliberalism. De kunde vara mer fackvänliga,



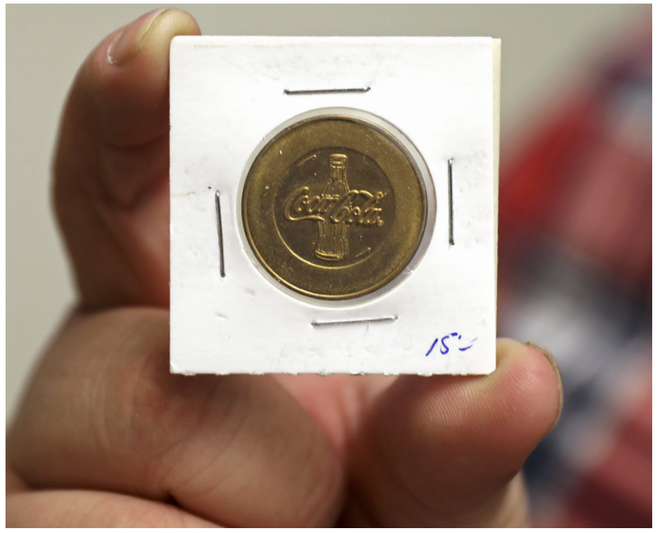


COPYRIGHT: DISNEY

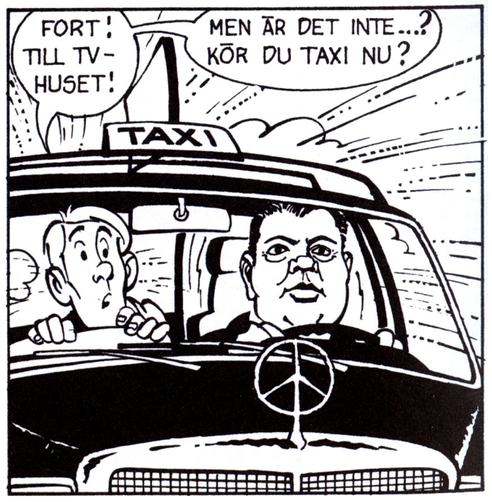
Kvack! Världens mest otursförföljda anka fyllde 85 år den 9 juni. Och ankisterna i NAFS(k) fick hedersuppdraget att hjälpa Kalle Anka-tidningens redaktion med urvalet av serier till en exklusiv digital jubileumsutgåva, som släpptes i samband med firandet.



Konduktör? Nej, museiväktaren Bror Hellman ståtar med en av Transports ombudsmannakepsar från sina samlingar. Lägg märke till vingarna och hjulet i loggan! Bara korset finns numera kvar. Vingarna lyfter tankarna till Asterix och hans vingprydda hjälm. Ronduret i läder var ett slags stämpelklocka som vakterna bar över axeln för att ”pricka av” sin rond.



Coca cola-pollett till en läskautomat. Polletter användes mycket i Sverige förr, exempelvis för inträde till dansbanor. I andra länder kan man fortfarande hitta dem till parkering, kollektivtrafik, som rabattkuponger med mera, berättar Bror.



Sann fackbas eller fackpamp? Äldre chaufförer minns Transports legendariska Transportordförande Hans Ericson väl. 1980 tvingades han avgå efter en solresa till Kanarieöarna under LO:s bojkott av det Francostyrda Spanien. I serien har taxiföraren Ratte bytt plats med Ericsson. Text Magnus Knutsson och bild Ulf Jansson.

FOTO: BROR HELLMAN



En grupp väktare från förr, täljda i trä av familjen Gunnarsson. Bröderna Sven och Nils satt först på Gröna Lund och Skansen och täljde. De här rariteterna är hämtade ur Avarnklubbens glasmonter.

NAFS(K)

Vad är en ankist?

→ **Termen ankism** myntades i Sverige efter norrmannen Jon Gisles bok Ankismen (1973). Internationellt används ordet donaldism.

→ **Nationella ankistförbundet i Sverige (kvack),** förkortas NAFS(k), startades 1976 som ett skolvalsparti vid Nya Elementars gymnasium i Stockholm. Webb: nafsk.se.

Organisationen är nu partipolitisk obunden, sprider kunskap om och forskar mer eller mindre seriöst om ankism. Särskilt om seriernas upphovsmän. En klurig fråga är det underliga släktskapet mellan ankorna.
Förbundet ger ut tidningen NAFS(k)uriren och nyhetsbladet Kvacket.

Anhängarnas motto är *in donaldismo veritas* (i ankismen står sanningen).

→ **Seriefrämjandet.** Verkar för att utveckla den svenska seriekulturen. Webb: seriefrämjandet.se.

→ **Comiquiz.** Årlig nordisk lagtävling om tecknade serier. 2017 kammade Seriefrämjandet Skåne senast hem svensk vinst.

anser han som föddes in i arbetarrörelsen.

– Farsan var aktiv i Fabriks, senare IF Metall, farfar var rörmokare och vaktmästare. Det var naturligt att gå med i facket, Unga Örnar och S.

Kalle Anka öppnade också Brors ögon för föreningslivet, i ankisternas förening hittade han likasinnade.

Men vad är egentligen ankism?

– Mycket mer än att bara läsa serier! Tidningar, filmer, fakta, intresse för allt som rör Walt Disney, att grotta ner sig i mer eller mindre seriös forskning. Jag är särskilt inriktad på kortfilmerna med Musse Pigg.

Men är det på skoj eller allvar?

– Både roligt och seriöst. På samma gång. Varför måste det vara det ena eller det andra?

BRORS FRÅGA BLIR hängande över vitrinskåpet i hans pappersbelamrade arbetsrum. Där står hans och kollegornas samling av uniformsbaskrar, kepsar, märken, rondur (se faktaruta), täljda väktargubbar och gummor... Alla sorters bevakningsprylar som brukar locka till sig bolagets besökare.

– Första majföreningen lades ju ner så vi ska starta en ny för märken.

Sådana man fäster med nål på tröjan alltså. Förstamajmärket firar 125 år i år. Bror bläddrar bland medhavda inplastade vykort, berättar att fotografer passade på att fota av förstamaj-tågen och snabbt återkom med vykort till försäljning.
I hans samling finns mer eller mindre eftertraktade märken prydda med Hjalmar Branting, August Palm och andra S-ledare.

BROR SAMLAR PÅ allt med anknytning till arbetarrörelsen, lägg därtill Skansenprylar (eftersom han ronderat där), frimärken, kapsyler ... Allt leder in i nya vänföreningar.

Som frimärkssamlare är Bror filatelist, en som dyker ner i historien kring sina fynd, säger han. Det är trångt hemma i lägenheten. Han håller på och sorterar, men har i alla fall halva sängen fri.

Ska du öppna museum?

– Kanske det.

BROR TIPSAR OM LÄSNING

→ **Förkämpar & paroller** av Jesper Eneroth. Om arbetarrörelsens framväxt och kampen för demokrati mot fascism – skildrat genom förstamaj-märken.

Vad är en pingistomte?

Liten ordlista med bevakningsslang och termer från förr

Björnligan: Polisens smeknamn på dåtidens ABAB-vakter när de först dök upp i tunnelbanan.

Busrum: Rum dit omhändertagna personer förs i väntan på tillkallad polis, finns i bland annat större köpcentrum och tunnelbanan.

Farbror eller tant Blå: Polisen.

Gummiklubba: Av Rikspolisstyrelsen godkänd batong som består av ett gummiklätt stålrör. Tvärtemot vad man kan tro är stålröret där för att göra mindre skada.

Kryddhylls-snok: Äldre benämning på butikskontrollanter.

Landa: Med dialogens hjälp lugna ner en aggressiv eller desorienterad person, som stör ordningen.

Kryssad: Våldsam person som inte bedöms kunna lastas för våld som hen utövat. Aktuellt vid exempelvis rättegångar.

Pingis-tomte: Person som avvisats flera gånger men ändå återkommer.

Pöip: Polisiärt överdrivet intresserad person.

Rondur: Stämpelklocka som vakterna bar i en rem runt halsen för att markera hur de gick sin rond. Instrumentet fördes mot uppsatta nycklar eller så kallade spikar på väggarna.

Spik/dra spik: I dag läser ronderande vakter av uppsatta streckoder med bärbara läsare. Förr hängdes nycklar, så kallade spikar, upp i kedjor med jämna mellanrum. Vakterna "drog" nycklarna genom att sticka in dem i ett rondur och vrida om. Då trycktes en kod på en pappskiva eller pappersremsa.

Drifus-läsare: Streckkodläsarens föregångare som byggde på korta strippar av magnetband.

Hundöra: En läderhållare för tjänstetecken som skydds- och ordningsvakter förr bar.

Transportkedja: Föregångare till av polisen godkända handfängsel i form av en metallkedja med handtag i vardera änden. Förbjudna i dag.



FOTO: BROR HELLMAN

Har du fler slangord, uttryck eller gamla yrkestermer? Gärna från andra transportyrken också! Mejla till justina.oster@transportarbetaren.se.



Hamburgare i tiden. På uppsökerier blir grilltiden en fördel då folk stannar till och pratar. Här grillas det i Gävle hamn.

FOTO: LENA BLOMQUIST

Makt, mat och identitetspolitik

Mat är mer än bukfylla. Det är allt viktigare att uttrycka identitet och värderingar genom att servera rätt slags käk i rätt sammanhang – också för partier och organisationer.

Text **LILLY HALLBERG**

EN TIDIG MORGON år 2014 åt det brittiska arbetarepartiets ledare Ed Miliband en baconsmörgås, i en marknadshall i London. Det ledde till att Labour förlorade valet och han själv sin dittills spikraka karriär. Orsaken, enligt Huffington Post, var bristen på insikt – baconsmörgåsen är så starkt förknippad med arbetarkultur att det närmast var ett övergrepp när Miliband, sprungen ur en priviligierad elit (pappan ledande marxistisk ideolog) försökte sig på att låtsas vara en av ”grabbarna på golvet”.

– Samma risk föreligger nog inte här. Dels är klasskillnaderna inte så uttalade som i Storbritannien, dels är det så att den klassiska svenska arbetarklassmaten – husmanskosten – har gjort en klassresa uppåt. Den är i dag välansedd i alla samhällsskick, säger Richard Tellström, docent i måltidskunskap och etnolog vid Stockholms universitet.

Men han pekar ändå på hur förutsägbara partiledare är när de ska svara på vad de har för favoriträtt, liksom favoritmusik:

– Det finns en stark politisk koppling i mat. Löfven säger att han bäst gillar sådant som raggmunk och fläsk, borgerliga partiledare ofta maträtter som uppfattas som internationella och moderna, medan miljöpartiets språkrör ofta betonar vegetariska alternativ.

Richard Tellström tror att det oftast är kommunikatörer eller pressfolk som talat om vad partiledarna ska svara i sammanhanget.

– Fel mat skulle kunna avskräcka presumtiva väljare.

Har det blivit svårare att servera politiskt korrekt mat?

– Ja, absolut, det har blivit mer komplext, säger Richard Tellström.

Det är också en förklaring till framgångarna för buffé där gästerna själva får välja det som passar.

EN MÅNDAG I mitten av oktober äter LO-styrelsens arbetsutskott lunch högst upp i sin borg vid Norra Bantorget i Stockholm. Bordet är dukat med guldkantat porslin med Landsorganisationens monogram. Men lunchgästerna tar själv för sig vid serveringsbordet: Gulaschgryta, smetana, kokt potatis och frästa grönsaker. Det finns flera alternativ, vegetariskt självklart, men också fisk och varmrätter anpassade för dem som inte tål gluten.

– Jättegott, det är det alltid här! säger flera av gästerna.



FOTO: HANS LUNDHOLM

Richard Tellström.

DE ÄR KVINNOR och det är en förklaring till förändringar när det gäller mötesmaten, enligt Peter Forsström, arbetsledare på LO-enheten personal, ekonomi och service.

– Det har blivit mindre kött och mer grönsaker på senare år, och det finns mer att välja på – buffé är bra för att det går att ta av det man själv föredrar, säger han.

Det är också enligt honom, liksom måltidsforskaren, en förklaring till att tidigare populär bjudmat som smörgåstårta inte längre känns aktuell. Det tycks inom rörelsen finnas en falang som saknar sin favoritmat, till exempel en korvrätt med ost, men den gruppen har krympt. Liksom midjemåtten överlag.

– Tidigare var det ju så att det främst var män som var ombudsmän och det fanns kanske en något osund matkultur, med mycket jobb och ätande sena kvällar …

Det är i det ljuset som *Kokbok för män* av Bertil Jonsson, LO-ordförande 1994–2000, måste förstås. I dag framstår det som nästan otänkbart att ordföranden skulle ge ut en kokbok enbart riktad till män. Där det i receptsamlingen, citat ”inte ingår typisk tjejmat som sallader eller pajer!”

PÅ ETT TORG i Örebro en torsdag tidigare under hösten står folk från Transports avdelning 9:s taxisektion och grillar. Hamburgare, som på olika uppsökande verksamhet trängt undan korven under senare år. Observera, burgare av hundra procent nötkött.

Att en stor andel av Transports medlemmar och presumtiva medlemmar inte äter fläskkött ligger delvis bakom förändringen. Om det är korv blir det ofta kyckling- eller veggvariant.

Många som besöker tältet tar en festis. Men tackar trots allt nej till hamburgare, då köttet inte är halal, tillåtet för den som strikt följer islam. Fast det går bra med grillade hamburgerbröd.

– Fördelen är att folk stannar till och väntar på att hamburgaren ska bli klar, säger ombudsmannen Clas Hellsing.

4 TYCKER TILL

Här är några svenska partiledares favoritmat:



Stefan Löfven (S): **Fläskpannkaka.** (Mejlsvar 2019 till elev i årskurs 5 i Halmstad, SVT.se.)



Ulf Kristersson (M): **Gong bao, kinesisk pyttipanna.** (Intervjusvar, Metro, 2018.)



Isabella Lövin (MP) väljer favoritmatland: **Italien ”här finns allt gott, fräscha grönsaker och pasta”.** (Aftonbladet 2014.) **Favoritpizza: Vegetarisk.** (Nyheter 24, 2018.)



Jimmie Åkesson: **Pizza.** (Expressen 2014.)



Alltid jättegott! tycker Annika Nilsson, kanslichef, om maten som bjuds till lunch i samband med att LO har styrelsemöte.

FOTO: LILLY HALLBERG



FOTO: LILLY HALLBERG

Transportare från avdelning 9 vid grillen.



FOTO: LILLY HALLBERG

Mat längs vägen. Affisch på Rasta, 2019: *Riktig mat.*

Vintersalong söker utställare

För sjunde året i rad välkomnar Runö folkhögskola till öppen konstsalong. Intresset har varit stort och som tidigare har alla LO-medlemmar, liksom kursdeltagare på Runö, chans att ställa ut.

Ansökningar tas emot fram till mitten av november. Sedan bedöms verken av en jury. Förhoppningen är att det på 2020 års salong ska bli en bred representation av olika genrer. Men släpa inte ut skulpturer eller stora tavlor till kursgården i Åkersberga – alla konstnärer uppmanas att skicka in bilder på högst tre verk.

Tanken med det öppna projektet är att inspirera till konstnärliga uttryck och lyfta kulturen inom arbetarrörelsen.

Runö vintersalong öppnar den 13 januari och pågår till och med 21 februari 2020. *LH*



FOTO: LENA BLOMQUIST

LO-borgen i lego, av elektrikern Anton Levein. Utställd på Runö 2018.

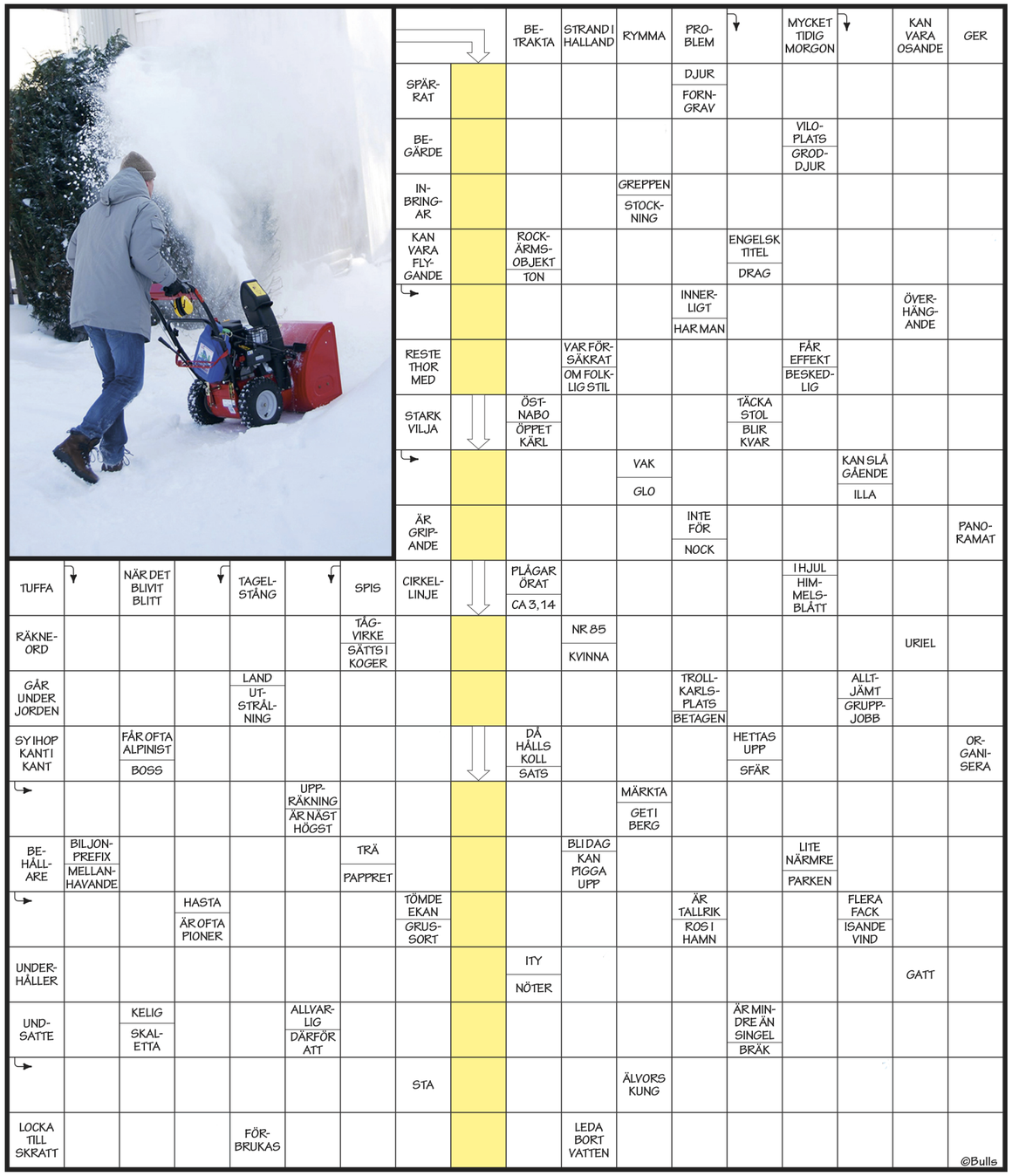
Ett år med två Nobelpris

Den 10 oktober presenterade Svenska Akademien litteraturpristagarna: Olga Tokarczuk tilldelas 2018 års Nobelpris och Peder Handke får priset för 2019 .

Förra året delades inget Nobelpris i litteratur ut på grund av kris i Akademien. Så många ledamöter hade lämnat sina uppdrag att det var omöjligt.

Olga Tokarczuk, född 1962 i Polen, slog igenom i mitten av 1990-talet och är bland annat känd för Jakobsböckerna. Den utspelar sig på 1700-talet i gränslandet mellan dagens Ukraina och Polen. Motiveringen till priset är: ”För en berättarkonst som med encyklopedisk lust gestaltar gränsöverskridande som livsform.”.

Peter Handke, född 1942 i nuvarande Österrike, har skrivit romaner, lyrik och dramatik. Valet är kontroversiellt men motiveras med hans betydelse som författare. *LH*



Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 12 november. Märk kuvertet **”Novemberkrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Hur funkar rätten till arbetstidsförkortning? Finns det flyttfirmor med schysta villkor i Skaraborg? Får chefen dra kostnaden för mina gamla arbetsskor på slutlönen? Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Vilka flyttfirmor har schysta villkor?

Hej! Jag ska snart flytta mellan två adresser i Falköping. Då jag själv är med i Seko, och tycker det är viktigt med schysta villkor, vill jag gärna anlita en firma i Skaraborg som har kollektivavtal. Har ni något tips?

Anna

Svar: Hej Anna. Tyvärr har vi ingen sådan lista. Sen ska du ha all heder av att du frågar efter en. Under mina åtta år som ombudsman har ingen undrat hittills om flyttfirmor. Kan vi vända på det? När du har ett eller flera alternativ så får du gärna mejla eller ringa mig så kollar jag om de har kollektivavtal.

Den som ska flytta i andra delar av landet kan höra av sig till Transportavdelningen som finns där.

Ulf Nordenberg, ombudsman i Transports avdelning 17

Måste jag betala för arbetsskorna?

Kan min förra arbetsgivare kräva tillbaka arbetsskor som jag hade? Har företaget rätt att dra kostnaden på skorna på min slutlön? Jag jobbade på ett åkeri.

Lennart

Svar: De raka svaren är:

Ja, arbetsgivaren kan kräva tillbaka skorna.

Nej, arbetsgivaren har inte rätt att dra pengar för dem på din lön.

Det enkla rådet är att lämna tillbaka skorna om du har dem kvar. Arbetsgivaren får inte dra pengar på lönen, men kan skicka dig en faktura om du inte lämnar igen dem.

Vänd dig till din lokala Transportavdelning om ni inte kommer överens.

Joakim Guttman, central ombudsman på Transport

Varför så lång väntan på ATF-ledighet?

Jag är väktare och började nyligen arbeta natt. Då upptäckte jag till min glädje att man får arbetstidsförkortning (ATF) tack vare detta. Dröm om min förvåning, när det visade sig att jag skulle behöva vänta upp till halvår för att få just dessa bonustimmar.

Om jag till exempel börjar arbeta heltid natt i juli, och har kvartalsschema, måste jag vänta på att jag ska bli ”förtjänt” av dessa timmar tills kvartalet är slut. Det vill säga den sista september. Därefter ska min arbetsgivare klia sitt huvud och grubbla på vad som har hänt i ett kvartal till, tills jag får mina timmar i det första kvartalet nästa år.

Varför kan man inte helt enkelt slänga in ett ATF-pass direkt i juli?

Björne

Svar: Hej Björne, att du får vänta så länge på ledigheten beror på att din arbetsgivare gör scheman som sträcker sig över ett kvartal. Den som har månadsschema kan få ut sin arbetstidsförkortning snabbare.

Så här fungerar ATF:en:

Om du på ditt schema jobbar mer än 50 procent på nätterna, alltså mellan klockan 22 och sex på morgonen, har du rätt till arbetstidsförkortning. Men hur mycket ledighet som du är berättigad till beror på om du har varit frånvarande under schemaperioden.

Den som varit fullt närvarande under, i ditt fall, hela kvartalet tjänar in åtta timmar ledigt per månad. Den som har haft semester, tjänstledigt, varit sjuk eller frånvarande av andra anledningar är däremot berättigad till färre timmar. (Detta oavsett om personen har varit frånvarande under dag- eller nattpass.)

Därför måste din arbetsgivare vänta tills kvartalet är slut innan hen vet hur mycket ATF du har tjänat in. Och då är schemat för nästkommande kvartal redan klart och utskickat. Så ser förklaringen ut till din långa väntan på ATF-ledigheten.

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Oktoberkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Mats Eriksson, Örsundsbro
Olle Holst, Nässjö
Marianne Arvids, Leksand

Vinnarna av en trisslott:
Anders Andersson, Sala
Anders Sandström, Hörnefors
Thomas Nöjd, Jönköping.

Nattens hjältar

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



Stort ansvar efter två veckors utbildning

För två veckor sedan sköts en väktare i en källargång i norra Stockholm. Han sköts i båda benen. Transport lade omedelbart ett skyddsstopp i området och arbetet med riskbedömningar inleddes.

Detta väcker återigen frågan om vilken roll bevakningspersonalen ska spela i trygghetsarbetet i framtiden, och vilka förutsättningar de ges att göra sitt jobb. Det finns ett antal saker vi måste lyfta upp till diskussion. Frågor som också låg till grund för hela vårt deltagande under Almedalsveckan i somras.

Är det rimligt att väktare och ordningsvakter förväntas upprätthålla ordning i områden som präglas av organiserad brottslighet och narkotikahandel? Anser samhället att det är tillräckligt med två veckors utbildning för ordningsvakter, som är en del av våldsmonopolet och därmed ska ta order av polis vid behov? Varför ska samhället betala för utbildningar av djurskötare, tandläkare och snickare men inte bevakningspersonal? De får vackert pröjsa ur egen ficka eller hitta en arbetsgivare som är beredd att stå för notan.

Det krävs en ny, mer modern syn på dessa samhällsviktiga yrken, och det är definitivt något vi kommer att lyfta under avtalsrörelsen. En trygg bevakningspersonal ger ett tryggare samhälle.

> ”Varför ska samhället betala för utbildningar av djurskötare, tandläkare och snickare men inte bevakningspersonal? De får vackert pröjsa ur egen ficka eller hitta en arbetsgivare som är beredd att stå för notan.

ÄR DET NÅGOT som kan få mig så där heligt förbannad är det när arbetsgivare kallt räknar med att de anställda inte har koll på sina rättigheter. När man helt enkelt hoppas tjäna storkovan på att utnyttja andra eller se till att de får mindre pengar i plånboken än de har rätt till.

De senaste åren har jag sett en oroande utveckling i bemanningsbranschen, en bransch som inte sällan sysselsätter unga och utrikesfödda. Jag upplever att det har blivit allt vanligare att bemanningsföretag gör just detta: De försöker undkomma sitt ansvar genom att utgå från att de som jobbar inte vet vad de har rätt till enligt avtal. Därför lanserar vi nu kampanjen ”Rätt ska vara rätt”. Det är viktigt att ha titta på sin lönespec, att veta vad garantilön är och vad GFL innebär. Du kan läsa mer på transport.se/bemanning.

Att vara bemanningsanställd innebär att man är heltidsanställd (med vissa undantag) och har rätt till heltidslön. Det betyder att du ska ha heltidslön även då du endast är uthyrd på mindre tid än heltid. Den bestämmelsen ser vi på Transport att företagen ofta och med olika medel försöker undvika. Antingen struntar man i det helt, eller så säger man åt sina anställda att söka tjänstledigt på den tid de inte jobbar ”för det är så det funkar”.

JAG HAR TIDIGARE skrivit om att Transport tog striden för ett 20-tal medlemmar i Västsverige, som inte fått ut garantilön från sin arbetsgivare. Det ledde till att de fick ut på närmare en miljon kronor tillsammans.

Undrar du om allt står rätt till hos din arbetsgivare, om du faktiskt får den lön du ska ha? Hör av dig till din lokalavdelning så tittar vi på det tillsammans! Låt oss se till att människor som arbetar hårt faktiskt får den lön de har rätt till.

Rätt ska vara rätt!



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 12 november till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till sammanträde i representantskapet Repet har sitt sammanträde måndagen den 9 december. Vi kommer att vara på Hotell Kusten på Kustgatan 10 i Göteborg. Vi startar 17.30 med fika och sammanträdet börjar kl 18. På dagordningen kommer det bland annat vara fyllnadsval/val till avdelningsuppdrag.

Kallelser till medlemsmöte i sektionerna Samtliga sektioner kommer att ha sina medlemsmöten på avdelningen, Fjärde Långgatan 48 i Göteborg, våning åtta. På dagordningarna kommer det bland annat nomineras till avdelningsuppdrag, repet och sektionsstyrelse.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 16 november kl 11, med fika från 10.30.

➤ Bevakningssektionen: Onsdagen den 13 november kl 18, med fika från 17.30.

➤ Miljöarbetaresektionen: Fredagen den 15 november kl 17.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 11 november kl 18.15, med fika från kl 17.30.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 14 november kl 17, med fika från 16.30.

➤ Terminal- och bemanningssektionen: Lördagen den 16 november kl 13, med fika från 12.30.

➤ Petroleumsektionen: Tisdagen den 12 november kl 18, med fika från 17.30. På mötet kommer vi att nominera och göra fyllnadsval till styrelsen och representantskapet.

SENIORMÖTE
Pensionärssektionen har möte tisdagen den 5 november kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Dags för nomineringsmöten i sektionerna.

➤ Sektion 1: Torsdagen den 7 november kl 18 på YA, slakthusvägen 2 Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Varmt välkommen hälsar styrelsen!

➤ Sektion 3: Tisdagen den 5 november kl 18 på avdelningsexpeditionen i Linköping. Välkomna, hälsar styrelsen!

➤ Sektion 6: Måndagen den 4 november kl. 18. Restaurang Big Wong, Badhusgatan 3 i Vimmerby. Vi bjuder på mat, Välkomna, önskar styrelsen!

➤ Sektion 7: Lördagen den 9 november kl 13 på BC lunchbar, Allén 76, bredvid OKQ8 i Västervik.

Studier Startpunkten hålls torsdagen den 21 november kl 9–16, på avdelningen, Generalsgatan 4 i Linköping.

Har du några frågor eller vill du anmäla dig? Tveka inte att höra av dig till studieorganisatör Joakim Carlsson, 010-480 31 38 eller joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Infoträff om facket den 9 november kl 9–14, på LO i Katrineholm. Anmälan senast den 3 november till avdelningen, transport.7@transport.se.

Medlemsmöte i sektion I, Nyköping, den 12 november kl 18. Plats: Avdelningens kontor, Tingshusplatsen 2 i Nyköping.

Glöm inte reflexerna i höstmörkret.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Foto-tävling Fotografera en situation på ditt jobb och vinn lite fina priser! Vi kommer att hänga upp de vinnande fotona på vår vägg på avdelningen.

Tävlingen pågår till den 1 december!

Utbildningtillfällen
➤ Startpunkten: den 23 och 26 november

➤ Avtalspunkten, transportavtalet: den 9 november.

➤ Avtalspunkten, taxiavtalet: den 28 november.

Har du frågor om kurserna kan du mejla transport.9@transport.se eller ringa 010-480 30 09.

Nästa representanskapsmöte är den 7 december. Mer info kommer om plats och tid.

Nästa avdelningstyrelsemöte är den 19–20 november kl 8.30 i avdelningens lokaler.

Vi kommer att ha nattöppet med bevakningssektionen den 10 och 12 december, men alla är så klart välkomna då! Det blir glöggmys med pepparkakor.



AVDELNING 12 MALMÖ

Filmvisning för tidningsbud

Tisdagen den 26 november kl 16 bjuder tidningsbudssektionen in tidningsbud till filmvisning på Biograf Panora i Malmö. Filmen heter *Sorry we missed you*, och sektionen bjuder alla på godis/snacks och dryck under visningen.

Ta gärna med någon arbetskamrat som ännu inte blivit medlem. Kontakta ordförande Maths Nilsson, på tel 0704-80 89 74, för mer information – och för att få biljetter.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Öppettider
Måndag–fredag kl 8–16.40.
Lunch kl 11.30–12.30.

Du når oss på tel 010-480 30 11 eller mejl transport.11@transport.se.

Avtalsutbildning, taxiavtalet, den 12 november. Vill du veta mer om ditt avtal inom taxi? Sista anmälningsdag är den 8 november. Ring 010-480 30 11.

Möten
➤ Den 14 november har sektion 1 och 5 möte kl 18 på Sätrahöjden 16 i Gävle.

➤ Den 21 november är det representantskapsmöte kl 18 på ABF, Brunnsgatan 56 i Gävle.

Det är bra för demokratin om man deltar på mötena!

Titta gärna in på avdelning 11:s hemsida. (Gå in på transport.se, klicka på Avdelningar och sedan Avd 11 Norduppland/Gästrikland.) Där lägger vi upp vad som är aktuellt.

Uppsökeri
➤ Den 4 november kl 10–14 finns avdelningens ordförande Håkan Eriksson på plats på Gävlebro Norrgående Cirkel K.

➤ Den 11 november kl 10–14 träffar du Håkan på Shell Hagsta.

➤ Den 8 november kl 9–14 finns Håkan på plats på Preem Skutskär.

Välkommen in och prata en stund, om du har frågor och synpunkter.

➤ Vecka 46, 47 och 49 finns vi ute på olika industrier i Gästrikland och Norduppland (Sandvik, Korsnäs, Ovako och Stora), för att träffa våra medlemmar. Vill ni att vi ska komma till er arbetsplats? Kontakta oss på tel 010-480 30 11.

AVDELNING 12 MALMÖ

Klubbmöte Securitas Årets sista klubbmöte hålls på Securitashuset i Malmö, den 4 december kl 18. Det kommer att bjudas på fika! Välkomna hälsar Securitas arbetsplatsklubb!

Sektionsmöten
➤ Tisdagen den 19 november kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till möte på avdelningskontoret, Kosterägatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö C, hållplats Väderögatan). På dagordningen bland annat avtalsrörelsen och kollektivavtalet. Smörgåstårta serveras under kvällen. Styrelsen och ersättare samlas kl 17. Hör gärna av er till ordförande Maths Nilsson om ni ska delta, 0704-808974. Välkomna.

➤ Måndagen den 25 november kl 16 kallas medlemmar i sektion 30 (miljöarbetare) till möte på avdelningskontoret, Kosterägatan 5 i Malmö. På dagordningen bland annat nominering och fyllnadsval av ordförande, samt avtalsrörelsen. Lättare förtäring serveras.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Sektionsmöten Nu är det dags för nomineringsmöten i sektionerna.

➤ Sektion 1: Måndagen den 4 november kl 18 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 3: Lördagen den 2 november k 10 på Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

➤ Sektion 4: Lördagen den 16 november kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 5: Lördagen den 9 november kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 7: Lördagen den 2 november kl 10 på Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

Nästa representantskapsmöte hålls lördagen den 23 november. För kännedom om plats, kontakta avdelningen.

AVDELNING 16 GOTLAND

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

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2020.

➤ Beslut om avdelningens verksamhetsplan för 2020.

➤ En gäst är inbjuden från förbundskontoret.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

Arbetsplatsbesök Under hösten

Har vi rätt uppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

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

kommer avdelningen att bedriva uppsökeri på arbetsplatser som vi inte har kontakt med så ofta. Där kommer vi att prata om medlemskapets värde, samt även försöka fånga upp "missade" arbetsskador och andra händelser där eventuella medlemsförsäkringar borde ha trätt in.

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

PENSIONSKVÄLL ...

...för medlemmar i facket den 21 november kl 17.30. För dig som, oavsett ålder, är intresserad av hur man kan påverka sin framtida pension. Men vi kommer även att prata om vad som gäller när det är dags att gå i pension.

Vi bjuder på kaffe och smörgåstårta under mötet. Anmäl dig till ylva.bendelin@lo.se senast 18 november.

Denna kväll rekommenderas verkligen av avdelningen, den har varit mycket uppskattad av tidigare deltagare.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Nomineringsmöten i sektionerna Tänk på att den/de personer du ämnar nominera ska vara tillfrågade, informerade om uppdraget och ha tackat ja till nomineringen.

➤ Sektion Södra Älvsborg: Den 27 november kl 18 i Arbetarrörelsens hus, Norrby Tvärgata 3 i Borås. På dagordningen bland annat nominering till representantskapsledamöter och suppleanter – och till sektionsstyrelsen (ordförande, två ordinarie ledamöter och minst två suppleanter). Vi bjuder på fika från 17.30! Välkommen, hälsar sektionsstyrelsen.

➤ Sektion Östra Skaraborg: Den 24 november kl 15 i Transports lokaler, Skåningstorpsvägen 5 i Skövde. På dagordningen bland annat nominering av representantskapsledamöter och suppleanter – och till sektionsstyrelsen (två ordinarie ledamöter och suppleanter). Välkommen, hälsar sektionsstyrelsen.

➤ Sektion Västra Skaraborg: Den 24 november kl 15 i ABF:s lokaler i Lidköping. På dagordningen bland annat nominering av representantskapsledamöter och suppleanter – och till sektionsstyrelsen (två ordinarie ledamöter och suppleanter). Välkommen, hälsar sektionsstyrelsen.

Nästa representantskapsmöte är den 7 december kl 11 i Arbetarrörelsens hus i Borås.

Kommande Startpunkter
➤ 11 december: Arbetarrörelsens hus i Borås kl 9.30. Sista anmälningsdag är den 20 november.

➤ 12 december: Transports lokaler i Skövde kl 9.30. Sista anmälningsdag är den 20 november.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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

Kampdagar
➤ Tisdagen den 5 november i Ovanåker.

➤ Onsdagen den 20 november i Ljusdal.

Sektionernas nomineringsmöten
➤ Ovanåkerssektionen håller sitt möte onsdagen den 20 november kl 18–21 på ABF, Västergatan 16 i Edsbyn.

➤ Nomineringsmötena i Hudiksvall och Söderhamn kommer att läggas ut på transport.se (klicka på Avdelningar och vidare till avdelning 18) och Facebook (Transport avdelning 18 Hälsingland), så håll koll på dem.

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

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

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Hösten är officiellt här och nu drar avdelningen i gång med möten och aktiviteter.

Sektionernas nomineringsmöten äger rum den 1 december. Där görs nomineringar till representantskapets årsmöte 2020. Den 7 december har vi på avdelningen vårt jul-representantskap.

Avdelningsstyrelsen är i full gång med att planera kommande års aktiviteter och medlemmar får gärna höra av sig om de har några förslag.

Startpunkten Är du intresserad av att få veta mer om Transport och våra värderingar? Då är du välkommen till avdelning 19 på Startpunkt den 16 november kl 12–16. Anmälan görs till avdelningsordförande på mejl kimberley.westermark@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Utbildningar
➤ Förtroendemannadag: Onsdagen den 6 november kl 8.30 på Tylebäck Hotell & Konferens, Kungsvägen 1 i Halmstad. Välkomna alla ni som har anmält er.

➤ Avdelningsstyrelsemöte (budgetsammanträde): Torsdag–fredag den 14–15 november kl 9 på Hotell Havanna i Varberg.

Sektionsmöten
➤ Sektion 5, Gislaved: Onsdagen den 20 november kl 18.30 på Folkets hus i Gislaved.

➤ Sektion 2, Varberg: Torsdagen den 21 november, kl 18.30 på Folkets hus i Varberg.

➤ Sektion 6, Ljungby: Tisdagen den 26 november kl 18.30 i ABF:s lokaler i Ljungby.

➤ Sektion 1, Halmstad: Onsdagen den 27 november kl 18.30 i IF Metalls hus på Vallås.

➤ Sektion 3, Falkenberg: Torsdagen den 28 november kl 18.30 i ABF:s lokaler i Falkenberg.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektionerna vecka 48:

Måndagen den 25 november
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen.
➤ Gällivare: ABF-LO, Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 26 november
➤ Boden: ABF, Fabriksgatan 6.
➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25.

Onsdagen den 27 november
➤ Piteå: Framnäs folkhögskola.
➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 28 november
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2.
➤ Haparanda: ABF Gallerian.

Ur dagordningen: Nominering till uppdrag i sektionerna. Alla möten börjar kl 18 och vi bjuder på fika.

Om ni vill ha besök på arbetsplatsen så ta kontakt med avdelningen på tel 010-480 30 26.

Värva en kompis – få 200 kronor!



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

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ Sektionens nomineringsmöte: den 29 november kl 11–12. Fram till mötet i november finns möjlighet att nominera via mejl eller post till avdelningen. För mer information, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma ut till din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till Sandra, 010-480 34 35 eller sandra.jakobsson@transport.se.

Avdelningens fjällägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning. På vår hemsida hittar du mer information och en blankett för intresseanmälan. *Jul och nyår 2019 finns fortfarande tillgänglig för uthyrning – först till kvarn!*

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

Vi kommer att genomföra Startpunkter enligt följande:

➤ 4 november i Sundsvall.

➤ 7 november i Östersund.

Båda Startpunkterna hålls på avdelningskontoren kl 18. Anmälan till Johan, 010-480 34 69. Vi bjuder på middag.

Har du koll på dina kollektivavtalsförsäkringar? Det finns kanske pengar att hämta? För information, kontakta: Matilda Olovsson, 070-313 93 99, eller Björn Nilsson, 070-295 12 89.

Värvar du en kompis kan du tjäna 200 kronor. Titta på transport.se för mer info.

Påminnelse Vi har representantskapsmöte den 1 december.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Vi på avdelningen önskar er alla en trevlig höst och hoppas att allt är bra ute på arbetsplatserna. Om det inte är det så finns vi här! Tveka inte att höra av dig om du har någon fundering, vi finns till för dig.

"Nu är det dags att facket gör något ..." hör vi i avdelning och sektioner från och till, och vet ni? Vi tycker precis likadant! Så kom på möten, delta i en Startpunkt, tala om vad ni tycker är viktigt att vi jobbar med – gemensamt. För det är vi tillsammans som är facket!

➤ Den 16 november, cirka kl 9–14, har vi en Startpunkt. Vill du få svar på frågor är det ett bra tillfälle att anmäla sig till den. Vi bjuder på lunch. Plats meddelas alla deltagare när det närmar sig.

Nya avtal ska till i vår och vi behöver verkligen höra vad ni tycker. Vill ni ha besök på er arbetsplats? Hör av er till avdelningen, 010-480 30 51, så kommer vi gärna ut och snackar. Vill ni träffas ute så fixar vi det också.

Mötesdags Kom på något av våra medlems- och nomineringsmöten och ställ dina frågor! Vi ser fram emot goda samtal med både nya och gamla medlemmar. Samtliga sektioner bjuder på fika under mötet och mat efteråt.

➤ Sektion 1: Torsdagen den 14 november kl 17 på avdelningskontoret, Karpalundsvägen 39A. Nominering av sektionsordförande och sektionsstyrelseledamöter, samt val av interimsstyrelseledamot fram till årsmötet.

➤ Sektion 2: Söndagen den 17 november kl 11 på Folkets hus, Östra Köpmansgatan 34 i Karlskrona. Nominering av sektionsordförande och sektionsstyrelseledamöter.

➤ Sektion 3: Lördagen den 9 november kl 11 i ABF:s lokaler på Arabygatan 80 i Växjö. Nominering av sektionsordförande och sektionsstyrelseledamöter.

➤ Sektion 4: Söndagen den 10 november kl 13 i ABF:s lokaler på Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Nominering av två ordinarie sektionsstyrelseledamöter samt suppleanter.

Avdelningens representantskapsmöte är flyttat från den 7 till den 14 december. Platsen är fortfarande Korrö Vandrarhem. Valda ledamöter kallas i sedvanlig ordning. Är du inte vald, men ändå nyfiken på vad vi gör? Kom gärna som gäst. Anmäl ditt intresse innan, så vi kan boka fika och mat åt dig.

Varmt välkomna önskar vi i sektioner och avdelning!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

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

Sektionsmöten
➤ Åkeri, miljö, petroleum och buss och taxi har medlemsmöte lördagen den 9 november kl 10–13.

➤ Tidningsbud har medlemsmöte tisdagen den 5 november kl 17–19.

➤ Bevakning har medlemsmöte onsdagen den 6 november kl 15–17.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kurödsvägen 9 i Uddevalla, och vi bjuder på någon förtäring. Välkomna!

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

Studier
➤ Startpunkten, grundutbildning även för icke medlemmar: Lördagen den 23 november kl 10–14 på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten, grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Endast för medlemmar.

Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter om du vill anmäla dig eller fråga något. Han nås på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

ERFARENHETSKONFERENS

Onsdagen den 20 november kommer avdelningen att ha en erfarenhetskonferens för fackliga förtroendemän och skyddsombud.

På dagordningen bland annat information om GDPR. Kallelse med information om tid, plats och program skickas till alla berörda.

AVDELNING 88 DALARNA

Representantskapsmöte
Lördagen den 30 november i Moskogen, Leksand.

Kallelse skickas ut till alla berörda.

Transportkortet – laddat med förmåner och rabatter

Transportkortet är ett medlemsbevis som ger rabatter och förmånliga erbjudanden på allt från hotellvistelser och hyrbilar till glasögon och böcker.

Alla aktuella erbjudanden finns samlade på sidan lomervarde.se.





Dagis, vadå? På Arlanda rör sig otroligt mycket folk. Det är en ständig källa till sjukdom, berättar Aram Hassan Reza (ledamot), Filip Rydolw (ordförande) och Sabina Svensson (huvudskyddsombud). Andreas Lind (vice ordförande) och Elisabeth Lavér och Veronica Ytterberg (ledamöter) är inte med på bild.

Månadens klubb

”En stark klubb kan påverka”

Jourhavande medmänniska och kurator. I flygplatskontrollanternas stora klubb på Arlanda går mycket av jobbet ut på att röra sig ute bland kollegorna, prata och fråga vad de behöver.

Text och foto **Justina Öster**

– Det är viktigt att vi syns och hörs, säger huvudskyddsombudet Sabina Svensson. Klubbordförande Filip Rydow fyller i:

– Vi är en stark klubb, så vi kan påverka.

Han nickar åt ledamoten Aram Hassan Reza som också sitter vid bordet i den nya klubblokalen.

– Aram är jäkligt vass på att rekrytera medlemmar och se till att de kommer i väg på facklig utbildning.

DET ÄR INGET märkvärdigt han gör, kontrar Aram.

– Visar att jag finns där, för deras skull. Alla har sina behov. En del är trötta, tycker att jobbet är tungt. Andra har problem hemma. Det kan ha blivit något missförstånd med chefen. I slutändan vill alla trygghet och stöd, någon att prata med.

– Men, tillägger han, vi har så många medlemmar att vi inte kan vara på alla platser samtidigt, tyvärr.

Därför ska klubben förbättra kommunikationen ytterligare, intygar Filip och Sabina – som tillsammans delar på den fackliga heltiden, 50 procent var. Fast ibland blir det mer. En kanal är den egna Facebookgruppen, där de lägger upp bilder och berättar vad de gör. Fast alla gillar inte ny teknik och vill ha info på papper.

Förbättringar av arbetsmiljön är en ständigt pågående process. Kontrollanterna har besvär med allt från knän, armar och axlar till psykosociala problem. Den långa historien av benhinneinflammationer har däremot brutits. Lösningen var ergonomiska mattor på de hårda marmor- och betonggolven och gelédynor i arbetsskorna.

ANNARS HANDLAR DET om att utrustning går sönder och behöver bytas ut. Förra förra sommarens värmebölja ledde också till att klubben och ledningen gemensamt såg över ventilationen. Nya kylaggregat installerades och film sattes upp för fönstren.

– Samarbetet är bra både med Nokas och Swedavia, som äger lokalerna, säger Filip.

TILLBUDSRAPPORTERINGEN på intranätet och via en app är också en viktig fråga.

– Som på alla arbetsplatser borde fler tillbud rapporteras. Däremot anmäls olycksfallen. Tillsammans med företaget tittar vi på hur vi ska få fler att rapportera om tillbuden, säger Sabina.

Här drar fack och arbetsgivare åt samma håll, påpekar Filip Rydolw.

– Det är viktigt för oss att ha statistiskt underlag om vi ska gå till ledningen och begära förbättringar. Det är som alltid: Finns händelser inte på papper så finns de inte.

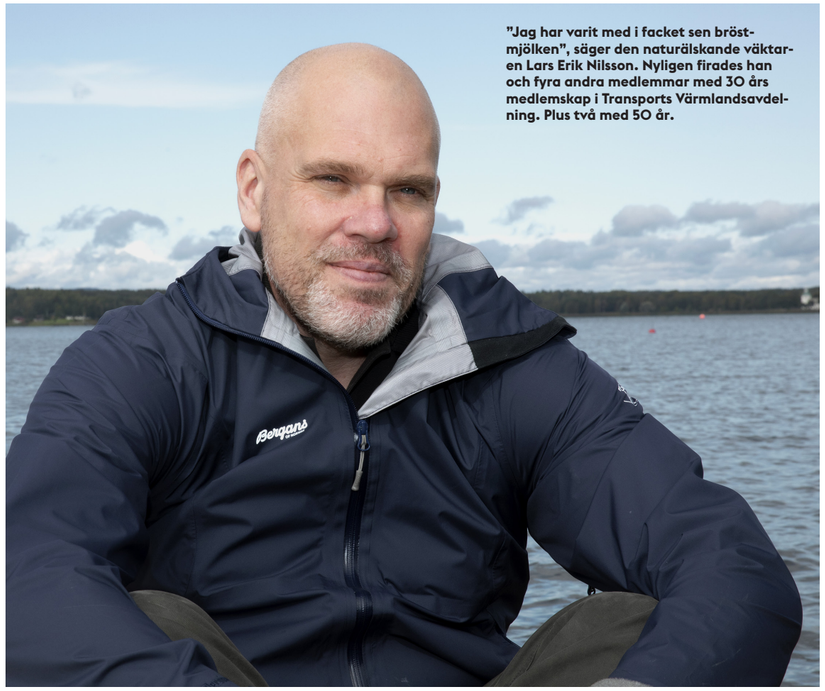


ARLANDAKLUBBEN

Officiellt namn: Transportklubb 1.

Antal medlemmar: "Det ser bra ut, vi ökar".

Viktiga frågor: Arbetsmiljö som psykosocial, ventilation, golv, belysning, ljud, ljus och buller. Träffa medlemmar och schemaläggning.



”Jag har varit med i facket sen bröstmjölken”, säger den naturälskande väktaren Lars Erik Nilsson. Nyligen firades han och fyra andra medlemmar med 30 års medlemskap i Transports Värmlandsavdelning. Plus två med 50 år.

Månadens medlem

”Dags för facket att visa klorna”

Transport, ja hela fackföreningsrörelsen, är en tiger som blivit snällare med åren. Tamare, anser väktaren Lars Erik Nilsson. Han räknar till 31 år i förbundet. Och längtar efter mer klor.

Text och foto **Justina Öster**

Lars Erik Nilsson har prövat på det mesta inom bevakning i Stockholm, men återvänt till uppväxtens Arvika i ett naturskönt villaområde. Han är nöjd med uppbackningen från ombudsmän och regionala skyddsombud på Transports Värmlandsavdelning.

– Alla kämpar på och gör så gott de kan. Aktivitetsdagar, medlemsvärvning och uppsökande verksamhet, allt är bra. Men fackets kampvilja har avtagit, i stort. Vi månar om att ha en bra relation med arbetsgivaren. Lägger oss ner för lätt, säger han.

SJÄLVKLART ÄR DET ingen idé att ”bråka” när huvudet bara går in i väggen.

– Men vi behöver gå tillbaka till kärnan, stå upp för lagar och försvara våra avtal. Fackets roll är viktigare än någonsin med dagens liberala mittenpolitik, att försöka försvara erövrad mark.

Att facket tappat mark är nog ett resultat av att samhället förändrats, resonerar Lars Erik.

– Vi måste visa medlemmarna att de får något för fackavgiften. Ta strid, driva förhandlingar till sin spets, centralt och i Arbetsdomstolen. Kräva vite, när det är berättigat. Annars hamnar vi lätt i: Vad fan får jag för pengarna?

Parallellen går till Svenskt Näringslivs ordförande, Leif Östling, som avgick efter sitt omtalade skatteutbrott.

MÅNGA KLAGAR PÅ höga avgifter och fick Lars Erik bestämma skulle avdragsrätten för medlemskap i facket återinföras. Sänkta avgifter tror han inte på. Då blir fackets klor ännu trubbigare. Bättre då att höja kvaliteten och verkligen ta strid för medlemmarnas frågor.

Avtalsrörelsen står för dörren och Lars Erik tycker att ”den stora grejen” för Transport är att slåss för arbetstiderna.

– Att jobba natt blir tyngre med åren. Varför inte dela upp dygnet i åtta timmar och införa tre-skift? När jag går hem i dag har jag faktiskt gjort en och en halv arbetsdag.

Att gå med i facket var givet när han klev ut i arbetslivet.

– Självklart ville vi försvara våra rättigheter! Facket var hårt och arbetsgivarna vågade inte bryta mot till exempel arbetstidslagen, som nu när medlemmarna är mycket färre. Medlemskap är inget fullgott skydd. Men det enda skydd vi har, säger Lars Erik Nilsson.

LARS ERIK NILSSON

Ålder: 53 år.

Bor: Arvika.

Jobb: Väktare.

Transportmedlem: Den 1 september 1988.

Familj: Frun Carina (tidigare väktare), utflugen son och dotter, rottweilern Hector.

Fackligt: Skyddsombud.

Tidigare: Ordningsvakt, tunnelbanevakt, skyddsvakt, utbildad hundförare.

Vandrar: I svenska och norska fjällen.



TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 563 00 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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



Bara tio procent av eleverna på de högskoleförberedande programmen får information från LO om vad som gäller på arbetsmarknaden, skriver debattörerna.

FOTO: BERIT ROALD / NTB SCANPIX / TT

Ge alla gymnasieelever kunskaper om arbetslivet

”Hur kommer det sig att den genomsnittliga 19-åringen inte förstår grundläggande arbetsmarknadsbegrepp, trots att hen nyligen har tagit studenten?”



EMELIE ERICSON
ungdomsansvarig i Transports avdelning 7 i Södermanland, och hela regionala ungkommittén i LO-distriktet i Mellansverige: Jonas Andersson, Alexandra Mentzas, Andreas Hellström, Christoffer Olsson, Conny Andersen och Torbjörn Eriksson.

Gå fram till en 19-åring och fråga om hen vet vad ett kollektivavtal är. Fråga också om arbetslöshetsförsäkring, den svenska modellen, anställningsformer, anställningsgrad, uppsägningstid, semester, arbetsmiljö, arbetstider eller om hen vet skillnaden mellan att jobba vitt eller jobba svart.

Chansen att våra blivande arbetskamrater har koll på sin framtids kanske viktigaste frågor är minimal.

Varför är det så?

ATT GÅ FRÅN att vara elev, förhoppningsvis omhändertagen av föräldrar och skolan, till att bli inkastad på den svenska arbetsmarknaden kan upplevas som en stor förändring. Men in på arbetsmarknaden ska vi alla så småningom, vare sig vi studerar vidare eller inte. Vare sig vi blir arbetstagare eller arbetsgivare.

I det lilla perspektivet handlar det om oss som individer. Vi måste tidigt lära oss vilka rättigheter och skyldigheter vi har på arbetsmarknaden. Vi måste lära oss detta för att till varje pris undvika att bli utnyttjade och utbytta på en marknad där djungelns lag frodas.

I det stora perspektivet handlar det om att ge oss förutsättningar att bevara och vidareutveckla vårt gemensamma samhällsbygge. Ett samhällsbygge som ska ge välfärd åt många, inte bara några få. Ett fantastiskt samhällsbygge som drivs av kuggar i ett hjul, eller pjäser på en spelplan. Ett arv från tidigare generationer, väl värt att bevara.

MEN OM VI återgår till den stora frågan. Hur kommer det sig att den genomsnittliga 19-åringen inte förstår grundläggande arbetsmarknadsbegrepp, trots att hen nyligen har tagit studenten?

2011 ändrades skolans läroplan, efter en proposition av regeringen Reinfeldt. Det innebär bland annat att yrkesprogrammen inte längre ger högskolebehörighet. Resultatet av reformen blev att fler elever valde att gå högskoleförberedande program.

För vem vill egentligen stänga dörren till karriärmöjligheter när man är 16 år gammal?

NÄR MAN GÅR ett yrkesprogram får man förhoppningsvis besök av ett fackförbund under sin studietid. Vanligtvis det förbund som organiserar anställda i de yrken som studierna leder till. Även Svenskt Näringsliv har möjligheten att besöka skolorna. Det är bra att eleverna får information och kunskap om de två parterna på arbetsmarknaden. Det är mindre bra att detta oftast bara sker på de krympande yrkesförberedande programmen.

De högskoleförberedande programmen följer samma läroplan, där det uttryckligen står att arbetsmarknadens parter har viktiga roller när det kommer till att informera elever om arbetslivet. Många av dessa elever kommer också att bli arbetstagare inom några år, varav många i helt vanliga arbetaryrken. Trots detta får bara tio procent av eleverna på de högskoleförberedande programmen information från LO om vad som gäller på arbetsmarknaden.

NÅGONSTANS PÅ VÄGEN brister det. Arbetsmarknadens båda parter står till skolornas förfogande men bjuds inte in. Rektorer och lärare måste börja utnyttja möjligheten till klassrumspresentationer från arbetsmarknadens parter även på studieförberedande program. För det lilla perspektivets skull, men framför allt för det stora perspektivets skull.

TILLÄGGAS BÖR OCKSÅ att LO:s information är gratis för skolan.

Delta i debatten!

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Både plus och minus med samordning

Det drar ihop sig till en oviss avtalsrörelse. Två LO-förbund har redan deklarerat att de inte tänker acceptera samordnade lönekrav och den normerande roll som industrin länge haft.

Först ut bland avhopparna var Pappers. Förbundet kräver fyra procent i lönelyft.

Saknar verklighetsförankring! mullrade arbetsgivarna.

Även IF Metall knorrade över Pappers friåkning.

Samtidigt växer kritiken mot industrins dominans när det så kallade märket spikas i LO-borgen.

I oktober var det Kommunals tur att hoppa av från samordningen. Utjämningen mellan män och kvinnor går alldeles för långsamt, hävdar Kommunalbasen Tobias Baudin, som klargjort att LO:s största fackförbund kommer att kräva mer till kommunalarna än vad andra får.

DE FEM FÖRBUNDEN i 6F är annars den grupperingen som mest ihärdigt krävt en förändrad löneprocess.

6F får tungt eldunderstöd av Lars Calmfors och andra inflytelserika ekonomer som hävdar att många år av låga löneökningar skapat problem för Sverige. Bland annat för låg inflation.

Många ekonomiska bedömare anser att den svenska tillväxten till stor del drivs av inhemsk efterfrågan. Är det då rimligt att den konkurrensutsatta exportindustrin, som stadigt tappar jobb, fortfarande ska vara normerande för alla?

Jo, hävdar industrins parter och målar upp skräckbilder av 1970-och 1980-talen då fackförbunden tävlade med varandra i lönematchen och inflationen nådde tvåsiffriga nivåer.

I KRAVEN PÅ återhållsamhet får arbetsgivarna draghjälp av en lågkonjunktur som ser ut att komma snabbare än väntat. Låga lönehöjningar, helst nollbud, är annars ett arbetsgivarmantra som fackets förhandlare vant sig vid. Oavsett konjunkturläge.

En faktor talar arbetsgivarna tyst om. Den svenska kronkursen. På bara några år har den fallit med över 20 procent. Ett ras som gjort att arbetskraftskostnaderna gått ner dramatisk för svenska företag – jämfört med viktiga konkurrentländer som Tyskland.

TRANSPORT DÅ?

Det är ett förbund som både gynnas och missgynnas av en strikt LO-samordning. Pressade grupper som taxiförarna skulle ha mycket svårt att få ut samma lönelyft som andra LO-arbetare, utan draghjälp från det stora kollektivet.

Lastbil och bevakning är två branscher som skriker efter folk. Enligt marknadslogiken borde efterfrågan pressa upp lönerna. Det är troligt att LO-samordningen – och arbetsgivarnas ändå hårdare samordning – fungerat som en broms för åkerichaufförernas löneutveckling.

Det är möjligt att det vi ser nu är början till en återgång. Till en ordning då LO:s 14 fackförbund körde egna race. Mot sig har de ett arbetsgivarläger som kommer att bjuda stenhårt motstånd.

> ”Det är möjligt att det vi ser nu är början till en återgång. Till en ordning då LO:s 14 fackförbund körde egna race.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ Alla stödkommentarer till skyddsombuden på Tommy Nordberghs åkeri.

↓ 39 flyktingar frös ihjäl i en trailer. Och Svenska akademiens nya bottennapp.



Hallå där!

AGNIESZKA OSORIO

... lokalt skyddsombud och miljöarbetare på Ragn-Sells. Grattis på skyddsombudens dag!

Fick du som skyddsombud någon uppmärksamhet på skyddsombudens dag, den 23 oktober?

– Jo, faktiskt. Jag var på en kurs anordnad av Transport och vi pratade om att det är skyddsombudens dag.

Varför blev du skyddsombud?

– Vi hade problem med vår chef som inte följde lagar och regler. Vi kollegor enades och de valde mig som skyddsombud. Efter ett tag kände jag att det här verkligen är min grej. Tillsammans kan vi påverka arbetsmiljön och exempelvis få till bättre utrustning som rätt handskar och skönare skor.

Får du tillräckligt med tid för ditt uppdrag?

– Ja, det får jag.

Har din arbetsgivare hindrat dig i ditt arbete någon gång?

– Helt ärligt så har vi lite svårt att komma överens med varandra, men vi försöker att samarbeta.

Varför behövs skyddsombuden?

– För att arbetsgivarna inte ska få fria händer. De ska inte få spela korten som de vill, och bryta mot lagar och regler, utan att någon säger till.

Är det självklart att skyddsombuden ska vara kopplade till fackет?

– Ja, det är självklart. Vi behöver allt stöd som går från facket, det går inte att klara det ensam.

VENDELA ENGSTRÖM

Fotnot: Skyddsombudens årliga dag instiftades 2012 och uppmärksammas varje år under EU:s arbetsmiljövecka.