TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 2 februari 2020

Nittio chaufförer dog på jobbet

Avtalsrörelsen
Ilska mot procentlön i en helt sjuk bransch

Transportare behövs om tidningen ska fram

Kropp och själ

Alen Omerbasic Majstorovic fann sitt inre lugn med yoga

KULTUR
Chaufförer en belåst yrkesgrupp

Hamn Chefer åtalas efter dödsolycka i Oxelösund ***Däckarbetare*** Här fungerar personalliggaren ***Ordningsvakter*** Polisen tar tillbaka utbildningen

DETTA ÄR EN ANNONS.

RÄTT SKA VARA RÄTT!

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

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

transport.se/bemanning

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 323
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2020.
TS-kontrollerad upplaga: 55 700.
Nästa nummer utkommer den 27–28 februari.

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

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare 010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter (vikarie)
010-480 33 02

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 2





6
25/1 2010
Man, 53 år.





4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om nödvändigheten av transportarbetare.

6 GRANSKNING DÖDEN PÅ JOBBET
Tio år – 90 chaufförer dog.

10 AKTUELLT
Sex sidor om vad som hänt sen sist.

13 EU-REGLER
Peter Nertling kämpar för att få fortsätta köra.

15 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

17 SNABBKOLL
Avtalsrörelsen på fem minuter.

18 AVTALSRÖRELSEN
1800-talsvillkor i taxibranschen.

26 TIDNINGENS VÄG
Logistikkedjan som krävs.

34 KULTUR
Läs med öronen!

36 FEBRUARIKRYSSET

37 FRÅGA FACKET
Experterna har svaret.

38 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i din avdelning.

41 MÅNADENS KLUBB
Två färdtjänstklubbar i startgroparna.

42 MÅNADENS MEDLEM
Yogan räddade ordningsvakten Alen Omerbasic Majstorovic.

43 DAGBOK
Transports team för ordning och reda är frustrerat.

44 LEDARE JAN LINDKVIST
Transports chefredaktör om grannländernas metoder mot lönedumpning.

FOTO: JAN LINDKVIST



Hon provade att flytta fokus

Välkommen till ett nytt nummer av Transportarbetaren.

Här på redaktionen tror vi gärna att vi journalister är den grundläggande förutsättningen för att tidningen ska komma ut. Men under hösten hade vi en praktikant – Vendela Engström – som provade att flytta fokus.

Och hon har rätt: För att vi alls ska kunna göra en pappers-tidning och sedan se till att du som läsare får den krävs – transportarbetare. För att en utläst tidning så småningom ska tas om hand på ett ansvarsfullt sätt krävs också – transportarbetare.

Häng med Vendela Engström som, med start på sidan 26, skildrar en tidnings liv från timmerstock till återvinningscontainer. Hon följer Sundsvalls Tidning, dagstidningen som trycks i samma pressar som vår egen.

VARJE DÖDSFALL PÅ jobbet är ett för mycket.

Minst en gång om året gör vi därför en djupdykning i arbetsplatsolyckorna som slutar med döden. Livsfarlig arbetsmiljö får inte glömmas bort i en tid då (andra livsviktiga frågor som) klimathot och dödligt våld på gatorna dominerar i medierna.

I år tittar vi närmare på det gångna decenniet och jobbet som lastbilschaufför. 90 förare har dött på arbetet. På sidorna 6 och 7 har vi spaltat upp i vilken situation det hände.

Chaufförer dominerar stort i statistiken, men faror hotar också i andra av Transports branscher. Den 19 november förra året exploderade ett däck på en gummiverkstad i Halmstad. Några dagar senare dog en 59-årig däckmontör i sviterna efter explosionen.

SNART HETTAR DET till i avtalsrörelsen. Med de gällande treåriga avtalen har både fack och arbetsgivare haft tid att ladda inför vårens förhandlingar. I detta nummer handlar avtalsbevakningen mest om taxi.

lena tipsar

Telefonbanta om mobilen har fastnat i handen. Plötsligt finns det tid till allt möjligt.

Lena Blomquist **är redaktionschef på Transportarbetaren.**

”Livsfarlig arbetsmiljö får inte glömmas bort .

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om dem som dog på jobbet förra året:

”Arbetsgivaren är alltid ytterst ansvarig för arbetsmiljön på arbetsplatsen”, anser arbetsmarknadsministern. Betyder det att arbetsgivaren är tvungen att åka med sin chaufför hela tiden? Hur blir det om man råkar ha flera chaufförer anställda? Kan det möjligtvis tänkas att ministern inte känner till så värst väl hur detta jobbet fungerar i praktiken?”

Henrik Sandell”

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Utan sjukpenning, jobb och a-kassa
2. David Ericsson: Den hårda vägen
3. Frilansande krogvakter manar till strejk

”Läste om dödsolyckor med lastbil. De lämnar ett sår som läker. Men glöm INTE att ärret alltid blir kvar.”

FRANK

Insänt

Vilka förhandlar för oss?

Jag har läst i kvällstidningar att LO förhandlar om anställningstrygghet, samtidigt som Kommunal anklagar LO för att sälja ut anställningstryggheten.

Jag som medlem i Svenska Transportarbetareförbundet blir orolig när LO är splittrat. Vad har hänt?

När jag gick på medlemsutbildningen förklarade de hur viktigt det är att hålla ihop för det gör oss starka. Det var så facket bildades i början, men vad visar LO? Jag undrar, vilka är de personer som sitter i LO:s förhandlingar och varför sitter de där? För att kämpa för vår arbetsrätt? Jag tror att vi måste få i gång en debatt.

David Araya del Valle

Varför söka sitt eget jobb var femte år!?

Sedan 2009 har jag varit inom parkeringsvaktsyrket, sett många fina människor komma och gå. Tyvärr har Stockholms stad 5+1+1-årskontrakt på sina uppdrag. Detta innebär att efter fem år får jag åter söka mitt jobb på nytt med allt vad det innebär (grundlön, provanställning med mera) då nya företag har rätt att lägga in anbud på parkeringsbevakningen här i vår huvudstad.

Gör som kommunalfacket, se till att vi i personalen följer med det nya företaget när dom tar över uppdraget.

Mikael Henriksson

läsarbilden



FOTO: INGEMAR HJELMESTIG

Lastbilschaufförен Ingemar Hjelmestig kör stadigt sin bit av en slinga som startar i Köping och slutar i Göteborg. Han tar över fordonet hemma i Örebro och lossar på Volvo Arendal klockan tio på kvällen. Där får han nytt Volvogods som ska till Köping. Den här natten fotade han kollegan som lastar.

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

Lite grann från ovan

UNDRAR DU IBLAND hur din arbetsplats ser ut för den som flyger strax ovanför? Här kommer bilarna ut från tunneln under Lilla Essingen i Stockholm. Eller kör in i den. Essingeleden är ovanligt tom på trafik. Alla håller avstånden. Vägbanan är torr. Mälaren är djupblå. Kanske är det en dröm för yrkesföraren?

FOTO: STHLM BIRD/CHRISTOFFER SKOGSMO



- Klämd eller krossad till döds
- I trafik
- Fall
- Påkörd vid lastning eller lossning
- Annat eller okänt

Källa: Arbetsmiljöverket

2010

4/6	12/8	17/8	1/10	25/1	27/8	30/9	7/5	25/1
Man, 50 år.	Man, 46 år.	Man, 60 år.	Man, 19 år.	Man, 53 år.	Man.	Man, 58 år.	Man, 77 år.	Man, 60 år.

2011

5/7	5/10	7/11	21/11
Man, 35 år.	Man, 35 år.	Man, 48 år.	Kvinna, 22 år.

2012

9/3	19/3	19/11	14/11	5/12	10/9	19/4	28/5	17/6
Man, 27 år.	Man, 44 år.	Man, 57 år.	Man, 61 år.	Man, 52 år.	Man, 70 år.	Man.	Man, 67 år.	Man.

2013

2/4	10/4	24/6	12/7	4/12	26/12	22/7	14/1	15/2
Man, 21 år.	Man, 23 år.	Man, 60 år.	Kvinna, 22 år.	Man, 53 år.	Man, 65 år.	Man, 63 år.	Man, 55 år.	Man, 71 år.

2014

12/2	27/10	4/2	6/2	31/3	14/4	15/8	28/11	10/11	17/3	9/5	4/8
Man, 45 år.	Man, 60 år.	Man, 58 år.	Man, 36 år.	Man, 60 år.	Man, 45 år.	Man, 34 år.	Man, 62 år.	Man, 53 år.	Man, 45 år.	Man, 38 år.	Man, 31 år.

2015

6/3	13/5	10/7	21/1	22/1	13/4	16/6	21/6	12/10
Man, 62 år.	Man, 28 år.	Man, 46 år.	Man, 39 år.	Man, 53 år.	Man, 37 år.	Man, 57 år.	Man, 54 år.	Man, 24 år.

2016

19/1	22/7	9/6	18/7	5/9	21/10	22/11	31/5
Man, 52 år.	Man, 68 år.	Man, 70 år.	Man, 29 år.	Man, 25 år.	Man, 31 år.	Man, 25 år.	Man, 54 år.

2017

3/8	30/8	26/9	5/10	22/11	2017	6/3	27/12	29/5
Man, 57 år.	Man, 31 år.	Man, 75 år.	Man, 26 år.	Man, 46 år.	Man.	Man, 31 år.	Man, 43 år.	Man, 50 år.

2018

5/3	24/3	14/5	20/8	10/12	12/4	20/9	2/12	21/12	12/10	4/12
Man, 31 år.	Man, 56 år.	Man, 35 år.	Man, 51 år.	Man, 51 år.	Man, 60 år.	Man, 20 år.	Man.	Man, 25 år.	Man, 56 år.	Man, 42 år.

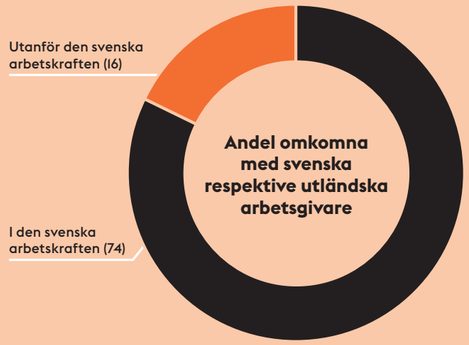
2019

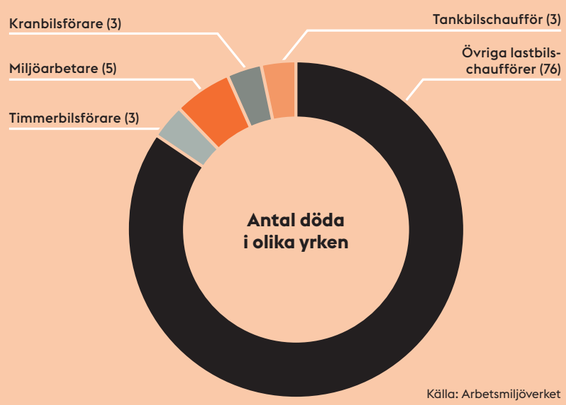
1/1	6/3	29/5	26/6	22/10	11/12	19/1	21/3	8/11	24/9
Man, 53 år.	Man, 60 år.	Man.	Man.	Man, 55 år.	Man.	Man.	Man, 72 år.	Man, 67 år.	Man, 48 år.

90 döda chaufförer

90 människor som kör lastbil dog på jobbet under 2010-talet. Mer än hälften av dem omkom när de arbetade utanför hytten.

Text **JOHN ANTONSSON** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**





Källa: Arbetsmiljöverket

FOTO: HENRIK MONTGOMERY/TT



En lastbil körde in i ett brofundament över E4 vid Fruängen söder om Stockholm den 21 mars 2019. Chauffören avled.

Den 25 januari 2010 kör en lastbil in i ett stillastående ekipage. Den 53-åriga mannen överlever inte kollisionen.

Den 11 december 2019 kör en man i 30-årsåldern in i ett industriområde. Han parkerar bilen och ska lasta en byggnadsställning med sin kran. 07.50 går larmet om att han fått kranen över sig. Han förs med ambulans till sjukhuset. Livet går inte att rädda.

De var den första och sista chauffören att dö på jobbet under 2010-talet.

SAMMANLAGT ÄR DET 90 omkomna. De var lastbilschaufförer och miljöarbetare, de körde tankbil eller timmer, och kom aldrig mer hem från jobbet.

Chaufförer som har arbetsgivare i andra länder än Sverige är inräknade om de dog i Sverige. Det är också en ung svensk man som jobbade i Norge.

42 av dödsolyckorna skedde i trafiken. 48 personer förolyckades utanför hytten. Att klämmas eller krossas till döds var det vanligaste sättet att omkomma utanför hytten (för samtliga fall, se föregående uppslag).

Staten har länge lagt resurser på att närma sig nollvisionen om att ingen ska dö i trafiken.

Arbetsmiljöverket antog förra året en nollvision för arbetslivet. Ingen ska dö på jobbet. I februari ska myndigheten redovisa förslag på åtgärder för att minska dödsolyckorna till regeringen. Gustav Sand Kansrup är projektledare för nollvisionen där. Många av olyckorna borde gå att undvika, säger han. Därför sitter man just nu och närstuderar samtliga dödsolyckor under ett och ett halvt år.

– Vad kan man hitta för gemensamma orsaker och vilka insatser kan vi sätta in för att komma åt dem?

I analysen har Arbetsmiljöverket sett flera kritiska punkter där olyckorna kan vara framme.

– De sker ofta vid lossning av gods.

Där finns flera moment och områden där någonting kan gå fel. När lastsäkring ska lossas. När kranar ska hanteras. Om någon bryter mot säkerhetsrutinerna och går under hängande last och något går fel. Ofta sker de här olyckorna på byggarbetsplatser där det rör sig om last som byggelement, timmer eller virke.

Går olyckorna att undvika?

– Vid lastning och lossning går olyckor att undvika med strikta säkerhetsrutiner. Utrustning som är anpassad efter arbetet krävs. Och ett systematiskt arbetsmiljöarbete där man riskbedömer kunskap, utrustning och grundförutsättningar.

Har Arbetsmiljöverket haft en övergripande koll på dödsolyckorna tidigare?

”Det är tragiskt att vi tappade tio chaufförer bara under förra året. Det visar att arbetsgivarna måste ta ett större arbetsmiljöansvar.”

Gustaf Järsberg, Transports centrala arbetsmiljösamordnare.



– Tidigare har det gjorts sammanställningar, men under de fyra år jag jobbat med frågan har det inte gjorts på det här sättet, säger Gustav Sand Kansrup.

ANSVARET FÖR ARBETSMILJÖN ligger hos arbetsgivaren. Som anställd har du ansvar för att följa anvisningar, bära skyddsutrustning och anmäla tillbud, berättar Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare på Transport.

– Det är tragiskt att vi tappade tio chaufförer bara under förra året. Det visar att arbetsgivarna måste ta ett större arbetsmiljöansvar. Enligt lagen ska arbetsmiljö få lika hög prioritet som ekonomi och andra mål som företaget har.

Gustaf Järsberg är övertygad om att det går att få ner olyckorna om skyddsombuden får bättre möjlighet att göra sitt jobb. Transportarbetaren har i tidigare nummer berättat om att många skyddsombud anser sig bli motarbetade av sina arbetsgivare.

– Våra skyddsombud har svårt att få ta del av information om omständigheterna runt vanliga arbetsplatsolyckor. Då blir det svårt att förbättra arbetsmiljön i det förebyggande arbetet. Däremot är våra skyddsombud ofta välkomna att vara med vid utredningar av dödsolyckor, säger Gustaf Järsberg.

Arbetsmiljöarbetet försvåras också av att lastbilen är en mobil arbetsplats. I teorin ska skyddsombuden ha tillträde till lossningsplatserna. Gustav Sand Kansrup föreslår mer samverkan mellan branscherna.

– Jag vet att man börjat göra det mellan bygg- och transportföretag. Det behövs övergripande riktlinjer och arbetssätt.

Vad kan fack och arbetsgivare göra?

– Lyfta frågan om att beställare, upphandlare och tillverkare gemensamt jobbar för en bättre lösning. Transportköpare behöver ställa krav för att ha koll på att de säkerhetskritiska momenten har förutsättningar att göras på rätt sätt.



FOTO: ALFRED RUNOW/TYA

Chauffören Niclas Andersson lastsäkrar godset före avfärd mot dagens leveranser.

”Det är tvärniten du ska lastsäkra för”

En betydande del av dödsfallen bland chaufförer sker i samband med lossning av gods. Med bättre lastsäkring kan flera olyckor undvikas.

Text **John Antonsson**



Stefan Reimers jobbar med lastsäkring på transportbranschens samarbetsorganisation Tya. Han anser att det finns hyfsade kunskaper om lastsäkring på arbetsplatserna. Men att det kan bli bättre. Saker har också blivit något mer komplicerade efter att Transportstyrelsen ändrade föreskrifterna för ett och ett halvt år sedan.

– DET FINNS MASSOR med svårigheter i det här. Men grunden är att om du är svensk förare och har gått YKB-kurs så ska du ha koll på det här. Med det sagt är det otroligt många grejer på järnspettet som heter lastsäkring. Vi fick nya föreskrifter: Förr stod det detaljerat hur man skulle lastsäkra olika typer av gods. Nu handlar det om olika avancerade matematiska formler som ska garantera att godset klarar av en viss påfrestning. Om man gjorde ett bra jobb innan gör man det på samma sätt nu. Men man vet inte om man uppfyller föreskrifterna.

Vad bör man generellt förbättra när man lastsäkrar?

– Göra mer rätt från början. De allra flesta gånger när gods faller ut har det inte lastsäkrats enligt föreskriften, säger Stefan Reimers.

OM DET ÄR lastsäkrat enligt föreskrifterna och godset är gjort för att klara en transport är det meningen att det ska vara helt säkert att lossa det. Enligt de beräkningsmodeller som finns ska godset klara transport och en rejäl inbromsning. Däremot inte en trafikolycka.

– Du kan ha kört ett gods tusen gånger utan att något hänt. Kanske är sättet ärvt från andra som gjort det i en massa år. Men så kliver ett barn ut och du slår på tvärnit. Det är tvärniten du ska lastsäkra för. Har du inte varit med om det innan, kan du vara invaggad i en falsk trygghet att det du gör är säkert. Men så kan godset kollapsa och vara kvar i skåpet. Det ser du inte förrän du öppnar och allt störtar ut och slår ihjäl dig.

Chefer åtalas för ung hamnarbetares död

Hamn. Oxelösunds Hamn och två chefer i bolaget har åtalats för vållande till annans död och vållande till kroppsskada. Åklagaren anser att de bär ansvaret för en ung hamnarbetares död för snart två år sedan. Rättegång planeras i september.

Text **Lena Blomquist**

– Det är känt i hela världen att de här båtarna är livsfarliga. Många människor har dött när de har gått ner i fel lucka, säger åklagare Jan Andersson.



FOTO: HAVERIKOMMISSIONEN

Här, på avsatsen i den svängda lejdaren/trappan, hittades den avsvimmade hamnarbetaren. Syrebristen tog hans liv.

HAN KONSTATERAR ATT arbetsmiljöarbetet inte fungerade i Oxelösunds hamn den där fredagskvällen i mars 2018. Strax före jul lämnade han därför in åtalet mot hamnen och två chefer. Han bedömer brotten som grova.

– Hamnen hade blivit varnad av båtens kapten. Cheferna var väl medvetna om riskerna, säger han.

BAKGRUNDEN ÄR ATT ett fartyg lastat med kol hade anlänt och skulle lossas dygnet runt med tre skift. Hamnen behövde ta in bemanningsanställda. Till nattskiftet var en av dem som anlitades en man i 20-årsåldern.

Överlämningen till skiftet var som vanligt och handlade mest om hur mycket som redan hade lossats. Att fartygets befälhavare hade informerat om att det fanns risk för syrebrist i vissa utrymmen fördes inte vidare. Spirallejdare (branta trappor) som ledde ner till denna del av lastrummet var inkapslade, därav risken. Endast den raka lejdaren skulle användas.

Den unga hamnarbetaren saknade utbildning i kol- och kokslossning. Han hade inte full behörighet som maskinförare. Uppdragsledaren på skiftet saknade utbildning för uppdraget och hade heller ingen information om bristerna i hamnarbetarens utbildning och erfarenhet.

När den unga hamnarbetaren hade gått ner i lastrummet och inte svarade på radioanrop sökte uppdragsledaren upp honom. Han låg då livlös på en plattform. Uppdragsledaren försökte få liv i mannen och kände han själv att han blev yr – och svimmade på väg upp från plattformen. Ytterligare två hamnarbetare gick ner i utrymmet och drabbades av syrebrist, men lyckades komma upp i luften igen. Först när en hamnarbetare med syrgasmask klättrade ner i utrymmet kunde arbetskamraterna få upp den behovsanställda.

MANNEN AVLED SENARE av hjärnskador som syrebristen hade orsakat.

Arbetsmiljöverket och Statens haverikommission har tidigare konstaterat att det fanns stora brister i arbetsmiljön.

– Hamnens vd hade delegerat arbetsmiljöansvaret till en produktionschef som i sin tur delegerat till chefen för stuveriverksamheten, säger Jan Andersson efter att ha studerat delegationshandlingarna.

Åtalspunkterna är vållande till annans död, när det gäller mannen som dog av syrebrist, och vållande till kroppsskada, när det gäller mannen som svimmade på väg upp från det farliga utrymmet. Dessutom åtalar Jan Andersson hamnen och cheferna för framkallande av fara för de två personer som försökte hjälpa den avsvimmade arbetskamraten.

DE ÅTALADE NEKAR till brott. Tingsrätten väntar på att de ska skriva sina svaromål. Rättegången är planerad till september eller oktober i år.

Transportarbetaren berättade för snart ett år sedan att säkerhetsnivån i Oxelösunds Hamn hade höjts inom samtliga områden efter dödsolyckan. Hamnen hade, i samarbete med skyddsombuden, åtgärdat de brister som både Haverikommissionen och Arbetsmiljöverket pekade på i sina utredningar.

”Det är känt i hela världen att de här båtarna är livsfarliga. Många människor har dött när de har gått ner i fel lucka.”

Jan Andersson, åklagare.

EU tar första steget mot minimilöner

EU. Processen mot minimilöner i alla EU-länder har startat. Det första beskedet är att lönerna ska fastställas antingen av ett lands arbetsgivare och fackförbund – eller genom lagstiftning.

Text **Lena Blomquist**

Fack och arbetsgivare i Sverige står eniga i frågan om statliga minimilöner: I olika debattartiklar och intervjuer varnar LO, TCO, Svenskt Näringsliv, Almega och privattjänstemännen i PTK för hotet från EU.

DERAS BUDSKAP ÄR tydligt: Den svenska modellen, med förhandlingar mellan arbetsgivare och fack, är hotad om staten eller EU ska bestämma en lägstalön.

EU:s kommissionsordförande Ursula von der Leyen har sedan hon valdes i somras däremot lovat obligatoriska minimilöner i EU. I januari satte processen i gång. Först sker en ”konsultation” med arbetsmarknadens parter sedan fortsätter samtal på olika nivåer. TT hänvisar till en läcka som går ut på att EU-kommissionären Nicolas Schmit väntas föreslå att varje lands minimilön ska sättas till 60 procent av landets medianinkomst.

22 AV EU:S medlemsländer har redan en redan lagstadgad minimilön. Andra modeller finns bara i Sverige, Danmark, Finland, Österrike, Cypern och Italien.

Nicolas Schmit skriver själv i en debattartikel i Arbetet:

”Vi börjar med att inleda ett samråd om en möjlig EU-ram för minimilöner. Alla arbetstagare måste få en skälig lön som ger en rimlig levnadsstandard.”

SAMTIDIGT LOVAR HAN de nordiska parterna att minimilöner ska fastställas enligt de nationella traditionerna, vilket kan betyda antingen i kollektivavtal eller genom lagstiftning. Ingen fara alltså för den svenska modellen, enligt EU-kommissionen i januari 2020.

Kidnapparen i Skåne undersöks av rättspsyk

Tidningsbud. Den 25-åriga man som kidnappade ett tidningsbud och utsatte honom för och tortyrliknande misshandel ska genomgå rättspsykiatrisk undersökning. Tingsrätten i Kristianstad har beslutat att 25-åringen ska stanna i häktet tills hans psyke är undersökt.

Text **Lena Blomquist**

Att mannen har utfört människorov, grov misshandel, hemfridsbrott och narkotikabrott tvekar inte domstolen om. Hans egen förklaring är att han skulle driva ut demoner och onda andar ur tidningsbudet. Han har medgett handlingarna under rättegången, men tycker inte att han har gjort något straffbart.

TIDNINGSBUDET VAR UTE på sin vanliga utdelningsrunda i centrala Kristianstad den 12 augusti förra året. Han överfölls inne i ett trapphus och hölls sedan, enligt åtalet, fången fem timmar i en lägenhet. Han knivhöggs och lyckades till sist fly, naken och blodig, över taket.

Förhandlingarna har också handlat om två andra fall där 25-åringen ska ha misshandlat och knivhotat personer. När rättegången avslutades fattade tingsrätten beslutet att 25-åringen ska undersökas och att resultatet ska vara klart senast den 18 februari.

Undersökningen ska svara på om han hade en allvarlig psykisk störning när brottet begicks. Samt om han i så fall saknade förmågan att förstå vad han gjorde. Tingsrätten vill också veta om det finns medicinska förutsättningar att ge mannen rättspsykiatrisk vård.

När mannen sedan är undersökt fortsätter tingsrätten sin förhandling. Alla parter ska få yttra sig igen. När den är över kommer domen. Åklagaren har yrkat på att 25-åringen ska utvisas från Sverige och förbjudas att återvända.

TIDNINGSBUDET ÄR ÅTER i tjänst i Kristianstad. Högsta chefen på Point logistik kan berätta vad som hänt på företaget:

– En direkt konsekvens av överfallet är att vi testar ett nytt larm, en app i budens mobil. Företaget som säljer det kontaktade oss efter händelsen, säger vd Johan Lundin.

Han konstaterar att det inte är aktuellt att tidningsbuden har larm som går till polis eller ett bevakningsföretag. Det kan i stället gå till nattledningen eller kanske de kollegor som jobbar i närheten av den som larmar.

– Vi utvärderar tekniken nu. Men sedan måste vi komma fram till vad den som nås av ett larm ska göra.

Point logistik går också igenom förundersökningen som beskriver dådet mot tidningsbudet.

– Vi studerar den på djupet för att se vad vi kan förbättra i våra rutiner.

FÖRETAGET HAR SEDAN tidigare planerat utbildningar om hur hot och våld kan hanteras, som nu genomförs. Transports regionala skyddsombud Kersti Norén Dahlström har varit på Point logistik i Blekinge och fått veta mer om kurserna.

– Utbildningen är övergripande, berättar hon. Jag tycker att det är tråkigt att den inte är obligatorisk och på arbetstid.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Stockholms storhamn tar efter Göteborg

Hamn. Jättekrananarna färdas under vintern sjövägen från Shanghai till Norvik i Nynäshamn. Stockholms nya storhamn har köpt in de två super post-panamaxkranarna. Höjdmåtten är 80 meter i nedfällt läge och 120 meter med upprest kran. Lyftkapacitet 65 ton. I Sverige är det sedan tidigare Göteborg som har containerkranar i samma format, konstaterar Ingrid Hansson, pressansvarig på Stockholms Hamnar. Under året byter dock även Gävle hamn upp sig och har beställt tre nya jättekranar. *LB*



FOTO: HEART AEROSPACE

Konceptbild på elflyg från svenska Heart Aerospace.

Regeringen vill utreda elflygplan

Flyg. Hur länge kan ett eldrivet flygplan vara i luften? Frågan blir central för dem som ska analysera vad som behövs för att helt eller delvis eldrivna flygplan ska användas. Regeringen har gett uppdraget till myndigheten Trafikanalys, som får ett drygt halvår på sig. Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) skickar med sina förhoppningar om ett mer klimatsmart flyg till utredarna. ”Flyget behövs i ett exportberoende land som Sverige, men det måste ställa om”, säger han i ett uttalande. *LB*

Väktare knivskuren vid akutmottagning

Bevakning. En ensamarbetande väktare knivskars vid akuten i Norrtälje i slutet av januari. Dådet skedde mindre än en vecka efter att Arbetsmiljöverket hävt Transports skyddsstopp mot ensamarbete.

– Han försöker ha ihjäl väktaren, det är inget snack om saken. Efteråt ser jag en skyddsväst som är söndertrasad på rygg och mage. Armen är träffad och väktaren fick sy några stygn där. Det är tråkigt, det är tredje gången på kort tid som just den här väktaren utsätts för våld, säger Bror Hellman, tillförordnat skyddsombud på Avarn som har bevakningsuppdraget på akuten. *JA*

Färre företag med avtal i konkurs

Arbetsmarknad. Konkurserna minskade kraftigt förra året bland transportföretag med kollektivavtal. Den absolut största delen konkurser skedde däremot på företag som saknade avtal – och därmed blev de anställda utan stöd att hitta ny sysselsättning.

– Trygghetsfonden (TSL) coachade anställda på 20 konkursade företag i transportbranschen 2019. *LB*

5 tycker till

Vad skulle du göra om du var chef för en dag?



Marie Norén, färdtjänst/servicerese-förare, Göteborg:

– Chefskapet handlar inte så mycket om att bestämma som att kommunicera med sina medarbetare. Synen på ledarskapet är viktig. Att du frågar: Vad vill mina anställda? Och lyssnar. Sedan går det så klart inte att tillfredsställa alla.



Martin Johansson, hamnarbetare, Lindome:

– Säga upp mig, ha ha! Prata med personalen, se till att alla har det bra. Men bara en dag, då skulle jag bjuda ut dem på något kul, som bowling till exempel. Är för lite sånt. Jag skulle också införa arbetstidsförkortning. Och mer semester.



Wilhelmina Rudin, väktare och skyddsombud, Östertälje:

– Lyssna på personalen! Det har jag märkt att många inte gör. I dag kan bevakningsanställda jobba dag ut och dag in utan att träffa en enda chef. Jag hade ägnat hela dagen åt att åka runt och prata och lyssna på de anställda.



Linda Lööw, lagerarbetare och klubbordförande, Jönköping:

– Jag skulle ändra beslutet att införa semesterperioder. Tidigare har vi haft fri semester och alla mår bra av det, när vi jobbar så mycket som vi gör. Jag skulle gå ner och samtala med alla. Hälsa på alla och visa att alla behövs och är lika mycket värda.



Victor Widén, terminalarbetare och skyddsombud, Östersund:

– Jag skulle gå runt och kolla med personalen vad de tycker att vi borde ändra på, vad som behöver åtgärdas. Enkla saker kan man ändra samma dag. Annat kan behöva införskaffas. Jag skulle fatta beslut så att rundan ledde till förändring.

Hamnarbetarna får tillbaka surrningen

Hamn. Transport vann striden – rederiet Unifeeder släpper säkringen av containergods till stuveriarbetarna. Det betyder att surrningsarbetet på fartygen är på väg tillbaka in i hamn.

”Det är en seger för Transport, vi har kämpat i fem år för det här.”

Per-Olof Norgren, central ombudsman med ansvar för hamnavtalet.

Text **Lilly Hallberg**

– Det här är en stor seger för att få tillbaka arbetstillfällen, säger Per-Olof Norgren, central ombudsman med ansvar för hamnavtalet.

TRANSPORT HAR UNDER flera år kämpat för att mer av att det viktiga surrningsarbetet ska utföras av hamnarbetare. Förbundet har bland annat arbetat med uppsökeri för att få både stuveriarbetare och stuveribolag att kräva sin rätt.

Många rederier har dock i likhet med danska Unifeeder motsatt sig det. I stället har säkringsarbetet utförts av sjömän.

Både Transport och Seko Sjöfolk har hävdat sjömännens rätt till vila och ledighet under uppehåll i hamnen. Men trots att ett tidigare avtal gav facken rätt var det i praktiken svårt att genomföra förändringen.

I februari 2018 skrevs ett nytt avtal under i Manilla, som klart slår fast att surrningsarbetet ska utföras av hamnarbetare. Ingångna avtal gjorde dock att vissa rederier, bland annat i Norden, fick dispens fram till den 31 december i år.

– En del bolag har ändå trott att det inte skulle hända något, säger Per-Olof Norgren.

Men en vecka före jul kom mejlet från containerrederiet Unifeeder, Europas största inom feeder, som är matartrafik från mindre till större hamnar: Rederiet låter lastsäkringen utföras av hamnarbetare i fortsättningen.

– Det är en seger för Transport, vi har kämpat i fem år för det här, säger Per-Olof Norgren.

I MEJLET ANGER rederiet en beräknad extrakostnad för containersurrning. Transports internationella chef, Peter Lövkvist, uttryckte före jul det positiva i att Unifeeder tar höjd för kommande förändring.

EN MÅNAD SENARE beskriver Peter Lövkvist intresset från arbetsgivarsidan i övrigt som minst sagt svalt. Transport har haft en träff med Sveriges Hamnar.

– Det är märkligt att man inom ramen för hamn och stuveri inte vill ta tag i saken, och utveckla branschen. Det fungerar ju i resten av Europa och världen, säger han.

Framtidsgruppen inom Transport fortsätter dock utvecklingsarbetet, bland annat med kartläggning av all containertrafik vid nio prioriterade hamnar. Förhoppningen är att kunna samla ett antal hamnoperatörer för diskussion, före avtalsrörelsen.

– Fungerar det inte får vi sätta oss och fundera på vilka åtgärder vi ska vidta, säger Peter Lövkvist.

FOTO: PRIVAT



Bondens kalv och hund inspekterar ekipaget medan Elin Rotstedt hämtar mjölk på en gård i Stalon.

Chaufförer får eget tv-program



Chaufför. Världens bästa jobb, säger Elin Rotstedts om att köra mjölk från bönderna i Västerbotten. Nu ska världen få se det. TV3 sänder realityserien Svenska Truckers, tio avsnitt med start måndag den 5 februari. Elit Rothstedt är en av chaufförerna och åkarna som visar upp sig både på jobbet och hemma. Sveriges Åkerier har sålt in idén för att visa bredden i chaufförsyrket.

LB

Förlorar behörighet efter 27 prickfria år

Chaufför. Peter Nertling är en av hundratals chaufförer vars yrkesliv riskerar att krossas av ny, skärpt tolkning av EU:s ändringsdirektiv. Trots årtionden av prickfri körning förlorar de som en gång fått diagnosen epilepsi lastbilskörkortet – om de medicinerat under de senaste tio åren.

Text **Lilly Hallberg**

Den 14 december 2018 kom brevet. Efter närmare 30 klanderfria år som yrkesförare fick Peter Nertling sin behörighet för tunga fordon indragen. Transportstyrelsen nekar honom fortsatt dispens då han medicinerar för epilepsi.

– Det var ett dråpslag. Jag grät. Jag satte mig i lastbilen och körde mot Stockholm, säger Peter Nertling, som bor i Varberg.

HANS DIAGNOS GÄLLER barnepilepsi och Peter har aldrig haft svåra anfall – tvärtom: Diagnosen har hela tiden varit god och han har inte haft några anfall över huvud taget sedan 1987. Också Transportstyrelsen konstaterar i sitt avslag på överklagan att Peter Nertling skött sig och att läkare bedömt risken för nya anfall som mycket låg, under två procent – lägre än för den som aldrig haft epilepsi.

– Det känns helt fel att bli straffad för att man infört en lag bakåt i tiden. Där är som om alla som kört lastbil utan vinterdäck får böta för tid innan kravet kom, säger Peter Nertling.

– Vi är många som redan visat att vi klarar att köra säkert under lång tid. Vi som regelbundet fått godkänt på årliga hälsokontroller.

I BÖRJAN AV 2000-talet, i samråd med sin läkare, valde han att fortsätta att medicinera mot epilepsi. För säkerhets skull. Det visade sig långt senare vara ett ödesdigert beslut.

– Undantagsregeln har tagits bort. Det går aldrig på förhand att veta hur en person som medicinerat länge för epilepsi svarar när medicineringen tas bort och därför är tidsperspektivet viktigt, säger Meit Björndahl, chef för Transportverkets sektion trafikantregler .

MEIT BJÖRNDAHL BEKLAGAR att personer hamnat i kläm. Hon framhåller dock att det i intervjuer, där hon tidigare medverkat, inte framgått att möjligheten finns att ansöka om undantag från kraven i de medicinska föreskrifterna.

– Där gör vi då en individuell bedömning och ser till möjligheten att bevilja medicinsk dispens, trots att de medicinska kraven i föreskrifterna inte uppfylls.

BÅDE MEDICINSK EXPERTIS och politiker har reagerat mot vad de ser som ett fyrkantigt regelverk, som inte garanterar höjd trafiksäkerhet. Peter Nertlings läkare beklagar tillämpningen.

Flera riksdagspolitiker ifrågasätter den också. Bland annat har Thomas Morell (SD) i en interpellation ställt frågan vilka åtgärder infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) tänkter vidta för att yrkesförare ska få en rättssäker bedömning.

DEN ANSVARIGE MINISTERN svarar att man följer utvecklingen: ”Inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet ses de medicinska kraven över löpande för att kunna uppdateras i takt med den medicinska utvecklingen”. Men Tomas Eneroth understryker också att EU-kommissionen klargjort att de medicinska minimiförutsättningarna för körkort ska vara uppfyllda.

I en annan interpellation tar Alexandra Anstrell (M) upp om det kanske borde finnas någon form av övergångsregler, som skulle möjliggöra för yrkesförare att följa regelverket inom en rimlig tid.

Peter Nertling är i dag arbetssökande efter att ha arbetat på lager under ett halvår.

– Men jag har ändå hopp efter att frågan väckts, det känns som ett hett ämne, säger han.

OSÄKERHETEN OM HUR det blir i framtiden är stor. Men han vill tillbaka bakom ratten och har många kontakter i branschen.

– Om jag hade haft behörigheten kvar hade jag kunnat få köra i kväll.

Anpassning till EU-direktiv

- 2009 antog EU-kommissionen ändringsdirektiv om körkort, som bland annat berör yrkesförare med epilepsidiagnos.
- Transportstyrelsen hade tidigare en undantagsregel för yrkesförare som haft epilepsi, vilket innebar att det räckte att en förare varit anfallsfri i fem år.
- 2017 tog Transportstyrelsen bort dispensen. Kravet är nu att yrkesförare både varit anfallsfria och inte medicinerats i tio år.
- I EU-kommissionens ändringsdirektiv står dock att ”nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon tidigare”, vilket öppnar för undantag.

Källa: Transportstyrelsen/EU

FOTO: PRIVAT



För lastbilschauffören Peter Nertling kom den nya tillämpningen av EU-direktivet som ett dråpslag. Efter närmare tre prickfria årtionden på vägarna rycktes han identitetskort bokstavligen undan.

”Om jag hade haft behörigheten kvar hade jag kunnat få köra i kväll.”

Peter Nertling

Två män gripna – gömde sig i trailer

Hamn/Åkeri. Två unga män greps en helgnatt i en lastbilstrailer inne i Göteborgs roro-hamn. De misstänks för brott mot skyddslagen.

– Det händer då och då att obehöriga tar sig in på området, säger Transports huvudskyddsombud, Lars Nydén.

Han berättar att de flesta som gömmer sig i fordon i hamnen är flyktingar som vill komma vidare från Sverige till England.

Hamnen är klassad som skyddsområde vilket innebär att det är ett brott att befinna sig där som obehörig. Björn Wånge är vd för roro-terminalen i Göteborg. Han har tydliga instruktioner till lastbilschaufförer som upptäcker att någon befinner sig i fordonet:

➔ Lämna bilen direkt, utan att göra någonting.

➔ Gå mot porten och ring vårt vaktbolag. *LB*



FOTO: PENSIONSMYNDIGHETEN

Du ska vara minst 62 år för att gå i pension. Du får jobba kvar till 68 år.

Höjd pensionsålder sedan årsskiftet

Pension. De nya gränserna för när du får börja ta ut ålderspension infördes vid årsskiftet. Lägsta åldern det blir möjligt höjs till 62 år. I linje med detta har du rätt att jobba kvar tills du fyller 68 år, ett år längre än tidigare.

LB

Chaufför dog på terminal

Chaufförer. En kollega hittade mannen skadad bredvid lastbilen lördagen den 18 januari, skriver Arbetet. Mannen fördes till sjukhus men hans liv gick inte att rädda. Polsen tror att chauffören fallit från sin lastbil och slagit i huvudet. Just nu finns inga misstankar om arbetsmiljöbrott. *JA*

84 000

kronor kostade finkläderna som Hallands hamnar köpte till sina åtta högsta chefer.

Källa: Hallands-Posten

FOTO: SHUTTERSTOCK



Nokas värdehantering är Loomis enda konkurrent i Sverige.

Loomis försöker köpa Nokas värde

Bevakning. Loomis har köpt Nokas Värdehantering för 80 miljoner kronor. Med den storaffären finns det bara ett företag som jobbar med kontanthantering i Sverige.
Transport och arbetsgivarna har kontakt på central nivå. Än så länge är det för tidigt att veta vad som gäller för de anställda i respektive företag. På Nokas Värdehantering jobbar cirka 220 personer i dag.

Loomis skriver på sin hemsida att Finansinspektionen ska pröva köpet och godkänna Loomis som ägare innan affären kan slutföras. *LB*

FOTO: JOHN ANTONSSON



Tvärtemot bevakningsbranschens förhoppningar omfattas personalen inte av nya blåljuslagen.

Ny lag skyddar inte väktare och vakter

Bevakning. Poliser, brandmän och ambulanspersonal fick förstärkt skydd från årsskiftet. Våld, hot och sabotage mot blåljusanställda ska straffas med långa fängelsestraff. Lagändringen gäller däremot inte ordningsvakter, väktare, skyddsvakter eller andra transportgrupper inom bevakning.

– Spontant önskar vi att detta skulle omfatta även våra yrkesgrupper och inte bara blåljuspersonal, säger Jerker Nilsson, Transports centrala ombudsman inom bevakning.

Han förutsätter att regeringen tillsätter en utredning till där även Transports yrkesgrupper finns med. *LB*

175

miljoner kronor blev totalsumman när Transport räknade samman hur mycket de hade hjälpt arbetare att få ut från avtalsförsäkringarna.

Ordningsvakters utbildning tas tillbaka till Polisen igen

Bevakning. För drygt fyra år sedan klarade inte polisen att utbilda tillräckligt med ordningsvakter. Branschen fick rycka in, men i vinter tar utbildarnas tillstånd slut. De förutspår brist på ordningsvakter.

Text **Lena Blomquist**



FOTO: LENA BLOMQUIST

Martin Bjurhem, chef på Bya, förutspår brist på ordningsvakter om Polisen tar tillbaka all utbildning den kommande vintern.

– Risken är uppenbar att polisen inte kommer att kunna leverera de utbildningar som behövs, säger Martin Bjurhem, chef på Bya som är en av två fristående utbildare.

2015 sökte sig hundratusentals flyktingar till Europa. De flesta kom från inbördeskrigets Syrien, andra flydde från Afghanistan och Irak. På hösten insåg Polisen att fler ordningsvakter krävdes – och att myndighetens egna utbildningsplatser inte räckte till.

POLISEN SLÄPPTE DÄRFÖR sitt monopol och gav branschnämnden Bya, som drivs av Transport och Säkerhetsföretagen, samt några privata företag, tillstånd att utbilda ordningsvakter under fem år. I dag är det Bya och ett privat företag som har kurser för ordningsvakter, Sammantaget utbildar de ungefär 1 000 nya vakter varje år.

– Vi ser inte att det finns några särskilda skäl att låta de externa utbildarna fortsätta, säger Lars Sjöberg, Polisens processledare inom bevakningsområdet.

Alltså räknar polisen med att ta tillbaka all utbildning av ordningsvakter till nästa vinter. Myndigheten bedömer själv att resurserna är tillräckliga, enligt Lars Sjöberg. Men där håller branschen inte med.

– De auktoriserade bevakningsföretagen behöver ungefär 500 nya vakter varje år. Det kommer inte att finnas tillräckligt många ordningsvakter för kommunernas upphandlingar av bevakning i kollektivtrafiken, köpcentrum eller på gator och torg.

Bya och Martin Bjurhem ägnar sig nu åt att försöka påverka både Polisen och politikerna. Målet är att de externa utbildningarna ska få fortsätta så att auktoriserade företag därmed får tillräckligt med personal. På privata Väktarskolan utbildas frilansande ordningsvakter som sedan jobbar i krogdörren eller för andra arrangörer. Även där förutspås en omfattande brist på ordningsvakter om polisen inte förlänger tillstånden för de utomstående utbildarna.

PÅ SIKT KOMMER dagens två veckor långa grundutbildning med all sannolikhet att förlängas och fördjupas.

Den 21 maj nästa år ska regeringens utredare komma med sitt förslag på hur framtidens ordningsvakter ska arbeta och vilka krav som ska ställas på dem. Det handlar bland annat om samarbetet med polisen. Dessutom ska utbildningen ses över, både innehåll och omfattning. Utredarens förslag kommer sedan att gå ut på remiss och granskas innan nya regler kan beslutas.

Anställd och frilans

Många ordningsvakter är anställda av ett auktoriserat bevakningsföretag. De har kollektivavtal som Transport och Bevakningsföretagen har skrivit på. När de ska gå en utbildning betalar arbetsgivaren.

Dessutom finns det frilansande ordningsvakter som jobbar för krogar och andra arrangörer. Ofta som extraknäck. De betalar själva grundutbildning, fortbildning och dessutom sin uniform med skyddsväst och övrig utrustning.

Frilansande krogvakter manar till strejk

Bevakning. Polisen chockhöjer priset för sin utbildning av ordningsvakter. Transport och arbetsgivarna protesterar i en skrivelse. Frilansande krogvakter diskuterar strejk.

Text **Lena Blomquist**

Priset för en två veckors grundutbildning ökar från 7 780 kronor till 22 875. Den obligatoriska fortbildningen går också upp: från 1 395 kronor till 8 000. Den måste alla ordningsvakter göra vart tredje år.

När polisen aviserar den kraftiga höjningen av priset för sina kurser drabbar det direkt de frilansande och extraknäckande ordningsvakterna. I en intern Facebookgrupp uppmanar de varandra att inte ta några uppdrag under den sista helgen i januari, en lönehelg vilket brukar betyda mycket folk på krogarna.

TRANSPORT OCH Bevakningsföretagen har, genom sin gemensamma arbetsmiljönämnd Bya, analyserat förslaget om höjda kurspriser i en skrivelse till polisen i höstas. De förutsåg en brist på ordningsvakter som skulle drabba framför allt enskilda näringsidkare, som krogar.

– Vi har en ständig dialog med polisen, säger Jerker Nilsson, Transports centrala ombudsman inom bevakning.

–Att höja priset för en grundutbildning till de här nivåerna är oskäligt, och det har vi framfört.

Lars Sjöberg är polisens nationella processledare inom bevakningsområdet:

– Vi måste ha avgifter som ger oss full täckning för både direkta och indirekta kostnader. Justitieutskottet är tydligt med att ordningsvaktsutbildningen inte kan fortsätta att gå med underskott, säger han.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Avtalsrörelsen har startat. Transports ordförande Tommy Wreeth har, tillsammans med fackets avtalsdelegation, mött arbetsgivarna inom åkeri, lager och terminal.

Kraven klara på åkeriområdet

Avtalsrörelsen. Transport har växlat krav med arbetsgivarna om transportavtalet. Kraven gäller bättre villkor för åkerichaufförer samt lager- och terminalarbetare.

Text **Lena Blomquist**

Efter sittningen med Biltrafikens arbetsgivareförbund räknar Transports ordförande Tommy Wreeth upp något av det som facket kräver för dem som jobbar på lager och terminaler:
Rätt till heltid. Begränsad inhyrning. Arbetstidsförkortning.

– I dag gäller kortare arbetstid för den som jobbar natt, vi vill utöka det till att gälla på kvällar och helger ... för att på sikt få en generell arbetstidsförkortning på lager och terminaler, säger han.

SPECIFIKA KRAV FÖRDES fram också för åkerichaufförerna, Tommy Wreeth igen:

– Fler lönesteg, nu tar höjningen slut vid fyra års erfarenhet. Huvudentreprenörer ska ta ansvar för löner, villkor och arbetsmiljö hos åkerier som anlitas. Utökad tid då ob-tillägg gäller.

– I dag får chaufförerna ob från midnatt på fredagskvällen och i två dygn framåt. Vi vill förlänga ob-tiden. Och till sist hamna på att hela helgen är ob-tid, från klockan sex på fredag eftermiddag till klockan sex på måndag morgon.

– Fler lönesteg skulle göra att erfarenhet lönar sig och att företagen får behålla kompetent personal, säger Tommy Wreeth.

PRECIS SOM DE flesta andra LO-förbund kräver Transport 3 procent i lönehöjning och ettåriga avtal. Samt en låglönesatsning som går ut på att den som har en månadslön under 26 100 kronor får ett fast lönepåslag i kronor. Dessutom pensionsinbetalningar från första arbetsdagen.

Ny dansk lag mot lönedumpning

Chaufförer. Utländska chaufförer som kör tillfällig inrikestrafik eller kombitrafik i Danmark ska ha dansk avtalsenlig lön. Utländska företag måste anmäla att de utför körningar i landet. Åkerier som lönedumpar hotas med böter på minst 35 000 danska kronor.

Fackförbundet 3F:s tidning, Fagbladet, rapporterade tidigare om förare från Filippinerna som jobbade i Danmark med löner på 15 kronor i timmen. De bodde i något som beskrivs som slumläger i den danska orten Padborg.

Nu har regeringen och Folketinget enats om en lag som ska få slut på lönedumpningen i åkerinäringen. Politikerna avsätter pengar till kontroller, en uppgift som i första hand läggs på polisen.

Lagen tar sikte på utländska förare som kör tunga fordon i cabotage- eller kombitrafik. Chaufförer som bara utför en internationell transport till eller från Danmark omfattas alltså inte. *JL*

David Ericsson

Sveriges sämsta åkeri?

Det går upp och det går ner i åkeribranschen. Saker som var stora för några år sedan såsom ägarbyten, konkurser eller folk som snodde åt sig körningar, kan vara små eller glömda i dag.

Många märkliga ställen har jag jobbat på men det märkligaste var ändå det numera sålda åkeriet ADR transport. Där körde jag som inlejd åkare med egen bil.

Jag hade varit i dragbilsbranschen ett tag och det var ingen strålande affär, men ganska trevligt. Det festades både i Göteborg och turades i Helsingborg och ibland var det påfallande svårt att komma ur bingen på morgonen.

> ”Och jag fick än en gång bekräftat hur viktigt det är att hålla ihop och samarbeta.

För att bli lite seriös köpte jag så småningom dragbilen med kemikaliekörning åt ADR. Det var meningen att jag skulle få någon månads upplärning först med allt det nya. Så blev det inte.

Det var bara att koppla en tanktrailer och försöka lösa uppdragen så gott det gick. Vilket inte var lätt med den delvis felbyggda bil åkeriet sålt till mig.

LIVSFARLIGT VAR DET när kopplingar till lutslangar for av. Ett chassi med en 30 tons lutcontainer höll också på att gå av mitt ute på landsvägen. Rent komiska situationer kunde uppstå. Som då en kollega sugit ihop en tank (och glömt öppna luckorna då han lossade så att det blev vakuum).

Han sa inget då jag fick trailern efter honom. När jag sedan skulle lossa kristallolja med tryckluft på Nynäs Petroleum, sprack tanken! För att fånga upp oljan som rann ut fick minst trettio kontorister springa fram och tillbaka med hinkar under trailern.

Ofta var jag fly förbannad och skällde på cheferna för att körningen inte stämde med det jag blivit lovad. Även om milpengen var betydligt bättre än för löstrailers.

Polletten föll dock ner efter att jag rykt ihop med en transportledare och mötte en kollega.

– Allt är bara en enda röra här, sa jag.

– Vill man ha någon ordning så får man fixa den själv! sa han.

Och det stämde ju. Själv är bäste dräng!

EN SAK FUNGERADE dock: vår transportörsförening. Den var som i fackföreningsrörelsens början. Vi hade en hård men bra dialog med företaget. Och jag fick än en gång bekräftat hur viktigt det är att hålla ihop och samarbeta. Föreningsavgiften samlade vi ihop in i en kaffeburk på mötena så att ordföranden fick några kronor i mobilpengar!

En annan bra sak var att jag började skriva dikter på ett orderblock under en av de ändlösa väntetiderna.

ADR transport var inget lyckat ställe att jobba på. Men bara för att det var så uselt hjälpte det och tristessen mig in i en ny karriär – författarens. Så kan det gå ibland. Det sämsta kan leda till det bästa!



Toppen & botten

↑ Dubbellivet som chaufför och författare. Tur att nästan ingen annan kommit på att det går att leva så!

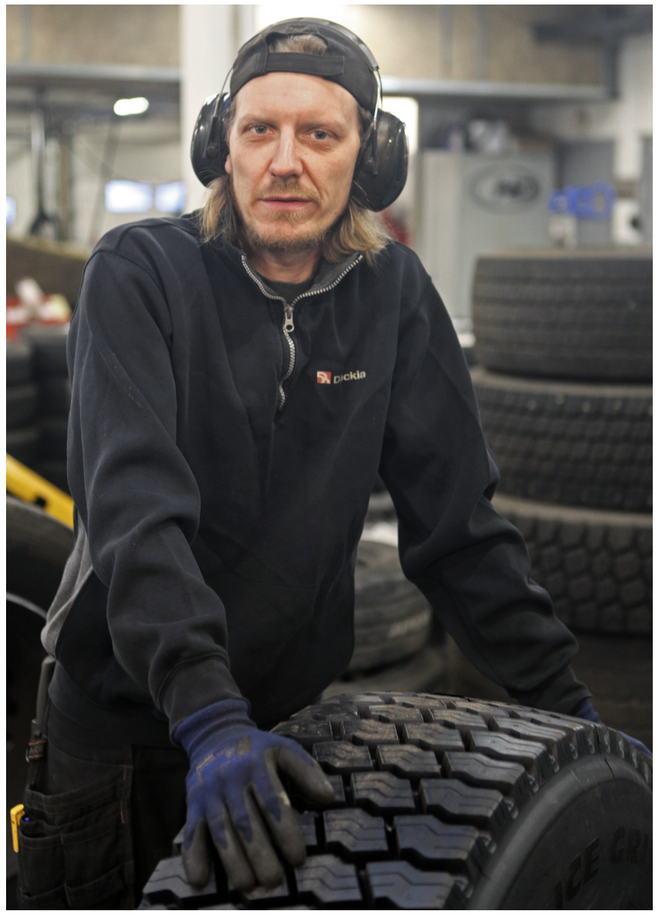
↓ Arbetslivet är i ständig förändring. Men har det genom åren egentligen blivit så mycket bättre?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Personalliggare – ”självklart” men mycket extrajobb för en del



Förstemannen Martin Abrahamsson tycker att syftet med personalliggare är bra, men att de kanske inte är så nödvändiga på den egna arbetsplatsen.



Henrik Abrahamsson är tvungen att skriva in sig i personalliggaren i servicebilen varje gång han är ute på jobb.

Hos Däckia i Farsta finns olika slags personalliggare på plats. Något annat vore otänkbart. De som kör servicebil skriver i en särskild bok varje gång de är ute på jobb. Ytterligare ett moment, när det ofta redan är bråttom att få undan blockerande fordon på vägarna.

Text och foto **Lilly Hallberg**

I FÖRRA NUMRET ...

... skrev vi om fusk på gummiverkstäder.

– Jag hade ju hellre sett att det bara var när man kom som man loggade in. Och sedan loggade ut när man gick hem, säger Henrik Abrahamsson, som oftast arbetar ute en stor del av dagen.

Han är nu tvungen att skriva in sig i personalliggaren i servicebilen, en särskild bok. I verkstaden behöver kollegorna oftast bara registrera sig i det digitala systemet vid arbetsdagens början och slut. ”Inget krångel, mest en rutin man måste komma ihåg” säger en anställd.

CHEFEN MATS ABRAHAMSSON tycker att syftet med personalliggare är bra, att försöka komma åt oseriösa verkstäder. Men också att kraven inte känns så nödvändiga för arbetsplatser som den egna, med relativt få anställda. Hos Däckia-kedjans Farstabutik arbetar fyra anställda. När det är däckskiftessäsong, vår och höst, är de betydligt fler. Alla med kollektivavtal.

– Självklart, något annat skulle inte fungera, säger Mats Abrahamsson.

Sonen, Martin Abrahamsson, är förste-man. Han säger samma sak om att följa kraven på personalliggare.

– Men när det gäller de stora kedjorna förstår jag inte heller riktigt poängen.

NÄR DET RÖR hur tung administrationen är tror båda att det är bättre att tala med löneavdelningen på däckkedjans huvudkontor.

Agneta Gräns är löneadministratör och arbetar på hr-avdelningen på Däckias huvudkontor. Den mest hektiska perioden på hösten är just avslutad.

– Det är alltid mycket med extrapersonal så här års. Nu är det ett moment till.

Hon upplever att det initialt var extremt mycket innan de digitala personalliggarna kom på plats.

– Först gällde det att se över vilken typ av liggare, och vad som skulle investeras, i. När vi startade upp blev det väldigt mycket extrajobb.

Tanken med det digitala systemet var att göra det enklare för alla. Men för löneavdelningen innebär det ändå mer jobb, då alla extrajobbare ska anslutas till systemet inför däckskiftarsäsong vår och höst.

Fast grundtanken är absolut bra, tycker de som jobbar i Farsta i slutet av säsongen.

”Först gällde det att se över vilken typ av liggare, och vad som skulle investeras, i. När vi startade upp blev det väldigt mycket extrajobb.”

Agneta Gräns, löneadministratör på Däckias huvudkontor



DÅ KOMMER DEN NYA LÖNEN

Avtalsrörelsen – smaka på ordet. Transportarbetaren borrar under vintern ner sig på djupet i de olika branscherna. Här kommer basfakta för dig som vill hänga med.

Text **Lena Blomquist** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Vad gäller det egentligen?

Närmare tre miljoner anställda i hela Sverige ska få nya löneavtal under 2020. Det handlar om 485 avtal i olika branscher. Både arbetare, tjänstemän och akademiker väntar på lönehöjningarna.

2 Hur går det till?

Fackförbund och arbetsgivare förhandlar med varandra. De brukar mötas i en kompromiss utifrån sina krav respektive bud.

3 Kan det bli strejk?

Ja, facken kan ta fram sina kraftfullaste vapen när avtalen upphör att gälla: strejk och blockad. Arbetsgivarnas moteld är lockout, när anställda stängs av från jobbet utan lön. Den mest uthålliga parten kan då få igenom mer än motparten var beredd att gå med på. Själv får du som medlem betalt från Transport om du blir uttagen i strejk eller lockout.

4 Om parterna ändå inte kan enas?

Statliga Medlingsinstitutet har uppdraget att försöka få fack och arbetsgivare att komma överens. Erfarna medlare (som tidigare jobbat för fack eller arbetsgivare) kliver in när det är risk för stridsåtgärder som strejk eller lockout. De ställer också upp när parterna gemensamt ber om det.

5 Hur mycket pengar ser det ut att bli?

De flesta LO-förbunden har enats om att kräva tre procent högre löner. Lågavlönade kan få mer. Facken driver att de ska få ett fast lönepåslag i kronor, som ger en större summa än procenten. Slutsumman vet vi inte förrän avtalen är undertecknade av båda parter.

6 När kommer den nya lönen?

Den 1 april är det tänkt att de flesta av Transports avtal börjar gälla. Till exempel det största: transportavtalet. Den 1 maj gäller för bland andra hamnarbetare och tidningsbud. En månad senare ska bevakningsbranschen ha nya avtal. Till slut ska flygteknikerna, som sista transportbransch, få nya löner den 1 november.

7 Om förhandlingarna inte är klara i tid?

Då fortsätter den gamla lönen att betalas ut. Men höjningen börjar normalt gälla från det datum som avtalet löpte ut och då kommer de pengarna senare.

8 Bestämmer industrin vad vi ska få?

Det är riktigt att löneuppgörelserna för facken som jobbar i industrin sedan länge är en norm – eller ett märke – för förhandlingarna i övriga branscher. I år har ett par förbund brutit sig ur LO:s samordning och förhandlar på egen hand. Kommunal och Pappers försöker på det sättet att slippa vara bundna av industrins lönenivåer.

9 Hur tänker Transport om det?

Det förs en diskussion om lönenivåerna i varje bransch under förhandlingarna. En hel del andra villkor kommer också upp under avtalsrörelsen. Det handlar om till exempel arbetsmiljö, fortbildning, arbetstider, pensioner, försäkringar, integriteten i arbetslivet, som kamera- och gps-övervakning. Transport jobbar för att kollektivavtalen ska bli bättre för de anställda.

10 Vem förhandlar för Transport?

I mötet med arbetsgivarna finns fackförbundets ordförande Tommy Wreeth, avtalssekreterare Peter Winstén och en eller två centrala ombudsmän för den bransch det handlar om. Bakom sig har de en delegation av fackligt aktiva från branschen.

Experten



Peter Winstén gör sin första avtalsrörelse som avtalssekreterare för Transport.

Vad blir svårast?

– Att försöka hålla ihop allting. Det kommer att vara mycket som händer samtidigt.

Hur många centrala kollektivavtal räknar du med att signera under 2020?

– Transport ska skriva under 27 stycken. Det är antingen jag eller förbundsordföranden Tommy Wreeth eller någon av de centrala ombudsmännen som gör det. I ett par fall gäller avtalen för flera fackförbund och då är det LO som förhandlar och undertecknar. Det handlar om avtalet för bemanningsanställda och Samhallavtalet.

Finns det en chans att få upp lönen mer än industrins ”märke” för några grupper?

– Ja, det finns alltid en chans under förhandlingarna. Men vi fokuserar på mer än bara pengar under den här avtalsrörelsen. Vi tittar på automatisering och digitalisering och vi har stort fokus på arbetsmiljöfrågor.

Vad bär du med dig från alla dina tidigare förhandlingar inom hamn- och flygbranscherna?

– Att det finns två parter som oftast har väldigt olika syn på verkligheten.

”Vi fokuserar på mer än bara pengar under den här avtalsrörelsen.”

Taxi – en sjuk bransch



Ständigt nattarbete från klockan 18 till 06, fem dagar i veckan. En arbetsvecka på 60 timmar. Betalningen är rakt ackord, procentlön. Foraförsäkringar finns. För chaufförer som betalar dem själva genom lägre lön.

Text **JAN LINDKVIST** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

Platsannonsen här intill satt på taxifiket Remoten vid Arlanda flygplats i höstas. En spegel av en bransch som väcker mycket debatt.

– Jag kommer från Fastighetsanställdas förbund, från städsektorn, och trodde jag sett det mesta. Men taxi är värre! Branschen är ju helt jävla sjuk!

Annica Collstam är ny ombudsman på Transports Stockholmsavdelning. Hon började i maj 2019 och fick hand om flera avtalsområden, bland annat taxi.

När vi träffas skakar hon på huvudet. Inte uppgivet. Utan av ilska och frustration. För varje dag som går får hon nya vittnesmål från förare och åkare. Som styrker bilden av att taxi inte är som andra yrken.

OM NÅGRA MÅNADER ska förarnas kollektivavtal omförhandlas under den stora avtalsrörelse som omfattar 1,5 miljoner LO-medlemmar. Är det något hon vill ändra på?

– Nu sticker jag väl ut hakan, men ackordet, procentlönen, måste bort. Människor ska inte avlönas på det sättet! Vi måste få slut på kaoset i branschen.

– Fast här i Stockholm är det största problemet att så många förare står utanför facket och att många företag saknar kollektivavtal.

Annica Collstam jobbade 15 år på Fastighets – ett fack som tog fajter mot städfirmor som satt i system att utnyttja nysvenskar och migrantarbetare. Hon ser klara paralleller i taxibranschen, men upplever ändå att städföretagen på något vis var renhårigare. Kom facket och krävde avtal eller rätt lön till anställda, blev det ofta så.

I TAXI RÅDER villkor som närmast liknar 1800-tal, anser hon. Förare som jobbar upp till sju dagar i veckan och 14 timmar långa pass. Förare som inte vågar kräva rätt lön, trots att det finns kollektivavtal. Företag utan avtal erbjuder ibland arbetsmarknadsförsäkringar, Fora. Fast då ingår att chaufförerna bekostar dem själva – genom en lägre procentlön.

Just nu går hon en match mot flera taxiföretag som systematiskt betalar ut semesterersättningen med den vanliga lönen i slutet av varje månad.

– Åkarna hävdar att förarna vill ha det så. För att ha råd att pröjsa räkningarna. Men jag säger ändå bestämt nej. Vad ska chaufförerna sedan leva av under semestern? Lönerna är över lag dåliga, lägre än

”Åkarna har väldigt lite att säga till om och lånar ofta pengar av beställnings-centralen, för att kunna köpa taxi-bilar. De blir skuldsatta och hamnar i en beroendeställning.”

Annica Collstam, lokalombudsman på Transports Stockholmsavdelning.

i städbranschen. Ska man skratta eller gråta?

Annica Collstam börjar så smått få grepp om villkoren för taxichaufförerna i Stockholm. Det är en delad stad. Ett par stora aktörer, som Samtrans, har kollektivavtal och kör bara samhällsbetalda resor. Där borde förarna – efter förra avtalsrörelsen – ha fast månadslön. Inte procent på inkört belopp.

Men Samrans sprattlar emot. Hävdar att företaget måste konkurrera med andra bolag, som inte har avtal och krav på månadslön, eftersom de kommunala upphandlarna inte krävt detta.

CABONLINE, KONCERNEN SOM tidigare hette Fågelviksgruppen, är fortfarande ett stort problem för facket. Taxi Kurir, och de övriga beställningscentralerna som ingår i Cabonline, har inte gått med på att enhetsansluta åkarna till kollektivavtalet eller till arbetsgivarorganisationen.

Annica Collstam säger:

– Det innebär att vi måste söka upp vart och ett av de hundratals åkerierna och kräva hängavtal. Och avtal vill de bara ha när de ansöker om bidragsanställningar eller om att få ta in migrantarbetare från länder utanför EU. Blir det nobben på ansökningarna, backar de direkt om hängavtal.

I DECEMBER HADE Cabonline besiktning av samtliga fordon i ett stort parkeringsgarage i Sollentuna. Collstam och avdelningens regionala skyddsombud, Björn Nilcrants, var där och träffade åkare och chaufförer.

– Flera av de större åkarna var väldigt kritiska mot villkoren och beskriver sig som livegna under beställningscentralen. Min första tanke var att de är knäppa, men efter hand har jag insett att åkarna har rätt.

– De har väldigt lite att säga till om och lånar ofta pengar av beställningscentralen, för att kunna köpa taxibilar. De blir skuldsatta och hamnar i en beroendeställning.

I taxiförarnas kollektivavtal finns en skrivning som öppnar för rakt ackord, procentlön. Skulle det inkörda beloppet bli lågt finns en garantilön på cirka 120 kronor i timmen. (Beloppet varierar något beroende var i landet man jobbar.)

En granskning som Transportarbetareförbundet arbetar med visar att många chaufförer kör in så lite att de har rätt till garantilön. Ändå är det vanligt att den inte betalas ut. Det gäller särskilt i Stockholm.

Annica Collstam säger:

– Sedan jag började i maj har jag haft en enda påringning om garantilön. Det var en åkare på Taxi Stockholm som undrade om han verkligen var tvungen att betala ut de 2 000 kronor som fattades för en chaufför. En förare som var nyanställd och inte kört in så mycket. Svaret var självklart. Pengarna ska ut, det är ju därför garantilönen finns.

1990 avreglerades taxibranschen i Sverige och det blev i princip fritt fram att starta företag och sätta nya taxifordon i trafik. Det ledde till en stor ökning av bilar, främst i Stockholm, Göteborg och Mälardalen.

I ANDRA REGIONER, med mindre passagerarunderlag, har taxiföretag i stället tvingats lägga ner och det är i många fall svårt att få tag i en taxi för privatresenärer. Här har de återkommande kommunala upphandlingarna av färdtjänst och skolskjuts drivit på i negativ riktning.

Utvecklingen har också gjort att villkoren för chaufförerna varierar stort. I december sökte ett taxiföretag i Norrbotten chaufförer till Kiruna. Den utlovade ingångslönen var 33 000 kronor. Plus fri bostad.

Olov Wiklund är ombudsman på Transports Luleavdelning:

Taxibranschen i siffror

➜ I Sverige finns omkring 18 000 taxibilar, en ökning med 2 900 bilar på tio år.

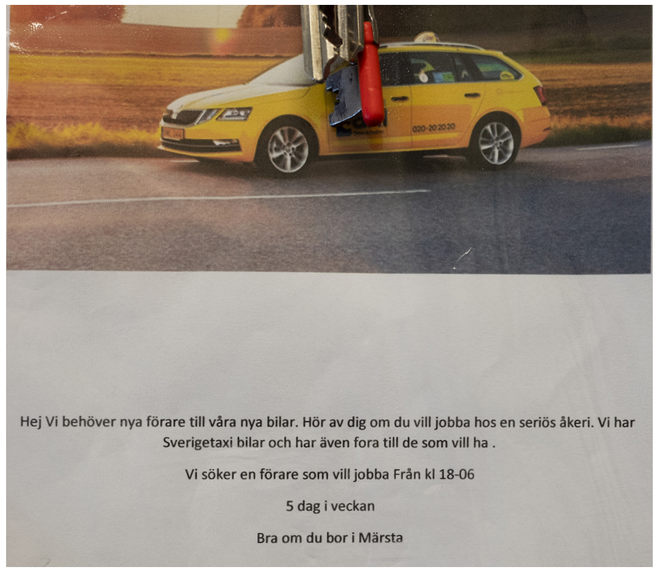
➜ Flest fordon finns i Stockholms län. Det gäller även om man mäter taxibilar per 1 000 invånare. I huvudstaden finns 3,2 per 1 000 invånare. Blekinge och Jönköping ligger i botten, med bara en fjärdedel så hög ”taxitäthet”.

➜ Cirka 7 400 näringsidkare har taxitillstånd. Andelen enbilsåkare ökar och uppgår nu till över 5 100. 89 bolag har fler än 20 bilar.

➜ Diesel är det vanligaste bränslet i taxibilar, följt av gas och sedan hybrider som går på el/bensin.

➜ 2018 var det 10 845 personer som genomförde Trafikverkets körprov för taxilegitimation. Bara 31,6 procent blev godkända. Bättre gick det på teoridelen kartkunskap där 68,9 procent fick godkänt.

(Källa: Svenska Taxiförbundet)



Platsannons på taxifiket Remoten vid Arlanda.



Annica Collstam började som ombudsman på Transports Stockholmsavdelning i maj i fjol. ”Vi måste få slut på kaoset

– 33 000?! Jo, det är nog vad man måste betala om man vill få arbetskraft i Kiruna, där gruvlönerna har stor påverkan. Fast jag tvivlar nog på att den taxilönen gäller normal arbetsvecka.

– Tyvärr har vi haft en jättecirkus runt de samhällsbetalda körningarna i hela Norrbotten. Etablerade företag har tappat kontrakt på hemmaplan, och vunnit nya på andra orter.

I de förra avtalsförhandlingarna, våren 2017, vann Transport en delseger i slaget om den omdiskuterade procentlönen. Förare som kör ”upphandlad trafik” ska ha fast lön, inte procent. Kravet gäller vid offentliga upphandlingar som påbörjats efter den 1 december 2017.

Hur har det fungerat i praktiken?

MATS ANDERSSON ÄR lokalombudsman i Linköping och har själv kört taxi.

– I Östergötland har nästan alla företag specialiserat sig. Antingen kör man samhällsbetalt eller privatresor. Ett företag har blandad trafik. Där är det procentlön på det privata och fast timlön för de upphandlade uppdragen.

– Får man önska något i avtalsrörelsen är det förstås att få bort procentlönen, tiden är nog mogen för det.

Lennart Sköld, ombudsman i Uddevalla, jobbar med taxi lokalt och har dessutom varit förbundets taxiansvarige på central nivå. Han ser flera orosmoln på taxihimlen.

I Taxi Göteborg har åkarna precis drivit igenom att bolaget ska upphöra med enhetsanslutningen till arbetsgivarorganisationen Biltrafikens arbetsgivareförbund. I fortsättningen kommer åkarna – och förarna – inte automatiskt bli bundna av kollektivavtal, som de varit tidigare.

En del andra bolag, som Taxi Stockholm, har kvar enhetsanslutningen.

Hur många taxiförare i Sverige har fått fast månadsbetalning, tack vare avtalet 2017?

– Jag vågar inte svara, säger Lennart Sköld.



”Procentlönen påverkar helt klart körbeteendet. Med kund i bilen kör man någorlunda normalt. Utan kund gäller det att snabbast möjligt ta sig tillbaka till stan igen”, konstaterar taxichauffören Jerker Johansson.

”Procentlönen måste bort!”

Efter fyra år som taxichaufför skulle Jerker Johansson kunna skriva en roman. Om ”procentlöneträsket”. Om tolv timmar långa körpass utan riktig rast. Om att halka runt på slitna sommardäck med gamla och sjuka bak i bilen.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Jag är i grunden metallarbetare. Inom industrin skulle de här villkoren aldrig accepteras. Men nu jobbar vi med utsatta människor, inte plåt, och då anser samhället att det är okej.

Jerker Johansson bor i en gammal nedlagd skola utanför Trollhättan. I hushållet finns en sambo och två miniatyrbullterrier.

När vi träffas har Jerker just avverkat tre tolvtimmarspass på raken. Det är så han jobbar. Tre dagar jobb, tre dagar ledigt, tre dagar jobb …

Det var slumpen som gjorde att han sökte sig till taxi. Metallföretaget ville dra ner och tog chansen att köpa ut ett besvärligt skyddsombud.

EFTER ETT ÅR hemma med full lön ville Jerker Johansson tillbaka till arbetsmarknaden. Det blev taxilegitimation.

– Jag visste inget om taxibranschen och hamnade direkt i procentlöneträsket. I början var allt nytt. Jag jobbade massor av timmar, så lönen blev ändå skaplig. Men ganska snart gick jag ner i tid till mer normala arbetsveckor och då stod det ju klart hur låg lönen är.

– Oron gnagde i bakhuvudet hela tiden. Skulle pengarna räcka till räkningarna? Redan i mitten av månaden såg man vartåt det lutade.

I likhet med många kolleger körde Jerker Johansson både privatkunder och ”upphandlade resor” – det som förenklat brukar kallas för färdtjänst.

”Procentlönen måste bort! Den är ett hälsoproblem. Förarna jobbar under konstant stress. I speciella situationer kan man tjäna på ackordslön, men det vägs inte upp av osäkerheten. Att aldrig veta vad lönen blir.”

2017 gjorde Västra Götaland en ny upphandling av färdtjänst, sjuk- och skolresor. Bolaget Kronan blev stor vinnare med ett hårt pressat bud. Det höll i något år och slutade i konkurs.

Vid upphandlingen kom också en entreprenör från Sörmland. En företagarfamilj där maken drivit flera taxibolag i konkurs och dömts för skattebrott och fått näringsförbud. Fast på Västkusten var det med nya bolag som anbudet vanns – nu med hustrun som formell företrädare.

Jerker Johansson kände till bakgrunden, men valde ändå att söka jobb hos den nya entreprenören.

– Jag var less på att jobba för 118 kronor i timmen och såg en chans att förhandla upp lönen.

Han kollade att bolaget hade minibussar och fick löfte om att köra en av dem, med fast lön enligt Transports bussavtal. Det dröjde dock innan bussarna kom och i april 2019 började Jerker köra ändå, för 136 kronor i timmen. Det motsvarar strax över 22 600 kronor i månaden.

Någon månad senare kallade företagsledningen till chaufförsmöte.

– De ville sänka lönen. Genom att införa procentlön. Jag var den ende som öppnade käften. Jag påpekade att det inte är okej att sänka en överenskommen lön på svensk arbetsmarknad.

– Men det bet inte. Jag var provanställd och såg ingen annan utväg än att skriva under ett nytt anställningsavtal. Med 38 procent på inkört belopp.

Procentlönen blev ingen succé. Majoriteten av förarna struntade i att ta privatkörningar, eftersom resultatet i plånboken blev försumbart. Bolaget tappade intäkter och efter några veckor backade ledningen. Alla förare fick fast lön igen. 136 kronor i timmen.

JERKER JOHANSSON STANNADE i åtta månader. Den 21 december 2019 sa han upp sig. Då hade länstrafikbolaget, Västtrafik, sparkat ut bolaget. På grund av obetalda skatter och avgifter.

I dag jobbar han på ett annat taxiföretag, som han beskriver som seriöst. Men erfarenheterna bär han med sig.

– Ingenting var seriöst på Sörmlandsföretaget. Den verklige huvudmannen är ju maken i familjen. Som har näringsförbud. Det var helt uppenbart för alla, att det var han som styrde och ställde.

Som fackligt aktiv såg Jerker Johansson hur de lokala cheferna blåste förare på lön och gödslade med skriftliga varningar. I slutet av november, när det började bli dags att betala ut oktoberlönen, kom inget lönebesked.

– Jag misstänkte direkt att lönen skulle utebli. Så blev det också.

Bolaget kallade till personalmöte. Den här gången kom hustrun och familjens då 17-årige son för att övertala förarna att fortsätta köra.

– Det var helt sjukt. Hustrun har ingen som helst aning om hur det går till att driva företag. Jag hade sett henne en enda gång under alla månader jag jobbade i företaget.

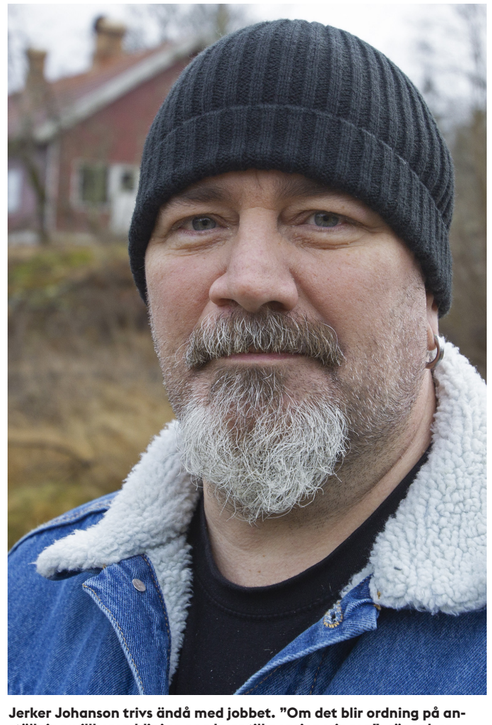
– Nu ställer hon sig upp och säger att bolaget nog ska få tillbaka kontraktet med Västtrafik. Eftersom det bara hänt ”en liten sak”. Liten sak!? I min värld är det en stor grej att inte betala in skatter och avgifter för anställda.

TAXIENTREPRENÖREN FRÅN SÖRMLAND fortsätter att sätta myror i huvudet på fack och anställda. Företagsledningen har begärt så kallad rekonstruktion. Det innebär att förarna kan få lönegaranti. Från staten.

En märklig detalj i sammanhanget är oktoberlönen som till slut kom in på förarnas konton. I efterhand hävdar taxiföretaget att pengarna var ett lån. Förhoppningen var rekonstruktören skulle köpa upplägget, och betala ut lönegaranti även för den månaden.

– Landets alla skattebetalare får alltså stå för notan när Västtrafik gjort en dålig upphandling, summerar Jerker Johansson.

Han har läst det mesta som skrivits om företagarfamiljens tidigare agerande



Jerker Johanson trivs ändå med jobbet. ”Om det blir ordning på anställningsvillkoren blir jag nog kvar till pensioneringen”, säger han.

”Massor av förare jobbar tolvtimmarspass och det är rimligt att de får en ordentlig rast på åtminstone 30 minuter. Men många förare struntar i det, och det gillas av företagen som får högre intäkter.”

på ostkusten. En vår satt förare och drog dubben ur vinterdäcken, för att företaget inte hade pengar till sommardäck.

– Vi hade likartade problem. Det fanns inte pengar till underhåll av bilarna. Långt in på hösten, efter att frosthalkan kommit, körde jag på slitna sommardäck. Jag påpekade det och fick till svar att jag fick fortsätta åka på dem, tills de var olagliga.

– En lokal chef fick i uppdrag att leta upp nya däck till bilarna. Så billiga som möjligt. Han hittade regummerade däck för 500 spänn. Jag sa nej: ”Sätter du på dem på bilarna begär jag att Transports regionala skyddsombud lägger ett skyddsstopp! Vi ska ha riktiga vinterdäck. Nu!”

Vad vill Jerker Johansson ändra på i kollektivavtalet? Han behöver inte fundera många sekunder:

– Procentlönen måste bort! Den är ett hälsoproblem. Förarna jobbar under konstant stress. I speciella situationer kan man tjäna på ackordslön, men det vägs inte upp av osäkerheten. Att aldrig veta vad lönen blir.

– Dessutom påverkar procentlönen helt klart körbeteendet. Med kund i bilen kör man någorlunda normalt. Utan kund gäller det att snabbast möjligt ta sig tillbaka till stan igen.

RASTERNA ÄR ETT stort problem i hela taxibranschen, tycker Jerker Johansson:

– Massor av förare jobbar tolvtimmarspass och det är rimligt att de får en ordentlig rast på åtminstone 30 minuter. Men många förare struntar i det, och det gillas av företagen som får högre intäkter.

Det är vanligt att åkarna drar av en halvtimme för rast, även om chauffören på sin höjd tagit ett kort måltidsuppehåll med inloggningen kvar. Liksom att beställningscentralerna godkänner rast, och sedan bryter den – om det kommer en oväntad körning.

Han har funderat på om taxi borde omfattas av samma sorts regler som buss- och lastbilschaufförer. Med krav på färdskrivare. Då skulle rasterna bli reglerade.

– Fast det skulle inte bli oproblematiskt heller. Låt säga att jag är på väg med två rullstolsresenärer i bussen. Och så säger lagen att vi måste ta rast, ungefär som vanliga charterbussar. Då blir jag ju personlig assistent i stället. Passagerarna måste spännas loss och rullas in på fiket också. Det blir inte mycket till rast.

Jerker Johansson betonar att han ändå trivs med arbetet:

– Mötet med alla människor är givande. Om det blir ordning på anställningsvillkoren blir jag nog kvar till pensioneringen.

Taxiavtal

- Det finns två kollektivavtal, ett för taxitelefonister och ett för chaufförer.
- Telefonisternas avtal är treårigt och löper ut den 31 maj 2020. Förarnas gäller också i tre år, men löper ut först den 30 juni 2020.
- Parterna som möts vid förhandlingsbordet är Transportarbetareförbundet och Biltrafikens arbetsgivareförbund, som ingår i Svenskt Näringslivs undergrupp, Transportföretagen.



Sven-Åke Österberg och Jens Östergaard anser att färdtjänstförare borde ha minst 28 000 kronor som slutlön.

Färdtjänstförare kämpar vidare för eget avtal

I mer än tio år har taxiförarna i Transports Jönköpingsavdelning kämpat för bättre villkor. I första hand ett separat kollektivavtal för samhällsbetalda körningar. Vid förra avtalsrörelsen togs ett steg på vägen.

Text och foto **Jan Lindkvist**

– Ett litet. Men vi är absolut inte nöjda. Situationen i branschen blir bara värre och värre, säger Sven-Åke Österberg och Jens Östergaard samstämmigt.

Transportarbetaren träffar Sven-Erik och Jens i Eksjö. Lena Axelsson, som också är fackligt aktiv i avdelningens taxisektion, finns med via mobiltelefonen.

Alla tre är bekymrade inför de kommande avtalsförhandlingarna. De tycker inte att Transport satsat tillräckligt mycket på taxiförarna under tidigare avtalsrörelser.

– Vi upplever nästan att det finns ett motstånd mot att driva färdtjänstfrågor. Att köra samhällsbetald trafik är något helt annat än vanlig taxi, säger Sven-Åke Österberg. Han ingår i den fackliga delegation som ska förhandla med arbetsgivarna i vår.

ALLA TRE SOM intervjuas är medvetna om att den låga fackliga organisationsgraden i taxi är ett jätteproblem för Transport. All facklig kamp och styrka bygger på att det finns medlemmar. Medlemmar som i slutänden ställer upp – om förbundet tvingas varsla om stridsåtgärder.

I avtalsförhandlingarna 2017 vann Transport en delseger som förbättrade villkoren för dem som kör upphandlade resor. Men de fackligt aktiva förarna i Jönköping vill ändå ha ett eget avtal för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Ett avtal som är i paritet med bussavalet, minst.

> **”Vi upplever nästan att det finns ett motstånd mot att driva färdtjänstfrågor. Att köra samhällsbetald trafik är något helt annat än vanlig taxi.”**
>
> Sven-Åke Österberg, färdtjänstförare och vice ordförande i taxisektionen i Transports Jönköpingsavdelning.

– I dag är våra löner skamligt låga, säger Jens Östergaard.

DE DÅLIGA VILLKOREN har skapat kaos i branschen, anser alla tre och radar upp exempel. Som havererade upphandlingar, stor personalomsättning, förare som är klart olämpliga för yrket, stress, hälsoproblem, dåligt trafikbeteende.

– Läget förvärras av beställningscentralerna, säger Lena Axelsson. Det är ofta för knappt om tid för körningarna och det leder till förseningar och ännu mera stress. Jag upplever det varje dag. Fler och fler förare går in i väggen.

– Jag frågar mig varför jag inte ger upp och slutar. Men, det är fortfarande ett fritt yrke och jag träffar så många trevliga människor.

Jens, Sven-Åke och Lena anser att färdtjänstförare borde ha åtminstone 28 000 kronor som slutlön. Och gärna kompetenstillägg till dem som exempelvis kör trappklättrare.

BRANSCHEN MÅSTE OCKSÅ ställa högre krav på åkare och förare, bland annat när det gäller utbildning, servicetänkande och språkkunskaper, anser de.

– I dag får vi in chaufförer som inte vet hur man kopplar fast en rullstol. Det är inte hållbart. Alla parter – fack, arbetsgivare, brukarorganisationer, myndigheter – måste hjälpas åt att sanera branschen, anser Sven-Åke Österberg.

Transport har ett stort ansvar i de kommande avtalsförhandlingarna, poängterar alla tre. Sven-Åke säger:

– Händer inget avgörande den här gången, vet jag inte om jag orkar fortsätta jobba fackligt. Det är elfte timmen nu.



De fackligt aktiva färdtjänstförarna i Jönköpingsavdelningen vill ha ett eget avtal för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Procentlön

→ Efter taxis avreglering 1990 sa arbetsgivarna upp kollektivavtalet med Transport. Några år senare tecknades ett nytt avtal. Men förutsättningen var då att facket gick med på en ny löneform – procent på inkörda pengar, så kallad procentlön.

→ Från fackets sida var tanken att månadslön skulle vara den normala avlöningsformen, och procentlön ett undantag. I praktiken blev procentlön starkt dominerande.

→ Förare som har procentlön och arbetar på företag med kollektivavtal har dock rätt till ett lägsta garantibelopp. Räknat per månad är det 20 423 kronor i Stockholm och 19 653 kronor i övriga landet.

→ Jobbar föraren mer än normal heltid (166,4 timmar) ska garantilön (cirka 120 kronor per timme) betalas ut för alla arbetade timmar.

LÄS MER I NÄSTA NUMMER

– Har du som taxiförare hög fast grundlön, kan du lura åkaren och välja att inte köra så mycket under arbetspasset. Och ändå få garantilönen. Procentlönen är en morot, att jobba mer, tjäna mer. Min bild är att förarna vill ha kvar den.

Claudio Skubla är förbundsdirektör i Svenska Taxiförbundet. I nästa nummer av Transportarbetaren kan du läsa hela intervjun. Plus en artikel om villkoren för den andra medlemsgruppen i taxi, telefonisterna.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Mats Andersson är ny central ombudsman på taxiområdet.

”Procentlönen är en orättvis löneform”

I många år var Mats Andersson taxiombudsman på Transport i Göteborg. I höstas värvades han som central ombudsman till förbundskontoret. Nu får han en nyckelroll i förhandlingarna om nya avtal för förare och telefonister.

Text **Jan Lindkvist**

Hur har taxi utvecklats de senaste åren?

– Det är stora skillnader geografiskt. I min hemmaregion, Göteborg, kör chaufförerna inte samhällsbetald trafik på procent. I Stockholm gör man det i stor utsträckning fortfarande.

– I vissa delar av landet tjänar man faktiskt pengar genom procentlönen. På Västkusten har vi enstaka förare, med bra skolkörningar, som kommit upp i 30 000–35 000 kronor i månaden. Andra får bara hälften. Procent är i grunden en orättvis löneform.

Blev 2017 års avtal den framgång Transport hoppades på?

– Jag tror inte att uppgörelsen har fått fullt genomslag än. Vi har problem med att upphandlare inte ställer korrekta krav. Det gör att taxiföretagen i vissa fall kunnat fortsätta konkurrera med procentlöner.

MATS ANDERSSON ANSER att taxi är en bransch med stora utmaningar, bland annat överetablering och låg kundbeläggning i bilarna.

– Arbetstiderna är ett stort dilemma förstås. Många av samtalen till Transport handlar om det. Fast de flesta klagar inte över för många timmar, utan för låg lön. Fast de sakerna är ju sammankopplade.

– Över lag är min bild att taxichaufförer kör in mindre per timme än garantinivån på drygt 118 kronor. Men många är väldigt lojala med sina åkare. En symbios som gör att förarna inte begär garantilön, även om de har rätt till det. Det blir problem för Transport när medlemmar inte kräver sin rätt.

Svenska Taxiförbundet har länge kritiserat Uber och andra så kallade plattformsföretag. Vad säger Transport?

– Tidigare, med Uber Pop, var det ju uppenbart fusk. Men i dag är bilden annorlunda. Uber är en taxiaktör bland andra. På Transport får vi inte många samtal från Uberförare. Företaget har främst lockat till sig friåkare.

Från timmer till pappers-återvinning

Ditt arbete är mer sammanlänkat med andras än vad du kanske tror. Häng med och träffa transportare från ax till limpa längs tidningens logistikkedja i Sundsvall.

Text och foto VENDELA ENGSTRÖM



Från timmer till tryckpapper – här är Sundsvalls tidning som trycktes under reportagenatten.

Töva virkesterminal. Väckarklockan ringer 03.50. Upp, duscha, äta frukost för att byta av kollegan som jobbat natt. Passet börjar klockan fem. Joakim Eriksson kör timmer och jobbar skiftgång på tolv timmar. På söndag ska han vända dygnet, då är det hans tur att jobba tre veckor natt innan det är dags för dagpass igen.

Virkesterminalen är 600 meter lång och 275 meter bred. Här förvaras mer än 250 000 kubikmeter trä. Efter Kanada är Sverige världens största exportör av massa, papper och sågade trävaror. Lass efter lass körs bland annat till Ortvikens pappersbruk i Sundsvall.

74 ton timmer. Joakim kör ett högkapacitetsfordon (HCT) från Töva till Ortviken och Östrand. Han berättar att det bara finns tre bilar i Västernorrland som den här. I stället för kättingar som slängs över för att hålla rundvirket på plats, har han en automatisk anordning, Com 90, som styrs via en kontroll. Det spar ryggen.

Han gick fordons- och transportprogrammet på gymnasiet och praktiserade som timmerbilschaufför. Dagen efter studenten fick han jobb. Det är snart fyra år sen.

– Det är lite enformigt ibland, att åka fram och tillbaka på samma sträckor. Men jag gillar att jag alltid kommer snabbt hem efter ett pass jämfört med många andra förare. Det är nära till familjen och att jag kan vägarna här, säger han.

Färsk gran. Kod: 1250. Tre travar fullastade med rundvirke direkt från tåget. Oftast kör han till Östrand, där blir timmer till pappersmassa. I dag ska vi till Ortviken, där produceras det papper som så småningom kommer att bli Sundsvalls tidning.

Kort tidningshistoria

Den första svenska dagstidningen utkom år 1645 i ett fåtal exemplar för att läsas av överklassen. I samband med industrialiseringen under 1800-talet skapades förutsättningar för att massproducera tidningar som folk hade råd att köpa. I takt med digitaliseringen har papperstidningarnas prenumeranter minskat vilket lett till att många tidningar i dag satsar på sina nätupplagor.



Timmerbilschaufförен Joakim Eriksson visar med ett klapp när truckföraren kan slå samman gripklon.



Joakim Eriksson närmar sig Ortvikens pappersbruk. I hytten brukar han lyssna på olika poddar och ljudböcker. Ibland hinner han med en hel bok under ett arbetspass.

ORTVIKENS PAPPERSBRUK. En massiv grip förs ned över hela timmerlasset. Joakim håller händerna isär. När gripen ska slås samman, slår han ihop händerna. Det är tecknet till truckföraren. På några minuter är allt avlastat och nästa timmerbil åker fram till gripen samtidigt som Joakim Eriksson kör ut ur Ortviken. Han ska tillbaks till Töva för att hämta nästa lass.

Pappersbruket ägs av SCA, Svensk Cellulosa AB, och har producerat tryckpapper sen 1958. SCA-koncernen bildades 1929 av Ivar Kreuger och har i dag fem olika affärsområden: skog, massa, trä, papper och förnybar energi. Totalt har företaget dryg 4 000 anställda och på Ortvikens pappersbruk jobbar ungefär 600 personer.

Hans Lindström står i vakten på Ortviken, han tar emot besökare och ska rycka ut vid larm. Det var bara några veckor sedan det brann här inne. Fabriken har en egen räddningsstyrka som kan rycka in tills räddningstjänsten anländer. Förr fanns här en egen brandkår, i dag har fabriken utbildat delar av personalen till en räddningsstyrka som kan rycka in tills räddningstjänsten anländer.

Sundsvalls kommun

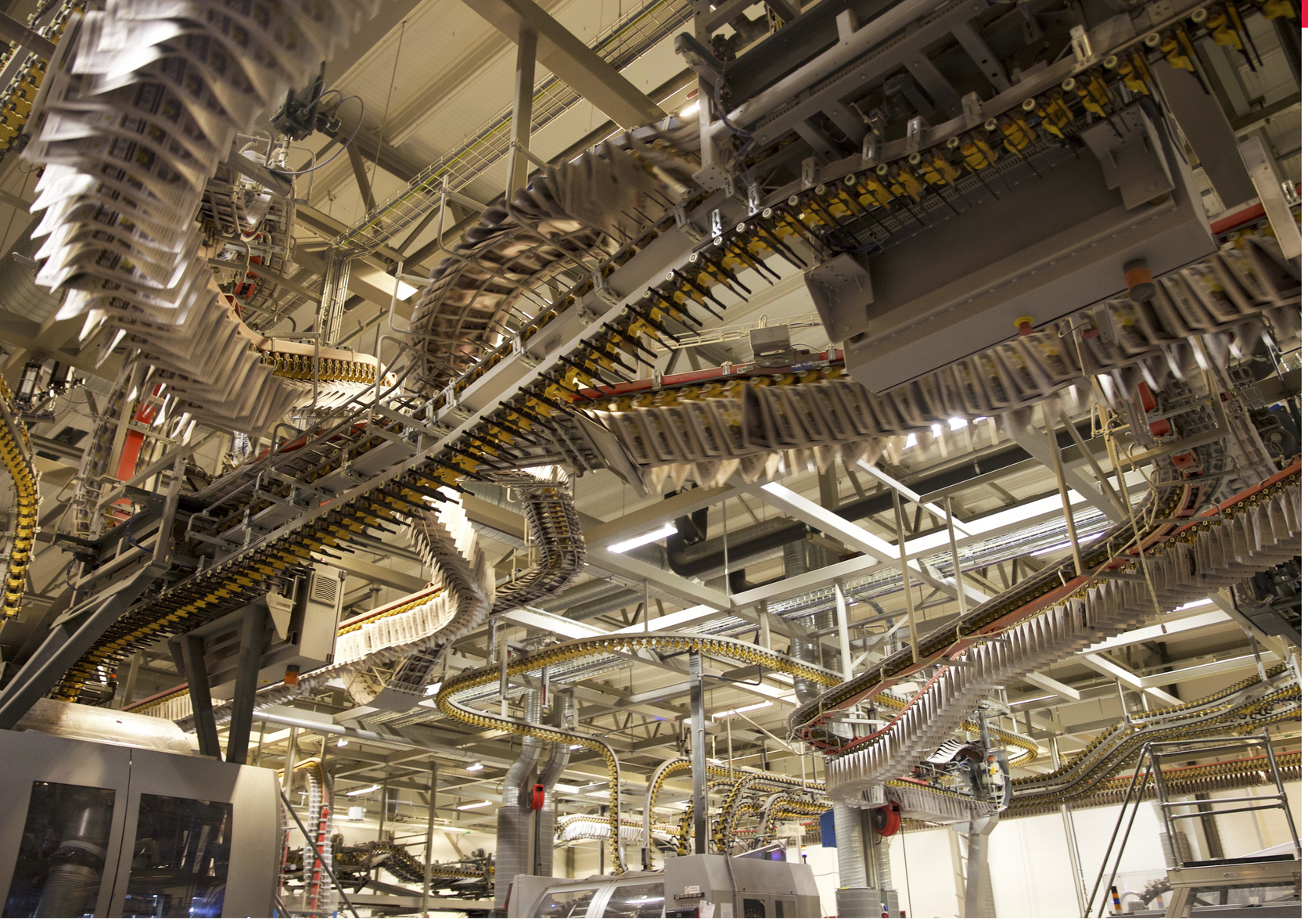
År 1888 totalförstördes Sundsvall i en av de största stadsbränderna i svensk historia - Sundsvallsbranden. Som skyddssymbol mot framtida bränder har staden en drake som emblem, vilket bland annat kan ses på kommunloggan.

Efter att timret lämnats på avlastningsplatsen förs det in i bruket. Först ska barken av, för att inte pappret ska bli för mörkt och fläckigt. I en jättelik cylinder tumlar stockarna runt tills barken är borta. Därefter huggs stockarna ned till flis för att separeras i en raffinör innan massan bleks. Massan ska nu bli papper.

99 procent vatten blandas ut med en



Nygjort tryckpapper på väg till emballeringen innan det fraktas vidare till terminallagret i Tunadalshamnen i Sundsvall.



Nytryckta tidningar svävar i taket för att buntas ihop till tidningsbuden.

berättar att när han började här 1993 var de 16 personer som gjorde det han gör. I dag är de sex.

Från och med årsskiftet börjar ett internationellt avtal gälla som bestämmer att det är hamnarbetarna som ska säkra lasten på fartyg istället för sjömännen. Transports centrala ombudsman med ansvar för hamnavtalet tycker att det är bra eftersom att det öppnar för att anställa mer personal i hamnarna.

FRÅN HAMN TILL TRYCKERI. Ungefär tre gånger i veckan kör Mikael Borglund till terminallaget i hamnen för att fylla lastbilen med pappersrullar som ska till tryckeriet. Mittmedia Print ligger i utkanten av Sundsvall och resan från terminalen tar fem minuter.

Mikael hejar på nästan alla truckförare i hamnen. Han har transporterat papper härifrån till tryckeriet i elva år. Väl på tryckeriet lossar han lasten själv. Mikaels pappa var lastbilschaufför och för honom har det varit en barndomsdröm att bli det också. Förr var han ofta ute på fjärrkörningar och visste sällan hur länge han skulle vara borta.

– Frun fick ta mycket ansvar, men nu jobbar jag bara i Sundsvall så att jag kommer hem om kvällarna, säger han.

Ivar Kreuger

➜ Kreugerkoncernen omfattade mer än 200 företag mellan 1917 och 1932, och kontrollerades av Ivar Kreuger.

➜ Inom koncernen fanns flera stora företag som LM Eriksson, LKAB och SCA. Svenska Tändsticks AB, i dag Swedish Match, var koncernens grund och Ivar Kreuger kom att kallas Tändstickskungen.

➜ Efter börskraschen i New York 1929 hade koncernen ekonomiska problem vilket ledde till att stora delar av den försattes i konkurs, något som kom att kallas Kreugerkraschen.

TRYCKERIET. Larmet går. Det är varningsklockan som larmar om att tryckpressen har dragit i gång. Det är snart midnatt och 13 551 exemplar av Sundsvalls tidning ska tryckas. Hastighet: 25 000 exemplar i timmen.

Ted Molin kontrollerar den gröna tryckplåten. Fyra sidor per plåt trycks mot det obestrukna pappret. Snart färdas tidningar högt över huvudet in i packsalen där de rullas in och ut, vissa tidningar för att få i en extra bilaga, och



Hamnarbetaren Daniel Malm.

procent massa. Blandningen sprutas ut på dukar. Vattnet silas bort så att massan kan pressas och torkas i olika moment. Ut kommer papper som rullas på stora järntambourer, som ser ut som stora pappersrullar av stål. På en sådan rullas runt 40 ton papper. Rullen skärs upp i mindre delar och emballeras. Pappret kan fraktas vidare.

Det tryckpapper som oftast används till nyhetstidningar är obestruket, och saknar den glatta yta som många reklamblad har.

FRÅN PAPPERSBRUK TILL HAMN. Lars Rantala väntar nere i lastrummet på Ortviken. Lastbilen är full med emballerade pappersrullar som ska till Tunadalshamnen, en resa på ungefär tio minuter. På terminallagret i hamnen förvaras pappret i stora magasin innan det fraktas vidare till köpare via järnväg, lastbil eller vatten.

Lastbilskörkortet tog han för drygt tjugo år sedan. Lars har kört timmer, men efter att åkaren la ned verksamheten kör han sträckan mellan Ortviken och Tunadalshamnen. Det blir ungefär 16–18 vändor om dagen.

I hamnen intill terminalen lastas en containerbåt. Lars svänger in i magasin sju, kopplar av släpet och kör tillbaks till Ortviken för att koppla på nästa lass.

TUNADALSHAMNEN. Inne i terminallagret lastar truckförare lastbilar med papper. En av hamnarbetarna är Daniel Malm. Ungefär 35 bilar stuvas om dagen. I hamnen lastas även tåg och fartyg. Han



Jourbudet Christer Sundberg sorterar de buntar som kommer ut ur tryckeriet. Ute är det kallt, men längs bandet värmer värmelampor.



Miljöarbetaren och skidläraren Johan Hjerpe hämtar upp tidningar på Lekängsvägen.



Jerker Ohlsson jobbar på en bensinmack i centrala Sundsvall.

andra buntas direkt ihop innan tidningsbuden tar vid.

BUDEN. Ut ur tryckeriet åker tidningsbuntar på ett band. Åtta bud är på plats för att ta emot dem. Christer Sundberg har varit jourbud i tre år. Innan arbetade han på kontor. Nu jobbar han natt sex dagar i veckan.

– Visst hade det varit skönt att vara ledig en dag till, men då skulle jag få mindre betalt och det vill jag inte, säger han

Från och med den 15 oktober har distrikten blivit större. Från 53 har de nu blivit 41. För många av buden innebär förändringen fler mil per natt. Sammanslagningen beror på att antalet tidningsabonnenter sjunkit.

– Sundsvalls tidning är huvudtidningen i vårt arbete, sjunker den i upplaga påverkas vi också, säger Christer.



Jourbudet Christer Sundbergs nycklar för nattens distributionsrunda.

Sveriges mediebarometer visar att från millennieskiftet till 2018 har antalet personer som läser en papperstidning en genomsnittlig dag minskat från 74 till 27 procent. Minskningen beror delvis på digitaliseringen. Färre lästa papperstidningar betyder färre tidningsbud. Det har skapat en trend av nedskärningar och varsel som pågått under flera år.

Regnet smattrar mot framrutan när han kör från tryckeriet till Postnords avlämningscentral inne i Sundsvall. Hit kommer resten av buden för att hämta buntarna till utdelningsrundan.

Lars-Göran Svensson är ett av dem. Han brukar läsa lokaltidningen med en kopp kaffe när han kommer hem från jobbet. Ofta finns det kvar något exemplar som han kan ta när rundan är klar.

MACKEN. Ett av buden lämnar av en bunt lokaltidningar vid OKQ8 på Östra Långgatan i stan.

Det är strax efter lunchtid och mycket folk inne på macken. En köper något att äta, en annan ska hyra släp och en tredje ska hämta ut post. Jerker Ohlsson har jobbat här i 15 år, men på bensinmack i totalt 25 år. Han tycker att mycket har förändrats sen han började.

– Då var det mer bilistiskt, i dag är det individen som står i fokus, säger han.

På tidningsstället finns ett exemplar kvar av lokaltidningen som lämnades av under natten.

TAXIFÖRAREN. En som då och då har köpt lösnummer är taxichaufförен Ruth Larsson. Hon kör allt från skolbarn och sjukresor till damen som alltid bjuder föraren på tre kakor och Babben Larsson när hon var på besök i Sundsvall. Och blodtransporter.

– Då hämtar jag blod i en liten kartong som fraktas från ett sjukhus till ett annat, säger hon.

Ruth har 25 procents sjukersättning och kör 30 timmar i veckan. Hon har problem med ryggen och tycker att jobbet kan bli tungt ibland med in- och utlastning av väskor och rullatorer. När hon är ledig försöker hon träna och hålla i gång ryggen. Och nyligen har hon tecknat en digital prenumeration på Sundsvalls tidning.



Taxichaufför Ruth Larsson läser gärna lokaltidningen då och då.

ÅTERVINNINGEN. När tidningen är läst slängs den i källsorteringen. Mellan december och april åker Johan Hjerpe till norska fjällen för att säsongsarbete som skidlärare. Resten av året arbetar han som miljöarbetare i Sundsvallsområdet. I dag behöver han jobba över eftersom hans kollega väntar på en bärgningsbil. Växellådan kränglar. Varje vända består vanligtvis av 100 hämtningar, varje dag olika, och rutten får han planera själv. Bilen han kör har två fack. Ett för tidning och journaler och ett för wellpapp och papper. Tidningarna hälls in i miljöbilen och körs till återvinningscentralen i Timrå.

Det här är sista stoppet i tidningens logistikkedja. Över 13 000 nummer av Sundsvalls tidning, tryckta och lästa tack vare transportarbetare som på olika sätt håller landet i rullning.



Det blir en hel del böcker för Markus Arvidsson, som kör linjebil Stockholm–Vetlanda. Om det inte var för ljudböckerna skulle det inte bli annan läsning än den för barnen om kvällarna. Själv gillar Markus svensk krim och han stängde just av Jan Guillous *Coq Rouge*.

Lyssna dig in i litteraturen

Sällskap på vägen, nya faktakunskaper, spänning och skön avkoppling – chaufförer är i dag en beläst yrkesgrupp. Vägkrogsbiblioteken öppnade dörren.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

PÅ EN HYLLA står böckerna på biblioteket, inrymt i chaufförsrummet på Rasta Nyköpingsbro. Nedanför susar trafiken på E4:an.

– Det finns fortfarande ett intresse av att låna ljudböcker. Men verksamheten är numera rätt självgående, säger Susanne Lundberg, studieorganisatör på Transports avdelning 7 Södermanland.

Hon åker ut och fyller på böcker varannan månad och känner igen flera namn i lånepärmen, chaufförer som är stammisar. Böckerna kan lämnas tillbaka på vilket annat vägkrogsbibliotek som helst i landet. Men många laddar i stället ner böcker numera. En möjlighet, som flera av Transports avdelningar informerar om, är Biblio-appen. Den ger fri tillgång till de vanliga bibliotekens alla böcker.

– När jag själv körde lastbil brukade jag lämna tillbaka i Gävle, säger David Eriksson, i dag avdelningsordförande.

Han var tidigt ute och började med att lyssna på ljudböcker för blinda, som biblioteken då hade på kassett. En favoritförfattare som David Eriksson ständigt återkommer till är Per Anders Fogelström, särskilt *Barn-* och *Stad*-serierna. Susanne Lundberg, som har jobbat på bensinmack, föredrar fortfarande att läsa pappersböcker. Och vägkrogsbiblioteket har också ”vanliga” böcker, vilket Hotell- och restaurangfacket sett till.

DET ÄR SNART 15 år sedan det första vägkrogsbiblioteket öppnade, i Tönnebro mellan Gävle och Söderhamn. Med på invigningen var årets Ivar Lo-pristagare, Lena Kallenberg, liksom författaren och lastbilschaufför David Ericsson. Han var till en början skeptisk:

– Jag tvivlade på att det fanns ett intresse. Inför invigningen tänkte jag att här får vi nog stå själva och dricka Pommac.

Det blev tvärtom en rivstart. Många chaufförer nappade direkt.

Mackarna – med kollektivavtal! – stod i kö för att få inhysa bibliotek. I medier fick både verksamheten och facket mycket positiv uppmärksamhet och bilden av chaufförerna förändrades: Yrkets status höjdes.

– I dag upplever jag chaufförer, särskilt unga, som oerhört belästa. Mer än bibliotekarier. Och jag är stolt över att ha varit med och att syftet, att få folk att läsa, verkligen uppfylldes, säger David Ericsson. Han har själv varit noga med att hans titlar skulle bli inlästa.

– Som författare är det också intressant att utbyta tankar och tala om böcker man läst eller hört. Chaufförer är väldigt bra recensenter, det är aldrig tal om namedropping.

Finns inte risken att förare kör sämre då de lyssnar på böcker?

– Nej. Man kör bättre. Långsammare.

I DAG FINNS 13 vägkrogsbibliotek i Transports regi.

– Så länge det finns lastbilar med cd-lucka kommer jag att fortsätta köpa in ljudböcker i det formatet, säger Maria Legge, kulturansvarig hos Transport.

Vad lyssnar då vägbibliotekens låntagare på?

– Det är väldigt blandat. Deckare, men ännu oftare romaner och även poesi. Många vill också ha dokumentära skildringar, historia och fakta, som inte ges ut så ofta. Men när det görs köper vi in, säger Maria Legge.

Under hösten köpte hon *Ålevangeliet*, lagom till författaren Patrik Svensson belönades med Augustpriset för bästa fackbok.

– Vi måste värna om våra bibliotek! Det finns få saker som despoter är så rädda för som böcker.

VÄGKROGS-BIBLIOTEK – SÅ BÖRJADE DET

➔ I början av 2000-talet visade en läsvaneundersökning att 50 procent av arbetarna inom LO-yrken aldrig läser.

➔ Satsningen Boken på arbetsplatsen var ett sätt att väcka läsintresse. I samband med ett seminarium på Brunnsviks folkhögskola föddes idén om vägbibliotek.

➔ Statens kulturråd gav stöd till vägbiblioteken, som startades av Transport och Hotell- och restaurangfacket.

FOTO: LENA BLOMQUIST



Böcker för vägen.

3 boktips



Åsa Backman, projektledare Tya, Stockholm:
– Jan Guillou. Alla böcker i serien *Det stora århundradet*. Historia och roman om tre fiskarbröder på en och samma gång. *Brobyggarna* är första boken!



Magnus Anderson, chaufför, Uddevalla:
– Sitter och lyssnar på Robin Hobbs böcker om fjärrskådarna för tillfället.



Dennis Jonsson, chaufför, Strömsund:
– *Jomsviking* av Björn Andreas Bull Hansen, bästa ljudboken jag hört någonsin.



Susanne Lundberg och David Eriksson från avdelning 7 i Nyköping ute på ”sitt” vägkrogsbibliotek, i chaufförsrummet på Nyköpingsbro, som Transport delar med Hotell- och restaurangfacket.

FOTO: JEAN HERMANSON



Unik bildsamling

Året var 1968. Fotografen Jean Hermanson reste runt i landet för att samla material om byggnadsarbetare, skildra arbetsvillkor och porträttera människor. Under några veckor detta valår fick han följa med Olof Palme, då utbildningsminister, som besökte byggen runt om i Stockholmsområdet.
Bilderna finns nu samlade i boken *Palme och arbetarna*, med text av journalisten och författaren Göran Greider (Historiska Media förlag).
Den unika bildsamlingen är drabbande och väcker starka känslor, av nostalgi men ger framför allt närhet. *LH*

FOTO: MONICA STRANDLI



Målning av Remzi Halimi, som också är chaufför på Karlstads godstrafik.

Värmland planerar vernissage i vår

Hos Transports Värmlandsavdelning ställs just nu ut målningar av Björn Molin, facklig förtroendeman, och chauffören Remzi Halimi.
Fler konstnärer är välkomna att höra av sig. Transports avdelning 6 hoppas kunna ställa ut fler verk och planerar att ha en vernissage på Karlstadskontoret senare i vår, också som ett tillfälle för konstnärer att mötas och tala om sitt konstnärliga arbete. *LH*

2 300 000

Så många e-böcker lånades på biblioteken 2018. Det är en ökning med 28 procent jämfört med året innan. Men även om de fysiska lånen minskar så är de ändå fortfarande klart fler, 68 miljoner.

Källa: Kungliga biblioteket


FOTO: ISTOCK

KOG-GAR	GRÄS ÖVER HUVUDET	TRÅNGT SUND	HÄST-RYGG		MEN USCH DÅ!	VID-GÅTT		KANSKE E-MOLL	JÄM-RANDE MED-ÖMKAN	ÄR SÖT		KLASS-VARA	DAMM UTAN VATTEN	GLOR VI PÅ	TÅLIGT		ÄTER RÅ FISK
													1				
RAR OCH MYSIG			EN FAS / HÄNVISA TILL			TRATT / DE BÄR SPÖN	2			AV HÖG KLASS / STRÖM-MEN				FÅGEL-SORT / SKÄMT ...			
					LUKTAR LAKRITS / 15							GÄR-NING				KLUST-RET	
FÄRD-LED		AGNEN / ANDE-FATTIG							NAGLAS FAST / TAL						SÄGER RÄDD / SMÅ-SKRATTA		
				BAKÅT-ORD / AFFÄRS-MAN						KRÄVS FÖR VAKEN?		MAGA-SIN / GICK UPPÄTET				3	ÄPPEL-SORT
FOR	VARA OCH SKARA / RESES						GYMPA-PLAGG / KÄRRAN		4				LAGER / STEN-PELARE				
					FÅ TAG I / TASSEN			ÄLDRE RELIGION / ROMNIA							ÅLDRING I PARK / KRÄM		
FÅTÖL-JER		VISS GOJA / FLYTTAT LITE	5							TRAG-GEL		BOG		ÄR SEGT / SY IHOP			
						SORTI / LÄCK-ANDE											
ÖVER-VANN NELSON	MESS		KONTRA / SOVER RÄV					UTROP / KAN SÅ VARA			GÅ UPP / FÅR MÅNGA I SAL				KÄPP / NÄR DETTA LÄSES		
ÄR DET I SKIVOR							MOPPE / ORT I SKÅNE						PALLA / JUNTA-GÖRA				ÄR NOG LERIG
SPIS		6		MIDSOM-MAR-BLOMS-TER					ETT PAR			LÅNADE PENGAR					
ÖKADE					GÖRA SVA-GARE					INDI-ANER					DOLD LEGA		

©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 11 februari. Märk kuvertet **"Februarikrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Har man rätt till en annan ledig dag?

Hej. Jag har schemalagd arbetstid. En vecka 6–14.45. Veckan efter är det sex dagar med arbetstiderna 14.45–22.15 måndag–fredag och lördagen 12–21. Sen kommer ”belöningsveckan” med måndag–torsdag 7–16 och ledig fredag.

Kruxet är att den lediga fredagen ibland infaller på röd dag till exempel långfredagen och midsommarafton, och då har alla ledig fredag. Även de som inte har arbetat in den. Är det inte rimligt att få en ledig dag vid ett annat tillfälle då?

Agnes

Svar: Tyvärr, varken lagen eller Transports olika kollektivavtal ger dig rätt till en annan ledig dag då din schemaledighet infaller på en röd dag när alla är lediga. ”Lagt schema ligger” är ett begrepp.

Nationaldagen är lite speciell i det här sammanhanget. När den 6 juni blev en röd dag i stället för annandag pingst förhandlade fackförbunden fram olika typer av kompensation för att den nya helgdagen ibland infaller på en lördag eller söndag. Annandag pingst gav alltid ledigt på en måndag.

I en del av Transports avtal har du rätt till en extra ledig dag när nationaldagen infaller på helgen och du ändå skulle ha varit ledig. I andra avtal förhandlade Transport fram höjd lön som en kompensation.

Du kan fråga vad som gäller i din bransch på Transports medlemsforum, som du hittar på transport.se.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Kan deltidare gå ner i arbetstid?

Hej! Undrar om jag har rätt att gå ner i tjänst som deltidsanställd, alltså minska min arbetstid?

Nicholas

Svar: Nej, du har ingen rätt att kräva minskad arbetstid. Men du kan alltid fråga arbetsgivaren om det går bra.

Ett undantag är om du har barn som är max åtta år eller inte har gått ut första klass ännu. Då har du, enligt föräldraledighetslagen, rätt att gå ner i arbetstid med upp till en fjärdedel av din ordinarie tid. Till 80 procent om din tjänst är på heltid.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Finns kollektivavtal för cykelbud?

Hej! Har cykelbudsföretagen i Sverige tecknat avtal med Transport, till exempel hungrig.se? Hur gör man om de inte har gjort det?

Torun

Svar: Än så länge har vi inte tecknat avtal med dem. Men förbundet, centralt och jag som är ombudsman i Stockholmsavdelningen, har påbörjat en dialog med Foodora som äger hungrig.se. Vår avsikt är att Foodora ska teckna ett företagsavtal, och vi har förhandlingar inbokade.

Om du funderar på att börja jobba på något av cykel- eller mopedbudsföretagen är mitt råd att kolla villkoren ordentligt innan du skriver på. Gå med i Transport också.

Lars Karlsson, ombudsman på Transports avdelning 5

Vad gäller när man byter a-kassa?

Hej! Jag skulle vilja bli medlem i Transports a-kassa. Kan jag ta med mig mina intjänade stämpeldagar från min gamla a-kassa, och hur går jag i så fall till väga för att göra detta?

Ludde

Svar: Du blir medlem genom att fylla i ansökan om medlemskap på vår hemsida, transportsakassa.se. Vi tar uppgifter från din gamla kassa när du blir medlem här, så dina dagar följer med till oss.

Heléne Sannefeldt, handläggare på Transports a-kassa

Fråga våra experter!

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



Grattis!

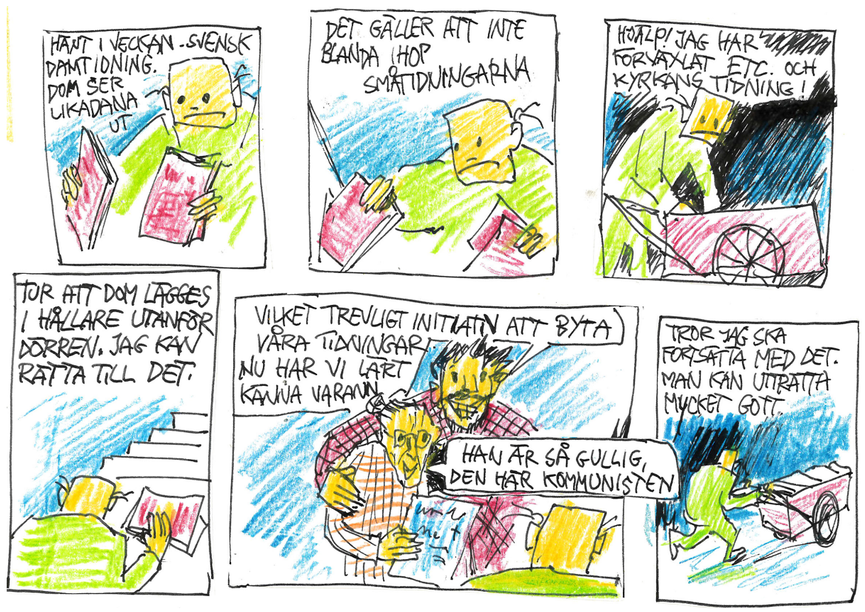
Lösningen på januarikrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Jörgen Ednarsson, Ljungby
Mats Jakobsson, Överkalix
Hans Otterström, Mölndal.

Vinnarna av en trisslott:
Charlotta Ingebro, Slottsbron
Harry Gustavsson, Skellefteå
Hjördis Karlsson, Katrineholm.

Nattens hjältar

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



Avtalsrörelsen har kommit i gång!

2020 blir ett enormt spännande år. Jag känner både ödmjukhet inför den uppgift vi som förbund och jag som förbundsordförande står inför. Men också jävlar anamma inför det vi vet att arbetsgivarna arbetar för att förändra.

Först ut är vårt största avtal, transportavtalet, och där har vi nu träffat arbetsgivarna och växlat krav. Självklart är det så att båda parter ser till det som är bäst för branscherna. Utan starka branscher, inga vettiga villkor och på sikt heller inga jobb.

Men med det sagt är det ändå alltid medlemmen, människan, som står i fokus för oss. Det är min fasta övertygelse att någon som trivs på jobbet, som känner sig trygg och som tjänar en vettig lön, också är den som bidrar mest och därmed bidrar till tillväxt.

PÅ TRANSPORTAVTALET STÅR vi inför många utmaningar. Vi har en åkerinäring som är hårt konkurrensutsatt av företag som utnyttjar arbetskraft från låglöneländer Vi har också transportköpare som inte tar sitt ansvar och dessutom efterkontroller som inte är på långt när så effektiva som de borde vara. Detta pressar villkoren för våra medlemmar.

Inom lager och terminal brottas vi med deltidsproblematik, övervakning och andra stora arbetsmiljöproblem.

När vi växlade krav med arbetsgivarna krävde vi bland annat:

- ➜ Tre procents löneökning från ett knä på 26 100 kronor.
- ➜ Höjd pension.
- ➜ Rätt till heltid.
- ➜ Rätt till företagshälsovård.

BARA FÖR ATT ge er en känsla för vad vi faktiskt tampas mot kan jag berätta att ett av kraven som arbetsgivarsidan lyfte, i år liksom alla andra år, är strikt fredsplikt. Det betyder i klartext att de vill förbjuda sympatiåtgärder. De vill helt enkelt inte att vi ska kunna komma samman och hjälpa varandra att skapa bättre villkor för

> ”Ett av kraven som arbetsgivarsidan lyfte, i år liksom alla andra år, är strikt fredsplikt. Det betyder i klartext att de vill förbjuda sympatiåtgärder.

våra vänner inom andra avtalsområden, andra yrken, andra förbund. Det kravet har vi aldrig vikt oss för tidigare och kommer inte att vika oss för i år heller.

Tillsammans är vi starka!

DET KOMMER ATT vara en intensiv vår när vi nu går in i förhandlingar, och jag kommer att återkomma till de olika avtalsområdena när dessa närmar sig. Om du har frågor och funderingar kring hur en avtalsrörelse fungerar och vad de olika begreppen betyder så har vi en sida om avtal 2020 på vår hemsida. Gå in där och kika och ställ frågor i vårt frågeforum om det är något du undrar över. Det här är vår gemensamma avtalsrörelse.

Transport är våra medlemmar. Vår styrka är den styrka vi skapar tillsammans. Det är så vi bygger en folkrörelse för framtidstro.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 11 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Representantskapets årsmöte kommer att hållas den 12–13 mars på Arlandastad.

Hyr vår härliga stuga som finns i Lofsdalen. Den är perfekt både för skidåkning på vintern och vandring och fiske under resten av året.

Mer information finns på Transports hemsida och bokning sker via Lars Jakobsson, tel 010-480 31 08.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 4 februari kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Folksam informerar om hemförsäkringen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

Sektionernas årsmöten Transports yrken är uppdelade i sektioner. Årsmötet är ett medlemsmöte där alla som tillhör yrkessektionen är välkomna. Där nomineras till uppdrag i avdelningen och väljs till uppdrag i sektionen. Har du frågor om problem, på ditt företag eller i branschen? Gå på ett sektionsmöte och diskutera saken!

Under årsmötet kommer samtliga sektioner att ha val till sektionsstyrelse och representantskapet, samt nominera avdelningsordförande, avdelningsstyrelse och andra uppdrag i avdelningen.

Alla årsmöten hålls på avdelning 3, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

➤ Åkerisektionen: Lördagen den 15 februari kl 11, med fika från 10.30.

➤ Terminal och bemanningssektionen: Lördagen den 15 februari kl 13.30, med fika från 13. Val av ny ordförande och styrelseledamöter. Sektionen planerar samkväm efter mötet.

➤ Bevakningssektionen: Tisdagen den 18 februari kl 18, med fika från 17.30. Val av ordförande och nominering till rep och styrelse.

➤ Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 20 februari kl 17, med fika från 16.30. Val av ledamöter till sektionsstyrelsen.

➤ Buss- och taxisektionen: Måndagen den 10 februari kl 18.15. Val av sektionsordförande.

➤ Petroleumsektionen: Måndagen den 17 februari kl 18, med fika från 17.30. Fyllnadsnominering till representantskapet, sektionsordförande och sektionsstyrelse och val av desamma.

➤ Miljösektionen: Fredagen den 21 februari kl 17 med fika. Val av ordförande.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Välkomna till sektionernas årsmöten! På dagordningen står det val till uppdrag i sektionerna.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 4 februari kl 18 på Restaurang Stjärnkrogen, Östgötaporten. (Gamla Idrottsparken, entré hörnet Ektorpsgatan/Södra Promenaden vid Mast 1.)

Vi bjuder på mat och kaffe. Anmälan sker till sektionsordförande Christian Öström på 010-480 31 45 eller christian.ostrom@transport.se.

➤ Sektion 3: Måndagen den 3 februari kl 18 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på macka och kaffe. Föranmäl gärna att ni kommer till joakim.carlsson@transport.se.

➤ Sektion: Onsdagen den 5 februari kl 18.30–20.30 i ABF:s lokaler, Kyrkogatan 6 i Motala. Vi bjuder på förtäring.

➤ Sektion 6 Vimmerby: Lördagen den 8 februari kl 13 på Restaurang Kharma, Rönnbärsvägen 36 i Vimmerby. Vi bjuder på mat och kaffe. Anmälan senast den 5 februari (så vi kan boka bord) till Christian Andersson på tel 0702-96 08 19.

➤ Sektion 7: Lördagen den 22 februari i Bastun på Lysingsbadet. Mötesstart kl 14. Bastu kl 16–18.30, cirka. Mat kl 18.30, cirka. Anmälan senast den 17 februari till Anneli Karlsson på tel 073-762 61 37 eller anneli.hulohamn@hotmail.com.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

I slutet av januari kommer Transport5an, avdelningens egen tidning, i brevlådan. Ur innehållet:

➤ Under året fyller vår avdelning 105 år och vi passar på att fira.

➤ Avdelningen söker en verksamhetsassistent för 2020.

➤ Under februari håller avdelningens yrkessektioner årsmedlemsmöten. För kallelse med datum och tid, se Transport5an samt www.transport.se/avd5.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Nu är det dags för årsmöten i alla klubbar och sektioner. Under mötet ska det göras val till diverse sektionsuppdrag och nomineringar till avdelningsordförande, avdelningens studieorganisatör, avdelningsledamöter och ersättare.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 18 februari kl 18.30 på avdelningskontoret. Val av sektionsordförande, ledamot och repskapsledamöter. Vi bjuder på smörgåstårta

➤ Sektion 2: Måndagen den 17 februari kl 16.30 på avdelningskontoret. Val av sektionsordförande, ledamöter, ersättare och repskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

➤ Sektion 3: Fredagen den 14 februari kl 17 på ABF i Kristinehamn. Val av hela styrelsen och repskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

➤ Sektion 5: Onsdagen den 26 februari kl 17 på ABF i Filipstad. Val ordförande, ledamöter och repskapsledamöter. Vi bjuder på korv med bröd.

➤ Sektion 6: Torsdagen den 20 februari kl 18.30 på ABF i Arvika. Val av ledamöter, ersättare och repskapsledamöter. Vi bjuder på hamburgare.

➤ Sektion 7: Fredagen den 21 februari kl 17 på ABF i Säffle. Val av hela styrelsen och repskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

➤ Sektion 9: Onsdagen den 12 februari kl 19.30 på ABF i Torsby. Val av ledamot, ersättare och repskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

➤ Sektion 11: Tisdagen den 25 februari kl 16 på ABF i Munkfors. Val av ledamöter, ersättare och repskapsledamöter. Vi bjuder på fika.

➤ Godsserviceklubben: Lördagen den 8 februari kl 11 på avdelningskontoret. Val av ledamöter och ersättare till klubbstyrelsen. Vi bjuder på korv med bröd.

➤ Oljeklubben: Söndagen den 16 februari kl 16 i oljehamnen. Val av styrelseledamot. Vi bjuder på smörgåstårta.

Vi har fått äran att köpa stugan i Sälen som har varit i avdelning 88:s ägo. Vill du boka den så kan du ringa till avdelningen. Det är fortlöpande bokning som gäller. Men vänta inte för länge, så att stugan redan är uppbokad när du vill åka. Mer info och bilder finns på transport.se. Klicka på *Avdelningar* och *Avd 6 Värmland*.



FOTO: LIONSGATE

Charlize Theron, Nicole Kidman och Margot Robbie.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Kvinnor i Transport bjuder på bio

Tjejer, kvinnor och ni som definierar er som kvinna! Kvinnor i Transport bjuder in till bio och diskussionsforum.

Onsdagen den 19 februari kl 17.20 ses vi utanför Filmstaden Örebro för att sedan kolla på filmen *Bombshell – När tystnaden bryts*. Efter filmen samlas vi och diskuterar det vi sett. Passa på att ta upp frågor och andra funderingar när vi ses.

Transport bjuder på biobiljetten, men inte dryck eller snacks. Först till kvarn gäller. Max 20 personer. Föranmälan krävs till emma.brodin@transport eller annika.hedstrom@transport.se. Ni kan även ringa oss. Emma: 010-480 32 22. Annika: 010-480 32 20.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Inför träff om facket: Den 29 februari kl 9–14 på avdelningskontoret, Tingshusplatsen 2 i Nyköping. Anmälan till avdelningen på tel 010-480 30 07 senast den 26 februari.

Arbetsplatsbesök Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats? Kontakta avdelningen så bokar vi en tid för ett besök.

Kom ihåg att göra din röst hörd genom att gå på sektionernas medlemsmöten, samt uppdatera dina medlemsuppgifter. Antingen på webben, ”Mina sidor”, eller genom att slå en signal till avdelningen.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Utbildningar Undrar du vad facket gör? Gå en utbildning och lär dig mer. Ta med en kollega samtidigt. Startpunkten behöver man inte vara medlem för att få delta i.

➤ Startpunktstillfällen: Den 19 februari och 23 april.

➤ Avtalspunkt (för medlemmar): Den 25 februari: Åkeri och terminal.

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

Möten

➤ Nästa avdelningsstyrelsemöte är den 5 februari.

➤ Storsektionsmötet är den 22 februari i ABF:s lokaler på Fredsgatan i Örebro. Då ses först alla sektionerna tillsammans, för att sedan dela upp sig och ha sina årsmöten.

➤ Nästa representanskapssammanträde är den 14 mars. Årsmöte med bland annat val till olika avdelningsuppdrag.

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

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Vi börjar året med uppsökeridagar. 27 sådana är inplanerade 2020. Vill ni ha besök just på er arbetsplats? Vi kommer gärna ut till er. Ring och boka på 010-480 30 11.

Studier Sugen på att gå en utbildning?

➤ Medlemsintroduktion (Startpunkten).

➤ Avtalspunkten (enklare avtalsutbildning).

➤ Vi i Transport (tre platser, vår och höst).

➤ Flit (Fackligt ledarskap i Transport).

Hör av dej till oss på avdelningen på tel 010-480 30 11.

Sommarjobbsmässa 2020 Torsdagen den 13 februari kl 15–18 kan du träffa arbetsgivare som söker nya medarbetare och vikarier inför sommaren på Vuxenutbildningen Gävle, Nedre Åkargatan 67 A. Det är Arbetsförmedlingen som anordnar mötesplatsen.

Erfarenhetsdag för skyddsombud: Fredagen den 21 februari kl 8.30–16 på Scandic väst i Gävle. Sista anmälningsdag är den 31 januari. Kontakta Fredrik Ohrling, 010-480 30 11.

AVDELNING 12 MALMÖ

Årsmöten i sektionerna
Mötesplats för samtliga möten är avdelningens kontor på Kosterögatan 5 i Malmö. (Buss 32 från Malmö C, går ej lördag och söndag.) På dagordningen bland annat nominering och val till sektionsuppdrag. Nominering till avdelningsuppdrag som avdelningsordförande. Information om avtalsrörelsen. Något ätbart samt dryck serveras på samtliga möten, så anmäl gärna ditt deltagande till din sektionsordförande.

➤ Sektion 30 (miljö): Onsdagen den 5 februari kl 17. Årsmötet föregås av ett nomineringsmöte. Sektionsordförande: Kenneth Malmberg, 0707-230131 eller kenneth.p.malmberg@gmail.com.

➤ Sektion 40 (terminal): Lördagen den 8 februari kl 10. Årsmötet föregås av ett nomineringsmöte. Sektionsordförande: Kevin Ho, 0707-542264 eller cevin_ho@hotmail.com.

➤ Sektion 20 (åkeri): Söndagen den 9 februari kl 10. Årsmötet föregås av ett nomineringsmöte. Sektionsordförande: Henrik Holmgren, 0709 526469 eller henrik_holmgren@hotmail.com.

➤ Sektion 55 (taxi, buss): Onsdagen den 12 februari kl 18. Årsmötet föregås av ett nomineringsmöte. Sektionsordförande: Leif Hansson, 0735-775133 eller hsonleif@hotmail.com.

➤ Sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud): Måndagen den 17 februari kl 17.30. Sektionsordförande: Maths Nilsson, tel 0704-808974.

➤ Sektion 90 (bevakning) Torsdagen den 27 februari kl 19. Årsmötet föregås av ett nomineringsmöte kl 18. Sektionsordförande: Kennet Thernström, 0706-245456 eller gkrokodilen@gmail.com.

Securitas arbetsplatsklubb
Välkomna den 11 februari kl 19 på kontoret i Malmö. Eftersom det är årsmöte blir det nomineringar och val till både klubben och avdelningen. Vi bjuder på något att äta. Klubben önskar er alla en god fortsättning, genom ordförande Oscar Nilsson!

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna dig om att gå på årsmötet i din sektion. Där väljs bland annat medlemmar till sektionsstyrelsen och avdelningens representantskap samt görs nomineringar till exempelvis ordförande, sekreterare, studieorganisatör och revisorer.

➤ Sektion 3: Lördagen den 8 februari kl 10 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

➤ Sektion 4: Lördagen den 15 februari kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 5: Lördagen den 8 februari kl 10 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 7: Lördagen den 8 februari kl 10 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

Välkomna!

AVDELNING 16 GOTLAND

Utbildningar tvärfackligt
➤ Medlem i facket (25–27 februari). För medlem i något av LO:s fackförbund. Inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

Inför årsmötet den 17 mars
Valberedningen tar tacksamt emot nomineringar på medlemmar som är intresserade av att delta i avdelningens olika styrelseuppdrag. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla transport.16 @transport.se.

Arbetsplatsbesök Avdelningen kommer fortsätta att bedriva uppsökeri och medlemsvärvning på arbetsplatser, samt försöka fånga upp försäkringsärenden och andra händelser där ersättning borde ha utgått. Vi kommer även att svara på frågor om avtalsförhandlingarna 2020. (Besök även www.transport.se/avtal2020.)

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

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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.

Hör av dig om du vill ha besök på din arbetsplats.

Kampdagar
➤ Onsdagen den 12 februari kommer vi att finnas på plats vid tankstationen vid Volvo i Bollnäs mellan 11-14.

➤ Torsdagen den 27 februari finns vi på plats vid tankstationen på Bränta Industriområde i Ljusdal mellan 11-14.

Sektionernas årsmöten
Obs! Vi kör ett extra nomineringsmöte kl 18.30, före samtliga sektionsårsmöten.

➤ Ovanåkerssektionen: Onsdagen den 12 februari kl 19–21 på ABF, Västergatan 16 i Edsbyn)

➤ Hudiksvallssektionen: Tisdagen den 18 februari kl 19–21 på ABF, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

➤ Söderhamnssektionen: Tisdagen den 18 februari kl 19–21 på avdelningskontoret, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Avdelningen kickar i gång det nya året och välkomnar det med glädje! Vi inleder med representantskapets årsmöte den 21 mars. Finns det någon som vill delta som gäst så anmäler ni det till kimberley.westermark@transport.se.

Startpunkten är planerad den 16 februari och den 25 mars. Alla medlemmar och blivande medlemmar är välkomna! Vi bjuder på fika. Passa på! Anmälan: kimberley.westermark@transport.se.

Vi från avdelningen önskar er alla en god fortsättning!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Årsmöten i sektionerna
➤ Sektion 1 åkeri & miljö: Lördagen den 15 februari kl 14 på Racketcentrum i Jönköping. Det serveras fika från 13.30 och efter mötet blir det mat och bowling. Väl mött!

➤ Sektion 2 terminal/lager & bemanning: Onsdagen den 19 februari kl 18 på Racketcentrum i Jönköping. Efter mötet bjuds det på mat och bowling. Anmälan görs via hemsidan under avdelning 20. Väl mött!

➤ Sektion 4 buss & taxi: Lördagen den 29 februari kl 14–15.30 på avdelning 20 i Jönköping. Efter mötet (cirka kl 16) bjuder vi på buffé på Scandic Elmia och därefter ishockeymatch mellan HV71 och Brynäs. Bindande anmälan senast den 16 februari! Vi har inte obegränsad mängd biljetter, så först till kvarn gäller för mat och match. Själva mötet är alla medlemmar välkomna till. Tänk på att våga ställa upp och arbeta fackligt! Frågor och anmälan: Jens Östergaard, 076-221 04 98, eller taxisektionarsmote@yahoo.com senast den 16 februari. Väl mött!

På samtliga årsmöten nomineras till avdelningsuppdrag som sekreterare, kassör, styrelseledamot, styrelsesuppleanter, revisor och revisorssuppleant. Och väljs ledamöter till sektionsstyrelse och representantskap. Fråga om sektionsstyrelsens ansvarsfrihet tas också upp.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Så, det nya året har tagit sin början och det har hänt en del saker på avdelningen.

Sten Carlsson, vår eminente ombudsman, har tagit sitt pick och pack och flyttat ner till avdelningen i Malmö. Vi tackar och bockar för samarbetet och meddelar Sten att han alltid är välkommen tillbaka till vår vackra västkust.

Annika Flack, som har fungerat som medlemsvärvare, återgår till sitt jobb på Ringhals och vi tackar också henne för ett mycket väl utfört arbete.

Möten Nu börjar det bli dags att avsluta verksamhetsåret med årsmöten i sektionerna och i representantskapet. Ta dig tid och kom till mötena och rösta fram de personer som du tycker ska representera dig i det fackliga arbetet. Det är viktigt för dig och för vår förening. Mötena är planerade till följande datum och platser:

➤ Sektion 5, Gislaved: Måndagen den 24 februari kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18) på Torghuset, Smålandsstenar.

➤ Sektion 3, Falkenberg: Tisdagen den 25 februari kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18) på ABF, Falkenberg.

➤ Sektion 6, Ljungby: Torsdagen den 27 februari kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18) på ABF, Ljungby.

➤ Sektion 1, Halmstad: Tisdagen den 3 mars kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18) i IF Metalls hus i Vallås.

➤ Sektion 2, Varberg: Onsdagen den 4 mars kl 18.30 (nomineringsmöte börjar 18) på ABF, Varberg.

➤ Avdelningsstyrelsemöte: Fredagen den 14 februari kl 9 på avdelningen i Halmstad.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Årsmöten i sektionerna vecka 8
Måndag den 17 februari
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2 i Luleå.

➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26 i Gällivare.

Tisdag den 18 februari
➤ Älvsbyn: ABF Storgatan 25 i Älvsbyn.

➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25 i Kiruna.

Onsdag den 19 februari
➤ Piteå: Framnäs Folkhögskola, Öjebyn.

➤ Övertorneå,: Folkets hus, Industrivägen 3 i Övertorneå.

Torsdag den 20 februari
➤ Kalix: ABF, Strandgatan 20 i Kalix.

➤ Haparanda: ABF, Gallerian i Haparanda.

Ur dagordningen: Val av uppdrag i sektionerna och nominering till avdelningsuppdrag.

Alla möten börjar kl 18 och vi bjuder på fika. Nomineringsmöte i sektionerna kommer att hållas i direkt anslutning till sektionernas årsmöten.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 30 januari: Startpunkten Lycksele.

➤ 2 februari: Startpunkten Skellefteå.

➤ 24 februari: Sektionens årsmöte.

För mer information, besök avdelning 28 på Transports hemsida, transport.se.

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

Fjällägenhet i Hemavan
Avdelningens fjällägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning. På vår hemsida hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.

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

Startpunkten
➤ Tisdagen den 11 februari i Örnsköldsvik.

➤ Tisdagen den 18 februari i Härnösand.

Anmälan till Peter Taleryd, 070-689 53 04.

Det är dags för sektionsmöten, se kallelse i sms-utskick.

Från den 3 februari drar ett nytt försäkringsprojekt i gång i avdelning 32.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Vi hoppas att alla haft en bra start på året. Nu kör vi i gång!

Årsmöten i sektionerna
➤ Sektion 1: Torsdagen den 13 februari kl 17 på avdelningskontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

Val till sektionsordförande, och övriga sektionsuppdrag samt fyllnadsval. Nominering av regionalt skyddsombud, kassör, revisor och förbundsråd

➤ Sektion 2: Måndagen den 10 februari kl 17 på ABF, Kungsgatan 2 i Ronneby.

Val till sektionsordförande, och övriga sektionsuppdrag samt fyllnadsval. Nominering av regionalt skyddsombud, kassör, revisor och förbundsråd.

➤ Sektion 3: Lördagen den 1 februari kl 11 på ABF, Arabygatan 80 i Växjö.

Val till sektionsordförande, och övriga sektionsuppdrag samt fyllnadsval. Nominering av regionalt skyddsombud, kassör, revisor och förbundsråd.

➤ Sektion 4: Söndagen den 16 februari kl 13 på ABF, Södra långgatan 62 i Kalmar.

Val till sektionsuppdrag samt fyllnadsval. Nominering av regionalt skyddsombud, kassör, revisor och förbundsråd.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Representantskapet har årsmöte lördagen den 29 februari kl 10–13. Ledamöter får kallelse med ytterligare information.

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

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

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

Fråga oss om…
➤ Arbetsmiljö och försäkringar: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

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

AVDELNING 88 DALARNA

Ny på avdelningen Måndagen den 3 februari börjar Joakim Hejenstedt arbeta på avdelningen i egenskap av regionalt skyddsombud. Se hemsidan för kontaktuppgifter till honom.

Studier Lördagen den 22 januari har vi en Startpunkt på avdelningen i Borlänge. Vill du gå så anmäl detta senast onsdagen den 19 januari.

Vi i Transport Vecka 14 har vi vår medlemsutbildning ViT. Är du intresserad, eller har du några andra funderingar angående utbildning? Hör av dig till vår studieorganisatör Jenny Björnberg på 010-480 36 38 eller jenny.bjornberg@hotmail.com.

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**).



”Vi har mycket att ta tag i”, tycker Martin Schmidt, Sten-Åke Pettersson, Mats Eriksson, Staffan Roos, Johan Ström, Ronny Hägglund, Sandra Sikuljak, David Araya del Valle, Stefan Lindbom, Agneta Arnberg och Pernille Lorenz med sonen Harry Dynesius.

Månadens klubb

Två färdtjänstklubbar drar i gång

Eldsjälen och blivande ordföranden Pernille Lorenz försöker få ordning på sina diskussionslystna färdtjänstkollegor. Snart drar de i gång två nya fackklubbar.

Text och foto **Justina Öster**

EGENTLIGEN HADE chaufförerna velat ha en enda, stor klubb. En som samlade förarna i färdtjänstbolaget Sirius omsorg *och* alla som kör för underentreprenörerna. Men formalia, som att olika organisationsnummer krävs, ledde till att förarna nu startar två.

Sirius förarklubb inom moderbolaget och Sirius partnerklubb.

DET ÄR TORSDAG kväll, mörkt och ruggigt när chaufförerna droppar in efter sista körningen. Frågor och målande inblickar skickas fram och tillbaka över långbordet vid brainstorm-mötet i Sirius omsorgs lokaler i Stockholm.

Svårhanterliga resenärer, psykosocial arbetsmiljö, schysta vinterdäck och en ökänd åkare avhandlas. Liksom biltvätt utomhus i isande kyla, löner i konkurrerande bolag, bristande information och rykten.

När ska man svara i telefon och slå på taxametern? Har alla samma problem att nå fram till växeln? Får ni ständigt fel adresser och telefonnummer? När räknas arbetsdagen som påbörjad? Kan chefen lägga ut långkörningar strax före lunch? Hur mycket ska man ställa upp och köra extra och när får man åka, om passageraren uteblir?

– De små åkarna är inte så positivt inställda till facket. Det gäller att visa att vi vill vara ett stöd också till arbetsgivarna. Vi får inte bli fiender, resonerar några.

Enskilda diskussioner blossar upp här och var. Blivande ordföranden i förarklubben, Pernille Lorentz, höjer rösten.

– Vid framtida möten får den som vill ha ordet räcka upp handen. Vi kan inte ha sånt här surr!

DE SOM TAR plats i klubbstyrelserna måste dela på uppdragen, gör hon klart.

– Jag är skyddsombud men vi behöver bli fler. Flera är intresserade av att gå fackliga kurser, jättekul!

Blivande sekreteraren David Araya del Valle listar frågor att först sätta tänderna i. Höjt friskvårdsbidrag är en idé. En annan är att jämna ut utläggningen av körningar, så att några inte rullar tummarna medan andra ”kör så de syr”.

Rapportering av tillbud kommer på tal, liksom ”kvastsamtal”, när kvasten går efter klagomål på en chaufför.

– Vi märker hur viktigt det är att träffas och diskutera våra frågor, konstaterar partnerklubbens kommande ordförande, Stefan Lindbom.



”Vi har hållit på så länge. Det är jättekul att klubbarna äntligen kör i gång”, säger blivande ordföranden i förarklubben, Pernille Lorentz.

SIRIUS FÖRARKLUBB & SIRIUS PARTNERKLUBB

Antal medlemmar i förarklubben: 22.

I partnerklubben: Räkning och värvning pågår, en trehövdad styrelse står beredd att väljas vid första årsmötet i början av året.

Företaget Sirius omsorg har omkring 55 anställda och knappt 30 anslutna underentreprenörer (partners).



”Yogan hjälper mig att komma i balans, bli mig själv mer och fatta bättre beslut”, säger Alen Omerbasic Majstorovic.

Månadens medlem

”Yogan blev min räddning”

Ordningsvakten Alen Omerbasic Majstorovic börjar varje morgon med en kall dusch. Så blandar han gurkmeja i varmt vatten, dricker och brer ut yogamattan.

Text och foto **Justina Öster**

Mattan är vit, som Alens yogakläder. Vit färg anses inom yogan stärka auran, alltså energifältet runt kroppen. Är det starkt känner vi oss starka och i kontakt med oss själva. Vi håller oss friska.

En svag aura innebär motsatsen. Vi blir lätt sjuka, tappar bort vilka vi är, känner oss ockuperade och styrda av andra människors vilja och humör.

Alens yogastund varar från några minuter upp till flera timmar. En kvart räcker långt, tycker han. Vi träffas i familjens ljusa lägenhet i Nässjö. En rad statyetter av Buddha och en stor gonggong med ljud värdigt en kyrkklocka vittnar om yogastudion han tidigare drev.

– Jag vill sammanföra kroppen, sinnet och själen till en helhet. Yoga och meditation gör mig mer närvarande, öppnare mot andra människor och saker som händer runt omkring mig, säger Alen.

Samtidigt vill han inte låta flummig och pracka på andra sina val. Var och en skapar sin egen livsriktning, upprepar han.

Men den som ändå vill testa kan börja med det lättaste, föreslår Alen.

– Andningen, ett jättebra verktyg för att lugna ner kroppen.

Den är viktig inom kundalini-yoga, där övningarna inte är så fysiskt krävande. Kolla på youtube, råder han. Själv fann Alen yogan i Sverige, efter att han flytt från kriget i forna Jugoslavien 1994.

– Jag var uppstressad och behövde kroppsligt fokus i mig. Yogan blev min räddning och är det fortfarande. Ett sätt att hålla mig i balans.

I JOBBET SOM ORDNINGSVAKT har Alen daglig nytta av yogan. Det handlar om att inte ta in andras ilska och frustration vid ingripanden. Att efteråt se på sina tankar och känslor, acceptera dem och tänka: De är inte jag.

– Då försvinner de efter ett tag och man kan släppa det som hänt. Vad händer annars, om man möter en annan människa med sin frustration?

Vi lever i en tid av kroppshysteri, men att ägna sig åt sin kropp är inte ytligt, anser Alen.

– Din kropp är ditt eget tempel, om du vårdar och tar hand om din kropp mår du bra inuti. Men många träningsformer är inte så hälsosamma i dag utan mer utseendestyrda. Är du stressad kan du behöva lugnare träning för att må bra, annars blir du mer stressad, säger Alen.

ALEN OMERBASIC MAJSTOROVIC

Jobb: Ordningsvakt.

Ålder: 44 år.

Bor: Nässjö.

Familj: Sambo, två söner och en dotter mellan 1,5 och 8 år.

Morgonshot: Två teskedar gurkmeja och lite peppar i varmt vatten. Antiinflammatoriskt.

3 yoga-råd

1. **Ta hjälp av en instruktör i början, så att du gör övningarna rätt.**
2. **Anpassa yogan till dig själv, dagsformen, din kropp och ditt sinne.**
3. **Var nöjd med det du gör. Jämför dig inte med andra!**

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 562 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.

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



I Sverige finns tusentals lågavlönade lastbilschaufförer från östra Europa. De lever veckor eller månader i lastbilshytten. Bilden är tagen i Jönköping.

FOTO: JAN LINDKVIST

Jävligt frustrerande och oroande

”Syftet med EU-direktiven var från början goda: vägnätet skulle avlastas, tom-milen bli färre, miljöpåverkan skulle minska och arbetarnas villkor säkerställas. Man kan säga att det sket sig rejält.”



TOMMY JONSSON
Transports ordning och redaverksamhet.



JIMMY OVESSON
Transports ordning och redaverksamhet.

Under åren som vi i ordning och reda har granskat åkeriverksamheten i Sverige har vi flera gånger haft föredrag och utbildningar hos både myndigheter och andra organisationer. Vid informella möten med olika myndigheter har vi bevisat hur utländska aktörer bedriver verksamhet i Sverige på permanent basis, utan att betala en spänn i skatt eller sociala avgifter. De har heller inte registrerat arbetstagare som utstationerad arbetskraft.

Vi har med hjälp av Transports ordförande Tommy Wreeth gjort anmälningar till Skattemyndigheten, Arbetsmiljöverket och Polisen. Resultatet är skrämmande i våra ögon.

SYFTET HAR VARIT ATT VISA hur EU-direktiven utnyttjas, och att en del av direktiven inte är kompatibla med svensk skattelagstiftning, lagen om trafikregister och vägtrafikskattelagen. Som exempel kan vi ta effekten av kombidirektivet och regelverket kring cabotage, och hur vi tolkar myndigheternas agerande:

➜ Det ÄR uppenbarligen ok att ha fasta driftställen och bedriva permanent verksamhet i Sverige utan att betala skatt eller sociala avgifter.

➜ Man KAN ha de utländska fordonen här under flera år utan att behöva registrera dem i Sverige.

➜ Man KAN som utländsk aktör bedriva verksamhet i Sverige och utföra internationella transporter/cabotage med Sverige som utgångsland, utan att betala skatt eller sociala avgifter.

➜ Utländska aktörer KAN ha sin personal i Sverige under en lång period utan att behöva registrera dem som utstationerad arbetskraft.

➜ I Sverige ÄR det ok att ta den långa veckovilan i hytten, trots att det fastställts i domstol att det är olagligt.

JA, VAD SKA MAN SÄGA? Det är fruktansvärt frustrerande att bevisa alla tokigheter utan att få något positivt utfall av våra anmälningar och påstötningar.

Dessa fenomen fortgår och ökar konstant. Vi ser nya utländska åkerier som hittar sina fasta uppställningsplatser, både på hyrda områden och ute i skogarna. Väl gömda. Syftet med EU-direktiven var från början goda: vägnätet skulle avlastas, tom-milen bli färre, miljöpåverkan skulle minska och arbetarnas villkor säkerställas. Man kan säga att det sket sig rejält. Det har blivit totalt tvärtom. EU-direktiven har inte hängt med i utvecklingen av EU:s öppna arbetsmarknad.

Nu har det dock kommit ett nytt förslag från EU, mobilitetspaketet, som ska rätta till många av de här problemen. Enligt överenskommelsen innebär det bland annat att alla som kör inrikestransport i Sverige ska göra det med svenska löner och arbetsvillkor. Befinner man sig permanent i Sverige, ska man registrera bilen och betala skatt i Sverige.

FRÅGAN VI I ORDNING OCH REDA ställer oss är: Vem ska kontrollera detta?

Svenska löner och arbetsvillkor regleras genom kollektivavtal, vi har inte lagstadgade minimilöner. Är det meningen att transportavtalet ska allmängiltigförklaras? När det gäller utstationeringen av chaufförer, är det meningen att Arbetsmiljöverket ska kontrollera att de har rätt löner och arbetsvillkor?

Det är självklart bra att reglerna skärps för att motverka social dumpning, och stärka konkurrens på lika villkor. MEN, vi måste även ha ett fungerande kontrollsystem och rätten till sanktioner – i de fall man bryter mot reglerna. Men vi får väl hoppas att detta är klart den dag mobilitetspaketet börjar gälla.

Risken är ... att vi även efter besluten kommer vara jävligt frustrerade och oroliga.

Följ dagboken

På transportarbetaren.se kan du läsa de två tidigare delarna av ordning och redagruppens dagbok.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Vi ligger efter i kampen mot lönedumpningen

I Sveriges närmaste grannländer tar myndigheterna krafttag mot lönedumpningen i åkeribranschen.

På andra sidan kölen, i Norge, har mycket av arbetet varit inriktat på det litauiska jätteåkeriet Vlantana, som 2012 startade ett norskt dotterbolag och började köra inrikestrafik med litauiska förare.

Det tog några år innan tillsynsmyndigheterna reagerade. I Norge har staten infört något som kallas allmängiltigförklaring av vissa kollektivavtal. Det innebär att avtalens regler blir lag och omfattar alla företag och alla anställda – oavsett om det finns ett tecknat avtal eller inte.

JUST LASTBILSCHAUFFÖRER HAR löner och villkor som på det sättet är ”allmenngjorda”. Det innebär i dag en lön på minst 175,95 norska kronor i timmen. (Det motsvarar drygt 187 svenska kronor.)

Vlantana hade avtal med storkunder som Postnord och Schenker. Sommaren 2018 fick myndigheterna anmälningar om lönedumpning. Köruppdrag som skulle gått på norskregistrerade bilar flyttas i smyg över på litauiska. Förare anställdes på 50 procent, men jobbade mer än heltid. Med löner långt under lagkravet.

HÄRVAN BESKRIVS SOM den största skandalen inom norsk vägtransportnäring. Kunder har sagt upp kontrakten, stora lönekrav har ställts på Vlantana och myndigheterna hotar nu med att dra in trafiktillståndet.

I dagarna gick norrmännen ut med att ett annat utländskt åkeri, lettiska Kreiss, förbjuds att utföra cabotagekörningar i Norge. Åtgärden kom efter avslöjanden om skamlöner.

I Danmark uppdagades nyligen att filippinska chaufförer utnyttjades och inkvarterades i ”slumläger”. Med löner på 15 danska kronor i timmen.

Det fick politikerna att vakna. Regering och riksdag – folketinget – fattade beslut om åtgärder som innebär att Danmark upprättar ett cabotageregister. Alla utländska företag som vill köra tillfällig inrikestrafik eller kombitrafik i Danmark måste anmäla in bilar, köruppdrag och förare.

BROTT MOT REGLERNA bestraffas med 10 000 kronor i böter. En bot som fördubblas om bolaget fortsätter gå under radarn.

Samtidigt kräver danskarna avtalsenlig dansk lön för alla chaufförer som kör i landet. Fuskare som ertappas med lönedumpning får betala ut mellanskillnaden. Dock minst 35 000 kronor. Straffsatsen höjs till 70 000 kronor nästa gång åkeriet trillar dit.

Tyvärr ligger det nog i farans riktning att lönedumpande företag i högre grad sneglar på Sverige i framtiden. För här är det långt kvar innan bransch, transportköpare, myndigheter och politiker är i fas med våra grannar i väst i synen på social dumpning.

> ”Tyvärr ligger det nog i farans riktning att lönedumpande företag i högre grad sneglar på Sverige i framtiden.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Toppen & botten

↑ Röran i rikspolitiken. SVT behöver inte längre köpa in dyra tv-såpor, underhållningen finns ju ändå varje kväll i nyhetssändningarna.

↓ Alla sprängningar. Hur lågt kan personer i den kriminella världen sjunka? Finns det någon skamgräns?



FOTO: GÖRAN HAEGERMARK

Hallå där!

BENGT ”KNAPPEN” JOHANSSON

... lastbilschaufför från Knappekulla i Lerum, som blivit kändis på Youtube.

Över 240 000 personer har tittat på filmen om dig och din Scania. Vad får de se?

– Ja, jag kör la grus, lossar och lastar det och så grusar jag lite på en väg. Jag tar kafferast vid en verkstad. Och jag pratar lite om det jag gör, om bilen och hur länge jag har kört. Fast jag har inte tittat så mycket på filmen, jag har ingen dator själv.

Får du några reaktioner på filmen?

– Ja, det blir lite kommentarer. ”Här kommer filmstjärnan”, säger de. Men jag bryr mig inte så mycket om det, jag är ingen linslus.

Hur länge har du kört lastbil?

– Jag började när jag var 18 år och sex månader, för jag var tvungen att vänta på trafikkortet. Farsan och farfar hade åkeri och innan jag fyllde 20 fick jag en ny Scania. 1984 tog jag över och blev åkare, sedan fortsatte farsan att köra i två år till.

– I år fyller jag 73 och tar en dag i sänder. Det är roligt och socialt att köra. Nu när du ringer sitter jag i bilen mellan Brobacka och Gråbo. Jag har grus i lasten och en kund som jag pratar lite med inne i bilen.

Och bilen du kör, berätta om den!

– Det är en ScaniaT-142. Jag köpte den 1986, så den hade gått 33 år i höstas. Släpet har jag haft i över 40 år. Det finns de som vill köpa bilen när jag slutar köra – och ha som veteran.

LENA BLOMQUIST

Fotnot. Googla på Knappen och Youtube så dyker filmen upp. Gjord av Göran Haegermark.