TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 10 oktober 2021

Döden på jobbet ständigt närvarande

Farliga vibrationer
Rädda ryggen med rätt förarstol

Så starkt skydd ger vaccinet egentligen

KULTUR
Hon skriver poesi om väktarlivet

Han skrev bok om budlivet

Terminal Nattlig orättvisa ***Renhållning*** Trotjänare dumpade av kommunen ***Bevakning*** Prisad p-vakt ***Bud*** Förlustaffär att köra

DETTA ÄR EN ANNONS.

STARKA TILLSAMMANS

Hej alla nya medlemmar!

Det kan kännas lite svajigt på arbetsmarknaden just nu. Ditt nya medlemskap i facket ger dig större trygghet på jobbet och mer styrka att påverka och förändra dina villkor.

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Anders Teglund
Foto: John Antonsson

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 28–29 oktober.

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



LILLY HALLBERG
Tf chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 03



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



KAMILLA KVARNTORP
Reporter
010-480 33 02



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 10



32



12



22



42



6

4 VÄLKOMMEN
Transportarbetarens nya medarbetare Kamilla Kvarntorp om möten i nummer 10.

6 BILBUD GÖTEBORG
Högt pris att köra med egen bil i jobbet.

8 DÖDEN PÅ JOBBET
Yrkesförare fortsatt svårt drabbade.

10 HÖSTBUGETEN
Offensiva satsningar i mångmiljardklass när regeringen Löfven lagt sin sista budgetpropp.

12 NATTJOBB PÅ TERMINAL
Lennart Karlsson efterlyser bättre kompensation för ständigt nattarbete.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 MÖTET
ANDERS TEGLUND
Kulturarbetaren som tog jobb som cykelbud och skrev bok.

23 SNABBKOLL VACCIN
Så säkert är skyddet.

24 SPECIAL VIBRATIONER
Del 2 om helkroppsvibrationer – en dold hälsorisk på dåliga vägar.

32 KULTUR
Väktaren Alexandra vill skildra arbetarliv.

34 SEPTEMBERKRYSSET

35 FRÅGA FACKET

36 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om riskerna med ny arbetsrättslagstiftning.

39 MÅNADENS POLITISKA
Vänsterpartiets fackliga rikskonferens.

40 MÅNADENS MEDLEM
Sveriges bästa p-vakt.

42 UPPSÖKERI
Äntligen äkta möten!

44 LEDARE
LILLY HALLBERG
Om vänstersvängar.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Vi drog till Säffle

I augusti började jag jobba på Transportarbetaren. Efter att ha arbetat hemifrån sedan pandemins början i mars förra året känns det roligt att nu äntligen få komma ut och träffa dem som jag skriver om.

Inför det här numret av tidningen mötte jag väktaren Alexandra Einerstam i Farsta. Skrivandet är en viktig pusselbit i hennes liv, en pusselbit som kom på plats när hon gick LO:s och ABF:s skrivarkurs i våras.

I SEPTEMBER BESÖKTE jag också flera orter i Värmland tillsammans med min kollega Lilly Hallberg. I Karlstad träffade vi lastbilschaufförer i samband med yrkesförarens dag, den 9 september. I Säffle berättade sophämtarna Jonas Johansson och PO Sakariasson om hur de efter 34 respektive 15 år i branschen inte fick behålla sina jobb när kommunen tog över sophämtningen från en entreprenör. De ansågs inte vara tillräckligt kompetenta för jobbet och fick inte ens veta vilka kunskaper de saknar. Transport tycker att kommunens agerande är ett ofog. Men stämmer inte arbetsgivaren. Utgången i en rättsprocess är alltför osäker. Hör gärna av dig till redaktionen om du själv har blivit av med jobbet i samband med att kommunen har tagit tillbaka verksamhet.

> ”De ansågs inte vara tillräckligt kompetenta för jobbet och fick inte ens veta vilka kunskaper de saknar.

VI FORTSÄTTER OCKSÅ att skriva om Foodora. Den här gången har John Antonsson träffat bilbud, som arbetar under väldigt speciella förhållanden. Han intervjuade även Anders Teglund, en pianist, musiker och förläggare, som har jobbat som cykelbud det senast året.

Justina Öster skriver vidare om cateringbolaget Gate gourmet. Transport vill ogiltigförklara uppsägningen av ett sextiotal anställda, och har stämt bolaget i Arbetsdomstolen (AD).

I november ser det ut att bli rättegång.

OCH GLÖM INTE del två av Transportarbetarens granskning av helkroppsvibrationer.

Kamilla tipsar

Uppfriskande höstbad. I Stockholmsområdet har Domaruddens friluftsgård i Åkersberga öppet året runt för allmänheten.

Kamilla Kvarntorp är reporter på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi har skrivit om debatten kring plexiskydd i färdtjänst och taxi. Debatten har fortsatt:

”Det finns resenärer som inte kan sitta baktill och har läkarintyg på att de måste kunna sitta i framsätet. I många av dessa fall handlar det om livsuppehållande vård av patienter som är väl kontrollerade och har vaccinerats mot covid 2 med två injektioner sen länge.”
CGN

”Tycker Transports regionala skyddsombud bör backa och få bort dessa krav. Med den närkontakt vi har med kunderna är detta barriärskydd bara en barriär som försvårar vårt arbete och utsätter oss för ännu mer risker. Personlig skyddsutrustning måste väl ändå räcka. Mer vikt borde ha lagts vid att vi skulle ha fått tillgång till vaccin tidigare än gemene man.

Lisa

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Här är villkoren i det nya avtalet med Foodora
2. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare
3. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter

Noterat

Fem taxi-uppsökare ska ragga nya medlemmar

Nu är taxiprojektet i gång. Fem uppsökare gör sig beredda att söka upp chaufförer och åkare landet runt. Syftet är att rekrytera fler medlemmar, få i gång facklig verksamhet och teckna fler kollektivavtal.

I september samlades uppsökare och projektledning för tre dagars uppstart i Stockholm.

– Vi vill skapa bättre ordning i taxibranschen och stärka den fackliga verksamheten bland chaufförerna, säger projektledare och ombudsman Mats H Andersson.

Projektet kom till på begäran av taxidelegationen efter senaste avtalsrörelsen och bifall från förbundsstyrelsen. Det pågår från och med 20 september till och med 30 juli 2022.

”Jag ber om ursäkt till alla Britt-Marie.”

RÉKA TOLNAI
i Dagens Nyheter den 22 september.
Som nyvald ordförande för Centerpartiets ungdomsförbund i våras lovade Tolnai att ta itu med arbetsrätten, som bara skyddade Britt-Marie, 45, som satt i fikarummet. Nu vill hon skicka blommor till dem som tog illa vid sig.

Bilden



FOTO: LILLY HALLBERG

SOLROSEN MITT I gatan står. Varje dag när Transportarbetarens Lilly Hallberg kommer från jobbet är hon rädd att någon annan ska ha plockat den.

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

Bilden



FOTO: GUILLAUME SOUVANT / AFP)

HO, HO, HOCKEYFRILLA! Den belgiske lastbilschauffören visar stolt upp sin frisyr. Med den vann han pris på den europeiska hockeyfrisyrsfestivalen i Cheniérs, Frankrike.

Insändare

”Blända av”

Ta bort alla bländande ljus i transportbranschen och bli mer effektiv!

Forskning visar att man blir trött och stressad av felriktad arbetsbelysning och bländande ljuskällor.

Den största bromsklossen inom transportbranschen är bländande ljus som sänker arbetstakt och produktion.

Varför ägna tid åt synergonomi? God synergonomi skapar rätt förutsättningar och ger bokstavligen klirr i kassan.

FELRIKTAT BELYSNING SÅSOM baklampor som bländar vid lastning och lossning skapar bara obehag och irritation. I dagsläget belyser vi bara problemet, vi bländar bokstavligen alla runt omkring oss (inklusive oss själva) men glömmer det viktigaste.

Åkare och påbyggare har kommit på efterkälken för att de är insnöade i urgamla traditioner och monterar fel belysning som hämmar lastning och lossning.

DE FLESTA ÄR så upptagna att de inte ser problemet (hemmablinda) men det finns ljus i tunneln. Vad skulle hända om vi monterade arbetsbelysning under tvärbalkarna lodrät mot marken ... Förmodligen lyser man upp hela sin arbetsplats och bländande ljus vore ett minne blott.

Belysning handlar om sakkunskap, sunt förnuft, estetik och empati dagens arbetsbelysning inom industriella miljöer.

KOM IHÅG ATT vi alla är varandras arbetsmiljö och bländande ljus är vår tid största arbetsmiljöproblem och vad gör transportbranschen? Branschen blundar för ett stort arbetsmiljöproblem! Det är en mörk historia.

Transportbranschen har forskat i 30 år med bländande arbetsbelysning/baklampor och vad är slutsatsen ...

Lagom till höstdagsjämningen är det kanske dags att tänka om och tänk rätt.

Vem blir först i Sverige med rätt belysning? Framtiden ser ljus ut för dem som ser möjligheter! Tänk om det blev rätt till slut.

Tamme Tigchelaar

> ”Branschen blundar för ett stort arbetsmiljöproblem.”

Skicka in insändare!

genom att mejla den till **redaktionen@transportarbetaren.se**.
Skicka med ditt namn och gärna vad du jobbar med och en bild på dig själv.

Fler mår dåligt på jobbet

Arbetsmiljö. Var tredje sysselsatt upplever hälsoproblem kopplade till arbetet, visar en ny undersökning från Arbetsmiljöverket. Trötthet och värk i kroppen är de vanligaste besvären.

För hög arbetsbelastning, påfrestande arbetsställningar och långvarigt stillasittande är de vanligaste orsakerna.

Inom yrkeskategorin lagerpersonal och transportledare var hela 46 procent någon gång under 2020 frånvarande på grund av sina besvär.

En bidragande orsak till ökningen är pandemin och att fler upplever besvär till följd av smitta, enligt Arbetsmiljöverket.

– Siffrorna innebär tyvärr en fortsatt ökning av den upplevda ohälsan jämfört med 2018 års undersökning. Framför allt är det fler kvinnor inom vård och omsorg som upplever arbetsrelaterade besvär. Det är knappast förvånande med tanke på de effekter som pandemin haft i dessa branscher, säger Erna Zelmin-Ekenhem, Arbetsmiljöverkets generaldirektör, till Dagens Logistik. *LH*

Förlängning av beredskapsflyg

Flyg. Regeringen har beslutat att förlänga uppdraget för flygplatser som har haft temporär beredskap. Syftet är att fortsatt säkra tillgången till samhällsviktiga funktioner. Därför får Trafikverket uppdraget att förhandla och ingå överenskommelser med flygplatser.

Överenskommelserna ska innebära att flygplatserna dygnet runt ska kunna ta emot flygplan, som utför akuta eller prioriterade uppdrag för hälso- och sjukvården.

– Vi behöver fortsatt upprätthålla temporära beredskapsflygplatser så att samhällsviktiga transporter som ambulansflyg fortsatt kan starta och landa i hela landet, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i ett pressmeddelande.

Följande flygplatser är aktuella för förlängning året ut: Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro, Eskilstuna, Skövde, Trollhättan-Vänersborg, Norrköping-Kungsängen, Linköping-Saab, Jönköping, Växjö-Kronoberg, Kalmar och Kristianstad-Österlens flygplats. *LH*

Dyrt att vara bilb ud hos Foodora

Matbud. Cykelbuden som jobbar för Foodora har kollektivavtal. De bilburna buden är anställda i ett annat bolag där de kör egna bilar och enbart får provisionslön.

Text och foto **John Antonsson**



Viktor Andersson och Magnus Kvilén på Transports avdelning 3 i Göteborg är kritiska till anställningsvillkoren för Foodoras matbud.



Foodoras bilburna matbud har ingen fast lön, bara provision.

Matbudet Mohammed har jobbat för Foodora i Göteborg i lite mer än ett år.

– Jag vill jobba och var lite desperat. Men något kändes lite skumt, så jag har antecknat hur långt jag har kört och hur länge jag jobbat varje pass, säger Mohammed, som egentligen heter något annat.

FOODORAS BILBUD ÄR anställda av ett annat bolag än cykelbuden, Hungry Delivery. Därför omfattas de inte av något kollektivavtal. Mohammed har gått med i Transports Göteborgsavdelning för att han vill ha hjälp med att förbättra sina och kollegornas villkor.

Bilbuden får rak provisionslön på 40 kronor per leverans. Mohammed gör mellan två och tre leveranser i timmen. Dessutom får han stå för bil själv. Hungry Delivery betalar utöver provisionen fem kronor per kilometer. Men bara när han kör mat från en restaurang till en kund. När han kör från kunden till nästa restaurang får han ingen milersättning.

DEN MILERSÄTTNINGEN HAN får ska inte bara täcka det vanliga underhållet av bilen, parkeringsavgifter och diesel. Utan också täcka vägtullarna i Göteborg och en dyr försäkringspremie.

Innan han började jobba för Foodora betalade han cirka 800 kronor i månaden för att helförsäkra sin bil hos ett försäkringsbolag. Men de godkände inte att han hade sin privatbil registrerad för godstrafik. Till slut hittade han If som tar runt 1800 kronor – för halvförsäkring.

– Redan när jag började jobba så visste jag att det skulle kosta att jobba för dem, men jag hade ingen aning om hur mycket.

– Så jag skaffade en liten anteckningsbok. I den skriver jag upp varje körning, hur många kilometer jag kör, bränsleförbrukning, dieselpriset, adresser. Allting.

I SLUTET AV månaden räknade han ut förtjänst efter alla omkonstnader. Och räknade ut förtjänst efter kostnader.

– Sammanlagt kostade det mig kanske 3 000 kronor i månaden att jobba för Foodora. Men jag fortsatte ändå att jobba. Det var mitt i pandemin och svårt att få ett jobb. Jag tänkte att det ska se bra ut i mitt cv och en krona i vinst är ändå en krona i vinst. Jag tänkte att folket får inte gå på restaurang med alla restriktioner så naturligtvis ska folk beställa hem mat i stället. Jag kände att jag är i alla fall ute och jobbar medan andra är hemma och arbetslösa.

MUHAMMED VISAR SIN uträkning. Han säger att han har inget annat val än att köra ut bilen till de zoner han levererar i, så han har tagit med bränslekostnaderna för det i sin uträkning och då landar det på en ”förlust” på mellan 20 och 40 procent per dag jämfört med intjänade pengar. I det är försäkringskostnaderna och slitage på bilen inte inräknat.

En vanlig dag finns det jobb så det räcker. Men en gång var det stendött. Inte en enda order.

– Jag fick sitta i bilen och kolla på Netflix i tre timmar, säger Muhammed och konstaterar att han inte tjänade en spänn under det arbetspasset.

HAN HAR HÅRDA ord om lönesättningsmodellen:

– Det är skitbetalt, nästan slaveri, säger Muhammed och fortsätter:

– Problemet med situationen på Foodora är att de flesta som jobbar där inte är svenskar. De är inte födda här och vet inte att det inte är okej. Det är väldigt lockande att jobba där för dålig lön, det är svårt för utlänningar att få jobb i Sverige. De är inte självsäkra och länner sig som gäster i det här landet.

Har du någonsin sett en svensk med ljus hy jobba som bilburet Foodora-bud?

– Nej, aldrig, säger han och skrattar.

Känner du dig utnyttjad?

– Sedan dag ett.

Varför jobbar du kvar?

– Oro. Rädsla. Jag har vant mig vid det. Och man skulle känna sig lite naken om man inte har ett jobb. Därför försöker jag liksom leta efter ett annat riktigt jobb.

Vad kan facket för att nå er?

– Det är lite svårt att hitta oss först och främst. Vi kör liksom inte runt i bilar med ett stort namn på. Om vi är på McDonalds och hämtar mat är vi där i två minuter. Vi har ingen mötesplats där vi börjar eller sluta. Kanske går det att nå oss genom våra gruppchattar på WhatsApp.

Du har bott i Sverige i drygt fem år. Trodde du att det skulle vara så här?

– Både ja och nej. Men jag hade inte förväntat mig att ett multinationellt företag skulle utnyttja systemet i Sverige och hitta alla möjliga lagliga kryphål, etablera sig och liksom inte skriva på kollektivavtal. Hur kan man ha såna brister i lagarna att det går att utnyttja oss så?

GÖTEBORGSAVDELNINGENS ordförande Viktor Andersson och förhandlingsombud Magnus Kvilén har varit i kontakt med Mohammed och andra bilbud som jobbar för Foodora.

– Det rör sig om väldigt många människor som har det som Mohammed, säger Kvilén och fortsätter:

– Jag tog ut uppgifter från Transportstyrelsen och det visar sig att de har runt 1 600 bilar som inte är deras egna på trafiktillståndet. Vi kan anta att det är budens egna bilar och som de tvingas betala dyr försäkring för, samtidigt som de jobbar deltid med de här dåliga villkoren.

Ordförande Viktor Andersson vill göra mer för buden och hoppas att facket kan få Hungry Delivery att skriva på Transportavtalet.

– Om vi ska sätta press på arbetsgivaren måste vi värva fler medlemmar. Men det är svårt. Buden jobbar utspritt och har inte någon naturlig samlingsplats. De kör från hemmet direkt till restaurangerna i privatägda bilar.

– Jag tror att våra möjligheter föbättras om allmänheten får upp ögonen för villkoren och hjälper till att ställa krav på företaget.

De avtalslösa Foodora-buden

➔ Foodora har valt att ha samtliga bilburna matbud i ett bolag som saknar kollektivavtal. Transport anser att bilburna bud ska få samma lön som alla andra som jobbar under Transportavtalet.

➔ Foodoras matbud jobbar för provision. De tjänar 40 kronor per leverans och får 5 kronor per kilometer mellan restaurang och kund. Övrig bilkörning får matbuden stå för själva.

➔ Matbuden får registera sina bilar på Foodoras Trafiktillstånd. Drygt 1600 bilar som inte är Foodoras finns registerade för yrkestrafik där just nu.

➔ När en bil registeraras för yrkestrafik höjs kostnaden för bilförsäkringen, det är inte heller ovanligt att försäkringsbolag säger upp försäkringen när bilen registeras om.

Olycksdrabbad bro ska få skydd

Trafik. Vid minst 17 tillfällen de senaste åren har järnvägsbron, över Vasavägen i centrala Eskilstuna, blivit påkörd. Senast i slutet av september körde en lastbilschaufför fast i bron. Chaufförен klarade sig utan skador vid händelsen.
Sedan april 2018 har Trafikverkets personal kallats till platsen för att inspektera järnvägsbron vid upprepade tillfällen

Bron verkar ha klarat sig bra trots att den blivit påkörd så många gånger, men olyckorna har orsakat omfattande störningar i trafiken – även i järnvägstrafiken.

Flera lastbilschaufförer har insett faran med det låga brotaket i tid, men sedan behövt få hjälp med trafikavstängningar för att kunna backa tillbaka.

Men i höst ska en barriär vara på plats, med ett larm som varnar i tid. Det ska förhindra att fler höga fordon kör in i bron. *LH*



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR /PER-ERIK ADAMSSON

3500 kvadratmeter, så stor är solcellsanläggningen i Norvik.

Största solcellen i hamn

Energi. Stockholm Norvik har utrustats med landets största solcellsanläggning och anläggningen är i gång. Det är en del av satsningen på förnybar energi.

Anläggningen är på hela 3600 kvadratmeter. Den har årlig produktion på 560 MWh, vilket motsvarar elförbrukningen för 25 genomsnittsvillor.

Solcellerna är placerade på taket till hamnens största byggnad, en lagerlokal.

Elen kommer att förbrukas inom hamnen och för hamndrift. *LH*

8,9%

var arbetslösa i augusti, enligt SCB:s arbetskraftsundersökning som kom i slutet av september.

5 tycker till

Har du råkat ut för någon olycka på jobbet?



Erika Thalén, säljare bensinstation, Vilhelmina:
– Jag har bränt mig på armen, på grillen en gång. Det var mycket folk den dagen, men det var ingen stor skada så jag behövde inte söka vård. Jag försöker tänka på att ta det lugnt och inte stressa efter det.



Tommy Zäta Zetterqvist, sopgubbe, Göteborg:
– Det är klart jag gjort! Efter alla kärl och sopsäckar jag dragit och lyft har jag förslitningsskador och artros i nacken och axlarna. Diskbråck och kotförskjutning också. Men det vill Försäkringskassan inte erkänna som arbetsskador. De kallar det åldersförändringar.



Pernilla Lagerholm Sköld, färdtjänstchaufför, Örebro:
– Nej, inget tillbud heller. Jag är en klippa på att köra buss, haha! Men skämt å sido har jag inte kört färdtjänstbuss så länge och så har jag inte så bråttom. Det får ta den tid det tar.



Hans Ahlberg, tidigare lastare och huvudskyddsombud, Uppsala:
– Under tiden som lastare fick jag en inflammerad axel och var borta i tre månader. Sedan lärde jag mig använda hjälpmedel. Bland kollegorna finns utslagna tänder, frakturer, nära dödsolyckor och förslitningsskador bland äldre. De är väldigt svåra att få godkända som arbetssjukdomar.



Mats Andersson, Stockholm, central ombudsman och tidigare skyddsvakt på kärnkraftverket Ringhals (mellan 1989 och 2005):
– Nej, jag kan inte säga att jag råkat ut för någon allvarlig olyckshändelse eller tillbud, varken i mitt nuvarande jobb eller på Ringhals. Då jobbade jag dessutom inom räddningstjänsten, och det var ju en del saker som var potentiellt farliga. Har också klarat mig bra i trafiken, trots att jag kört mycket.

Få arbetsgivare får böta för dödsolyckor

Arbetsmiljö. I få fall leder arbetsplatsolyckor med dödlig utgång till att företag bötfälls. I minst 43 av 55 fall av dödsolyckor under 2018 har ingen arbetsgivare alls kunnat ställas till svars. Det visar en granskning som tidningen Arbetet gjort.

Text **Lilly Hallberg**

I mars 2018 omkom en 21-årig stuveriarbetare i Oxelösunds hamn av syrebrist, efter att han klättrat ner i ett utrymme där kol lastades. Förra hösten hölls en omfattande rättegång, som Transportarbetaren skrivit om.

FÖRETAGET DÖMDES I Nyköpings tingsrätt att betala två miljoner kronor i företagsbot, och 80 000 kronor i skadestånd till anhöriga. Även en av de två åtalade cheferna dömdes för arbetsmiljöbrott.

TINGSRÄTTENS DOM ÄR överklagad och fallet kommer att prövas i hovrätten först nästa år. Men tingsrättens beslut är i sig avvikande. I de dödsolyckor på jobbet som skedde samma år, 2018, och som Arbetet granskat, är det här det enda fall där tingsrätten fattat ett fällande beslut.

YTTERLIGARE EN DÖDSOLYCKA blev fall för rättegång i tingsrätt, men där friades det aktuella företaget. Fem företag har däremot krävts på sammanlagt 10 miljoner kronor via strafföreläggande.

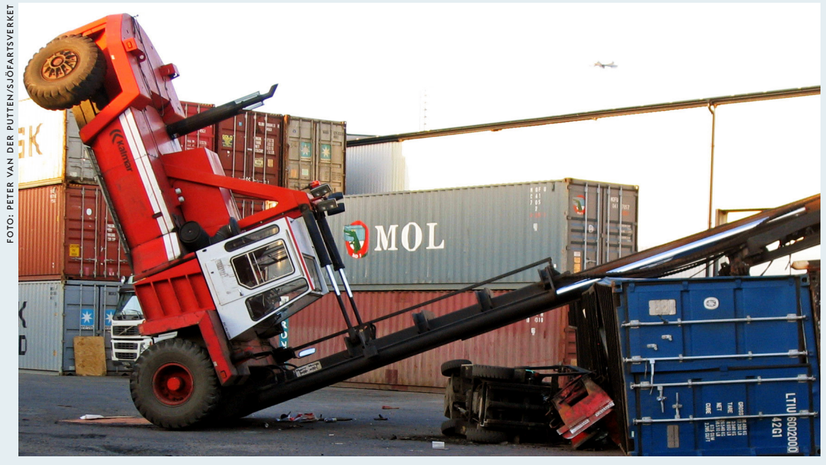
Det innebär att det inte går till rättegång om företaget accepterar boten. Förra året höjdes gränsen för det högsta belopp som går att kräva via strafföreläggande, från 500 000 kronor till 3 miljoner kronor.

Sammanlagt – via strafföreläggande och Nyköpings tingsrätts dom – har fem företag hittills krävts på 12 miljoner kronor för sex dödsfall på arbetsplatser som skedde 2018.

I fyra av fallen var de omkomna under 25 år, i likhet med hamnarbetaren som omkom ombord på fartyget i Oxelösund.

ENLIGT TIDNINGEN ARBETETS sammanställning omkom 55 personer i olyckor på jobbet under 2018. Bara sex av dessa fall ledde alltså till böter för arbetsmiljöbrott.

FOTO: PETER VAN DER PUTTEN/SJÖFARTSVERKET



Truckförare skadedrabbade

Arbetsmiljö. I snitt inträffar tre olyckor per dag med truckar. Det gör truckförare till en av de allra värst skadedrabbade yrkesgrupperna.

År 2019 skedde 1 163 olyckor där truckar var inblandade. Det visar siffror från Arbetsmiljöverkets databas. Jämfört med 2014 innebär det en ökning med 26 procent.

För lite utbildning och dålig efterlevnad är förklaringar, enligt Transports centrala arbetsmiljösamordnare Gustaf Järsberg.

I dag saknas enhetliga riktlinjer på kunskapskav på truckförare, liksom vad som krävs av dem som utbildar förare. Då det inte finns lagar som reglerar det kan Arbetsmiljöverket inte ingripa vid exempelvis misstankar om falska truckkort. Men verket gjorde under hösten 2019 inspektioner på en rad terminaler, och förra året fortsatte inspektionerna på företag som hanterar pakettransporter. Enligt Arbetsmiljöverket kan en förklaring till olyckorna vara att sådana företag ofta inte haft det systematiska och förebyggande arbetet med säkerhet.

LH

”Alla ska få komma hem från jobbet”

Arbetsmiljö. Förra året dog färre lastbilschaufförer i tjänsten än 2019. Men det är inget trendbrott. Chaufförer är fortfarande en yrkesgrupp som är mycket hårt drabbad av dödsolyckor.

Text **Kamilla Kvarntorp**

FOTO: ARBETSMILJÖVERKET



Gustav Sand Kanstrup på Arbetsmiljöverket anser att merparten av de dödsolyckor som har skett hade kunnat förutses och förhindras med bra arbetsmiljöarbete.

FOTO: LILLY HALLBERG



Transports Martin Miljeteig tycker att Arbetsmiljöverkets inspektioner borde göras av specialister som kan branschen.

En vägtrafikolycka. Två fall från hög höjd. Två chaufförer fick fallande last över sig vid godshanteringen. Förra året miste fem lastbilschaufförer livet på svenska arbetsplatser.

Det är färre än 2019, då nio chaufförer dog i arbetsplatsolyckor.

– Det är positivt att dödstalen totalt var lägre under pandemiåret. Men väldigt många dog på jobbet. Det är väldigt tragiskt. Det ska vara noll, säger Gustav Sand Kanstrup, projektledare på Arbetsmiljöverket.

MÅNGA DÖDSOLYCKOR bland lastbilschaufförer sker i trafiken. Mindre trafik ute på vägarna under pandemin skulle, enligt honom, kunna vara en förklaring till lägre dödstal förra året än 2019. Men det går inte att tala om något trendbrott. I år har redan fem chaufförer mist livet i tjänsten.

Under perioden 2011–2020 dog totalt 494 människor på svenska arbetsplatser. 83 av dem var lastbilschaufförer – 66 i den svenska arbetskraften och 17 i den utländska arbetskraften, visar statistik som Arbetsmiljöverket har sammanställt.

– Det är jättesorgligt och helt oacceptabelt att så många har dött. Det är det värsta som kan hända. Alla ska komma hem från jobbet, säger Transports centrala arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

SETT ÖVER EN tioårsperiod har ungefär hälften av dödsfallen bland lastbilschaufförer skett i trafiken. Nästan lika många olyckor inträffade i samband med att gods lastades och lossades.

– Lastbilschaufförer får fallande last eller rasande föremål över sig, blir klämda mellan last och lastbil och faller från flak eller andra höjder när de hanterar gods, säger Gustav Sand Kanstrup på Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljön är arbetsgivarens ansvar. För att får ner dödstalen bland lastbilschaufförer efterlyser Gustav Sand Kanstrup bättre kunskap om systematiskt arbetsmiljöarbete hos arbetsgivarna – att de tillsammans med sina anställda arbetar för att identifiera fysiska, organisatoriska och systematiska risker i arbetsmiljön. Och åtgärdar de risker som de upptäcker.

– De kan till exempel se till att de kontrakt som skrivs inte går ut över chaufförernas arbetsmiljö och säkerhet, att de inte leder till orimliga tidsfrister.

GUSTAV SAND KANSTRUP vill också se att fler arbetsgivare motiverar sina medarbetare att utse lokala skyddsombud. Och att facken samarbetar.

– Olyckor sker där det är många aktörer. Fackförbunden kan gemensamt identifiera var problemen ligger och föreslå åtgärder för att förebygga dem.

Han uppmanar även lastbilschaufförerna att följa de instruktioner de får av arbetsgivaren, och uppmärksamma arbetsgivaren och skyddsombud på risker i arbetsmiljön.

– Då finns förutsättningar för att göra förbättringar innan olyckan är framme, säger han.

TRANSPORTS MARTIN MILJETEIG tycker att många företag måste bli bättre på att samverka med behöriga skyddsombud för att förbättra arbetsmiljön. Tillsammans ska de riskbedöma alla arbetsmoment – vilken utbildning som behövs, vilka verktyg som krävs, vilka risker som finns, och hur riskerna kan elimineras så att arbetet kan göras på ett säkert sätt.

– Arbetsgivaren bör vara tydligare med vad lastbilschaufförer får och inte får göra när de lossar gods. En anställd ska inte behöva göra egna riskbedömningar. Det ska finnas tydliga instruktioner för hur olika situationer ska hanteras, vid till exempel lastning och lossning.

För att få ner antalet dödsolyckor i trafiken efterlyser Martin Miljeteig säkra, trygga lastplatser och bättre vägunderhåll under både sommaren och vintern.

Han betonar också vikten av att anställa påpekar brister i arbetsmiljön, genom att göra en tillbudsrapportering om de inte har förutsättningar för att göra sitt jobb på ett säkert och korrekt sätt.

Chaufförer som sätter trafiksäkerheten och arbetsmiljön före leveranskraven får heller inte straffas.

– Kommer det en snöstorm förväntar sig kunder ändå att de ska köra i en och en halv meter höga drivor i 20 sekundmeter för att godset ska komma fram. Annars kan det bli konsekvenser. Det kan handla om alltifrån tillsägelser till att kunden blir jättearg och inte vill använda ett åkeri mer. Mer behöver göras för att motverka stressiga arbetssituationer, säger Martin Miljeteig

ARBETSMILJÖVERKET KAN OCKSÅ göra mer för att förhindra dödsolyckor bland lastbilschaufförer, enligt honom.

– Verket måste bli bättre på att vara ute på arbetsplatserna, personal som kan branschen borde göra inspektionerna. Då är det lättare att upptäcka brister och ställa krav på arbetsgivarna, säger Martin Miljeteig.

”Viktigt att inte strama åt för tidigt”

Politik. Ingen promenad men många miljarder. Finansminister Magdalena Andersson (S) kunde presentera en historiskt tung budgetproposition, med 74 miljarder kronor till olika reformer.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: NINNI ANDERSSON/REGERINGSKANSLIET

Finansminister Magdalena Andersson redo att lämna över rekordbudgeten till riksdagen.

Mycket har kommit ut redan innan regeringens budgetproposition för 2022 lämnades över till regeringen den 20 september. Nyheter för dagen var, enligt finansministern, ett välfärdspaket på 5 miljarder kronor som ska gå till att förstärka vården – varav två miljarder bara till att bygga bort vårdköerna som uppstått under pandemin. Och införandet av en familjevecka nästa år; en förmån med föräldrapeng till föräldrar som har barn som är mellan fyra och sexton år gamla.

JOBBEN OCH VÄLFÄRD är prioriterade områden.

Magdalena Andersson inledde med att tala om det glädjande i att det nu går att se en väg ut ur pandemin. Att svensk ekonomi visar på en stark återhämtning och att sysselsättningen ökar. Samtidigt underströk hon att det är viktigt med fortsatt finansiellt stöd för att göra återhämtningen efter pandemin möjlig. Att det ännu inte går att avveckla krisinsatserna.

– Det är viktigt att inte strama åt för tidigt, sa Magdalena Andersson på presskonferensen.

– Vi lägger en budget med offensiva reformer för klimatet, jobben, välfärden och brottsbekämpningen. Tillsammans ska vi ta Sverige framåt efter pandemin.

Sammanlagt handlar det om reformer på 74 miljarder kronor. Främst är det aktuellt med offensiva satsningar på fyra områden:

➔ Snabbare klimatomställning: Flera åtgärder för att svensk industri ska vara ett föregångsland. Satsning på underhåll av järnvägar och vägar, och pengar till utveckling av transporter med en övergång från vägtransporter till sjö- och järnvägstransporter. Men också sänkt moms för reparationer och åtgärder för att förbättra möjligheter att cykelpendla, samt elektrifiering av bussar.

➔ Ökad sysselsättning: Fler ska komma i arbete. Krafttag för att arbetslösheten, som stigit under coronakrisen, inte ska bita sig fast på högre nivå. Mer pengar för att förstärka Arbetsförmedlingen och en fortsatt utbyggnad av Kunskapslyftet 2022; en utbyggnad av permanenta utbildningsplatser, inklusive studiestöd, inom komvux, yrkeshögskolan, folkhögskolan och högskolan. Vidare förslag på nytt system för omställning på arbetsmarknaden. Fler utbildningsplatser ska skapas men även fler praktikplatser, introduktionsjobb och ”extratjänster”.

Förslag på nytt system för omställning på arbetsmarknaden. Fler utbildningsplatser ska skapas men även fler praktikplatser, introduktionsjobb och ”extratjänster”.

➔ Stärkt välfärd: Regeringen föreslår en rad åtgärder för mer en mer tillgänglig vård och omsorg, med riktade insatser för att hantera det uppdämda vårdbehovet och minska vårdköerna som uppstått som en konsekvens av pandemin. Dessutom föreslås resurser även för nästa år när det gäller vaccin, vaccinering, testning och smittspårning.

➔ Bekämpa brottsligheten: Sverige ska vara ett tryggt land för alla, betonas i budgeten. Regeringen föreslår därför åtgärder för att fortsätta bekämpa gängkriminaliteten, bland annat genom ytterligare medel till Polisen, Kriminalvården och Tullverket. Regeringen vill också se fler åklagare och häktesplatser. För att komma till rätta med skattefusk ska berörda myndigheter få ytterligare medel. Dessutom ska satsningarna på det militära och civila försvaret fortsätta, och regeringen vill även inrätta en ny myndighet för psykologiskt försvar.

PÅ PRESSKONFERENSEN när budgeten presenterades uttryckte Magdalena Andersson – troligen den som tar över efter Stefan Löfven som partiledare för S – att det var en budget som gjorde en ”glad som socialdemokratisk finansminister”. Och det är också en budget med ett mycket stort reformuttrymme, 74 miljarder kronor, nästan tre gånger så mycket som ett ”normalår”. Satsningar på över 100 miljarder kronor totalt gör den till en historiskt stor budget.

Förslag: Höjt tak till sjukpenningen

Politik. Regeringen vill satsa miljarder på att höja taket i sjukförsäkringen och förändra reglerna kring rehabilitering.

Text **John Antonsson**

– Vi har gått från neddragningar till stora investeringar för att stärka vårt samhälle, sa statsminister Stefan Löfven vid en pressträff nästan två veckor innan budgetpropositionen överlämnades till riksdagen.

STATSMINISTERN HADE MED sig socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi (S) och LO:s ordförande Susanna Gideonsson när förslaget om nya regler för sjukförsäkring presenterades.

– Vi har under en längre tid haft en sjukförsäkring med stora brister. Där människor inte får den trygghet de förtjänar. Nu har vi tagit viktiga steg för att förstärka den, sa Ardalan Shekarabi.

DET HÖJDA TAKET kan innebära att fler får 80 procent av sin lön i sjukpenning. Då maxtaket höjs från åtta till tio prisbasbelopp. Per sjukdag innebär det att maxbeloppet per sjukdag höjs från drygt 800 till 1 027 kronor. Enligt regeringens uppgifter är det 143 000 kvinnor och 103 000 män som kan komma att få i genomsnitt 9 200 kronor mer per år.

REGERINGEN FÖRESLÅR OCKSÅ att den som fått vård, behandling och rehabilitering ska kunna få sjukpenning efter dag 365, om det är tydligt att personen kan återgå till sitt arbete innan 550 dagars sjukskrivning.

– Det är en bra dag för Sveriges löntagare. Många har drabbats hårt av de nuvarande snäva tidsgränserna. Det här är ett rejält kliv mot en tryggare sjukförsäkring, sa Susanna Gideonsson.

ANDRA FÖRSLAG SOM presenterades:

➔ Mer möjligheter att jobba deltid under sjukskrivning.

➔ För den som är 62 år eller äldre ska arbetsförmågan efter 181 dagar enbart prövas mot arbete hos den befintliga arbetsgivaren.

➔ En utredning tillsätts för att se över karensavdraget för arbetstagare med kontaktnära jobb.



FOTO: MAGNUS LILJEGREN/REGERINGSKANSLIET

Det var en rekordstor budgetpropp som presenterades den 20 september.

Ris och ros till budgetförslag

Politik. Ris och ros. Men också frågetecken om regeringen får igenom en budget med finansiellt rekordstora satsningar på en rad områden.

Text **Lilly Hallberg**

Det är inte säkert att det går vägen med regeringens budget för 2022. För det krävs både stöd från Vänsterpartiet och Centern. Men samtidigt rymmer den stora budgeten krav från flera partier som gör det mer sannolikt att den vinner stöd hos tillräckligt många i riksdagen. Å andra sidan uttryckte både V och C att den reformspäckade budgeten visserligen var bra, men inte tillräcklig.

VECKAN EFTER ATT finansministern överlämnat budgeten till riksdagen var det fortfarande oklart hur de båda partierna kommer att rösta i en slutlig votering, senare i höst.

Vänsterpartiet har en lista på krav, bland annat att skattesänkningar ska motsvaras av höjda skatter på andra områden. Och partiet var missnöjt med att sjukförsäkringens karensavdrag inte slopas permanent.

BUDGETPROPOSITIONEN väckte en del kritik när den presenterades i sin helhet, men kanske mindre än väntat. Vilket delvis kan bero på att det tidigare funnits gott om tid att kritisera förslag och satsningar tidigare. Regeringen Löfven har vid en rad digitala presskonferenser veckorna innan lyft olika områden.

SAGT OM HÖSTBUDGETEN:

”Som helhet är det en på sätt mycket bra budget med stora satsningar på områden som är viktiga för LO-anslutna.”

Martin Klepke, ledarskribent Arbetet

”Det här är en budget som skuldsätter det svenska folket utan att lösa de stora problem som Sverige har med kriminalitet och hög arbetslöshet.”

Elisabeth Svantesson, ekonomisk-politisk talesperson för Moderaterna, i riksdagsdebatt

”Den spontana reaktionen när vi får budgeten är helt enkelt att det är en stor helhet där det finns positiva drag, men också saker som är otillräckliga. Nu måste vi ha en intern diskussion och det här är tillräckligt.”

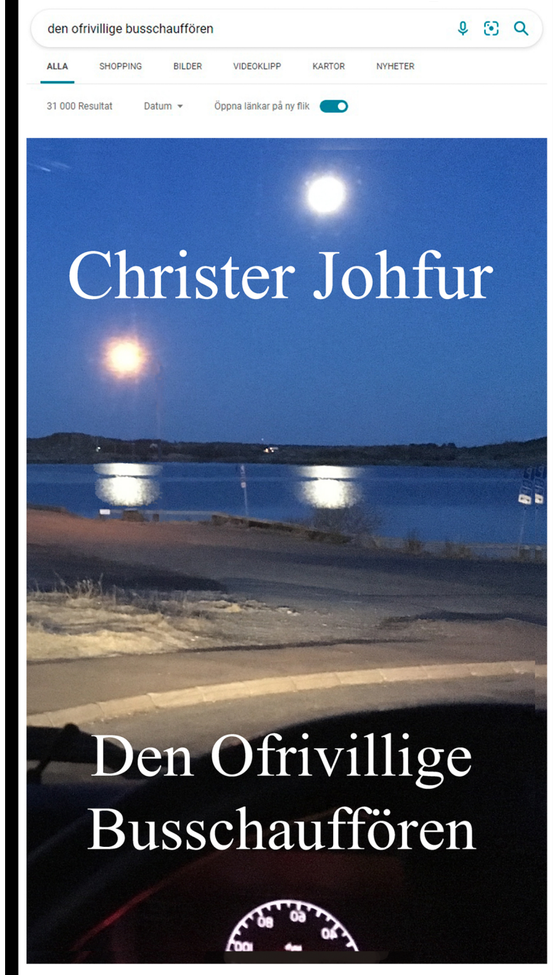
Martin Ådahl, Centerpartiets ekonomisk-politiska talesperson, till Svenska Dagbladet

”Med Liberalerna ute på högerkanten kan Magdalena Andersson lägga fram en budget som gynnar de med lägst inkomster mest... ”Sammantaget ökar den ekonomiska standarden till följd av reformerna mest i den nedre delen av inkomstfördelningen”. Det är en nyckelmening i budgetpropositionen. Det finns hopp om ett lite jämlikare Sverige.”

Lisa Pelling, ledarskribent, i Dagens Arena

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nu mer aktuell än någonsin?
Finns i din bokhandel och ute på nätet.



**** En episk berättelse om en familj som, på grund av det heliga kriget och ett politiskt maktspel på allra högsta nivå, tvingas till att splittras för att till slut åter få försonas igen ****

Livet leker för den mycket framgångsrika familjen Lindegren. Men av en absolut ren tillfällighet så börjar motiverade, välfinansierade, välordnade och starka krafter sakta men säkert avslöjas, vilka har beslutat sig för att förändra det svenska samhället för evigt.

Detta medför på sikt att Sverige som nation står för sin kanske största utmaning i modern tid då terrorister med till synes oändliga resurser börjar spela sitt livsfarliga spel om herraväldet, sympatierna och opinionen i det svenska riket.

Mitt i skottlinjen hamnar familjefadern, entreprenören och företagaren David Lindegren som både mot sin vetskap och vilja, av oerhört mäktiga intressen, kastas rakt in i händelsernas centrum.

Detta oönskade engagemang skapar oöverstigliga problem för honom, det förändrar hela hans liv och ställer också hans familjs kärlek och lojalitet på mer än omänskliga prövningar.

Hans liv blir istället i ensamhet, ett till synes omöjligt uppdrag, att jaga och till slut förstöra en organisation vars aktiviteter obönhörligt tvingade in honom i stridens hetta.

Till slut så vet han inte längre säkert vilket som är det största problemet för honom. Att spåra upp och neutralisera terroristcellen eller att vinna tillbaka sin familj och sitt liv igen?

Mirou Sweden
www.mirou.co.uk

”Korta arbetstiden för oss nattj obbare”



”Nattarbete påverkar din biologiska klocka. Sover jag nio, tio timmar efter nattpasset fungerar det för mig”, säger Lennart ”Skalis” Karlsson. Efter nattpasset kör han hem och äter frukost, tittar på lite tv-sport och lägger sig.

Terminal. Terminalarbetaren Lennart Karlsson jobbar ständig natt. IF Metall har tecknat avtal om 34 timmars arbete per vecka för nattarbetare, men i Transport gäller 40.

– Det känns orättvist att det är så stor skillnad, säger han.

Text och foto **Justina Öster**

Lennart ”Skalis” Karlsson parkerar bilen utanför Närke Frakt i ett industriområde i Örebro. Parkeringen är öde, gatlyktorna spiller gult ljus i asfalten. Han kommer från lägenheten i Kumla och jobbar ständig natt, klockan 22 till 07, söndag till fredag.

LENNART ÄR INTE missnöjd med Transport. Facket gör ett jättebra jobb, tycker han, men han vill gärna ”väcka” fler transportare om villkoren för nattjobbare.

– Jag tror inte så många känner till att det är så stor skillnad mellan Transports och IF Metalls avtal. När jag pratar med andra säger de: Det är väl samma? Inte? Aj, vad fan!

Terminalarbetarnas villkor regleras i Transportavtalet mellan Transport och Biltrafikens Arbetsgivareförbund. Det senaste tecknades den 1 november 2020 och löper fram till den 1 mars 2023. Där står att Lennart och kollegorna med kollektivavtal på landets terminaler har rätt till en minuts kompensation för allt nattarbete mellan klockan 22 och 06.

Med borträkning av semester, raster och eventuellt tillskott av lite övertid ger det omkring 30 timmar per år. Eller i runda slängar tre, fyra dagars extra semester. Pengarna samlas i en kompbank och arbetsgivare och anställda ska sedan komma överens om hur ledigheten ska tas ut.

LITE ”FJUTTIGT” FÖR nattarbete som sliter hårt på kroppen och innebär att man offrar mycket av sitt sociala liv, tycker Lennart.

– Jag vill att Transport ska jobba för en rejäl arbetstidsförkortning för oss som enbart jobbar natt i kommande avtalsförhandlingar.

”Många förstår inte hur jobbigt det är att arbeta natt. Att vi inte får mer komp än några få minuter per pass känns konstigt.

Lennart ”Skalis” Karlsson

Lennart kallar sin helg ”enormt kort”. På fredag morgon klockan 07 går han av passet och behöver sova en god bit av dagen. Bara lördagen är helledig och på söndagen behöver han sova länge för att orka gå på nattpasset igen klockan 22.

– Många förstår inte hur jobbigt det är att arbeta natt. Att vi inte får mer komp än några få minuter per pass känns konstigt. Andra säger också att de kan strunta i löneförhöjningar, att de hellre vill ha mer ledig tid. Men det är särskilt viktigt för oss ständiga nattarbetare.

JÄMFÖRELSEN MED IF Metall gör 60-åriga Lennart eftersom han tidigare var ”metallare” och packade telefoner på Ericsson. Han övergick sen till att köra lastbil, men bytte till terminal för fyra och ett halvt år sedan efter en synförändring som kostade honom C-kortet.

– På Ericsson gick jag på måndag kväll klockan 22 och av klockan 07 fredag morgon. Då var jag ledig hela lördagen och söndagen. Jämför det med Transports 40 timmar!

På Ericssontiden var Lennart gift och hade två småbarn så det var ändå tufft. Han kände sig skuldmedveten om frun städade medan han sov, gick som i dvala av trötthet. Nu lever han själv och har lättare att sova på dagtid, helst nio, tio timmar på vardagar. I helgerna blir det mindre om Lennart ska hinna träffa vänner. Tandläkar- och bankbesök får klaras av på fredagar.

– Jag fick lära mig att du måste sova mer om du jobbar natt, en sovtimme på dagen ger inte lika bra återhämtning som en nattimme. Du går emot den biologiska klockan.

FOLK KAN FÖRSTÅS tycka att den som valt att jobba natt får stå sitt kast. Men när Lennart började på terminal fanns det bara nattpass att erbjuda. Han var inte glad, men upptäckte efter en månad att det funkade bra. På ett sätt är nätterna lugnare. Folk springer inte fram och tillbaka och arbetet är mer uppstyrt tycker Lennart.

– Det kan bli stressigt på natten också när mycket gods kommer på en gång, fast det är en annan sorts stress. Dagtid är huset fullt men på natten är vi bara två.

Skulle du nappa om du fick byta till dagarbete?

– Jag skulle fundera på det men… just nu stannar jag nog hellre kvar på natten. Killen jag jobbar med och jag går så bra ihop.

Kan du tänka dig att själv engagera dig fackligt och driva frågan?

– Det är svårt eftersom jag jobbar natt. Möten sker ofta dagtid och då måste jag ge upp min sömn. Men jag har alltid varit med i facket.

EN FÄRSK RAPPORT från Arbetsmiljöverket beskriver ökad ohälsa på landets arbetsplatser. Var tredje sysselsatt upplever hälsoproblem. Trötthet och värk i kroppen är de vanligast. Orsakerna är framför allt hög arbetsbelastning, påfrestande arbetsställningar och långvarigt stillasittande. Kvinnor i kommuner och regioner är särskilt utsatta.

– För mig är det mest trötthet. Jag känner av axlarna lite fast annars har jag klarat mig bra. För några år sedan fick jag kraftig hjärtsvikt, men nu fungerar medicinen bra. Jag har högt blodtryck, äter blodförtunnande och insulintabletter för diabetes typ 2.

FÖR ATT MÅ bättre har Lennart lagt om kosten. Smågodis är utbytt mot fibrer i bröd och pasta och vitt socker bannlyst. Han har gått ner 14 kilo på fyra månader, tänker som längst jobba till 65 år.

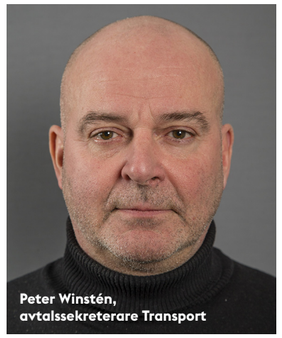
Arbetsbelastningen är inte för hög, men Lennart har inte för lite jobb heller. Ytterst hoppas han på ny lagstiftning som begränsar tiden för allt nattarbete.

– I den perfekta världen får vi en arbetstidslag som minskar arbetstiden på natten, hoppas Lennart.

Han pekar på vägarbetstidslagen med starkare reglering för yrkesförare.



Tommy Wreeth, förbundsordförande Transport



Peter Winstén, avtalssekreterare Transport

Facket ser gärna kortare arbetstid

Terminal. Transports avtalsansvariga håller med. En minut komp per timme mellan klockan 22 och 06 är inte så mycket. Men frågan har lyfts och de tror att fler kommer att ställa krav på mer ledig tid i kommande avtalsförhandlingar.

Text och foto **Justina Öster**

– Arbetstidsförkortning efterfrågas mer generellt, inte bara av dem som jobbar natt. Det är inte så konstigt om du har ett stressigt jobb och stressar även socialt. Vi har fått ett 24-timmarssamhälle och på vissa terminaler vill arbetarna hellre ha mer ledig tid än lönehöjning, särskilt de som jobbar mycket natt, säger avtalssekreterare Peter Winstén.

I senaste avtalsförhandlingen togs frågan upp av flygplanslastarna och flygfraktsarbetarna, som ville växla sitt semesterlönetillägg mot mer ledighet. Men arbetsgivarna i Svenska Flygbranschen gav kalla handen.

– Flyget var hårt drabbat av pandemin och arbetsgivarnas svarade att ”de lösningarna finns inte i huset”. Svenskt Näringslivs hus alltså.

Något svar på varför fick Transport inte.

Winstén betonar:

– Vi sitter inte på förbundskontoret och formulerar krav. Vilka frågor som medlemmarna vill driva tas upp och diskuteras i avtalsråden för de olika avtalen.

Vad gör den som vill ha ett ord med i laget?

– Engagerar sig i sin lokala avdelning. Det är de som utser representanter till de olika avtalsråden.

Kan du tänka dig att lyfta kravet på kortare arbetstid för nattarbetare?

– På avtalsråden kan man alltid ta upp hur man gör på andra avtal och det är aldrig fel att titta på hur andra fackförbund gör, säger Peter Winstén.

Förbundsordförande Tommy Wreeth jobbade förr som terminalarbetare.

– Metall har satsat långsiktigt på arbetstidsförkortning och avstått löneutrymme till det. Jag tror vi måste vara beredda att göra det också för att folk ska orka med både familjeliv och jobb i dagens tuffa tempo. Jag förväntar mig att tid kommer att tas upp igen, även på fler avtal, säger han.

Komptiden i Transportavtalet är inte så stor, medger Wreeth. Ska den öka behöver det nog ske i flera steg, över flera avtalsrörelser, enligt honom.

I förra avtalsrörelsen gick flygbranschen ”på knäna”.

– Vi hoppas att läget är bättre nästa gång. Att växla semestertillägg mot mer ledig tid är en win-win-situation. Arbetsgivaren får mer harmoni på arbetsplatsen och en mer utvilad personal, säger Tommy Wreeth.

Svenska Flygbranschen och Biltrafikens Arbetsgivareförbund ingår i paraplyorganisationen Transportföretagen. Där säger pressansvariga Håkan Filipsson att avtalsansvariga Annika Nordin ”avböjer intervju” i frågan.

”Att växla semestertillägg mot mer ledig tid är en win-win-situation.”

Tommy Wreeth

Bidde bara en premiärtur …

Hamn. Det skulle bli ett miljövänligare alternativ till vägtrafik – i början av juni gjorde containerfartyget Emelie Deymann sin premiärtur.

Rutten Nynäshamn – Västerås var tänkt att trafikeras två gånger i veckan. Enligt Mälarhamnar AB skulle vattenleden kunna avlasta vägarna med 1 000 lastbilar per vecka.

Men det blev inte några fler turer. Frågan är varför. Carola Alzén, vd på Mälarhamnar AB, ser det dock inte som ett misslyckande:

– Det är inte ogjort på något sätt. Vi har visat upp ett rent och snyggt fartyg med en fantastisk potential. Vi har visat att det faktiskt går att köra mellan Norvik i Nynäshamn och Mälarhamnar. Nu jobbar vi på att skapa bättre förutsättningar, säger hon till SVT Västmanland. *LH*



FOTO: JOHN ANTONSSON

Drotten anlöper Nynäshamns färjeterminal.

… en helt annan linje har startat

Hamn. Den 30 september avgick Drotten från Nynäshamns färjeterminal med Rostock som slutdestination.

Linjen är främst till för latbilar och trailers utan dragbil. Men redan vid den första dagens avgång hade privatbilister hittat den nya färjelinjen.

Det statliga ecobonus-systemet har gjort linjen möjlig. Om båtarna blir fullbelagda kan vägtrafiken avlastas med uppemot 75 000 lastbilar årligaen och utsläppen minskas med 20 procent, enligt bolagets egna beräkningar. *JA*

Försök att förlikas sprack

Flyg. Inför den andra muntliga förberedelsen i Arbetsdomstolen gjorde Gate gourmet och Transport några trevande försök att förlikas. Parterna stod dock för långt ifrån varandra. Nu väntar rättegången den 10 och 11 november.

Text och foto **Justina Öster**



Gate gourmet har infört så kallade kombinationstjänster – och sagt upp samtliga Transports medlemmar.

Transport har stämt cateringbolaget Gate gourmet i Arbetsdomstolen (AD) och begärt att rätten ska ogiltigförklara uppsägningen av 62 anställda medlemmar. Facket begär dessutom 21,7 miljoner kronor i allmänt skadestånd till transportarna.

FACKET FÅR JURIDISKT stöd av LO-TCO Rättsskydd och Gate gourmet av arbetsgivarorganisationen Svenska Flygbranschen. Inför rättegången i AD har parterna träffats vid två muntliga förhandlingar för att räta ut frågetecknen i denna komplicerade tvist. Andra gången den 13 september.

Både före och efter detta datum möttes arbetsgivare och fack för att sondera möjligheten att förlikas, men försöken misslyckades.

– Vi stod alldeles för långt ifrån varandra, säger Transports centrala flygombudsman Per-Olof Norgren.

Han är tveksam till om några fler trevare eller förhandlingsbud är att vänta från arbetsgivarna.

– Vi får nog utgå ifrån att det blir huvudförhandlingar och att frågan avgörs i rätten.

Är du besviken över att ni inte lyckats nå en förlikning, innan?

– Det är klart det hade varit skönt om vi lyckats förlikas, men vi tänker inte göra det till vilket pris som helst. Det handlar ju om upprättelse för våra medlemmar som tvingades gå under förnedrande former, säger Per-Olof Norgren.

GATE GOURMET HAR verksamhet vid Arlanda, Landvetter och Sturup och konflikten har pågått sedan i augusti 2020. Med hänvisning till flygkrisen och det dalande resandet förklarade cateringjätten då att företaget ville göra en stor omorganisation.

Det innebar uppsägning av alla Transports medlemmar och införande av så kallade kombinationstjänster. Alla anställda skulle hädanefter arbeta på bolagets alla avdelningar och samtliga avlönas enligt Hotell och restaurangfackets (HRF) cateringavtal.

Fram till omorganisationen tillämpades Transports Riksavtal för arbetstagare på civilflygsområdet för Transports medlemmar och cateringavtalet för HRF:s.

För Transports cateringlastare, chaufförer och anställda på packavdelningen innebar detta lönesänkningar på flera tusenlappar och utökad arbetstid.

TRANSPORT ANKLAGADE Gate gourmet för avtalsshopping och för att bryta mot LO:s plan om vilka fackförbund som organiserar vilka medlemmar. Företaget kontrade med att Gate gourmet behövde förändringen för att överleva på lång sikt.

Ny utredning: Bromma kan läggas ned 2025

Flyg. Det är fullt möjligt att avveckla flyget i Bromma redan om fyra år. Det enligt utredningen som nyligen lämnades över till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S). Men många frågor återstår.

Text **Lilly Hallberg**

Bromma flygplats framtid – eller avveckling – har diskuterats i snart 50 år. I våras tillsatte regeringen en utredning om nedläggning. Regeringen vill lägga ned flygplatsen i Stockholms kommun.

– Regeringen bör gå till riksdagen med en skrivelse för att informera om sin avsikt och sina skäl till nedläggning, sa utredaren Magnus Persson vid en pressträff i slutet av förra månaden.

– Det finns egentligen inga extremt stora hinder, det går att genomföra, sa Magnus Persson i samband med överlämnandet av utredningen.

Enligt Persson är avvecklingen i sig fullt möjlig att göra någon gång mellan 2025 och 2027.

Infrastrukturminster Tomas Eneroth (S) uttryckte att det var bra att man nått så pass långt:

– Vår uppfattning i regerinen är tydlig, vi vill lägga ner Bromma och säkra kapaciteten på Arlanda, sa han.

Men utredningen visar också att en nedläggning av Bromma är en komplex fråga, som också påverkas av klimatdebatt och förändringar till följd av pandemin. Innan flyget återhämtar sig till de volymer som rådde före pandemin kan det dröja ända till 2040, enligt utredaren. Han konstaterar också att det i dagsläget finns kapacitet på Arlanda, men att det senare krävs en ombyggnad för att ta över flygtrafik från Bromma.

En majoritet i riksdagen är emot planerna på nedläggning. Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna i trafikutskottet har gemensamt gjort tagit ställning mot regeringen i frågan. Också Sverigedemokraterna och Centern är kritiska.

Stockholms trafikborgarråd Daniel Helldén (MP) är däremot övertygad om att det minskade flygandet inte är något övergående. Utredningens slutsatser ligger i linje med vad Miljöpartiet tidigare sagt, enligt Helldén:

– Alla vet att det är en omfattande förändring av flygmönster kommer att sitta i, framför allt vad gäller inrikesflyget.

Daniel Helldén påminde i samband med att utredningen överlämnades också om bakgrunden till de aktualiserade planerna på nedläggningen av Bromma flygplats:

– Det man bestämde för tio år sedan i Alliansregeringen var att flygplatsverksamheter ska drivas affärsmässigt och att Swedavia ska göra bedömningarna. Då är det uppenbart att den kommer att läggas ner nu.

Ny kritik mot LAS-förslaget

Arbetsrätt. Den så kallade LAS-utredningen har varit ute på remissrunda. Nu kommer svaren. Kritiken är hård från flera håll. Genomgående är missnöjet med att bara delar av arbetsmarknadens parter styrt processen för ny lagstiftning.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: JOHN ANTONSSON

LO är starkt kritiskt i remiss om LAS.

Remisstiden har gått ut. LO skriver i sitt svar till regeringen att parterna i avtalet i praktiken getts kompetens att stifta lag – samtidigt som den stora grupp på arbetsmarknaden, som står utanför överenskommelsen, inte på något vis kunnat påverka innehållet i förslaget. För LO, med undantag av IF Metall och Kommunal, står utanför överenskommelsen mellan PTK och Svenskt Näringsliv.

– Transportarbetareförbundets hållning har hela tiden varit tydlig: Förslaget om en ny, ”moderniserad”, arbetsrätt leder till en obalans mellan arbetsmarknadens parter, för arbetstagarparten en kraftig försvagning.

Grunden i lagstiftningen ska vara trygghet i anställningen, inte i rätt till omställningsstöd efter att ha förlorat arbetet – på mer eller mindre godtyckliga grunder om förändringarna genomförs, enligt Transport.

TRANSPORTS TOMMY WREETH liknar riskerna med utredningens lagförslag vid en käftsmäll på ingång för Sveriges arbetare. I sin ordförandekrönika på sidan 36 skriver han också om de konsekvenser en urholkad anställningstrygghet för med sig.

– En ökad otrygghet som anställd kommer att begränsa viljan att uttrycka kritiska synpunkter om förhållandena på jobbet, till exempel om arbetsmiljö eller om hur avtalen följs, säger Tommy Wreeth.

Transport har svarat på regeringens remiss. Förbundet förkastar förslaget kring förändringar i turordningsreglerna i lagen om anställningsskydd, liksom ändringen från saklig grund till sakliga skäl för uppsägning.

– Jag hoppas fortfarande att beslutsfattarna är kloka nog att lyssna på alla kritiska remissvar som kommer in. Det är inte rimligt att fullfölja vansinnet med en lagstiftning enligt de förslag som ligger ute på remiss när så många är kritiska, säger Wreeth, som ser det som glädjande att LO:s remissvar är starkt kritiskt.

I DET AKTUELLA remissvaret kritiserar LO samma delar av överenskommelsen som tidigare, bland annat att arbetsgivare ska få utökad rätt att göra undantag från regeln ”sist in-först ut” vid varsel.

Synkrav för körkort utreds

Utredning. Syntester för körkort som används i dag kan upplevas som trubbiga, enligt regeringen. Därför ska metoderna för att bedöma om en person med synfältsbortfall kan köra trafiksäkert utredas.

Det handlar om möjligheter till undantag från de medicinska kraven gällande horisontellt synfält för körkort. Det skulle göra det möjligt för personer med synfältsbortfall att få behålla sitt körkort.

Regeringen har gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att tillsammans med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda trafiksäkra testalternativ.

Resultaten ska redovisas senast om ett år, före den sista september 2022.

LH

Svenska Spikmattan



Lindrar värk och stela ryggar – ger avslappning



DISC, praktisk att ha med på resan



✓20 års garanti
✓ Enkel att rengöra
✓ Tillverkas i Sverige

www.spikmattan.com - akupressur som tar på djupet



PO Sakariasson och Jonas Johansson har kört sopor i Säffle i 15 respektive 34 år. Ändå anser kommunen att de saknar rätt kompetens för jobbet.

Övergång av verksamhet

Regleras i lagen om anställningsskydd § 6 b. Avsnittet är främst till för att arbetstagare ska skyddas när de flyttas från en arbetsgivare till en annan.

Det mest tydliga exemplet är när kommunal verksamhet privatiseras eller läggs ut på entreprenad. Men det kan också vara aktuellt i andra fall. I så fall finns sju olika kriterier som vägs ihop.

Vid verksamhetsövergång flyttas anställningskontrakten över. Dessutom ska alla löner, förmåner och tid på las-listan följa med.

Rutinerade miljöarbetare petades av Säffle kommun

Miljöarbetare. Två sophämtare i Säffle med många års erfarenhet av yrket fick inte behålla sina jobb när kommunen tog över sophämtningen från en entreprenör.
– Det är fruktansvärt dåligt att de ratar kompetent personal, säger en av de drabbade, PO Sakariasson.

Text och foto **Kamilla Kvarntorp**

När renhållningsföretaget Urbasers uppdrag löpte ut blev det ingen ny upphandling. I stället överlät Säffle kommun sophämtningen till Säffles och Åmåls gemensamma renhållningsförvaltning den 1 juli. De fyra sophämtare som hade jobbat på Urbaser erbjöds inte fortsätt anställning i kommunen utan uppmanades att söka om sina jobb. Det gjorde de.

JONAS JOHANSSON ÄR en annan drabbad. Han är 50 år och har kört sopor sedan han var 17 år. Han kallades till anställningsintervju, men tyckte inte alls att det kändes bra.

– Jag hade en olustig, obehaglig känsla. Allt gick så snabbt, jag hann knappt sätta mig innan det var färdigt. Jag kan inte tänka mig annat än att de hade bestämt sig för att de ville ha bort mig, säger han när vi ses på ett fik i Säffle.

NÅGRA DAGAR EFTER intervjun fick han veta att han inte var kompetent nog för jobbet.

– Jag har inte fått något svar på vilken kompetens jag saknar, säger Jonas Johansson som har arbetat som sophämtare i 34 år.

Han kan bara spekulera, och tror att det handlar om pengar.

– De tog in två yngre personer, som de kan ge lägre lön. Det känns tråkigt att en inte fick följa med när det blev kommunalt. Men en är väl för gammal, säger han.

Nu har Jonas Johansson skrivit in sig på Arbetsförmedlingen och söker nytt jobb.

– Det är lite nytt, jag har aldrig stämplat förut. Men jag tror att det finns jobb.

HELST HADE HAN velat stanna kvar när kommunen tog över sophämtningen, men efter vad som har hänt jobbar han hellre någon annanstans.

– Ville de inte ha mig från början kan det kvitta. Men det blev ett konstigt slut när en har hållit på så länge.

Hans kollega Per-Olof ”PO” Sakariasson, som också är med på fiket, fick inte heller behålla jobbet när kommunen tog över sophämtningen.

Han är 62 år och har jobbat som renhållningsarbetare i Säffle i snart 15 år för olika entreprenörer, och har dessutom varit skyddsombud i sex år.

Han tyckte, till skillnad från Jonas, att anställningsintervjun gick bra. Två renhållningsarbetare från Åmål var med och värdesatte hans erfarenhet som skyddsombud, eftersom deras hade slutet. Men några dagar efter intervjun fick även PO veta att han inte platsade i kommunens organisation, och att kommunen hade gått vidare med andra sökande.

I ETT MEJL förklarade arbetsgivaren att erfarenhet, referenser och intervjun hade legat till grund för beslutet.

– En kille som de anställde hade inte ens slutat skolan, så han kan ju varken ha några referenser eller någon erfarenhet, säger PO Sakariasson.

Själv tror han att han inte fick behålla jobbet därför att han svarade för ärligt på frågan om han hade några negativa sidor.

– Jag svarade dumt nog att jag inte tycker om orättvisor. Jag tror inte att de tyckte om det. Men det är fruktansvärt dåligt att de ratar kompetent personal, säger han.

Under sommaren har både PO och Jonas haft påhugg på Karlstads kommunala renhållningsbolag, Karlstad Energi. Där dög deras kompetens bra.

Men från och med den 1 september är de arbetslösa.

– Jag har börjat stämpla och söka arbete. Men det är ju inte alls roligt när en bara har några år kvar. Och hur attraktiv är en gubbe på 62 år på arbetsmarknaden? säger PO Sakariasson.

HELST VILL HAN att kommunen ändrar sitt beslut.

– De skulle krypa till korset och ta oss tillbaka, säger han.

PO Sakariasson och Jonas Johansson hoppas nu att de får hjälp av facket att driva frågan om skadestånd på grund av åldersdiskriminering.

– De tog bort oss två gamla uvar och anställde två yngre personer, säger PO Sakariasson.

Transport kritiserar kommunens agerande

Miljöarbetare. Transport är mycket kritiskt till att inte samtliga fyra renhållningsarbetare erbjöds anställning när Säffle kommun tog över sophämtningen från en privat aktör den 1 juli.
– Kommunen har hanterat det här jättedåligt. Det kan vara åldersdiskriminering, säger Mikael Ladman, ombudsman på Transports Värmlandsavdelning.

Text **Kamilla Kvarntorp**



FOTO: LILLY HALLBERG

Transports Mikael Ladman hoppas att det blir en debatt om när ett verksamhetsövertagande är övergång av verksamhet.

Facket tycker att det är obegripligt att kommunen hävdar att Jonas Johansson och PO Sakariasson, efter 34 respektive 15 år i branschen, inte har rätt kompetens för jobbet som renhållningsarbetare.

– Jag förstår inte hur kommunen kan göra den bedömningen. Jag undrar också vilken kompetens de efterfrågar. Och vi har aldrig fått några klagomål på de är grabbarna, säger Mikael Ladman.

Transportarbetaren har bett om en telefonintervju med Säffle kommuns tillförordnade renhållningschef, Carina Nylén. På grund av tidsbrist hade hon inte möjlighet att ställa upp på en intervju innan tidningen gick till tryck.

VI MEJLADE DÅ två skriftliga frågor:

➔ Varför fick inte de två renhållningsarbetare som har längst erfarenhet anställning i kommunen, när kommunen tog över ansvaret för sophämtningen?

➔ Vilken kompetens saknar de två renhållningsarbetare som har varit i branschen 34 respektive 15 år?

I ett mejl svarar Carina Nylen:

”Jag vill här klargöra att Säffle kommun genomfört en extern rekrytering av resurser i samband med övertagandet, från leverantören Urbaser, av renhållningen för Säffle kommun.”

”Rekryteringen har genomförts i linje med Säffle kommuns rekryteringspolicy och beslut har grundats på underlag från ansökningshandlingar, intervjuer och referenstagningar.

Därmed finns inget mer att tillägga i ärendet.”

MIKAEL LADMAN HAR inte heller lyckats få någon klarhet i varför kommunen ratade PO Sakariasson och Jonas Johansson.

– Jag tror att det bara handlar om pengar. De har ett högre löneläge än de som är yngre, säger han.

Han uppmanar nu kommunen att se över sitt beslut.

– Med tanke på att de har stora problem med att få i gång verksamheten borde de ta kontakt med grabbarna och höra om de är intresserade av att hjälpa till. De är proffs, har lång erfarenhet i den här kommunen och känner till vartenda gathörn.

MIKAEL LADMAN TYCKER att samtliga sophämtare borde ha erbjudits anställning när Säffle kommun tog över sophämtning. Principiellt anser han att det handlar om en så kallad övergång av verksamhet, som regleras i lagen om anställningsskydd (LAS).

Vid en verksamhetsövergång tar den nya arbetsgivaren över ansvaret för verksamheten, och anställda i den tidigare verksamheten har rätt att följa med till den nya om de vill. Men facket inleder inte en civilrättslig tvist i ärendet, utgången är alldeles för osäker.

MIKAEL LADMAN UPPLEVER att det finns en tendens att kommuner tar hem verksamhet, för att sedan lägga ut den på entreprenad igen – när kommunen inte klarar av uppdraget.

– Det är ett sätt för kommuner och privata aktörer att få bort dem som är utslitna. Ingen vill ta ansvar för människor som sliter ut sig i arbetslivet. Vi kanske har fått i gång en debatt om den här frågan.

PO Sakariasson och Jonas Johansson kan nu själva eller via facket göra en anmälan om åldersdiskriminering till Diskrimineringsombudsmannen (DO). Skulle DO ta sig an ärendet och vinna målet kan PO och Jonas få skadestånd.

David Ericsson

Räddad av världens uslaste lastbil

Vilken är den viktigaste komponenten i en lastbil? Hjulen, flaket/vändskivan? Eller motorn, växellådan och hytten? Javisst, de är viktiga annars lär inte bilen funka. Men det allra viktigaste? Jo så klart förarstolen!

Den första dragbil jag körde, ägde jag själv. Det var en tvåaxlig Volvo G88 av 1971 års modell. Framaxeln var framflyttad och man fick klättra på hjulbultarna för att komma in i hytten.

Fjädringen sjönk ihop så att fjäderpaketet lade sig på några små gummikuddar fästa i ramen när jag hade lastat. Det gjorde att varenda grop och potthål fick bilen att hoppa och skutta som en hare. Då jag körde över järnvägsövergångar studsade den så att jag fick fånga väckarklocka, block och pennor i luften!

Motorn på 260 hästar ska vi inte tala om, eller alla 16 växlarna som fick användas hela tiden upp och ner i registret.

Ändå var det just den usla, eller snarare obefintliga, komforten som på sätt och vis räddade mig. Jag var helt enkelt tvungen göra någonting åt den, och byta ut förarstolen mot en ”dragbilsstol” för att klara evighetspassen åt Wilson spedition i Värtan.

> ”Jag har hyfsat bra rygg, med ryggskott bara någon gång om året.

DEN SVINDYRA STOLEN, som kostade minst lika mycket som halva bilen, hade egenskapen att den inte bara gungade i höjdled utan också åkte fram och tillbaka på en skena med en stötdämpare. Detta är viktigt i en dragbil där, som många vet, trailern ger slag i längdriktningen.

Armstöd fixade jag och en luftkudde att blåsa upp i ryggstödets svank. På så sätt skaffade jag mig, trots min fattigdom som ung åkare, lyxen att än i dag ha en hyfsat bra rygg, med ryggskott bara någon gång om året.

Senare som anställd har jag däremot varit med om det mesta i stolväg. Men ett, och kanske det enda, argument som kan bita på en gniden åkare är:

”Om du inte fixar den där stumma stoljäveln till i morgon så är det färdigkört!”

”Va! Du kan väl inte bara sluta?”

”Ska vi slå vad?”

NU FÖR TIDEN är stolarna betydligt bättre på nyare bilar. Där gick väl Volvo först. FH-bilarnas komfort kändes som en ren kärleksförklaring från fabriken till chaufförerna. Sedan följde Scania efter ...

Fabriksinställningarna på stolarna tycker jag oftast är bäst, men inställningsmöjligheterna brukar också vara oändliga.

Utvecklingen har gått framåt och ryggont är inte längre en oundviklig chaufförsåkomma. Men mycket borde hänt tidigare. Kanske var det tur för mig att arbetslösheten tvingade mig att bli åkare med den usla bilen. Som ung anställd chaufför hade jag nog aldrig vågat bråka om stolen ...



Toppen & botten

↑ Komforten, komforten, komforten! Som har ökat så markant i nya lastbilar!

↓ Alla påkörningsolyckor med lastbilar som kör in i stillastående fordon. De måste få ett slut!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Anders Teglund ska snart gå på sitt kvällsskift.

Coronakris i kulturen blev budjobb och bok

När pandemin slog till blev kulturarbetaren, pianisten och förläggaren Anders Teglund cyklande matbud på Foodora. Han engagerade sig fackligt och skrev en bok om sitt år på sadeln.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

ANDERS TEGLUND

Ålder: 38 år.

Yrke: Cykelbud och kulturarbetare. Han har spelat in flera pianoskivor och tidigare spelat med banden *Cult of Luna*, *Mattias Alkberg BD* och *Convoj*.

Bor: Kungsbacka.

Familj: Sambo och dotter.

På elementet ligger handskarna kvar sedan senaste skiftet i regn. Det är fredag. Bara några timmar tidigare kom en pall med kartonger. En av kartongerna ligger uppsprättad bredvid samma element. *Cykelbudet* heter Anders Teglunds bok. Den handlar om hans oväntade arbetsår i pandemin.

Innan vi blev mästare på att tvätta våra händer och medelklassen fick möjlighet att hänga tvätt på kafferasten var Anders Teglund just färdig med en föreställning han skulle framföra med sin sambo. Han skulle spela piano och hon skulle teckna, skjuta upp allt på en duk. Han brukade också ha helt små konserter i människors hem. En handfull människor fick sitta, stå, eller gärna ligga ner och lyssna på hans akustiska pianomusik, framförd med gästhemmets pianos egen personlighet. Det är svårt, nej, omöjligt att göra något sådant på ett coronasäkert sätt.

Pengarna började sina och Anders Teglund tänkte att kanske skulle han söka jobb på Foodora. Där kunde han både tjäna pengar och kanske också skriva något.

DEN HÄR FREDAGEN får han också ett mejl från sin chef på Foodora. Anders Teglund har jobbat med korta anställningskontrakt, en eller tre månader långa, i över ett år.

– Jag blev uppsagd i dag.

Hans chef säger att det är på grund av att han bytt bort för många pass och inte jobbat sina timmar.

– Men de har ju godkänt varje byte.

Han tror inte att det är på grund av boken, som både handlar om hans liv som mångsysslande kulturarbetare, livet som matbud i ett kulligt Göteborg och livsvillkoren för hans jobbarkompisar.

Snarare att det är på grund av det fackliga engagemanget.

– Företaget har en historik av att göra så mot fackligt aktiva. Jag vet flera som har drabbats av det på olika sätt.

ARBETSPLATSER KAN VARA olika. Anders Teglund växte upp i Luleå och flyttade till Göteborg som 18-åring. Han jobbade först på en Statoilmack, men där var det inte bra. Chefen som också var franchisetagare hade för vana att skälla ut sina anställda dagligen. Anders Teglund hamnade snart på en OKQ8-mack. Han berättade för den nya chefen om den gamla arbetsplatsen. Då fick han en uppmaning.

– Det här är facket. Du ska vara med. Så är det bara. Det är en jättestor skillnad och något man inte förstått som nittonåring. Jag jobbade på macken i sju år, utbildade mig, fick jobb på kommunen i Borås. En helt annan sorts arbetsplats. Där berättade chefen redan vid introduktionen om vilket fack jag borde vara med i och frågade om jag ville bli engagerad. Jag förstod inte då, men gör det nu, hur lång tid det tar att bygga upp. Till att man bara föds upp och tar för givet att det ska finnas vissa rättigheter på en arbetsplats. I min bok har jag försökt visa hur långt det är till att buden ska nå den nivå som andra i Transport har.

SAMMA VECKA SOM intervjun har affärspressen skrivit om att Foodoras moderbolags vd Niklas Östberg numera är en av tyska börsens bäst betalda. Med runt 460 miljoner kronor i ersättning förra räkenskapsåret.

Anders Teglund har skrivit om förtvivlade budkollegor som hankar sig fram på skrotfärdiga cyklar, eller ser sina arbetsredskap bli stulna, utan tillräckligt med pengar på kontot för att fixa dem eller i värsta fall köpa nya. Hur tänker Anders Teglund när han hör att Niklas Östbergs höga ersättning motiveras med att vd:n tagit en större risk utan garanti för framgång?

– Jag tycker verkligen att det är förminskande, provocerande. Först slår jag bort det. Jag orkar inte. Men det är skitstörigt. Hela affärsmodellen han har varit



I ett litet rum i Lagerhuset vid Järntorget i Göteborg jobbar Anders Teglund med sitt och broderns förlag Teg Publishing.

med och konstruerat bygger på att buden chippar in själva. Sedan ska restaurangerna betala 30 procent till Foodora, så de går knappt runt heller.

Anders Teglund har räknat ut vad det kostat honom att jobba på Foodora. I snitt tjänade han 135 kronor i timmen. Under lite mer än ett år som deltidsarbetande matbud har han köpt nya lampor (de gamla blev stulna), han har köpt ett bra bygellås (det gamla rostade sönder) och så har han servat cykeln på en riktig verkstad (vintercykling sliter ut kedja och drev fort). Hans långt ifrån nya cykel är ganska bra, men den ägde han sedan tidigare. Bara att hålla cykeln rullande har enligt Anders egna beräkningar kostat runt 40 kronor i timmen.

– Jag tycker att Niklas Östberg ska vara ödmjuk och säga tack till alla bud som betalat 40 kronor i timmen för att vi ska få det här företaget på benen.

”Om folk skulle förstå vad buden har för liv och hur arbetslivet är. Se dem mer som människor. Då kommer en massa bra effekter av det, hoppas jag.”

ANDERS DRIVER TILLSAMMANS med sin bror Jonas Teglund förlaget Teg Publishing. Anders jobbar från Lagerhuset vid Järntorget i Göteborg. Hans förlag har gett ut Augustprisvinnare och namnet har ingen koppling till Umeåstadsdelen Teg (ett vanligt missförstånd).

I huset där han jobbar finns flera förlag och tidskrifter. På väg ut för fotograferingen visar Anders Teglund sin ”hemliga” utgång. Genom en annan hiss än den som tvingar honom att passera pentryt kunde han smita ut från förlagshuset, ut på Göteborgs gator i sina rosa arbetskläder, med den stora ryggsäcken.

– I början tyckte jag att det var jobbigt med statusfallet, som var jättestort. Att gå från att vara en vanlig konsument på stan. Till att vara en del av den utsatta lågstatusgruppen. I mina vanliga kläder syns det inte att jag har lite pengar på kontot. Men har jag en rosa dräkt på mig anar man att jag är någon som får kämpa. I början var det nervöst och jag kände skam. Sen kom jag igenom det, och har nått till det att jag känner tacksamhet för det jag ändå har.

DE FLESTA AV Anders Teglunds arbetskamrater på Foodora kommer från ett annat land än Sverige. I boken får vi läsa om livsöden fyllda av kamp. För att klara månaden och för att hitta sprickor i den allt högre muren som står i vägen för permanent uppehållstillstånd. Anders Teglund pratar om en migrationspolitik och en arbetsmarknadspolitik som två kugghjul som inte kuggar ihop.

– Man ska jobba för att kunna få uppehållstillstånd, men i själva verket går det inte ihop ekonomiskt till en inkomst som tillåter människor att stanna. Arbetsmarknadspolitiken klarar inte av att hjälpa dem och de får inte ihop en sysselsättning som räcker till försörjning. De får stångas med Migrationsverket men kommer inte in i det svenska systemet. Foodora och liknande företag är bra på att fånga upp de här människorna och ge dem ett jobb. Därför tror jag att många är glada att jobben finns, för de hade inte fått något annat. Men det är bara lön för dagen. Ska vi ha det så?

VAD ÄR DET för typ av bok då? Han har skrivit en dagboksliknande berättelse där skildringar av livet som kulturarbetare och bud varvas med varandra.

– Boken handlar om budjobbet. Men jag vill också skriva in min plats i stan. Jag är inflyttad men har bott här i snart 20 år. Det är ändå min hemstad nu, men jag är inte jätterotad historiskt, som så många som lever i större städer.

När du spenderar tid på gatorna, känner du att du gräver ner dina rötter mer då?

– Det funkar. Det uppskattar jag jättemycket. När jag började med boken undrade jag hur det är att vara ett cykelbud, vad de andra cykelbuden har för livsvillkor. Jag tog cykelbudet som ett vittne av klassystemet i stan och hur man möter klasskillnader.



Anders Teglund har fundereat en hel del på Arbetarrörelsens historia och framtid. Han undrar om inte vissa gått vilse och berättar att det Folkets hus han står utanför ska byggas om i samarbete med miljardären Petter Stordalen.

I BOKEN FÅR vi läsa om hur Anders Teglund intresserar sig mer för politiken och facket. Hur han mejlar till Transport (först utan att få svar) och börjar läsa på. Han pratar med kollegorna om arbetsmiljön och deras rättigheter. Till slut går han själv med i Transport och blir engagerad. Då har han redan hört uppmaningen från flera andra: ”Du som är svensk. Du har en plats i samhället och måste göra något. Vi som är från Asien är för utsatta och behöver jobben”.

– Det var lite av en uppmaning som jag inte tänkt på förut, säger han. Okej, då kan jag göra något, men vad fan då?

Vad har du legat och grubblat på om natten?

– Jag är lite lösningsorienterad. Jag har gått in i det här som kulturarbetare i grunden, inte reporter. Jag är van att starta upp och producera någonting. Inte bara samla berättelser utan också säga: Kan vi trycka upp affischer? Jag har funderat mycket över hur fan man ska göra för att få till facklig organisering och samla buden. Vad ska vara en samlande kraft när alla jobbar så utspritt? Det blir jag inte riktigt klok på. Jag träffade politiker som jobbar med frågorna i riksdagen. De frågade: Vad ska vi göra? Och jag vet inte, med det här räcker liksom inte till.

– Men då tänker jag. Om folk skulle förstå vad buden har för liv och hur arbetslivet är. Se dem mer som människor. Då kommer en massa bra effekter av det, hoppas jag.

Finns det något du är rädd för i mottagandet av boken?

– Jag är mest rädd för att andra bud ska känna att jag inte förstår dem utan använder dem för egna syften. Det är ju helt sant, jag har gått in och jobbat och ska sedan sälja min bok på en marknad. Men jag har varit helt transparent från början om att jag ska skriva en bok. Många vill berätta och bli sedda. Särskilt om man är utsatt för något påfrestande, om man är ensam och utför en ouppskattad uppgift i ett främmande land.

PIANISTEN ANDERS TEGLUND tycker att det är ”skitmäktigt” om någon somnar under hans konserter.

– Jag spelar bruksmusik, sömnmusik. Jag kan tycka att kultur kan vara bara mat. Då gillar jag liksom att de lägger sig ner, är jätteavslappnade och somnar. Då har de gett sig hän.

Är det här en bruksbok?

– Jag vill att den ska vara lättillgänglig. I så fall ska man läsa boken för att få förståelse för hur jobben är, men också hur det gick till när ett kollektivavtal kom till. Det uppstår inte bara. Jag presenterar skärvor av hur mycket folk jobbar i en slags utsiktslös tillvaro. Det kommer ett ganska svagt avtal, men det är ett slitjobb som ligger bakom det. Ett slitjobb som ska göras om och om igen. Det är också så musik och kulturarbete går till. Flera jobbar och saker misslyckas. Något är lite bra, nästa är succé, nästa misslyckas. Man gör omtag hela tiden i ett maratonset. Den här skivan blev skit, då gör vi en till. Det är väldigt oglamoröst. Och man fortsätter bara för att den här grejen är viktig.



VINN BOKEN!

Vi lottar ut tre ex av Anders Teglunds bok. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se, senast den 12 oktober, så är du med i utlottningen. Skriv *Cykelbudet* i meddelanderaden.

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



1

FOTO: ELLINOR JOHANSSON/HOLFAST



2

FOTO: ELLINOR JOHANSSON/HOLFAST



3

FOTO: ELLINOR JOHANSSON/HOLFAST



4

1 Andreas ”Bamse” Hagström och Per Lindvall bjuder på korv utanför Skoghalls bruk på Hammarö.

2 Yrkesförarens dag blev en familjedag hos transportkoncernen Holfast.

3 Transport avdelning 6 Värmland på plats i Karlstad, på 9 september.

4 Karlstad: Avspänd stämning trots tävling i rullning av spännband.

Den 9 september är din dag, yrkesförare!

Temadag. Runt om i landet hyllades yrkesförare i alla kategorier traditionsenligt den 9 september. Transportarbetaren hälsade på i Värmland.

Text **Lilly Hallberg**

Vid inmätningen utanför bruket i Skoghall, Hammarö, står tre transportare i ett tält och fixar med fika.

– Vi började vid femtiden, hos de egna kollegorna i Karlstad, berättar Andreas ”Bamse” Hagström, renhållningsarbetare och skyddsombud.

FEM TIMMAR SENARE står han och de båda andra och bjuder på korv. Flera chaufförer passerar, en hugger en korv, men de flesta har bråttom.

– Med tanke på att man får en hel del skit alla andra dagar är man värd i alla fall en dag, säger en.

”Bamse” håller med: Att hylla landets yrkesförare den 9 september känns bra. Inte minst med tanke på hur stressigt jobbet ofta är. Och att andra trafikanter inte alltid är så förstående.

– Om vi är hjältar i vardagen? Nja, men yrkesförare är ju de som får landet att rulla, säger han.

OLIKA KATEGORIER AV yrkesförare uppmärksammas under dagen. För Transports Värmlandsavdelning började ”firandet” av 9/9 redan vid 1-tiden på natten. Då uppmärksammades tidningsbud i Torsby.

När Transportarbetaren hälsar på utanför bruket i Skoghall kommer chaufförer som kör flis. Någon har inte tid för en korv ”de väntar i skogen”, en annan är inne på dagens andra runda och får ytterligare en korv.

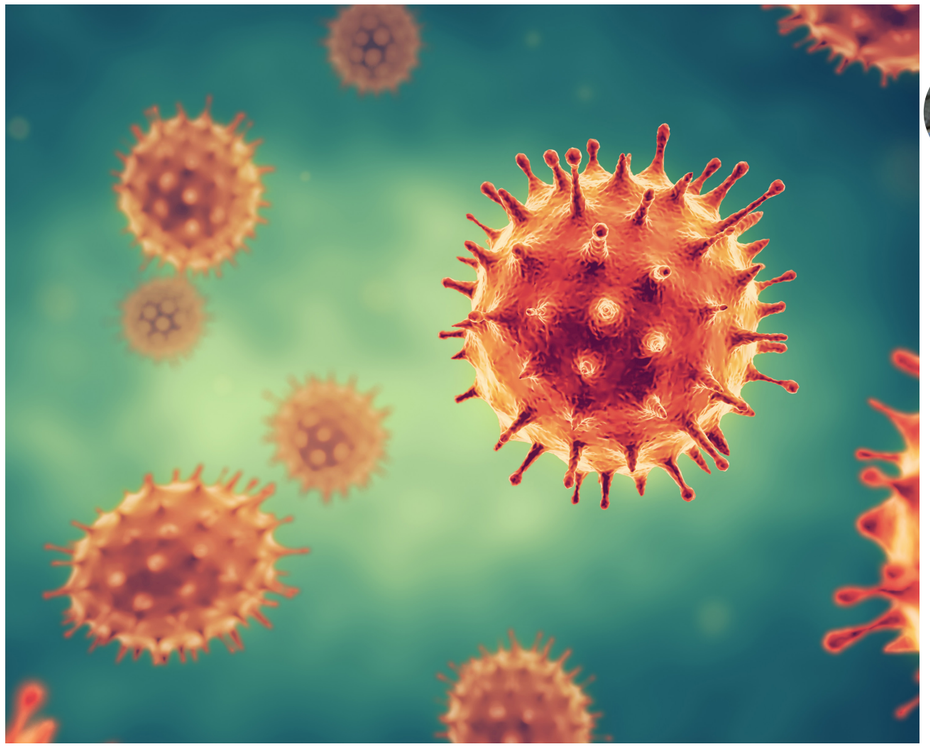
SENARE PÅ DAGEN kom över hundra besökare när Transport, Tya och Holfast uppmärksammade den 9 september hos åkeriet i Karlstad – yrkesförare, men också familjemedlemmar i alla åldrar.

– Det var riktigt bra! Vi har varit här tidigare, men i år tyckte företaget att de skulle vara med och hylla sina anställda, säger Örjan Jakobsson, ombudsman på Transports Värmlandsavdelning.

PÅ YRKESFÖRARENS DAG hade Holfast bjudit in medarbetare med familjer. I strålande sol lockades många för att umgås, tävla och äta under eftermiddagen och kvällen.

Både Transport och företaget bidrog med priser i tävlingarna, bland annat spännbandsrulle och frågetävling med ”gissa bilar i burken” som utslagsfråga. Också Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) fanns på plats i Karlstad.

YRKESFÖRARENS DAG ÄR en så kallad temadag och firas varje år den 9 september.



Experten



Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.

Är covid-19 som arbetsmiljöproblem över?

– Nej det är den inte. Vaccin är till för att du och jag inte ska hamna på IVA och dö. Men vi kan fortfarande bära smittan och smitta den som inte är vaccinerad.

– Sen behöver vi kanske göra nya riskbedömningar och kanske kommer vi då fram till att den höga faran minskar bit för bit. Förhoppningsvis kommer vi sakta men säkert kunna gå tillbaka till det normala. Men blir det inte så har vi en helt ny verklighet att förhålla oss till.

Vad ska man som arbetstagare tänka på nu när samhället öppnas upp igen?

– Känner man sig orolig: kontakta arbetsgivaren som tillsammans med behörigt skyddsombud ska kartlägga alla risker så långt som möjligt. Vi behöver fortfarande ta hänsyn till att vissa inte är vaccinerade. Faran är inte helt över den 29 september.

Kommer Transport även i fortsättningen att begära skyddsåtgärder inom exempelvis färdtjänsten?

– Smittan är inte borta och det går inte att ha inställningen att allt är över. Där det finns skäl kommer vi fortsätta driva åtgärder mot smittorisker. Där det finns krav ställda från Arbetsmiljöverket är det det som gäller fram tills att annat beslut är fattat.

SÅ STARKT SKYDD GER VACCINET MOT COVID-19

Samhället börjar öppnas upp igen efter ett och ett halvt år av coronarestriktioner. Öppningen sker efter att runt 75 procent av alla över 16 år fått två doser vaccin. Men hur skyddade är vi egentligen?

Text **John Antonsson** *Illustration* **Shutterstock**

1 Så funkar vaccin

Det finns inget vaccin som ger ett hundraprocentigt skydd från sjukdom. Vad ett vaccin egentligen kanske främst gör är att rusta ditt immunförsvar till att klara av nya infektioner. Cellerna i kroppen blir tränade att hantera ett nytt angrepp.

2 Skydd och fara

De flesta vuxna i Sverige har tagit två doser vaccin och det ska ge en större chans att klara av covid-19-viruset.

Men exakt hur skyddade vi är vet vi inte helt säkert. Det har främst att göra med att covid-19 är en ny sjukdom och vaccinen är ännu nyare.

Det har också att göra med att skyddseffekten kan variera mellan olika mutationer och typer av vaccin.

3 Skyddseffekt

I normalfallet har ett vaccin en skyddseffekt på mellan 60 och 90 procent, enligt Läkemedelsverket. Då talar vi om stora grupper människor. Hur väl skyddad varje person är går inte att förutspå.

Även om antikropparna minskar finns goda chanser för den som är vaccinerad att klara smittan bättre. Det eftersom immunförsvaret är bättre rustat för att ta fajten mot viruset. Även när vi inte ser antikroppar kan det finnas b- och t-celler som kan ses som specialtränade vakter, beredda på att ta fajten när viruset väl kommer. Enligt Ekot var 82 procent av dem som var inlagda på IVA i augusti ovaccinerade.

4 Kan vaccinerade bli smittade?

Ja. Absolut. Men risken att dö eller bli allvarligt sjuk minskar kraftigt. Folkhälsomyndigheten har ännu inte gått ut med några uppgifter om hur länge vi är skyddade av vaccinet. Långtidstester av effekt och säkerhet pågår för full.

Studier från Israel, som var tidigt ut med storskalig vaccinering pekar på att äldre personer som vaccinerats i början av året hade dubbel risk för allvarlig sjukdom i juli, jämfört med personer som blivit immuna mer nyligt. Äldre i Israel som fått en tredje dos vaccin hade också mindre risk att bli infekterade och mycket mindre risk för att få allvarlig sjukdom.

Studien ska inte uppfattas som att vaccinets skydd halveras på ett halvår eller att alla behöver tre doser vaccin. Inte minst eftersom de som vaccinerades i början av året var personer med skört immunförsvar.

”Vi behöver fortfarande ta hänsyn till att vissa inte är vaccinerade. Faran är inte helt över den 29 september.”



I FÖRRA NUMRET skrev vi om flisbilsföraren Johan (fingerat namn) som skakade sönder rygg och nacke i en dålig förarstolstol på knaggliga norrländska vägar. I dag är han sjukskriven med ständig värk. Han längtar tillbaka ut på vägen och får juridisk hjälp av Transport och fackets juridiska byrå LO-TCO Rättsskydd för att få ut ersättning från Försäkringskassan.

Bra stol kan rädda ryggen

JOHAN TVINGADES LÄMNA CHAUFFÖRSJOBBET

Dåliga förarstolar och skakiga vägar är en skadlig kombination. Men mätningar av vibrationer är ingen het fråga i transportbranschen. ”Satsa på bra stolar. Chaufförer som mår bra gör ett bättre jobb”, råder Volvos Göran Bergqvist. Läs andra delen i vår granskning av helkroppsvibrationer.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Illustration* **MICHAEL SCHNEIDER**

Vårk i ryggen efter många år på vägen är ett välkänt problem bland chaufförer i Transports olika branscher. I förra numret skrev vi om flisbilsföraren Johan (fingerat namn) som tvingats lämna chaufförsjobbet och kämpar med ständig värk. Han skakade sönder rygg och nacke på dåliga vägar i Västernorrland. Johan bad sin dåvarande chef att byta ut förarstolen som gav dåligt stöd, men fick nej.

HUR ÄR DET med kunskaperna om helkroppsvibrationer? Bedriver transportbranschen något arbete för att lyfta frågan? Gör de något för att och öka medvetenheten bland arbetsgivarna om när skakningar och stötar på vägen kan bli skadliga för yrkesförare?

Arbetsmiljöexpert Jan Arvidsson på arbetsgivarnas paraplyorganisation Transportföretagen känner inte till något projekt i frågan inom organisationen. Han hänvisar till två äldre rapporter. På åkerinäringens branschorganisation, Sveriges Åkeriföretag, pågår heller inget arbete kring detta.

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) arbetar på arbetsgivarnas och fackets uppdrag för att förbättra arbetsmiljön. De har inga planer på vibrationsmätningar inom åkeri på gång. Däremot granskades helkroppsvibrationer inom flyget för ett tiotal år sedan. Då mättes vibrationerna i bagagetruckar under både vinter och sommartid, berättar projektledare Caroline Ljunglöf.

– Tya tillhandahåller också mätutrustning till våra anslutna företag. De kan låna den för att få en första indikation på om de behöver gå vidare med utförligare mätningar och åtgärder enligt gällande regler.

De flesta företag som lånat Tyas utrustning har gjort mätningar på truckar och maskiner.

– Vad vi känner till har det inte genomförts något specifikt projekt eller mätning av helkroppsvibrationer inom lastbilsåkerier, säger Caroline Ljunglöf.

FORSKAREN HANS PETTERSSON vid Umeå universitet intervjuades i förra numret. Han vet inte hur medvetna landets åkare är om riskerna med vibrationer. Men det är en del i arbetsgivaransvaret att ha koll på gränsvärden och hur mycket skakningar de anställda utsätts för, betonar han. En fingervisning var att få kom när Umeå universitet bjöd in för att presentera en digital nationell vibrationsdatabasför några



Hans Pettersson, Umeå universitet.
FOTO: UMEÅ UNIVERSITET

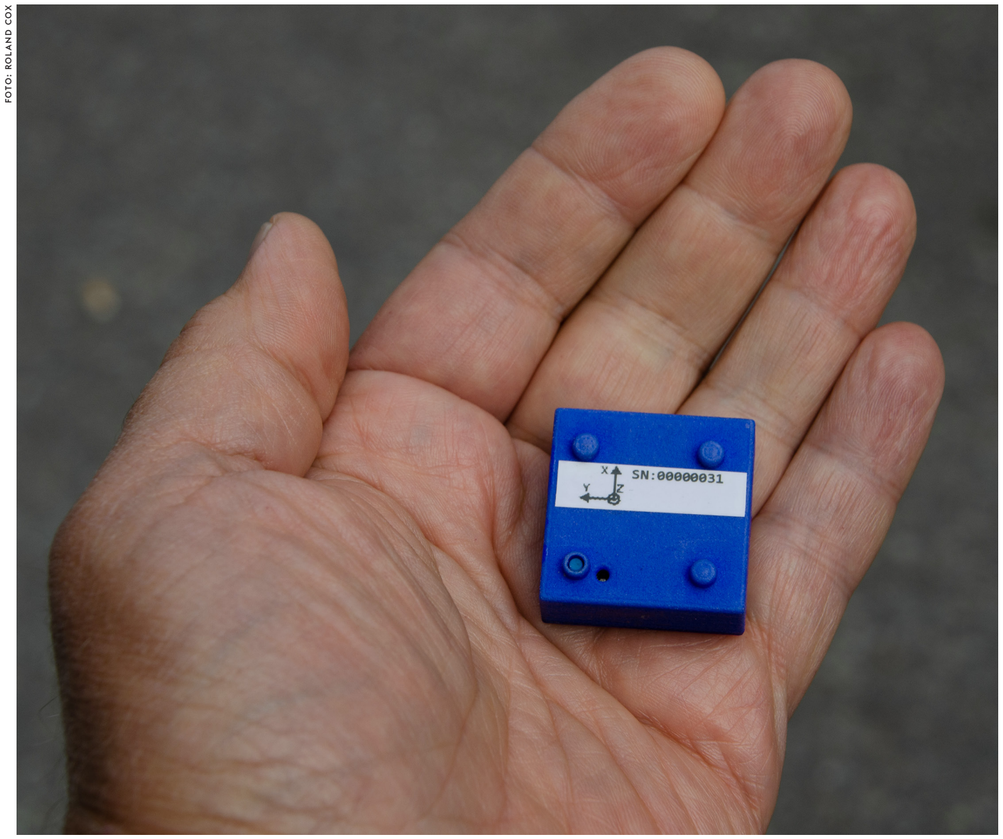
ÄLDRE RAPPORTER

Två äldre rapporter kring helkroppsvibrationer finns.

→ *Helkroppsvibrationer vid färd på ojämna vägar. En skakande studie.* Publikation 2000:3, Vägverket. Finns på Trafikverkets webb.

→ *Förarplatsprojektet 2007* (om förarplatsen i låggolvbussar i linjetrafik, Bussbranschens Riksförbund).

FOTO: ROLAND COX



Vibrationsmätaren Smartvib är inte större än en legobit och kan fästas i förarstolen för att mäta skakningarna på vägen. Än så länge är den en prototyp, i väntan på produktion i större skala till lägre pris än dagens dyrare modeller.

FOTO: ROLAND COX



Pensionerade forskaren Lage Burström vid Umeå universitet visar upp vibrationsmätaren som kan kopplas till en mobilapp och larma om skakningarna blir höga och hälsofarliga. Värdena kan också överföras till och analyseras på datorn.

Vad är vibrationer?

Vibrationer är fram- och tillbakagående rörelser och stötar. Storleken på vibrationerna anges som acceleration i enheten m/s² (meter per sekund i kvadrat). Vibrationer kan pågå kontinuerligt eller komma som stötar.

De delas upp i två huvudgrupper:

→ **Helkroppsvibrationer** påverkar hela kroppen. De överförs när du står eller sitter på ett underlag som vibrerar, när du sitter i eller på ett fordon eller en mobil maskin.

→ **Hand- och armvibrationer** uppkommer när personer håller i maskiner.

Fordons-, maskin- och truckförare hör till yrkesgrupper som utsätts för vibrationer. Upprepade stötar, när fordon och mobila maskiner körs på ojämnt underlag, innebär en särskild risk och bör särskilt uppmärksammas. Även om motorn går på tomgång överförs vibrationer genom sätet eller fötterna till hela kroppen.

Gränsvärden (insatsvärden) talar om hur mycket vibrationer anställda får utsättas för. Utsätts en eller flera personer för högre exponering måste arbetsgivaren vidta åtgärder och dämpa skakningarna. För helkroppsvibrationer gäller gränsen A(8) = O,5 m/s².

Källa: Arbetsmiljöverket

år sedan. På den databasen kan arbetsgivare knappa in en viss lastbilsmodell och se hur höga vibrationer en chaufför utsätts för under en arbetsdag.

– Användningen minskade, så nu har vi förbättrat designen för att fler ska hitta hit, säger Hans Pettersson.

VID SIDAN AV databasen satsade Afa försäkring 2014 knappt 2,8 miljoner kronor på att ta fram en enkel vibrationsmätare, kopplad till en mobilapp. Smartvib heter den och är inte större än en legobit, som kan sättas fast i förarstolen, på verktyget eller maskinen för dagliga mätningar. Tanken med den är att få ner priset till en eller ett par tusenlappar, andra mätare är dyra, och få fart på mätningarna.

På den högra bilden här ovanför poserar den nu pensionerade forskaren Lage Burström med mobil och mätare, som kan skicka varnande vibrationsvärden till en mobilapp. Men projektet kom av sig.

– Mätaren finns och fungerar men har inte börjat tillverkas än på grund av kommersiella problem, säger Hans Pettersson som till och från får frågor om mätaren.

”Det är ett branschproblem som det gäller att hitta sätt att ta sig an. Forskningen tillsammans med branschen får försöka hitta vägar.”

Jens Wahlström, Företagshälsan, Region Västerbotten.

PÅ LULEÅFÖRETAGET CVK svarar tidigare teknikforskaren och entreprenören Peter Jönsson att tester och lansering dragit ut på tiden. Bland annat på grund av pandemin och att en stoltillverkare hoppat av. När mätaren kan tas i drift är inte klart, men idén lever.

– Smartvib är den enda produkten som kan lösa problemet med vibrationsskador på arbetsplatserna. Det låter lite kaxigt men det går aldrig att bygga bort vibrationer helt. Det finns så många som jobbar på gränsen, men arbetet rullar på och skadorna kommer inte förrän efter 20 år. Då är det för sent.

Ny teknik kan upplevas som ett hot av både anställda, fack och arbetsgivare, menar han. Hur då?

– Du är van att jobba på ett sätt och kan tvingas ändra arbetssätt för att undvika faror. Det handlar om att en sensor i en maskin larmar om vibrationerna når skadlig nivå, säger Peter Jönsson.

JENS WAHLSTRÖM ÄR verksamhetschef på Företagshälsan, Region Västerbotten och betonar företagshälsovårdens roll vid vibrationsbesvär. Diskbråck och ischias får åtskilliga att söka läkarvård.

– Enstaka studier finns om sambandet mellan diskbråck och helkroppsvibrationer, men de är inte så starka som för besvär med ländrygg och ischias.

Att åtgärda problem med vibrationer i åkerinäringen är komplicerat eftersom vägstandard, hastigheter och konkurrens spelar in, resonerar Wahlström.

– Det är ett branschproblem som det gäller att hitta sätt att ta sig an. Forskningen tillsammans med branschen får försöka hitta vägar.

Jens Wahlström riktar blicken mot USA där företag fokuserat på förarstolar och olika system för att dämpa vibrationer. Ett system följer samma teknik som brusreducerande hörlurar, förklarar han.

– Chaufförен ställer in stolen som sedan automatiskt justerar för guppet på vägen och dämpar bort vibrationen.

TRANSPORTARBETAREN HAR SÖKT både Scania och Volvo, men bara fått kontakt med Volvo GTT. Där svarar den varumärkesansvariga chefen (”brand distinction manager”) Göran Bergqvist att utvecklingen gått framåt under hans 40 år på företaget.

– Vi har gått från att inte ha servostyrning, enbart fjädring i chassit, till fjädring i hytten och luftfjädrad stol, säger han.

Bergqvist beskriver tre olika system som det gäller att få att samverka på rätt sätt för att få rätt dämpning. Chassit, alltså själva stommen, hytten och förarstolen. I chassit spelar hjulens upphängning in. Både hytt och förarstol kan som sagt vara luftfjädrade.

HAN TALAR OM vibrationer som kan gå in via stolen, ratten och även en manuell växelspak. Det senare har minskat i och med automatväxelns intåg, men fortfarande finns exempelvis taxi- och färdtjänstförare som växlar manuellt vilket sliter på kroppen i stadstrafik.

– Stolen och hur du sitter är viktigt. Här finns svankskydd som ger en S-formad hållning, bra stabilitet i kroppen och förhindrar att du sjunker ihop. Man pumpar upp stolen för att få ett bra stöd i svanken. Dessutom finns sidostöd, som påminner om stöd i racerstolar.

Annat som påverkar arbetsmiljön är hur mycket chaufförer behöver vrida på ratten. Bergqvist gör reklam för den extra servostyrning som Volvo utvecklat, så kallad VDS (Volvo Dynamic Steering). Den kompenserar, styr tillbaka på rätt kurs efter ojämnheter som gropar och spår i vägbanan, och gör att chauffören kan lätta sitt grepp om ratten, beskriver han.



Göran Bergqvist, Volvo GTT.
FOTO: PRIVAT

– Då minskar belastningen av armarna.

Göran Bergqvist anser att företaget kommit långt när det gäller att minska vibrationerna. Ändå kan man inte komma ifrån att skicket på vägen spelar roll för förarens arbetsmiljö.

– Alla skakningar kan man inte ta bort. Fordonen är tunga och du måste fortfarande känna vad du gör och var du kör.

Är åkerierna medvetna om stolens betydelse?

– Det tror jag, generellt. Stolarna går att ställa in i olika lägen för olika chaufförer. Det har nog förarna en ganska bra rutin på.

Inställningen kan göras så att den finns inprogrammerad i stolen för varje person.

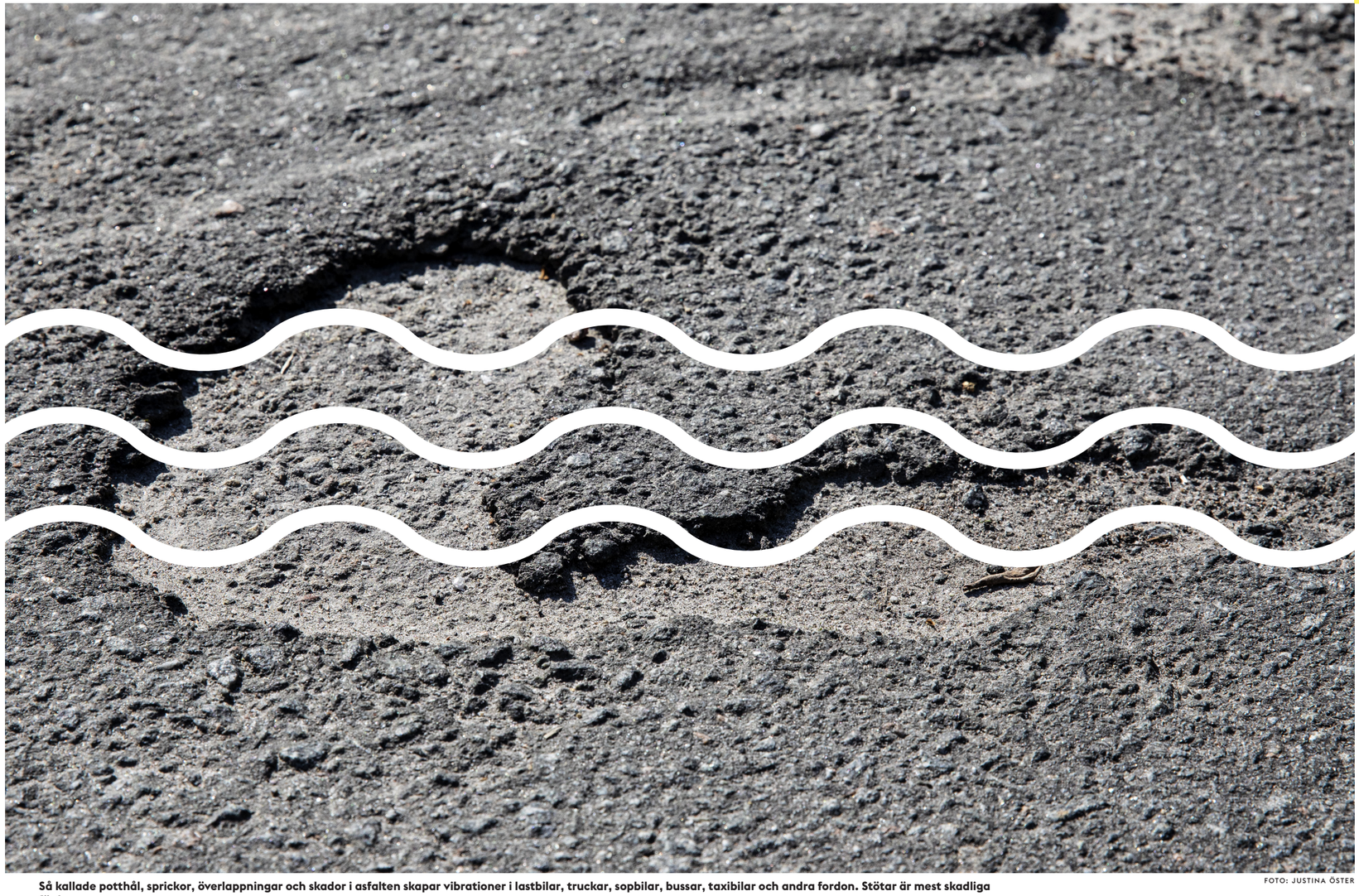
Hur länge en förarsits håller, hur ofta den behöver servas och bytas ut beror på vad den används till, förklarar Bergqvist.

Yrkesförare som kört länge på dåliga vägar

PÅ WEBBEN

→ Vibrationsdatabasen hittar du på vibration.db.umu.se/app/.

→ Förarstolar? Kolla på Youtube: Bose ride system for heavy-duty trucking.



Så kallade potthål, sprickor, överlappningar och skador i asfalten skapar vibrationer i lastbilar, truckar, sopbilar, bussar, taxibilar och andra fordon. Stötar är mest skadliga för kroppen.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

”Det är viktigt att upptäcka problemen tidigt, innan besvären blir kroniska. Därför måste arbetsgivaren göra en riskbedömning av arbetsmiljön.”

Daniela Profir, Arbetsmiljöverket.

har ofta svårt att jobba kvar till pensionen. Innebär ny teknik att chaufförerna kommer att ”hålla” längre?

– Jag tror teknikutvecklingen gör att dagens förare inte kommer att få samma problem. I dag har du också möjlighet att vinkla ratten, ställa in den efter din kroppsform så att du får en bra körställning och plats för magen.

Finns det konkurrens om dämpning inom fordonsindustrin?

– Vi har kommit långt när det gäller vibrationer men det är klart, saker och ting kan bli bättre. En hög kompetensnivå krävs för att få vara med på banan.

Vad ska åkerier tänka på vid inköp av lastbilar?

– Fjädringssystemet är en viktig bit, det är en avvägning utifrån vad bilen ska användas till. Vissa typen av arbeten kräver särskild fjädring. Vi har ett utbud av olika stolar. Det kan bli dyrt, men jag tror att åkerier tjänar på att lägga lite extra pengar på en bra stol. Chaufförer som mår bra kör i regel mycket bättre och är rädda om bilen. Dessutom minskar de arbetsrelaterade skadorna, säger Göran Bergqvist.

DANIELA PROFIR ÄR sakkunnig om vibrationer hos Arbetsmiljöverket. Hon lyfter fram uppskattningar att ungefär 70 procent av landets befolkning har besvär från ländryggen någon gång under ett år. Men att skilja ut om det beror på skadliga vibrationer är svårt.

– Det är viktigt att upptäcka problemen tidigt, innan besvären blir kroniska. Därför måste arbetsgivaren göra en riskbedömning av arbetsmiljön och använda resultaten från uppskattningen eller vibrationsmätningen för att begränsa exponeringen. Ifall den är skadlig, säger Daniela Profir.

Om en anställd säger: ”Jag har ont i ryggen och vill ha ett nytt förarsäte” och chefen inte lyssnar är det inte bra. Här måste arbetsgivaren agera, exempelvis se till att förarsätet är rätt inställt och att vibrationsdämpningen fungerar, förklarar hon.

– Kör chauffören lastbilen på slitna vägar uppstår vibrationer. Föraren kan få in dem i kroppen via sätet och kanske även genom fötterna. Risken är påtaglig att hen kan få besvär i till exempel ländryggen.

– Personer som har besvär med ryggen sedan tidigare är extra känsliga, därför är det ännu viktigare att skydda dem. Arbetsgivaren kan förslagsvis kontakta lastbilstillverkaren och fråga om lastbilens vibrationsdämning är tillräcklig för vägarna föraren kör på.

Varför togs kravet på återkommande medicinska kontroller bort för anställda som utsätts för helkroppsvibrationer?

– Experterna är överens om att det i nuläget inte finns tillräckligt bra kliniska undersökningsmetoder för att förutsäga kommande skadlig inverkan av helkroppsvibrationer. Men om en anställd säger att hen har problem så måste arbetsgivaren vidta åtgärder, betonar Daniela Profir.

Riskbedömningar ska alltid göras. De kan resultera i krav på medicinska kontroller som anpassats till den risk som skakningarna kan innebära, tillägger hon.

GUSTAV SAND KANSTRUP på Arbetsmiljöverket arbetar med regeringens och myndighetens nollvision – för att minska skador, arbetsolyckor och sjukdomar på jobbet. Transportbranschen utmärker sig bland näringarna med flest dödsolyckor, visar en färsk rapport.

Han säger:

– Det brister i kunskaperna om arbetsmiljö och arbetsmiljöarbete inom åkeribranschen. Här behövs absolut en uppryckning!

Hur påverkas gravida förare av vibrationer?

Kvinnor är på frammarsch inom transportbranschen. Vad ska man tänka på om man blir gravid, när det gäller vibrationer på vägen? En studie pågår.

Text **Justina Öster**

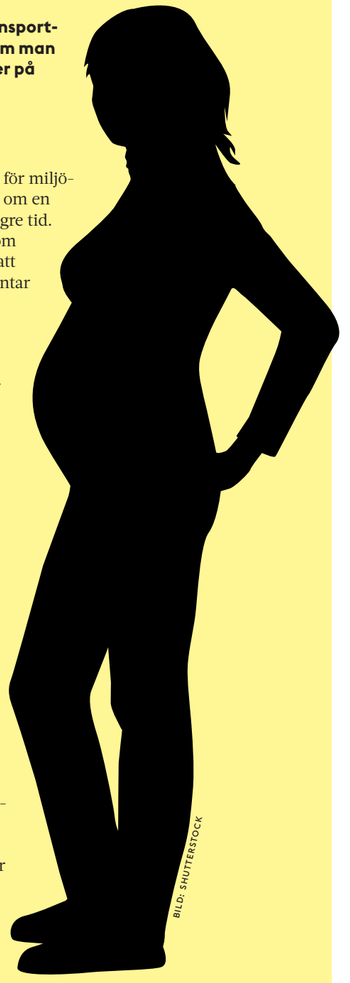


BILD: SHUTTERSTOCK

Forskaren Jenny Selander vid institutet för miljömedicin, Karolinska institutet, berättar om en stor studie, där gravida följs över en längre tid. Syftet är att upptäcka risker i arbetet som kan påverka mamman och barnet och att kunna ge bättre råd till kvinnor som väntar barn.

NÄR DET GÄLLER gravida kvinnliga lastbilschaufförer visar mätningar som gjorts att de ligger kring gränsen för när vibrationer kan vara skadliga.

– Det skiljer sig förstås om man jobbar i en gammal skakig lastbil eller en nyproducerad. Så bäst är att arbetsgivaren gör individuella mätningar.

JENNY SELANDER HAR några tydliga råd:

– Berätta för din chef tidigt i graviditeten att du väntar barn. Det kan ta emot eftersom graviditeten kan avbrytas, men det är viktigt att chefen kontaktar företagshälsovården och gör en riskbedömning.

Är vibrationerna för höga? Förekommer upprepade stötar? Behövs fler åtgärder i arbetsmiljön? Går det att byta till andra arbetsuppgifter? Finns inte möjligheter till omplacering kan kvinnan i sista hand söka graviditetspenning från Försäkringskassan, förklarar Jenny Selander.

HUR SKADLIGA HELKROPPSVIBRATIONER är för gravida är i dagsläget oklart.

– Vi vill inte linda om gravida kvinnor med bubbelplast, men gärna nå ut med sansad information om riskerna, säger hon.



Många som skadats sig på arbetet eller drabbats av arbetssjukdomar knaprar smärtstillande och jobbar på tills det tar stopp. Då kan det vara svårt att få ersättning från Försäkringskassan.

Dokumentera alla skador – och anmäl!

Flisbilsföraren Johan (i förra numret) ansågs för sjuk för att jobba, men för pigg för att få ersättning från Försäkringskassan. Nu lanseras flera förslag för att mildra reglerna för utslitna arbetare som närmar sig pensionen.

Text och foto **Justina Öster**

I slutet av augusti presenterades en statlig utredning om bland annat sjukersättning (tidigare förtidspension). Den kom efter hård facklig kritik om anställda som slitit ut sina kroppar på jobbet, men lämnas utan ersättning.

60-ÅRINGAR OCH 60-PLUSSARE ska inte längre bedömas mot alla förekommande jobb på arbetsmarknaden utan snävare, mot vad de arbetat med tidigare, ”mer lämpliga” jobb, föreslår utredningen. Detta för att avgöra om personerna ska ut och söka andra jobb eller beviljas sjukersättning.

UNDER HÖSTEN HAR regeringens budget stötts och blötts i medierna och presskonferenserna haglat tätt. I början av september gjorde statsminister Stefan Löfven (S) och socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi (S) ytterligare ett utspel om sjukförsäkringen.

Ett av förslagen rörde anställda som bara har några år kvar till pensionen. Ministrarna föreslog att arbetsförmågan hos personer som är 62 år eller äldre efter ett halvårs sjukskrivning inte ska bedömas mot jobb på hela arbetsmarknaden.

> **”Problemet är att många, som Johan, jobbar på trots att de har ont tills de inte orkar längre. När det gått tio år kan personen ha glömt bort sin anmälan och har dessutom svårt att bevisa att besvären kommer av skadan och inte är åldersförändringar, som Försäkringskassan kan hävda.”**
>
> Lena Törnros, jurist på LO-TCO Rättsskydd.

Deras förmåga att jobba ska i stället bara prövas mot arbete hos den arbetsgivare de har.

Får regeringen igenom sina förslag om mildare behandling av äldre sjuka i riksdagen är det tveksamt om flisbilschauffören Johan berörs. Han har skadat ryggen vid en olycka på ett sågverk och sedan ytterligare genom helkroppsvibrationer på dåliga norrländska vägar med undermålig förarstol.

JOHAN HAR NÅGRA år kvar till 60 och får hjälp av Transport och fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd, för att få sina rygg- och nackbesvär godkända som arbetssjukdom. Efter lång kamp vann Johan i Umeå förvaltningsrätt och fick till slut sin sjukpenning, retroaktivt fram till årsskiftet.

Nu återstår kampen om sjukersättning och livränta. Sin bil tvingades Johan sälja för att få försörjningsstöd (tidigare socialbidrag). De pengarna har han nu betalat tillbaka efter att sjukpenningen betalades ut. Men Johan oroar sig för att han ska tvingas sälja huset. Besluten drar ut på tiden.

LENA TÖRNROS ÄR jurist inom försäkringsrätt på LO-TCO Rättsskydd och företräder Johan. Hon talar om att sjukreglerna tidigare var mindre stränga för äldre som skulle pensioneras inom några år. Det var före uppstramningen med rehabiliteringstrappa och avstämning vid bestämda månader av sjukskrivning. Liksom sparmål med hänvisning till ”skenande” sjuktal.



FOTO: PRIVAT

Kan vi vänta oss någon förändring för äldre med de förslag som kommit?

– Det beror på om förslagen antas. I så fall kan det bli en viss lättnad men jag är lite luttrad. Dessutom brukar det ta några år innan ny praxis slår igenom.

Hur det går för Johan och om han kan få sjukersättning vågar Lena Törnros inte sia om.

– Men om vi talar generellt så kanske det har blivit något lite lättare att få sjukersättning. Fast det är bara en känsla jag har, ingen statistik jag lutar mig mot.

LENA TÖRNROS HÄNVISAR till en dom i Högsta förvaltningsdomstolen 2019, som fick mycket uppmärksamhet (mål 707:19). Där sägs bland annat att prövningen av ”den försäkrades arbetsförmåga måste vara verklighetsförankrad”. Personen ska kunna försörja sig på arbetet och någon ska vilja betala för det. ”Bedömningen avser således om det kan anses realistiskt att den försäkrade skulle kunna erbjudas i vart fall ett anpassat arbete eller en subventionerad anställning.”

Domen kan ses i ljuset av debatten kring så kallade hitte-på-jobb i Försäkringskassans bedömningar.

När det gäller livränta, som ersättning för utebliven lön, finns speciella regler för äldre, förklarar Lena Törnros.

– Men det görs så extremt få prövningar att det inte går att säga om det blivit lättare för äldre att få livränta, säger hon.

Har du något råd till arbetare som skadar sig på jobbet?

– Gå till läkare, var noga med att dokumentera alla skador och se till att skadan eller olyckan anmäls. Problemet är att många, som Johan, jobbar på trots att de har ont tills de inte orkar längre. När det gått tio år kan personen ha glömt bort sin anmälan och har dessutom svårt att bevisa att besvären kommer av skadan och inte är åldersförändringar, som Försäkringskassan kan hävda, säger Lena Törnros.

HON PEKAR PÅ tidigare regler. Då prövades arbetssjukdomar eller skador i direkt anslutning till sjukdomen eller skadan. Inte efter flera år när en person fått bestående nedsättning av arbetsförmågan och problem att försörja sig.

– Då var skadorna lättare att bevisa än efter kanske tio, femton år. För Johans del hade det också varit bättre att pröva olyckan när han föll på ett sågverk tidigare. Nu blir det en kombination, att bevisa hans besvär både efter fallet och helkroppsvibrationerna på vägen, säger Lena Törnros.

Hon tror inte att Försäkringskassans beslut drar ut så länge på tiden eftersom ärendena är så få. Däremot kan det ta upp till ett år innan Johan får frågan prövad i domstol.

LENA TÖRNROS GER ett sista tips:

– Du måste själv ha koll på din anmälan om arbetsskada eller arbetssjukdom. Försäkringskassan har det inte.



Rättelse

Tyvärr angav vi fel åldersgräns i en artikel om en statlig utredning av nya regler för sjukersättning (tidigare förtidspension) i förra numret.

Rätt ska vara att personer som är 60 år eller äldre och närmar sig pensionen ska få lättare att få sjukersättning, enligt utredarens förslag.

Ersättningen betalas ut till och med månaden innan 65-årsdagen.

Trygghetspension kallar regeringen förändringen i sin budgetproposition.

REDAKTIONEN



Skrivandet är en viktig pusselbit i Alexandra Einerstams liv, men hon drömmer inte om att försörja sig som författare. Hon vill fortfarande ha båda fötterna på jorden. ”Vissa politiker har aldrig haft ett riktigt jobb eller varit i ett fikarum. De blir världsfrånvända.”

Hon vill skriva om sin egen generation

Arbetare i 40- och 50-årsåldern behöver någon att identifiera sig med. Det tycker Alexandra Einerstam, som gick LO:s och ABF:s skrivarkurs i våras. Nu vill hon skriva om sin egen generations vardag.

Text och foto **KAMILLA KVARNTORP**

ALEXANDRA EINERSTAM HAR alltid hobbyskrivit. En teaterpjäs som tolvåring, ångestfyllda dikter som tonåring och när hon var politiskt aktiv socialdemokrat hade hon en blogg.

Men med barn och jobb har skrivandet blivit lidande. När LO och ABF annonserade om en skrivarkurs för arbetare var det därför självklart att söka för att komma i gång igen. Och hon kom in.

– Det var ganska hård konkurrens, men jag kom in på en reservplats. Det var väl karma att jag skulle går kursen. Mitt jobb är inte så intellektuellt, mycket går på rutin. Jag behövde något utöver simning och yoga för att aktivera hjärnan, säger Alexandra Einerstam när vi ses på ett kafé i Farsta centrum en kväll efter jobbet i början på september.

INFÖR VARJE KURSTILLFÄLLE, som hölls digitalt, fick kursdeltagarna i uppgift att skriva en novell och vid ett tillfälle en dikt. Att deltagarna introducerades för novellen var kanske kursens starkaste inslag, tycker Alexandra.

ALEXANDRA EINERSTAM

Bor: Farsta.

Från: Möklinta i Västmanland.

Jobbar som: Väktare sedan 20 år.

Född: 1973.

Familj: Fru och två barn.

Alexandra Einerstams dikt, skriven under kursen.

Beväpnad

Varje morgon när jag sätter på mig
uniformen
förvandlas jag

Min röst
Min hållning
Min blick
Mina tankar
tillhör inte längre mig

För varje steg jag tar
känner jag pistolen på min vänstra
sida

Åttahundrasextiotvå gram

Tynger ner mig
Trycker ner min själ
Kapslar in mitt hjärta

Jag kan inte lyfta från marken
Jag är inte beväpnad med vingar

Jag är beväpnad



”Jag gick till jobbet men fick leva ut mina drömmar på kvällarna – även om det inte blir någon bok”, säger Alexandra Einerstam, som gick LO:s och ABF:s skrivarkurs i våras.

– Det blir inte samma prestationsångest att skriva en kort novell som att skriva en roman på 380 sidor. Och det hinner även de som har heltidsjobb och familj med.

FÖR ATT FÅ tiden att räcka till att skriva formulerade Alexandra Einerstam meningar i huvudet under dagen – på cykeln, på jobbet, på tunnelbanan – och fogade sedan samman dem till en text. Skrivandet beskriver hon som en viktig pusselbit i sitt liv, en pusselbit som kom på plats under kursen.

– Jag var glad före kursen och jag var glad efter kursen. Jag gick till jobbet men fick leva ut mina drömmar på kvällarna – även om det inte blir någon bok. Jag känner att jag har något att tillföra när jag skriver. När jag inte har tid att skriva är det bara äta, sova, jobba, dö. Däremellan är det någon enstaka ljuspunkt, men jag är nog ganska mörk ibland, säger Alexandra Einerstam.

HON TROR ATT alla som använder det skrivna ordet har författardrömmar - en vision om en bok, antologi eller novellsamling. För egen del är inte drömmen att kunna försörja sig som författare.

– Jag vill fortfarande ha båda fötterna på jorden. Vissa politiker har aldrig haft ett riktigt jobb eller varit i ett fikarum. De blir världsfrånvända.

Alexandra Einerstam definierar arbetarklass som människor som har svårt att påverka eller styra över sitt eget arbete. Det handlar inte om utbildning.

– Du kan ha två magisterexamen och ändå ha ett kneg. Jag kan inte gå och vaccinera mig utan att ta en halvdag ledigt, säger Alexandra Einerstam som har arbetet som väktare i 20 år, men också är utbildad arkeolog.

Och det är sin egen generation arbetare, 40-50 åringarna, hon vill skriva om.

– Det finns litteratur om hur det är att vara 20 år och jobba på McDonalds eller ett callcenter. Men vi andra behöver också någon att identifiera oss med. Även om det inte går att påverka arbetet känner man sig mindre ensam om man vet att fler befinner sig i samma sits.

ALEXANDRA EINERSTAM TROR att anledningen till bristen på arbetarförfattare i hennes egen ålder är att livet har kommit emellan.

Dåligt självförtroende tror hon också spelar in.

– Jag tror att transportarbetare över lag har ett dåligt självförtroende. Det är lätt att tänka ”vad har lilla jag att komma med, som inte har pluggat”. Men det är ”lilla jag” som jag är intresserad av. Jag vill höra hur vi mår.

SJÄLV VILL HON också helst skriva om klass – men ibland pockar andra berättelser på.

– Då kan jag inte säga nej, de måste skrivas ner. Jag får inte välja. Jag måste böja mig för orden som kommer.

Just nu skriver hon på en skönlitterär inlaga om klimatförändringarna.

– Det är en dystopi. Alla tror att när oljan tar slut kommer Armageddon. Men det är när bina dör som människorna förändras, säger Alexandra Einerstam.

LO OCH ABF:S SKRIVARKURS

I våras anordnade LO och ABF en digital skrivarkurs för LO-medlemmar med författaren Anneli Jordahl som kursledare. Vid fem tillfällen fick kursdeltagarna prova på olika metoder för att skriva och berätta. Varje LO-distrikt fick en utbildningsplats. Över 60 personer sökte till de tio platserna.



FOTO: KAJSA GÖRANSSON

Hallå där!

ANNELI JORDAHL

... författare och kulturjournalist, som höll i LO:s och ABF:s skrivarkurs för arbetare i våras.

Varför behövs det en skrivarkurs för LO-medlemmar?

– Arbetet tar tid, livet tar tid. Det kan vara svårt att komma loss med ett större projekt. Att samtala i grupp är ett sätt att komma i gång. Kursdeltagarna kan få energi av varandra.

– För den som kommer från en familj där ingen är akademiker, man har dåligt med pengar och den enda inkomstmöjligheten på orten finns i fabriken, gruvan eller i tvätteriet blir det ett stort avsteg att ha ett konstnärligt yrke. Ofta saknas en buffert. Då blir det mer riskabelt att skriva. En kurs kan ge råg i ryggen.

Vad hoppas du att kursen ska leda till?

– Flera kursdeltagare skrev väldigt bra och hade redan egna röster. Jag hoppas att de skriver vidare.

Varför behövs arbetarlitteraturen?

– I medierna märks arbetare knappt av, annat än i förnedrings-tv, där de får statuera exempel över någon som lever över sina tillgångar eller är överviktig. Det skapar en känsla av att arbetare inte existerar i samhället. Det är viktigt att allas perspektiv kommer fram, att alla får berätta sin historia, så att den ofta stereotypa bild som finns av arbetare i medier och på film nyanseras. De berättelserna kan vi inte få nog av, de är otroligt viktiga.

KAMILLA KVARNTORP

OKTOBERKRYSSET



							SEDE-SAM	KAST-SPJUT	TRÖSTE-RIK TÖS?		GÅ-GATA	BITER I GRÄSET
							HÅG-LÖS					
							SÄGS FÖRE NÄD?			HAR MAN PÅ RYGGEN / VRED		
							ÄR KASPA-ROV OCH GESSEN					DRAGIT IN
										TVEK-LJUD / VISAR DET		
							SÅDAN ROCK FINNS	LER-VÄLLING / TVÅ PLAN				
							GJORDE FEBRIG?				KALL ÖRT-DRYCK	
MYNT I INDIEN	KAN MAN SIG BLAND ANDRA	FÖR-FÖRLED	EFTER EN OSCAR		LÄSKE-DRYCK		DÖL-JANDE FÖRE-TEELSE		LAG-ENLIG	SLÖ OCH HÅGLÖS / TIMTAL			FEJS / ARTIST-RUM			
					UPP-HÖJT / FÖR-ÄNDRA						ÄTRÅ / SLÄNGA PÅ KÄRRA					
ÄR OFTA STATIV							ÄR VARA SOM ÄR KÖPT		KÖPS MÖGLIG / GÖR SÅS TJOCK							TJÄNST-GÖRING
ÄR TALLRIK			KOTTAR? / TONIN-TERVALL								TAKTÄCK-NING / BOK-MIKAEL			NEGA-TION / SPIKA FAST		
FÅR DEN SOM INTE BETALAR		SPLIT / MAGISK VÄXT				STILEN / LEGA									BUNDEN TILL C-DUR?	
				LIGGER LÅGT				URSPÅ-RAT TILL-STÅND / FRÄLSER						TAS MED OGJORT / SPINETT		
SKAL-SLAG				GRÖ-NARE / SNURR-PLATSEN						KLYVS EN DEL I / PRO-NOMEN						
						KUNSKAP / KORT						PLATT TRÅD / KLIMAT-BÄLTE				ÄR DET ENKLA
ÄR DEN MED GULT KORT	MAS-KERAD / DEN ÄR SANDIG								Ö I BALE-ARENA / EXTREM FÖRLED					FÖR JOBB / VÄDRADE		
DEN LIGGER I VATTEN			BLI GRIPEN / RAZZIA				RÄCKA TILL / OZELOT				ÄR ÄGGEN / TRÄD I DUNGE					
					OMGER VITA / SMEK					METALL-STAVEN / BÄVADE					OFTA PÅ SKIVAN	
BÄR PÅ VINTERN		BOKBAS / ÄR VÄL LIV UTAN MAN?				ÄR VÅR FLORA / FÅ TAG I						NÄSSEL-VÄXT / HONA				
FÖR-TRÄFF-LIGT								BRUKAR PIPA					MELLAN RYGGAR			
LIDER MÅNGA				LÅTA PÅSKINA							MODE-FLUGA?					©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 12 oktober. Märk kuvertet **"Oktoberkrysset"**.

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



Lösningen på Septemberkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Per Gustavsson, Ljungby
Björn Schmaltz, Luleå
Marianne Arvids, Leksand.

Vinnarna av en trisslott:
Göran Guldbrandsson, Kumla
Thomas Larsson, Jönåker
Britt-Marie Bergström, Nacka.

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

Usel kompensation för ständig natt

Varför är arbetstiderna så otroligt orättvisa beroende på vilket fack man tillhör när man jobbar ständig natt?

Jag jobbar natt på en lastbilsterminal. Och då jobbar man 40 timmar i veckan med en arbetstidsförkortning på en min per timme.

Går på sön kväll 22.00 slutar fredag 07.00, har bara lördag helt ledig. Vore jag metallarbetare inom industrin så jobbar jag bara 34 timmar i veckan. *Lennart*

Svar: Det är inte helt enkelt att svara på, och det kostar med arbetstidsförkortning. Historiskt har det varit så att Transport jobbat för kronor och ören när avtalen förhandlats, och framför allt för att få upp grundlönen – mer än att höja ob eller andra tillägg – för att alla ska få ta del av förbättringen.

Men det betyder inte att det behöver vara så för all framtid!

Nu finns ett kongressbeslut på att jobba för arbetstidsförkortning.

Vet också att många, kanske särskilt unga, hellre vill ha kortare arbetstid än högre lön.

När det gäller IF Metalls avtal så är arbetstidsförkortningen 82 minuter i veckan, vid vanligt dagtidsjobb, för terminal. Men i deras avtal ligger ingångslönen på 20 161 kronor, jämfört med Transports ingångslön på 25 801 (avtal 2019). Det skiljer ganska mycket, och vi har alltså satsat på grundlönen.

Det jag kan jämföra är centrala avtal, sedan har ju IF Metall ofta lokala avtal – men det har vi också.

Men som sagt, det behöver inte vara så stor skillnad för all framtid. Om ett år drar avtalsrörelsen i gång igen, Transportavtalet löper ut sista mars 2023.

Magnus Larsson, central ombudsman med ansvar för bland annat terminaldelen inom Transportavtalet

Fotnot: Med nuvarande avtal blir kompensationen för frågeställarens nattarbete knappt 30 timmar per år; 35 minuters arbetstidsförkortning per vecka multiplicerat med 46 "arbetsveckor". Kompensationstiden ska tas ut som hela pass, inte enstaka timmar.

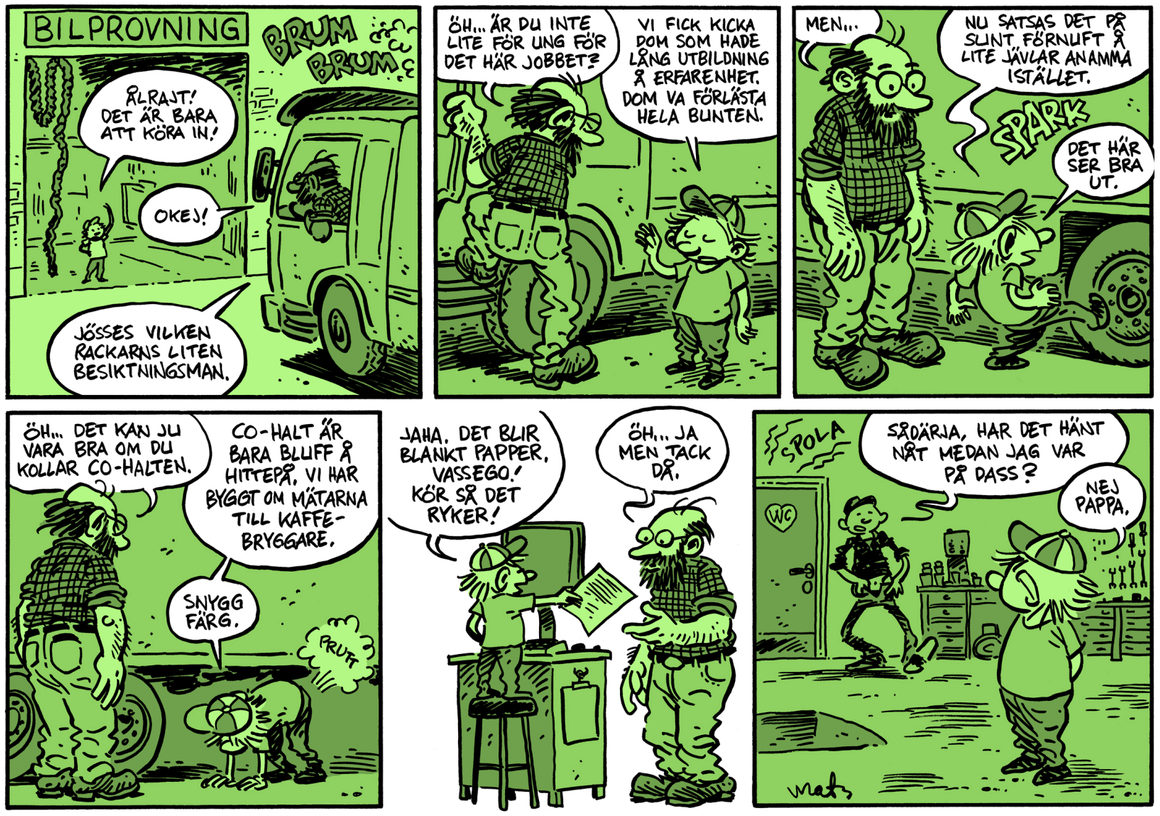
Läs också artikeln med Lennart Karlsson på sidan 12, där även Transports ordförande Tommy Wreeth och Peter Winstén diskuterar tidskompensation för nattarbete och arbetstidsförkortning.

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-480 30 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-40 30 01**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Vi riskerar att få en hård käftsmäll

Transportare, vi riskerar att ha en käftsmäll på Sveriges arbetare på ingång. Jag pratar så klart om den nya arbetsrätten, försämringarna i LAS med mera. Transport anser att förslaget leder till en obalans mellan parterna på arbetsmarknaden. Vi förkastar förslaget kring förändringar i turordningen och ändringen från saklig grund till sakliga skäl. För vårt förbund är utgångspunkten i anställningsskyddet att trygghet ska råda på arbetet och inte, som skrivelsen föreslår, i omställningen efter att man på relativt godtyckliga grunder har förlorat arbetet. Transports fasta uppfattning är att trygghetspriset är alldeles för högt för de förändringar som föreslås.

TRADITION PÅ ARBETSMARKNADENS område har varit att avtal ingås och respekteras mellan arbetsmarknadens parters centralorganisationer. Inte genom att enskilda förbund träffar en överenskommelse som binder stora delar av arbetsmarknaden. Transports och min fasta uppfattning är att traditionen, och ordningen som hittills gällt, skall vara fortsatt rådande på arbetsmarknadens.

Med en urholkad anställningstrygghet, i form av en kraftigt försämrad turordning och ändringen av saklig grund till sakliga skäl, följer också att de anställdas lojalitet mot arbetsgivaren minskar i motsvarande grad. En ökad otrygghet rörande anställningen kommer även att begränsa arbetstagarnas vilja att utrycka kritiska synpunkter om förhållandena på arbetsplatsen. Till exempel när det gäller arbetsmiljö och tillämpning av kollektivavtalen. Arbetsmiljön riskerar på så sätt att bli farligare och underbudskonkurrensen öka. Transport understryker att tysta arbetsplatser är ohälsosamma arbetsplatser. Så har vi svarat på regeringens remiss. Det här är ett av resultaten av januariöverenskommelsen och det här, kamrater, riskerar även att slå oss hårt på käften.

> ”Jag hoppas fortfarande att beslutsfattarna är kloka nog att lyssna på alla kritiska remissvar som kommer in i en strid ström.

JAG HOPPAS FORTFARANDE att beslutsfattarna är kloka nog att lyssna på alla kritiska remissvar som kommer in i en strid ström, det gläder mig också att LO:s remissvar liksom vårt är kritiskt.

Det kan helt enkelt inte vara rimligt att fullfölja detta vansinne med lagstiftning enligt de förslag som ligger ute på remiss när så många är så kritiska.

PÅ DET POSITIVA kontot vill jag också bokföra att Folkhälsomyndigheten tar bort rekommendationen om hemarbete från den 29 september. För ett fackförbund som Transport är det livsnödvändigt att kunna vara ute på arbetsplatserna och träffa medlemmar. Det är där vi får koll på läget och verkligheten, och det är ute på arbetsplatserna och yrkesutbildningarna vi kan värva nya medlemmar till förbundet. Det är också av största vikt att vi får tillträde till arbetsplatserna på traditionellt vis, för att kunna bedriva vår verksamhet. En full återgång till normal verksamhet gläder mig därför mycket och våra avdelningar kan därmed återgå till full bemanning på plats och med öppettider, tillgänglighet och medlemsservice som innan coviden.

Hör av er till er lokalavdelning om ni vill ha ett besök på er arbetsplats så försöker de alltid att lösa detta på bästa möjliga sätt. Avslutningsvis vill jag återigen upprepa min rekommendation om att så många som möjligt måste vaccinera sig för att vi ska kunna återgå till en mer normal vardag efter eländet med covid.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

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

AVDELNING 1 NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)

Ny ansvarig för bokning av vår stuga i Lofsdalen är Jimmy Åsberg, som har tel 010-480 31 15 och mejl jimmy.asberg@transport.se.



Lediga veckor hittar ni på avdelningens hemsida under *Mer om stuguthyrning*.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Repskapets sammanträde Härmed kallas representantskapets ledamöter till sammanträde.

➤ Tid: Måndagen den 18 oktober kl 17.30.

➤ Plats: Hotell kusten, Kustgatan 10.

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till 19.30.

På dagordningen står bland annat: Omstart av avdelningen efter restriktionerna, behandling av motioner inför Transportarbetareförbundets kongress samt ekonomisk rapport.

Om du som ordinarie ledamot inte kan delta är det viktigt att du anmäler förhinder till din sektionsordförande.

Varmt välkomna!

SENIORMÖTE

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 5 oktober kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen. Vi samlas i studielokalen, och bjuder på fika under mötet. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar Startpunkten en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället.

Dina rättigheter och skyldigheter, försäkringar som ingår i medlemskapet, skyddsombudets roll och skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Startpunkten hålls vid följande tillfällen i höst:

➤ Torsdagen den 28 oktober kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Tisdagen den 16 november kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Torsdagen den 25 november kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

Du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier, så du får ett stipendium från avdelningen för dagen.

Anmälningar eller frågor, kontakta Joakim Carlsson på tel 010-480 31 38 eller via mejl joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa representantskapsmöte är den 4 december kl 11–15. Platsen är ännu inte klar.

Avdelningsstyrelsemöte Verksamhet och budget, den 5–6 november. Tid och plats kommer ut senare.

Utbildningar
➤ Tisdagen den 5 oktober.
➤ Torsdagen den 14 oktober.

Avtalspunkt åkeri:
➤ Lördagen den 25 september (heldag).

Motionsskrivarkvällar Vi börjar närma oss nästa kongress, och ni kanske vill skriva motioner för att påverka förbundet. Så vi kommer att ha kvällar då vi tittar på hur man skriver en motion. Följande datum har vi motionsskrivarkvällar kl 18.00–20.00:

➤ Onsdagen den 6 oktober.
➤ Torsdagen den 4 november.
➤ Tisdagen den 7 december.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna vår släpkärra gratis?

Hör av dig till oss på tel 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten

➤ Tisdagen den 5 oktober kl 17.00 kallar sektion 30 (miljö) till medlemsmöte på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö.

På dagordningen bland annat nominering av kongressombud, hälsar ordförande Kenneth Malmberg (kenneth.p.malmberg@gmail.com eller 0707-23 01 31).

➤ Måndagen den 11 oktober kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin o gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till medlemsmöte på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32).

Mötet är fysiskt, men vill du delta digitalt så finns en länk till mötet på avdelningens hemsida, transport.se/avd12.

På dagordningen bland annat nominering av kongressombud. Styrelsen träffas kl 17.00.

Välkomna, önskar ordförande Maths Nilsson (0722-60 36 50).

➤ Lördagen den 30 oktober kl 10.00 kallar sektion 20 (åkeri) till medlemsmöte på avdelningens kontor, Kosterögatan 5 i Malmö.

På dagordningen bland annat nominering av kongressombud.

Anmäl gärna om du kommer till ordförande Henrik Holmgren på tel 0709-52 64 69 eller henrik_holmgren_@hotmail.com.

Studier Transports introduktionsutbildning Startpunkten, där du lär dig grundläggande om: Varför facket finns, Skyldigheter/rättigheter, Försäkringsskyddet, både på jobb och fritid.

➤ Hässleholm: ABF, Järnvägsgatan 25, den 7 oktober kl 10–14.

➤ Malmö: Transports kontor, Kosterögatan 5, den 9 oktober kl 10–14 samt den 13 oktober kl 17–20.

Vi bjuder på något att äta, så anmäl dig till patrik.persson@transport.se eller ring 010-480 32 65.



Värva en kompis – få 200 kronor!

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

SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Nu finns avdelning 14 på Instagram. Där heter vi *transport.14*. Välkomna att följa oss!

AVDELNING 16 GOTLAND

Höstmötet 2021, där ett tjugotal transportare från avdelningen deltog, ser vi som lyckat. Utöver många trevliga samtal så var vädret med oss, och solen bjöd på en riktigt fin höstdag.

Årets budgetmöte kommer att genomföras under vecka 48. Utskick sker med brev där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Så börja planera för ett förhoppningsvis fysiskt medlemsmöte med jultallrik.

Arbetsplatsbesök Avdelningen har börjat återuppta arbetsplatsbesöken, men vi kommer fortfarande vara restriktiva när vi planerar våra resor. Vi vill inte riskera att förflytta eventuell smitta mellan arbetsplatser.

Motioner och ombud till kongressen 2022 Nu är det mindre än ett år till nästa kongress, och det börjar bli högst aktuellt att tänka på vilka frågor som behöver lyftas där. Så klura gärna på vilka motioner som kan vara intressanta just nu. Kontakta gärna avdelningen så hjälper vi till med formuleringar och ”att-satser”.

Avdelningen behöver även få in namnförslag på lämpliga avdelningsombud till kongressen.

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.l6@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Under hösten så kommer vi att dra i gång med fysiska utbildningar igen. För anmälan till en kurs, skicka ett mejl till studier.l7@transport.se.

Våra sektioner kommer även de att komma i gång med sin verksamhet. Håll utkik efter inbjudan via sms under hösten!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

På grund av covid-19 fortsätter vi att hålla avdelningskontoret stängt för besök, vilket innebär att kontakt i första hand sker via telefon. Om behov finns för ett fysiskt möte så gör vi en gemensam bedömning om riskerna med ett eventuellt besök när du ringer oss.

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om vad facket är, hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö och vad kollektivavtal är? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post: mikael.humlin@transport.se för aktuell kursinformation.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:

➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl8/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

Aktiviteter i avdelningen
Kampdagar:
➤ 6/10 Söderhamn
➤ 21/10 Edsbyn
➤ 2/11 Bollnäs.

➤ 16/1 Ljusdal.
➤ 2/12 Hudiksvall.
➤ 14/12 Söderhamn.
➤ 28/12 Edsbyn.

Startpunkten:
➤ 17/10 digitalt
➤ 9/11 digitalt
➤ 25/11 digitalt
➤ 8/12 digitalt.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater, årstiderna ändras men kampen består. Sektionerna har haft medlemsmöte och när ni läser detta har representantskapet haft möte och avdelningsstyrelsen ska precis ha sin planeringskonferens för nästa år.

Studieverksamheten är i uppstart och vi söker med ljus och lykta efter kunskapstörstande medlemmar. Så hör av er till mig, Andreas Kedborn, om ni vill lära er mer om facket. Mejla andreas.kedborn@transport.se så hittar vi på något.

Skicka förslag! Då vi är i full planering av kommande verksamhetsår, 2022, så tar vi gärna emot förslag på upp-sökeri, platsbesök vi kan göra och temamöten ni vill att vi ska hålla. Skicka gärna tips och förslag till avdelningens mejl transport.19@transport.se.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej kamrater! I oktober och november kommer alla sektioner att kalla till medlemsmöte. På dagordningen kommer det att vara:

➤ Nomineringar till fyllnadsval.
➤ Motioner till kongressen.

Har du inte varit på något medlemsmöte tidigare så ta chansen att delta på ett.

➤ Sektion 1 kallar till medlemsmöte den 13 november kl 10.00 på avdelningen. Vi bjuder på frukost.

➤ Sektion 2 kallar till medlemsmöte den 26 oktober kl 17.00 på avdelningen. Vi bjuder på fika.

➤ Sektion 3 kallar till medlemsmöte den 26 oktober kl 17.00 på Teamslänk (finns på hemsidan).

➤ Sektion 4 (buss/taxi) kommer att ha ett medlemsmöte den 27 oktober kl 19.00 via Teams. Länk via avdelning 20:s hemsida.

Studier Vi erbjuder just nu Startpunkten digitalt, men hoppas att kunna hålla den fysiskt i november och december.

Startpunkten är en facklig introduktion för dig som är nyfiken på vad facket är, och vill lära dig mer.

Kontakta studieorganisatören på mejl eller telefon om du vill veta mer, eller anmäla dig till en kurs.

TACK TILL ALLA

... som kom och besökte oss den 9/9 och under uppsökeriveckan, vecka 37. Kul att äntligen få komma ut och träffa alla kamrater igen!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Representantskapsmöte
➤ Plats: Halmstad Arena.
➤ Datum: lördagen den 2 oktober.
➤ Tid: 10.00.
Kaffe och fralla serveras från 9.30.

Avdelningsstyrelsemöte
➤ Plats: Avdelningen.
➤ Datum: fredagen den 8 oktober.
➤ Tid: 9.00.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Ny på avdelningen Vi hälsar Jonathan Zidén välkommen.



Han jobbar som medlemsvärvare på kontoret i Örnsköldsvik. Jonathan kommer också att jobba som projektanställd åt förbundet med RAT-projektet. Vill ni komma i kontakt med Jonathan så når ni honom på tel 010-480 34 62.

Pengar att hämta via avtalsförsäkringar? Kontakta Jan Stålemar för att diskutera och få information och hjälp med avtalsförsäkringar. Ni når honom på tel 070-240 54 56 eller mejl janstransport32@gmail.com.

Vi satsar på vår introduktionsutbildning Startpunkten. Den kommer att genomföras digitalt via Teams det enda du behöver är en dator eller surfplatta.

Dessa datum finns att anmäla sig till.

➤ 19 oktober kl 17.30.
➤ 9 november kl 13.00.
➤ 25 november kl 18.00.
➤ 8 december kl 18.00.

Anmälan till någon av dessa utbildningstillfällen görs till studieorganisatör Johan Molin, tel 010-480 34 69 eller mejl johan.molin@transport.se.

Passa även på att följa oss på våra sociala medier, där det händer mycket just nu. Vi finns på Facebook, Instagram, TikTok och Youtube.

Sedan kommer det att hända andra spännande saker framöver i vår avdelning. Tryck på gilla och följ oss, så att du inte missar nästa grej som händer.

Vi blir allt mer digitaliserad. Gå in på *Mina sidor* och uppdatera dina kontaktuppgifter, så att du inte missar viktig information. Behöver du hjälp? Kontakta oss på avdelningen på 010-480 32 00.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Startpunkten Vi börjar lite försiktigt öppna upp för fysiska möten igen. Under hösten planerar vi att hålla fyra Startpunkter, en i varje sektion.

➤ Sektion 1 (Nordöstra Skåne) kommer hålla sin den 24 oktober i Kristianstad.

➤ Sektion 2 (Blekinge) kommer hålla sin den 10 oktober i Ronneby.

➤ Sektion 3 (Kronoberg) kommer hålla sin den 28 november i Växjö.

➤ Sektion 4 (Kalmar) kommer hålla sin den 7 november i Kalmar.

Vill du veta mer om vad en Startpunkt är eller vill du anmäla dig? Ring 010-480 30 51 eller maila transport.51@transport.se. Det kostar inget att gå utbildningen, så passa på att få veta mer om facket och dina rättigheter och skyldigheter på arbetsmarknaden.

Vi kommer även hålla avtalsinformationer under hösten. Datum för dessa är inte spikade än. Men håll utkik på vår hemsida för mer info. På en avtalsinformation får du veta mer om kollektivavtalet du arbetar under. Även avtalsinformationerna är gratis.

Nominera Under november månad kommer nomineringsmötena i respektive sektion att hållas. Mer information kommer i nästa nummer av tidningen, och på hemsidan. Är du förtroendevald kommer en kallelse. Skillnaden mellan en kallelse och en inbjudan är att en kallelse ska du alltid besvara, oavsett om du kommer eller inte. En inbjudan behöver du bara besvara om du avser att komma.

Skriv en motion Under hösten kommer vi även prata en hel del om Transports kongress, som hålls i augusti 2022, och om motioner till den. Det är då stadgarna skrivs och en förbundsledning väljs för de nästkommande fem åren. Vi kommer ge mer information kring vad en kongress är på medlemsmötena, och vad som krävs av den som vill bli kongressledamot. Vi kommer även gå igenom hur man skriver en motion. Har du en tanke eller idé, som du vill testa och se om den kan skrivas som en motion? Då hoppas vi att du deltar på mötena, eller hör av dig till oss på avdelningen så vi kan hjälpa dig vidare.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

Vi finns tillgängliga kl 8.00–16.40 måndag–fredag. Lunchstängt kl 11.30–12.30.

Representantskapet Tisdagen den 12 oktober har vi en utbildning för representantskapsledamöter. Efter utbildningen har vi representantskapets höstmöte.

Utbildningen blir av om inte Folkhälsomyndigheten ändrar på de restriktioner som finns i dag.

Sektionsmöten
➤ Tidningsbudssektionen har medlemsmöte tisdagen 26 oktober kl 17.00.

➤ Bevakningssektionen har medlemsmöte onsdagen 27 oktober kl 18.00.

➤ Transport-, miljö-, petroleum- och taxi/bussektionerna har medlemsmöte lördagen 30 oktober kl 10.00.

På dagordningen nomineringar till sektionsuppdrag. Samtliga medlemsmöten är på avdelningsexpedition. Vi bjuder på någon förtäring.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på 010-480 36 25 eller dan.johansson@transport.se.

➤ Startpunkten: Grundutbildning även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning i ditt avtal. Hör av dig till avdelningen (010-480 30 55 eller transport.55@transport.se) så bokar vi en dag.

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

Har du frågor angående
➤ Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel 010-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.

➤ Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 010-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Kanske vill du gå en facklig utbildning, eller har frågor angående försäkringar? Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.

Medlems- och nomineringsmöten
➤ Sektion 4: Onsdagen den 13 oktober kl 18.00 i avdelning 88:s lokaler på Tunagatan i Borlänge.

➤ Sektion 5: Torsdagen den 21 oktober kl 18.30 i Fackföreningens hus i Avesta.

➤ Sektion 6: Torsdagen den 14 oktober kl 19.00 i ABF-lokalen i Rättvik.

➤ Sektion 7: Onsdagen den 20 oktober kl 19.00. Mötet hålls digitalt via Teams.

➤ Steingruberklubben: Torsdagen den 21 oktober kl 18.00 i Fackföreningens hus i Avesta.

➤ Klubb Transdev: Torsdagen den 14 oktober kl 18.00 i ABF-lokalen i Rättvik.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

... finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten.

Så planera in höstens och vinterns fritidsaktiviteter. Det är bara att boka genom att ringa direkt till avdelning 88, 010-480 30 88, och prata med Anna.

Det finns bra fiskevatten i norra Dalarna, möjlighet till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation. På salen.se finns mer information om utbudet.

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ 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).



Gäst hos Vänsterpartiet. Transports Tommy Wreeth till vänster om Transportvänsterns Patrik Olofsson, Nina Broman, Sofia Södergren Poikulainen och Anders Nilsson.

Månadens politiska

Välkomna gäster hos vänstern

Full sysselsättning, för lite strejkande, gig-ekonomi, klasskamp och branschföreningar. En rad frågor lyftes och diskuterades på Vänsterns stora rikskonferens i september – ett led i satsningen på att stärka det fackliga arbetet, både på arbetsplatserna och inom partiet.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det är mycket som är unket, mycket kvar att göra, men trots allt – vi har fått till ett kollektivavtal, sa Transports Sofia Södergren Poikulainen i panelen på lördagens första programpunkt.

HON ÄR ORDFÖRANDE för Transports Stockholmsavdelning och deltog i samtalet om otrygghet och dålig arbetsmiljö i gig-ekonomin. Södergren Poikulainen kunde berätta om kampen mot för organisering för anställda på Foodora, där facket lyckats sluta avtal. Men höll med om att det tar tid, att det är ett stort problem med bland annat falska egenanställningar – och företag som liknar ryska dockor – när det kommer till organisering.

Det var fullt i den stora Bankettsalen på hotellet där Vänsterpartiet höll sin fackliga rikskonferens. Senast var man här för tre år sedan, före pandemin. Någon liknande samling har inte hållits i ”modern tid”, långt före partiet strök ”kommunist” i sitt namn.

KONFERENSEN INLEDDES med en tillbakablick på historien, vad partiet kan ta med sig av den tidigare arbetarrörelsens fackliga arbete – lärdomar från tidigare strider i arbetet i dag. Om strider med arbetarrörelsens stora parti över organisering talades det däremot inte. Eller om Socialdemokraterna över huvud taget.

Men i sitt tal till konferensen lyfte partiledaren Nooshi Dadgostar hur hennes ”vänner socialdemokraterna gjort slut med facket”, och låtit ”Centern hålla i taktpinnen” och ”hunsa facken”, i och med januariöverenskommelsen. Annars var det klassisk S-politik som betonades: Full sysselsättning som mål, prioritering att bekämpa arbetslösheten och vikten av fackligt-politiskt samarbete.

– Det var genom facket jag lärde mig att påverka. Det politiska måste spegla hur det ser ut på arbetsplatserna. Arbetet för en ny vänsterregering har börjat, sa Dadgostar.

HENNES TAL FICK de varmaste applåderna. Men starkt gensvar i församlingen fick också Tommy Wreeths svar på frågan om det strejkas för lite:

– Ja, det tycker jag. Vi tillhör dem som varslar rätt mycket. Men vi punktstrejkar för lite. Det gäller att ha en bra plan för att det ska ha effekt, sa han i panelsamtal på lördagseftermiddagen.

Transports ordförande diskuterade utmaningar och framtid för LO-förbunden med Kommunals förbundssekreterare Malin Ragnegård och Handels chefsekonom Stefan Carlén. Ett konstruktivt samtal om möjligheter till storfack, hur gå vidare efter LAS-överenskommelsen, olikheter och möjligheter att organisera även där det inte handlar om ”fast anställda som arbetar inhägnade”.



Fackligt, folkligt, fullsatt. Sofia Södergren Poikulainen diskuterar facklig-politisk samverkan, organisering och kollektivavtal i gig-ekonomins tid.

ORGANISERA!

Vad: Vänsterpartiets fackliga rikskonferens.

Var: Clarion Hotell, Södermalm, Stockholm.

När: Fredag 17 september – söndag 19 september.

Deltagare: Nära 200 fackligt engagerade medlemmar i Vänsterpartiet, utsedda av partidistrikten. Däribland flera från Transportvänstern.

Gäster: Bland andra Tommy Wreeth (ordförande Transport), Malin Ragnegård (förbundssekreterare Kommunal), Stefan Carlén (chefsekonom Handels) och Anton Hultberg (Gigwatch, skyddsombud som jobbat för Movebybike).

FOTO: AFTONBLADET



Aftonbladets podd med Mauri Hermundsson har utsett Mariann Tönnesen till Sveriges bästa parkeringsvakt. Bra koll på regelverket, ödmjukhet och lyhördhet ligger bakom utmärkelsen.

”Jag lever för parkering”

Mariann Tönnesen har utsetts till Sveriges bästa p-vakt. Hon träffar många trevliga människor i tjänsten. Men hot och våld hör också till hennes arbetsdag.

Text KAMILLA KVARNTORP

MARIANN TÖNNESEN HADE jobbat som väktare i många år när hon för 14 år sedan bytte spår och blev parkeringsvakt. Det var faderns död som fick henne att ta steget.

– Han dog i sviterna av högt blodtryck och övervikt. Dagen efter att han dog slängde jag alla mina cigaretter och sökte jobb som parkeringsvakt. Jag ville ut och röra på mig.

EFTER ÖVER ETT decennium i branschen har hon nu röstats fram till Sveriges bästa parkeringsvakt. Det var Aftonbladet som bad alla företag som har p-vakter att nominera den som var bäst. Kollegorna röstade sedan enhälligt fram Mariann till den bästa i landet.

– Det känns jättebra att få den uppskattningen. Det tyder på att jag kan det jag gör, och att jag har betytt något för mina kollegor, säger Mariann Tönnesen när vi hörs på telefon i början på september.

AFTONBLADET HAR RÄKNAT ut att hon totalt har lappat omkring 75 000 bilar. Men det är inte den som utfärdar flest böter som gör sitt jobb bäst. Det är snarare den som har lägst antal makulerade lappar. Det är ett tecken på att de parkeringsanmärkningar som har utfärdats är korrekta, berättar Mariann Tönnesen.

Bäst i landet på parkering har hon blivit genom att läsa domslut och på andra sätt hålla sig uppdaterad om förändringar i regelverket.

– Jag lusläser allt som har med parkering att göra. Jag utmanar också mig själv, försöker komma på olika scenarier och lösa problemet. Jag lever för parkering. Det roterar i huvudet på mig nästan dygnet runt.

Förutom att de kan regelverket, kännetecknas bra parkeringsvakter av att de är lyhörda och ödmjuka, enligt Mariann Tönnesen.

– Det här är ett serviceyrke. Det är viktigt att ha en mjuk framtoning i sitt bemötande med människor, försöka hjälpa dem i stället för att stjälpa dem. Vi måste kunna förklara hur skyltar och lagstiftning ska tolkas, och framför allt varför det är så farligt att felparkera.

OM EN PERSON tar till sig informationen ser Mariann Tönnesen ingen vits med att utfärda en parkeringsanmärkning.

– Då hoppas jag att personen har förstått budskapet och inte gör om det igen. Man kan inte vara för fyrkantig, det producerar bara en massa irritation och hotfullhet. Det vill vi undvika. Vi är redan utsatta, eftersom vi har ett av de mest hatade yrkena i världen.

Hon tror att det är okunskap som gör att hennes yrkesval provocerar så många, att människor inte förstår hur farligt det är med felparkeringar.

– Jag har varit vittne till åtskilliga olyckor och ringt åtskilliga ambulanser när folk har blivit skadade på grund av felparkerade bilar.

Att yrket väcker ilska har hon själv fått känna av många gånger.

– Jag har blivit jagad med bil, fått grejor kastade på mig, fingrarna dragna ur led och tvingats putta folk ifrån mig. Det värsta var när en man grep tag i mig och slog ner anmärkningen i halsen på mig. Jag kunde inte äta på en hel månad därför att käken gick sönder. Det var ett fruktansvärt övergrepp.

HON UPPLEVER ATT våldet har blivit grövre och respekten för parkeringsvakter mycket mindre sedan hon började i branschen, en utveckling hon tror beror på att det inte är tillräckligt känt att angripa en parkeringsvakt.

– Vi anmäler alla incidenter, men det är ytterst få som går till åtal. Det sänder fel signaler till allmänheten, den respekt som tidigare fanns för vår uniform och yrkeskår har sakta vattnats ur.

Men de allra flesta hon träffar i tjänsten är ändå bra människor.

– När jag lugnt och sansat förklarar för bilisterna varför lagen är skapt som den är, är de flesta mycket förstående och lugnar ner sig. Många ber om ursäkt för att de har brusat upp, säger Mariann Tönnesen.

FOTO: RICHARD ANDERSSON/SECURITAS



MARIANN TÖNNESEN

Ålder: 49 år.

Bor: Stidsvig i norra Skåne.

Familj: Två vuxna barn och ett barnbarn.

Jobb: Parkeringsvakt i Malmö.

Fritid: Sången är och har alltid varit en livlina. Har sjungit professionellt i Sverige och utomlands i många år. Och handarbete, att måla och snickra.

4 snabba

1. Då känns det rätt att lappa: ”Om någon har parkerat på handikapplats, utan att ha tillåtelse att stå där. Det är respektlöst att ge sig på någon som redan är i underläge.”
2. Då känns det jobbigt att lappa: ”Det känns inte bra om en äldre människa, som har dålig pension, drabbas.”
3. Vanlig metod för att slippa p-böter: ”Sätta en gammal parkeringsanmärkning på rutan och tro att det hjälper”.
4. Fått p-bot: ”Ja, innan jag blev parkeringsvakt. Men den var felaktigt utfärdad.”

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 530 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 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, måndag–fredag 9.00–11.00.

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

FOTO: MAGNUS LARSSON



Hälsingeavdelningens ordförande Mikael Humlin (till höger) tar ett snack med chaufförerna Magnus Byström och danska Mikael Pedersen från DSV vid macken i Gnarp.

FOTO: CRISTIAN BERGVALL



Vid E4:an i Harrbäcken, norr om Piteå, brassade avdelning 26 Norrbotten hamburgare och svarade på fackliga frågor från förbipasserande.

FOTO: MIKAEL KYTTÄNEN



Avdelning 32 Mellersta Norrland var på plats vid vägkrogen Myre Dinner i Njurunda, ett par mil utanför Sundsvall.

Äntligen ute bland medlemmarna igen!

Transport. – Kan chefen byta schema med bara en veckas varsel?
En chaufför passade på att ställa frågan när Transports lokalavdelningar bjöd på fika och hamburgare vid motorvägar, mackar och rastplatser runt om i landet.

Text **Justina Öster**

I mitten av september, vecka 37, infaller Transports traditionella uppsökarevecka. Då lämnar Transports medarbetare lokal- och förbundskontor, slår upp vindskydd och grillar, svarar på frågor och bjuder på hamburgare, korv och kaffe på olika håll i landet.

SEX LOKALAVDELNINGAR från Norrland till Värmland gjorde i år gemensam sak och träffade förbipasserande längs E45:an och E4:an – från Grums i söder till Harrbäcken i norr.

Avdelning 26 Norrbotten brassade hamburgare i Harrbäcken, norr om Piteå. Efter lunch hade 25, 30 intresserade dykt upp, berättar lokalombudsman Olov Wiklund.

– Det är bra men inte riktigt så många som vi hade velat ha hit, säger han.

MEN WIKLUND VAR glad att äntligen få komma ut och träffa människor ”på riktigt”.

– Det känns jättebra, härligt att få börja jobba som vanligt igen efter den hemska coronatiden.

FOTO: PER-ANDERS ÅNGSTRÖM



Husvagnen signalerade Transport vid OKQ8-stationen i Strömsund.

Några medlemmar som visste att avdelningen var på plats hörde sig för om arbetsmiljöproblem på en körning och arbetsscheman.

AVDELNING 32 Mellersta Norrland var på plats vid OKQ8 i Strömsund och Sveg, liksom utanför vägkrogarna Dockstabaren och Myre Dinner, utanför Sundsvall.

– Vi vill visa att vi finns och fortfarande driver viktiga frågor för våra medlemmar trots att coronan kommit emellan. Stannar folk och fikar är det ett plus.

– Sedan hoppas vi förstås alltid att vi ska få skriva in några nya medlemmar också, säger avdelningens ordförande Johan Molin.

TEXSTAR

KLASS 2
HI-VIS SWEATSHIRT JACKET
FJ86 Unisex

Hi-Vis

Det går inte att överskatta vikten av varselkläder för ökad synlighet. I mörker, skymning och gryning kan man vara svår att se – då är det inte läge att chansa. Vår Hi-Vis Sweatshirt Jacket är en modern varseljacka i omvänd fleece med borstad insida och slät utsida, utformad för att ge hög synlighet under alla ljusförhållanden. Insidans foder är skönt borstad och värmer hela vägen upp i den höga kragen. Jackan är smuts- och vattenavvisande och uppfyller kraven för klass 2.

Läs mer på texstar.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Se åt vänster först!

Mansplaining. Smaka på ordet. ”Man” ihopbakad med engelskans ”explain” (förklara) – nytt ord, gammal företeelse. Är övertygad om att vi alla någon gång känt oss drabbade, oavsett kön: Någon förklarar något på ett nedlåtande och drygt vis, i en kombination av övertro på sin egen kunskap och ointresse för den andras.

Nyligen råkade jag ut för en misstänkt mansplainer. Han slog fast vad fackligt-politisk samverkan inom arbetarrörelsen innebär: LO-förbunden och Partiet arbetar gemensamt, både för de egna medlemmarnas väl och för hela landets bästa. Lite irriterande i sin mästrande ton, men ändå intressant. Så skulle jag själv nog beskrivit saken bara för några år sedan. Men stämmer det i dag? Är det ens rätt att tala om Socialdemokraterna som Partiet utanför sin egen krets?

NÄR LO:S DÅVARANDE ordförande Karl-Petter Thorwaldsson för två år sedan talade på Vänsterpartiets partidagar var det en historisk händelse. Och det var inte okontroversiellt, till skillnad från att LO-basen självklart satt i Socialdemokraternas verkställande utskott. Thorwaldsson nämnde själv hur striden med kommunisterna, om kontrollen över fackklubbarna lokalt, påverkat långt in i modern tid. Men också att det i dag gäller att ”hålla uppe debatten vänsterut”. Inte som ett ifrågasättande av samverkan med Socialdemokraterna, utan ett försök att vidga diskussionen. Och att lyfta sakfrågor som i hög grad berör LO:s medlemmar.

DET ÄR INTE längre kontroversiellt. Att både Transports ordförande Tommy Wreeth och Stockholmsavdelningens ordförande Sofia Södergren Poikulainen medverkade på Vänsterpartiets fackliga rikskonferens, i slutet av september nu i år, fick nog ingen att trilla av stolen direkt. Men själv blir jag lite förvånad att andra som tidigare varit naturligt ”S-märkta”, som LO-ekonomer, företräder Vänsterpartiet.

Nej, jag tror inte att V är det nya SAP.

Men för den som är intresserad av socialdemokratins väg framöver är det mer konstruktivt att se åt vänster än åt höger. När vikande medlemstal analyseras har det i hög grad handlat om arbetarmän som lämnat S för SD. Betydligt mer sällan om varför kvinnor i grupper som LO-organiserar, och som traditionellt sett röstat på Socialdemokraterna, nu väljer Vänstern i allt högre utsträckning. Inte för att, som det ibland beskrivs, kortsiktigt bli vinnare när statens bidragspengar ska fördelas. Utan av ideologiska skäl, där grunden är tanken om alla människors lika värde.

Lilly Hallberg är tf chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Nej, jag tror inte att V är det nya SAP. Men för den som är intresserad av socialdemokratins väg framöver är det mer konstruktivt att se åt vänster än åt höger.



Plus & minus

↑ Lyft för möten. Folkhälsomyndighetens beslut att avveckla en rad covidrestriktioner den 29 september betyder bland annat att antalet deltagare vid allmänna sammankomster är fritt.

↓ Mest ett stort frågetecken: Punkten ”förmedlingstjänster” i satsningen på Arbetsförmedlingen i regeringens budgetförslag. Har inte just förmedling av arbeten varit kärnan i AF:s verksamhet tidigare? Inte helt klarlagt när arbetsmarknads minister Eva Nordmark (S) svarade på frågor på presskonferens.



FOTO: 3F

Hallå där!

HARALD FABRICIUS

... vice ordförande i 3F Københavns Chauffører, som är med och arrangerar den 22:a Skandinaviska Transportarbetarekonferensen 22–24 oktober.

Var håller ni till?
– Det är i Helsingör, på LO Skolen-Konventum.

Ni välkomnar särskilt unga deltagare?
– I inbjudan uppmanar vi till att få med unga, det är viktigt på en sådan här konferens att alla åldersgrupper finns representerade.

Vilket är viktigaste tema under dagarna?
– Det är flera. Ett är otrygga anställningsformer, som falska egenanställningar och nolltimmarskontrakt. Det är ett växande problem i samhället och viktigt att ha med på den politiska agendan.

Ni lyfter också EU:s vägpaket? (vejpakken/mobilitetspaketet)?
– Ja, det handlar om hur det går med kontrollen och uppföljningen av de nya reglerna – intentionerna att skapa schysta villkor för chaufförer är goda, utan effektiv kontroll är paketet inte mycket värt.

Förlåt, men är det inte lättare med kontroller i ert lilla land?
– Visst, det skiljer sig kraftigt när det gäller distanser. Men sakfrågan är densamma. Det handlar om hur lastbilstrafiken rör sig, och vi ser kraftiga strömmar av utländska trafik genom landet.

Vad hoppas ni uppnå med Transportarbetarekonferensen
– Vi hoppas att så många som möjligt kommer, från alla tre länder, för att visa solidaritet särskilt med transportarbetargrupper som är utsatta för lönedumpning och otrygghet.

LILLY HALLBERG