TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 12 december 2021

Egenanställd eller ej? Foodora dras till AD

Pensioner
Tillfällig arbetskraft missar miljarder

Helelektriskt realiseras hos lastbilstillverkare

KULTUR
Släktforskning ny folkrörelse

”Självklart att bli medlem”

Flyg Stort skadestånd till uppsagda anställda
Taxi Nederländsk domstol: Uber är arbetsgivare
Hamn Nya protester mot covidpass i Italien

DETTA ÄR EN ANNONS.

Betalar arbetsgivaren dig rätt antal garantilönetimmar?

Kolla upp det i vår app!



Scanna QR-koden för att ladda hem appen.

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Cajsa Olsson
Foto: Jonas Persson

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 23–27 december.

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 12











4 VÄLKOMMEN
John Antonsson om historiska pensionsstrider, och aktuellt nummer om bortglömda pensionspengar och ”moderna” anställningsformer.

6 GRANSKNING
PENSIONSMISSEN
Många som arbetat i Sverige har återvänt till sina ursprungsländer – utan pensionspengar de har rätt till eller känner till.

12 FOODORA
Facket drar Foodora till AD i strid om falsk egenanställning.

14 GATE GOURMET
Rekordstort skadestånd till uppsagda transportare efter förlikning med cateringjätten.

17 COVIDPASS I ITALIEN
Fortsatta protester i hamnar mot krav på grönt pass.

21 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

22 MÖTET CAJSA OLSSON
Cajsa Olsson. Lastbilschaufför helt rätt trots kronisk sjukdom.

32 KULTUR
Finn dina rötter med modern dna-teknik.

34 DECEMBERKRYSSET

35 FRÅGA FACKET

36 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Nej till LAS-uppgörelse, ja till den svenska modellen.

39 MÅNADENS VERKSAMHET
Ordning & reda har vävt nätverk i landet för koll på trafiken.

40MÅNADENS MEDLEM
Yngve Lindkvist är fortfarande engagerad och aktiv.

42 LEDARE
LILLY HALLBERG
Transportarbetarens chefredaktör om en handfast önskan inför nästa års kongress.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Hur mycket vet vi, egentligen?

En gång i tiden fanns en kamp för pensioner kallad ATP-striden. Exakt vad ATP innebar vet jag inte. Sedan 90-talet har vi ett ”nytt” pensionssystem där alla som jobbar i Sverige får rätt till en andel av en pott. Vissa säger att systemet är svårt att förstå. Det sägs att ungdomar inte brukade bry sig om sina pensioner, men det fackliga idéinstitutet Katalys visade tidigare i år så är det nu väldigt många av dem som känner oro för sin framtida pension.

Andra tänker eller vet så lite om pensionerna att de inte ens tar ut dem. Det visar min kollega Kamilla Kvarntorp i en granskning som börjar på sida 6. Där kan vi läsa om att det ligger miljarder i pensionsmedel och skvalpar, som tillhör dem som tillfälligt jobbat i Sverige men inte längre bord kvar här.

Det går att förmoda att många av dem som inte plockar ut sina pengar lever i fattigare länder. Inte minst eftersom den som bor i EU och många andra rikare delar av världen får pengarna automatiskt av sina myndigheter.

> ”Där kan vi läsa om att det ligger miljarder i pensionsmedel och skvalpar.

I DET HÄR numret av Transportarbetaren finns det flera nyheter som berättar om förändringens vindar i en tid där jobbets sätt att utföras, beställas, betalas och ledas förändrar sig lika fort som kodarna på storföretagen skriver kod. Eller politikerna gör politiska uppgörelser. På sidan 12 kan du därför läsa om arbetsvillkoren i den snabbväxande e-handelsbranschen. Sidan därpå skriver vi om ett spännande fall gällande arbetsgivaransvar, som Transport just skickat till arbetsdomstolen. På sidan 14 kan du sedan läsa om en nederländsk rättsprocess som nått sitt slut. Uber, som vägrat erkänna sina taxichaufförer som anställda har nu dömts att betala lön enligt kollektivavtalen i Nederländerna.

OCH SÅ VAR det det där med politikernas avtal. Som senare blev fackens. Läs sidan 18 om hur ett splittrat LO hoppat på överenskommelsen om nya regler för anställningsskydd och utbildning på jobbet. Och varför Transport fortfarande väljer att stå utanför. ■

John tipsar
I november ser vi filmnördar noir-film. Gamla svartvita raffel är underbart en mörk kväll.

John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!
Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om en dödsolycka bakom en backande sopbil:

”Ledsamt för alla alla med dödsolyckor i vår brasch. Hur kan upphandlares/kommuners ansvar bara upphöra i de kontraktlagda områdena?”
Kim

”Samtidigt envisas myndigheterna om att skuldbelägga föraren och inte utbilda allmänheten om vad tung trafik är, skulle till att börja med vara med i grundutbildningen för b-behörigheten.”
Rogge

Ann-Sofie Hermansson skrev en krönika om att återupprätta respekten för kroppsarbetet:

”Alla politiker och tjänstemän borde jobba med ett fysiskt arbete en till två månader så kan de se verkligheten i det de så ofta beslutar om.”
Johann

”Alla politiker och tjänstemän borde jobba med ett fysiskt arbete en till två månader så kan de se verkligheten i det de så ofta beslutar om.”
Johann

Vi skrev om Transports nya taxiprojekt:

”Sveriges Taxitransportörer i förening (TAF) stödjer projektets underliggande analys och och principer fullt ut.”
Michael Harvey, ordförande TAF

Även färdtjänstförare måste få kissa!

En färdtjänstförare, vi kan kalla honom ”Gustavsson”, talar om för facket att han ringt Beställningscentralen – BC, hos Region Örebro Län, för att meddela att han behöver en paus för han var så kissnödig att det gjorde ont.

Beställningscentralen svarar vår medlem: Det går inte!

Gustavsson frågar, hur ska jag göra då? – Vet inte, svarar BC!

Till saken hör att Gustavsson är sådan som person att han är noga med att allt ska gå rätt till i alla lägen. Både mot arbetskamrater, som mot arbetsgivare och resenärer.

SÅ NÄR GUSTAVSSON säger att han behöver gå på toaletten då är det på riktigt nödvändigt, då har han väntat länge nog för att försöka vara alla till lags.

MEN, det som gör mest ont är när vår medlem undrar om Beställningscentralen nekar honom toabesöket bara för att han är invandrare?!

Vart är vi på väg?

Samhällsbetalda resor, upphandlad och finansierad av skattemedel, så hårt drivet, så hårt styrt arbete av Beställningscentralen att förarna inte ens får ta nödvändiga pauser för att kunna göra sina basala grundbehov som att kissa.

NOG BORDE VÄL Region Örebro veta hur allvarligt det är när man inte sköter sitt kissande? Kanske det är dags att tjänstefolket på Beställningscentralen lyssnar lite till vad vården har att säga i frågan.

Kamrater: Nu får det vara nog!

Per Lagerholm
Transports fackklubb på Connect Bus Sandarna

”Arbetsmarknadsutskottet i Europaparlamentet vill att EU ska sätta svenska löner, vilket är ett direkt hot mot svenska arbetstagare och företag.”



ABIR AL-SAHLANI (C)
EU-parlamentarikern kommenterar att ansvarigt utskott i EU röstat ja till lagstadgade minimilöner. Från Europaportalen

läsarbilden



TEREZE SJÖHOLM: ”När man skymtar bergstopparna i soluppgången efter en lång natts körning på tyska autobahn vet man man varför man älskar jobbet som turistbusschaffis.”

Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress.

Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Populärt på webben

... i november:

1. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare
2. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
3. Flygjätte betalar rekordstort skadestånd till Transport

Debatt

LAS, om detta måste vi prata

Lagen om anställningsskydd kom till under tidigt 1970-tal och har sedan dess varit en viktig del för oss i Sverige. För oss som har en anställning i privat och offentlig sektor. Viktig just för att det ger oss trygghet i vardagen, en trygghet som innebär att vi vet att vi har ett jobb att gå till och att den lön vi förtjänar och behöver kommer med jämna mellanrum så att vi kan forma och planera våra liv.

LAGEN OM ANSTÄLLNINGSSKYDD betyder också att vi vågar gå samman på arbetsplatserna och organisera oss fackligt. Vi törs stå upp för att driva frågor och påpeka risker och problem utan att vara rädda för att förlora vår anställning. Fackligt förtroendevalda som väljs av sina arbetskamrater törs gå in till chefen och ta upp frågor för att förbättra på jobbet. En försämring av tryggheten på jobbet kommer att bli så dåligt på så många sätt då den innebär en förskjutning av makten till arbetsgivarnas fördel.

NÄR MAN LÄSER de förslag som förändringen av lagen så vet vi att förändringen av turordningen kommer att drabba dom som är sjuka lite för ofta, dom som säger ifrån, dom som chefen inte riktigt tycker ”passar in” etcetera. Formuleringen samarbetssvårigheter kommer att drabba arbetare som säger ifrån eller tar på sig ett fackligt uppdrag för att representera sina arbetskamrater då bland annat skyddsombud redan idag ofta pekas ut som arbetsmiljöproblem från chefer.

ANSTÄLLNINGSTRYGGHETEN kanske inte är den fråga som oftast kommer upp som samtalsämne på våra arbetsplatser och det är synd. Villkoren och tryggheten för vårt arbete borde vara just det som vi tillsammans pratar om i mycket större utsträckning. Vi är alla beroende av att missförhållanden kan och får diskuteras för att åstadkomma en trygg arbetsmiljö på jobb vi får behålla. Mer flexibilitet som ofta hörs som argument från dom som vill förändra kommer bara att drabba oss längst ner på golvet. Debatten om jobben förs alldeles för långt bort från dom som dagligen går till sina jobb.

När LO-toppen sitter och vill göra upp om våra villkor så har man missat trycket underifrån som säger att vi inte vill ha den här förändringen. Omställningsstöd och kompetensutveckling är naturligtvis jättebra men det får inte komma till på bekostnad av den grundläggande anställningstryggheten, det priset är alldeles för högt. Det gör mig otrolig glad att vara medlem i Transport, ett förbund som inom LO säger ifrån och inte tänker acceptera den uppgörelsen som nu ligger på bordet.



STEFAN NILSSON, EMMA BRODIN OCH CLAS HELLSING
Transport avdelning 9 Örebro

FLER FÖRBUND MÅSTE hänga på och säga ifrån och det är också medlemmarna som måste göra sina röster hörda. För att det ska bli möjligt så måste vi prata med varandra. Om villkoren, om tryggheten, om engagemanget, om arbetsmiljön, om LAS... om det detta måste vi prata! ■

”Omställningsstöd och kompetensutveckling är naturligtvis jättebra men det får inte komma till på bekostnad av den grundläggande anställningstryggheten.”

Delta i debatten!

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

Miljardmiss en

Nästan 80 000 människor som har arbetat tillfälligt i Sverige har inte fått ut allmän pension som de har tjänat in. Totalt ligger över 6 miljarder kronor och väntar på dem i pensionssystemet. Många vet inte vilka rättigheter de har. Nu efterlyser Transport mer information.

Text KAMILLA KVARNTORP



FOTO: SHUTTERSTOCK

Allmän pension

78 768

personer som har fyllt 68 år, och inte är folkbokförda Sverige, har inte tagit ut sin pension. Totalt handlar det om nästan 6,5 miljarder kronor som ligger i pensionssystemet och väntar på att betalas ut.

För en person som under tre års tid tjänat 25 000 kronor i månaden före skatt kan den allmänna pensionen, enligt en förenklad beräkning som Pensionsmyndigheten har gjort, ge en månadsutbetalning på omkring 700 kronor före skatt livet ut.

(Beräknat på 154 845 kronor i intjänat pensionskapital och en förväntad återstående livslängd på 18 år.)

Tjänstepension

AMF

har ungefär 24 000 kunder som är bosatta utomlands och får en utbetalning varje månad.

Varje månad tillkommer ungefär 200 personer som har rätt till en månadsutbetalning av tjänstepension, men där bolaget saknar adress och därför inte kan göra en utbetalning. I dag saknas adress till 4 000 personer som är bosatta utomlands och som har haft rätt till en utbetalning av tjänstepension i fem år eller mer.



FOTO: LILLY HALLBERG

Många bud som arbetar tillfälligt i Sverige kommer från Pakistan och Irak. De riskerar att missa sin svenska pension om de inte meddelar pensionsbolagen, Pensionsmyndigheten eller Skatteverket sin nya adress om de lämnar Sverige.

Många transportarbetare arbetar tillfälligt i Sverige. De kommer ofta från Pakistan och Irak. Hur många av dem som bara arbetar en begränsad tid i landet vet ingen. Men det är känt att de som har jobbat några år i Sverige och är bosatta någon annanstans när det är dags för pension inte alltid får ut den allmänpension och tjänstepension som de har rätt till.

I SVERIGE FINNS en lagstadgad rätt, för de flesta som är tillsvidareanställda, att arbeta tills man fyller 68 år. Vissa arbetar längre, men då krävs ett godkännande från arbetsgivaren. Ändå finns det i dag 78 768 personer som är 68 år och äldre som inte har tagit ut allmän pension. De är inte folkbokförda i Sverige. Totalt handlar det om nästan 6,5 miljarder kronor som finns i pensionssystemet och väntar på att betalas ut.



Agneta Claesson, Pensionsmyndigheten.

– Den pension man har rätt till bör man få del av. Men det finns pensionspengar som borde ha sökts ut, men som ingen har ansökt om, säger Agneta Claesson, pensionsspecialist på Pensionsmyndigheten.

Hon berättar att det kan vara svårt för Pensionsmyndigheten att nå dem som har jobbat i Sverige och sedan flyttat tillbaka till sitt hemland.

– De har ofta inte tänkt på att lämna sin nya adress till oss. Det är inte en enkel process att hitta dem.

FÖR DEN ENSKILDE kan det handla om viktiga pengar som går förlorade. Enligt Pensionsmyndighetens förenklade beräkningar kan den som har jobbat i Sverige i tre år och haft en månadslön på 25 000 kronor få cirka 700 kronor före skatt i allmän pension från Pensionsmyndigheten i Sverige.

Allmän pension

- Alla som har arbetat i Sverige får allmän pension.
- Den grundas på de flesta inkomster som en person har betalt skatt för.
- Den står normalt sett för två tredjedelar av pensionen.
- Den betalas ut varje månad så länge personen lever till ett kontonummer som personen själv väljer i Sverige eller ett annat land där personen är bosatt.
- Månadsbeloppets storlek bestäms av hur mycket pengar personen har tjänat in och den förväntade livslängden när personen tar ut sin pension.
- Det går att ta ut allmän pension från 62 år.

Tjänstepension

- På alla arbetsplatser där det finns kollektivavtal ska arbetsgivaren betala in pengar till tjänstepensionen. Tjänstepensionen står vanligtvis för en tredjedel av pensionen för privatanställda arbetare.
- Arbetsgivaren skickar 4,5 procent av månadslönen till servicebolaget Fora, som sedan skickar pengarna vidare till det tjänstepensionsbolag där den anställde har valt att placera pengarna. Gör den anställde inget val hamnar pengarna hos AMF.
- Det går att få all tjänstepension utbetald till vilken bank som helst i vilket land som helst.
- Det går att få tjänstepensionen utbetald månadsvis från den månad när man fyller 55 år. Görs ingen sådan ansökan börjar pensionen utbetalas automatiskt den månad man fyller 65 år.
- Pensionsbolagen har rätt att betala ut tjänstepensionen vid ett tillfälle om beloppet understiger 30 procent av prisbasbeloppet, det vill säga ungefär 15 000 kronor.

”Det här är en grupp människor som inte förstår vilka rättigheter de har. Det borde göras en informationsinsats.”

Sirin Celik, utredare på Transport som intervjuat många bud om deras arbetssituation.

– I Sverige räcker det inte ens till ett SL-kort, men i andra länder är det mycket pengar, säger Sirin Celik, utredare på Transport som har intervjuat många bud om deras arbetssituation.

Hennes bild är att många som jobbar tillfälligt i Sverige inte känner till att de har rätt till svensk pension om de flyttar till ett annat land.

– Det är inte så konstigt. Det är knappt gemene svensk känner till hur pensionssystemet fungerar, säger hon.

Hon tycker att det är olyckligt att inte alla som tjänar in pension i Sverige får ut sina pengar om de lämnar landet.

– På ett principiellt och moraliskt plan är det väldigt dåligt. Har man jobbat i Sverige har man rätt till sin pension. Många kommer hit för att arbeta därför att de vet att de kan tjäna ganska mycket pengar på kort tid jämfört med i sitt hemland. Då är det jätteviktigt att de också får ut pengarna som de har tjänat in till sin pension, säger Sirin Celik.



Sirin Celik, Transport.

Alla som arbetar i Sverige och betalar skatt samlar ihop pengar till den allmänna pensionen, som går att ta ut från 62 år. För att få ut pengarna måste en ansökan skickas in till Pensionsmyndigheten, helst tre månader innan pengarna ska börja betalas ut månadsvis.

DET ÄR LITE krångligare för dem som inte bor kvar i Sverige när de går i pension.

De som har flyttat till ett annat EU-land eller ett land som Sverige har ett så kallat konventionsavtal med när det är dags för pension, måste vända sig till pensionsmyndigheten i landet de bor i och berätta att de vill ha sin rätt till pension från Sverige prövad. Då skickar myndigheten i landet en ansökan till den svenska pensionsmyndigheten.

– Vi tar ställning till ansökan, skickar ett beslut och så småningom pengar direkt till personen, säger Agneta Claesson på Pensionsmyndigheten.

Den som har tjänat in allmän pension i Sverige, men bor i ett land utanför EU eller ett land som Sverige inte har något konventionsavtal med när hen har uppnått pensionsåldern måste däremot själv vända sig till den svenska pensionsmyndigheten och ansöka om sin allmänna pension.

SIRIN CELIK PÅ Transport tycker inte att det är rimligt att det ligger ett så stort ansvar på den enskilde för att pensionspengarna ska betalas ut.

– Det här är en grupp människor som inte förstår vilka rättigheter de har. Det borde göras en informationsinsats.

Peter Åkesson, ombudsman på Transport i Göteborg, tycker att alla nyanställda borde få minst en halvdags information på arbetstid om hur pensionssystemet fungerar. Och att facket och arbetsgivarna gemensamt borde hålla i utbildningen.



Peter Åkesson, Transport i Göteborg.

– Jag hävdar att ingen får någon information i dag. Alla anställda måste få sätta sig ner i lugn och ro. Annars begriper de ingenting, säger han.

ALLMÄN PENSION SOM ingen gör anspråk på stannar kvar i pensionssystemet som en skuld till dem som är berättigade till pengarna, förklarar Agneta Claesson.

– Ingen blir av med några pengar. De ligger här och väntar tills man ansöker om dem, säger hon.

Det finns i dag ingen bestämmelse som säger att om en person inte har begärt ut sin allmänna pension vid en viss ålder tillfaller pengarna pensionssystemet.

– Men det kommer säkerligen att fattas ett beslut om hur vi ska göra med pensionsrätter som ingen gör anspråk på. Det bör finnas ett system för det. Och i så fall är det ett politiskt beslut, säger Agneta Claesson.

LÄNDER SOM SVERIGE HAR KONVENTIONSAVTAL MED

Pensionsmyndigheten i landet hjälper till att begära ut pension från den svenska pensionsmyndigheten.

- Bosnien-Hercegovina
- Chile
- Indien
- Israel
- Kanada
- Kap-Verde
- Filippinerna
- Marocko
- Quebec (Kanada-konventionen)
- Serbien
- Storbritannien
- Sydkorea
- Turkiet
- USA.

Källa: Pensionsmyndigheten

AMF: ”Vi fångar inte upp alla”

Nio av tio anställda har förutom allmänpensionen även rätt till tjänstepension. Men det vet inte alltid de som bara arbetar i Sverige i några år. De riskerar därför att missa sina pensionspengar.

Text **Kamilla Kvarntorp**

Finns ett kollektivavtal på arbetsplatsen sätter arbetsgivaren av pengar till tjänstepensionen. Gör den anställde inget aktivt val hamnar pengarna hos pensionsbolaget AMF, som i dag förvaltar merparten av tjänstepensionen till privatanställda arbetare.

För att kunna betala ut pengarna begär pensionsbolaget normalt in kontonummer till sin kund fem månader före 65-årsdagen – den ålder då utbetalningen av tjänstepension oftast börjar.

DEN SOM FLYTTAR från Sverige eller byter adressuppgifter när hen bor utanför Sverige måste därför meddela Skatteverket eller pensionsbolaget sin nya adress – annars kan det bli svårt att få ut tjänstepensionen.



Dan Adolphson Björck, AMF.

– Det finns gränser för vilka efterforskningar vi kan göra i andra länder för att våra kunder ska få ut sin pension. Den som flyttar har ytterst ett eget ansvar att se till att rätt adress är anmäld. Det finns personer vi aldrig kommer i kontakt med, säger Dan Adolphson Björck, trygghetsekonom på AMF.

I DAG SAKNAS adress till 4 000 personer som är bosatta utomlands och som har haft rätt till utbetalning av tjänstepension i fem år eller mer.

– Vi fångar inte upp alla. Det är olyckligt om man inte får ta del av ersättning som man har arbetat ihop och berättigad till, säger Dan Adolphson Björck.

Han har inga uppgifter om hur mycket tjänstepension, som totalt inte har kunnat betalas ut.

– Ofta handlar det om små belopp, kanske en hundralapp i månaden. Men det kan vara mycket pengar i ett annat land.

Finns ingen kontouppgift till en kund samlas tjänstepensionen hos pensionsbolaget, där pengarna kan begäras ut till samma månad som en person avlider.

VISSA BUD SOM arbetar tillfälligt i Sverige är anställda av Foodora. Företagets kommunikationschef Johanna L Lindell skriver i ett mejl att företaget informerar buden om tjänstepensionen i anställningsavtalet och på intranätet, och att informationen finns tillgänglig på svenska och engelska.



Sture Thorsell, Transport.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig på Transport, pekar på att många som jobbar tillfälligt i Sverige har bristande språkkunskaper. Han föreslår därför att arbetsgivarna tar fram en enklare folder på olika språk om hur tjänstepensionen fungerar.

– Det kan vara tillräckligt för att de ska veta att det finns pensionspengar här i framtiden. Det kan inte vara så svårt att tota ihop en sådan. Det här är en viktig fråga, säger han.

NYHET!
PANELER I 4-VÄGS SUPER-STRETCH

COMFORT STRETCH

INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

VINTERPAKET
DU FÅR 18 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
1 995:–

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI, TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



Välj modell, ett par ingår

KLASS 1

KLASS 1 KLASS 2

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH



MULTISCARF



ELASTIC ERGO

BÄLTE



WINTER GRIP

2-PACK HANDSKAR



STRETCH BEANIE



UNDERSTÄLL TRÖJA



UNDERSTÄLL BYXA



COMFORT STRETCH BEANIE



3-PACK KALSONGER



FUNCTIONAL FULL-ZIP

KLASS 3



VINTERJACKA

WOOL BLEND ALLROUND



3-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS PRO BY WEXMAN WORKWEAR

High-Vis Pro är vår kollektion med varselkläder. Här ligger tyngdpunkten på modern design, nya smarta funktioner och hög säkerhet. Plaggen är certifierade enligt EU-direktiv EN ISO 20471.

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2022-01-31. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

Samtliga produkter i detta erbjudande är av PREMIUM-kvalité. Innebär absolut högsta tänkbara krav på material, sömnad och funktioner. Knäfickor och armbågsförstärkningar av urstark Cordura, dragkedjor från YKK, mängder av sömnadsförstärkningar samt 2- & 3-nålsömmar på plaggens speciellt utsatta ställen är bara några exempel på detta kvalitetslöfte.

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

Vår affärsidé är unik i sin enkelhet. Allt från produktutveckling, design och tillverkning till lagerhållning och marknadsföring görs helt i vår egen regi. Försäljningen sker sedan direkt till dig som kund utan några som helst fördyrande mellanhänder.

En bättre affär helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

Vårt huvudkontor och lager ligger i Tidaholm. Här finns också ett tryckeri och en brodyrateljé. Innebär att du kan få dina kläder loggade och klara med antingen direktbrodyr, screentryck eller transfertryck.

WEXMAN AB / TIDAHOLM

ORDER Tel 0502 188 90 | order@wexman.se | www.wexman.se

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994

Rapport från tre fackförbund: Arbetarna betalar för fri frakt



Transport har tillsammans med LO-förbunden Seko och Handels granskat sista milen-branschen.

Arbetsvillkor. E-handeln har exploderat under pandemin. I en ny rapport skriver Transport tillsammans med Handels och Seko att det är arbetarna som får betala priset för boomen.

– Utvecklingen tvingar fram dåliga arbetsvillkor, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Text och foto **John Antonsson**

Fyra personer från tre fackförbund har skrivit rapporten. Transports utredare Sandra Tenggren beskriver e-handelns problem.

– Den har vuxit snabbt och har växtvärk. Arbetsbelastningen har blivit så hög att den skadar dem som jobbar inom e-handeln. De som jobbar med leveranser den sista milen är ofta nya på jobbet, sedan pandemin började. De vet ingenting annat men känner att det är pressat på jobbet.

ETT TIOTAL Transportmedlemmar, som jobbar på företag med eller utan kollektivavtal, samt egenanställda har intervjuats. Alla har fått vara helt anonyma.

– Vi vill skydda våra medlemmar. Med erfarenhet från Foodora vet vi att medlemmar som uttalat sig för kritiskt riskerar att förlora jobbet, säger Sandra Tenggren.

MED HJÄLP AV medlemmarnas lönespecifikationer har Sandra Tenggren kunnat jämföra lönekostnaderna för företagen. Klart dyrast är det att ha kollektivavtal. En åttatimmars arbetsdag är drygt 700 kronor billigare för företaget med egenanställda.

– Företagen som egenanställer lovar en genomsnittslön på 160 kronor, men sen får de ungefär 140 kronor i timmen och då ska de sedan betala en avgift till egenanställningsföretagen från sin lön på mellan 6 och 12 procent. Genom olika tillägg och avdrag upplever föraren att fel lön utbetalas.

MÅNGA AV FÖRETAGEN som kör ut paket till utlämningsställen, paketboxar och hem till kunder marknadsför sig med gröna argument.

– Folk tar fortfarande bilen i samma utsträckning som innan. Det man ser är mer konsumtion. Hemleveranser är dessutom vanligast i storstäder och där är det inte långt till utlämningsställen, men kunderna väljer ändå att få varorna hem till dörren.

– En medlem säger att det blir ungefär 80 stopp på ett arbetspass och start och stopp genererar mest utsläpp. Dessutom är det många som börjar sina arbetspass med överlast, och det gäller både hos de stora företagen med kollektivavtal och de nya som jobbar med leverans till paketboxar och hem till kunderna, säger Sandra Tenggren.

I RAPPORTEN LÄGGS flera förslag på åtgärder fram. Till exempel ett krav på en lagstadgad fraktavgift, för att få kunderna att inse att ingen frakt egentligen är gratis. Transports förbundsordförande Tommy Wreeth:

– Fri frakt kombinerat med billiga eller gratis returer gör att tempot åker upp på arbetsplatserna och väldigt många bilar kör på gatorna. Det kör bilar kors och tvärs hela tiden. Det borde gå att kräva bättre samordning och att företagen inte får ha hur många bilar som helst i samma område.

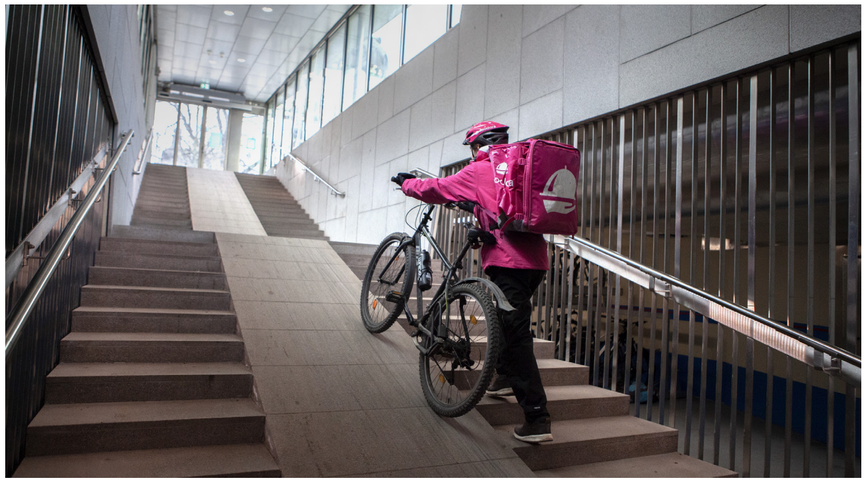
– Många konsumenter vill nog göra något som de tycker är rätt och riktigt för miljön, men om man beställer fem par skor och skickar tillbaka fem är det nog inte så miljövänligt, säger Wreeth.

RAPPORTEN ÄR ETT samarbete mellan Transport, Handels och Seko, tre fackförbund som organiserar de allra flesta som jobbar med leveranser och terminalarbete. Samarbetet började när Transport och Handels ledning träffades.

– Vi har medlemmar som jobbar inom sektorer som går in i varandra. Det här är en gemensam fråga och ska vi ta till åtgärder mot dem som inte har avtal är det bra att ha kontroll på hela kedjan. Nu är vi överens om hur kartan ser ut och jag hoppas att det leder till fortsatt samarbete. ■

”Arbetsbelastningen har blivit så hög att den skadar dem som jobbar inom e-handeln.”

Sandra Tenggren, utredare på Transport.



Cykelbudet på bilden har ingenting med artikeln att göra.

Facket tar Foodora till AD

Arbetsrätt. Foodora hänvisade matbudet till ett så kallat egenanställningsföretag. Efter 23 månader fick han inte jobba kvar. Transport anser att Foodora är arbetsgivare och kräver att budet får jobbet tillbaka – och skadestånd i Arbetsdomstolen..

Text och foto **John Antonsson**

Matbudet fick jobb på Foodora den 27 mars 2019. De första månaderna cyklade han. Men när matbudet bad om att få köra moped blev han hänvisad till Paysalary, ett så kallat egenanställningsföretag. I övrigt flöt saker på som vanligt. Han hade samma kläder, inloggning, lön och kontakter. Han talade aldrig med någon på Paysalary.

I JUNI 2021 gick det helt plötsligt inte längre att logga in i Foodoras app och han kunde inte jobba mer. I stämningsansökan till Arbetsdomstolen skriver facket att medlemmen skickades mellan Paysalary och Foodora utan att få besked om varför han blivit av med jobbet.

MEN FACKET ANSER att det är Foodora som är arbetsgivare och att Paysalary inte varit arbetsgivare utan ett löneadministrativt företag.

Det här är första gången som Transport eller något annat LO-förbund, med hjälp av LO-TCO Rättsskydd, prövar arbetstagarbegreppet mot företag inom den nya plattformsekonomin i Arbetsdomstolen.

Lars Karlsson är lokalombudsman på Transports Stockholmsavdelning.

– Medlemmen kontaktade mig i somras. Han berättade att han inte fick jobba kvar på Foodora. Jag har haft många liknande ärenden, med anställda hos Foodora, och jag kallar till överläggning varje gång. Ibland går jobben att rädda.

MEN NÄR MEDLEMMEN skickade kontrakt från Paysalary blev Karlsson fundersam.

– Det här handlar inte om att vi är ute efter Foodora utan att komma åt problematiken. Vem är egentligen arbetsgivare? säger Karlsson.

– Medlemmen vill bara få jobba och vi vill rädda hans jobb.

Transports centrala ombudsman Mats H Andersson har varit med och tecknat kollektivavtalet med Foodora och har fört samtal med flera budföretag som använder sig av egenanställningsföretag.

– Vi anser att medlemmen fått ett ogiltigt avsked från Foodora och att Paysalary bara är ett löneadministrativt bolag. Det ligger i vårt intresse att driva frågan till domstol och få en dom som säger vad det är som gäller. För det ska väl inte gå att kringgå anställningsskyddet genom att ta in ett bolag som i praktiken bara betalar ut lön? Vem ska då ha arbetsgivar- och arbetsmiljöansvar?

Men det står faktiskt Paysalary på anställningsavtalet. Varför anser du att de inte är arbetsgivare?

– Först och främst är kontraktet bara ett så kallat avtal som säger under vilka förutsättningar du får lön. Som jag ser det är det inte ett anställningsavtal. Verktyg, arbetsledning och kläder kommer från Foodora, som har agerat som arbetsgivare. Sedan slutet på juni 2019 har medlemmen jobbat utan anställningsavtal för Foodora och borde enligt LAS betraktas som tillsvidareanställd.

TRANSPORT HAR HAFT ögonen på den här typen av upplägg i flera års tid. Mats H Andersson anser att det är viktigt att få besked från domstol nu.

– Det här påverkar hela arbetsmarknaden. Vi ser allt oftare lösningar med egenanställningsföretag som löneadministrerar de enklare jobben. Utslaget i AD blir viktigt. Inte bara för Transport utan för hela den svenska arbetsmarknaden. En fastställelse av arbetsgivaransvaret är en förutsättning för att den svenska modellen ska fungera.

Varför tar ni frågan om anställningsförhållande mot just Foodora, det enda plattformsföretag som har kollektivavtal med er?

– Eftersom det här ärendet dök upp och en medlem kom i kläm. Foodora kan faktiskt gynnas om vi vinner. Eftersom de i regel anställer sina bud, och deras konkurrenter bygger hela sin verksamhet på att använda sig av egenanställningsföretag och försöker kringgå arbetsgivarskyldigheterna. Om vi vinner passar vi in de andra plattformsföretagen i den svenska modellen och då kan vi teckna kollektivavtal, säger Mats H Andersson.

Transportarbetaren har varit i kontakt med Foodora. Företaget meddelar att de inte tagit del av stämningsansökan och därför inte kan svara. ■

Dödsolycka uppe i rätten

Rättsfall. För två år sedan klämdes en man till döds mellan en lastbil och ett backande tåg inne på Smurfit Kappas fabriksområde i Piteå. Nu prövas ansvarsfrågan av Luleå tingsrätt. Förhandlingarna hålls i Piteå och inleddes nästan exakt två år efter dödsolyckan den 13 november 2019.

Tre parter är åtalade. För både förpackningsföretaget och logistikföretaget, Green Cargo, gäller åtalet brott mot arbetsmiljölagen. För lastbilschauffören grovt vållande till annans död. Samtliga förnekar brott. *LH*

Nakenkontroll från polis JO-anmäld

Åkeri. Två lastbilschaufförer har lämnat in en anmälan till justitieombudsmannen, JO, sedan de blivit kroppsvisiterade av trafikpolisen i Norrland.

Kontrollen gjordes då polisen misstänkte att de båda hade extra förarkort, vilket de nekar till. Den ena chaufförен tvingades också klä av sig naken under kontrollen, vilket han ifrågasätter nödvändigheten av – i JO-anmälan undrar han om polisen trodde att han hade ett förarkort gömt i rumpan. Vid kontrollen genomförde polisen även en husrannsakan i hytterna hos chaufförerna, från Jönköpings respektive Kronobergs län.

JO genomför nu en utredning och vill ha in en redogörelse från polisen. *LH*

Hus tar sjövägen

Hamn. Ett parti med 70 husmoduler fraktades nyligen sjövägen från Piteå hamn till Stockholm Norvik hamn. Det ger både lägre utsläpp och är effektivare med tanke på den otympliga lasten. Om inte husmodulerna skulle skeppats hade de transporterats en och en på väg.

Piteåföretaget Lindbäcks bygg vann för två år sedan Postnords pris för sitt logistikarbete, där sjöfrakt av husmoduler från Piteå hamn till hamnar söderöver var en del. Modulerna, för flerbostadshus, sätts sedan ihop på sin slutdestination. I det aktuella fallet Nynäshamn, en kort sträcka från hamnen Stockholm Norvik. *LH*

Seger mot gig-företag i Ne derländerna



FOTO: TT/EPA/KOEN VAN WEEL

”Uber, vi är inga algoritmer utan riktiga människor. Måttet är rågat!” Ombudsmannen Amrit Sewgobind med facket FNV:s plakat.

Branschord. Uber har klassats som både taxibolag och arbetsgivare av en domstol i Nederländerna. Segern är viktigt, men inte vår första framgång mot ett gig-företag, säger Amrit Sewgobind på facket FNV. Detta är en av många strider mot gig-arbetsgivare som smiter från sitt ansvar i Europa.

Text **Carl von Scheele**

I mitten av september meddelade domstolen i Amsterdam sitt utslag. Det var ord och inga visor från domaren. Förarna omfattas av det nederländska kollektivavtalet för taxitransporter. Förhållandet mellan Uber och dessa förare uppfyller alla egenskaper hos ett anställningsavtal, konstaterade domaren.

DETTA ÄR EN stor seger för förarnas rättigheter jublade företrädare för facket FNV som hade stämt Uber inför domstolen. Samtidigt var man medveten om Ubers vana att i olika länder kringgå domar som riktas mot bolaget.

– Detta är faktiskt inte vårt första stora mål i Nederländerna. Vi startade med Deliveroo, som nu har överklagat till Högsta domstolen. Vi är ganska säkra på att vinna även det målet, säger Amrit Sewgobind, ombudsman på FNV, till Transportarbetaren.

Han nämner ytterligare två andra fighter i domstol med plattformsbolag, som FNV tror sig kunna vinna.

I Amrit Sewgobinds arbetslag är man specialiserad på att knäcka upplägg hos bolag som vägrar ta arbetsgivaransvar. Själv ägnar han sin tid mest åt plattformsföretagen och villkoren för personer som arbetar som bud och utför persontransporter.

BAKGRUNDEN TILL DEN fackliga kampen mot Uber var vittnesmål från två håll.

– I Nederländerna har taxiförare i åratal klagade över Ubers oschysta konkurrens. Och de som kör för bolaget har lika länge klagat på hur de exploateras.

Redan i juni anade Sewgobind att stämningen skulle kunna lyckas, tack vare en fråga från domaren under det första mötet mellan parterna i rätten.

Domaren tog upp Ubers komplicerade poängsystem där förarna belönas med stjärnor och delas in i olika nivåer. Förare med fem stjärnor ligger på högsta nivån och får de bästa körningarna.

DOMAREN FRÅGADE VAD som händer om för många förare rankas med fem stjärnor. Då ändrar vi systemet, svarade Uber.

– Bolaget erkände därmed att de kontrollerade systemet och ändrat när utfallet inte gillas. Våra medlemmar i rättssalen jublade, minns Amrit Sewgobind.

”I Nederländerna har taxiförare i åratal klagade över Ubers oschysta konkurrens. Och de som kör för bolaget har lika länge klagat på hur de exploateras.” Amrit Sewgobind, facket FNV.

En viktig punkt i domstolen är det nya arbetsgivarskap som domaren definierade. Det kallas i domen för modernt arbetsgivarskap, i vilket arbetsledaren inte ger order om vad arbetstagaren ska göra utan ordern ges genom en app och en algoritm.

– Det var centralt i domslutet, men företag som Uber måste du jaga med käpp och trycka på om domen ska bli verkställd.

Dessvärre lyckades inte FNV få gehör för kravet att företaget skulle betala vite om det inte följde domen. Uber accepterar den inte heller, utan har överklagat. Den domstolsprocessen inleds nästa år.

FNV ÄR INTE överraskat av beslutet. I Storbritannien överklagade Uber ett liknande domslut om arbetsgivaransvar till högsta instans, och fördröjde därmed avgörandet av tvisten med fyra år.

Amrit Sewgobind förväntar sig därför inte något under. Uber lär inte följa det nederländska taxiavtalet ännu, utan först invänta hur högsta instans dömer.

Bolagets förare har löner som ligger under den lagstadgade minimilönen i Nederländerna på något över 16 000 kronor i månaden. På den inkomsten måste föraren dessutom betala skatt, försäkringar, bensin och andra omkostnader.

– Nej, jag tror inte att Uber ändrar sig. De brukar ha rundabordssamtal med förarna. Alla är välkomna och kan säga vad de vill. Uber svarar att de ska se över frågorna och återkomma. Så har de hållit på i sju år.

ALLA UBERS FÖRARE är emellertid inte nöjda med domstolens utslag, erkänner Amrit Sewgobind. En del av dem vill ha flexibilitet och egenanställning. De arbetar för flera olika appar och har även egna kunder och tror inte det är möjligt i fortsättningen på grund av antydningar från Uber.

– Våra arbetsmarknadslagar är mycket flexibla. Därför är Ubers påståenden om att flexibilitet inte kan kombineras med ett anställningsavtal osanna, säger Sewgobind.

Om man sätter in FNV:s framgångar mot Uber i ett internationellt perspektiv syns ett mönster i fackförbundens strider mot gig-företagens dåliga arbetsvillkor.

I EUROPA HAR frågan om förarnas och budens ställning prövats flera gånger. De är anställda av gig-bolagen lyder den vanliga rättsliga bedömningen i olika länder, som Tyskland, Frankrike och Italien.

– Man kan se en trend med domar till arbetstagarnas förmån, men problemet är efterlevandet av domarna. Företagen överklagar och drar ut på avgörandena så länge som det går, säger forskaren Jill Toh, på universitetet i Amsterdam.

Hon har studerat utvecklingen och registrerat två mönster i hur förtagen reagerar efter domarna. Ibland drar de sig tillbaka från marknaden, som Diliveroo hotat med i Spanien.

– Om företagen stannar kvar på marknaden ser de över hur de anlitar förarna. I vissa fall har de blivit låglönearbetsgivare. I andra fall anställer de en mindre andel av förarna och låter resten bjuda på uppdragen. Ett tredje alternativ är outsourcing av förarna och då får dessa sämre skydd.

Några framgångar kan emellertid facket räkna in på den europeiska scenen.

I Storbritannien har facket lyckats sluta kollektivavtal med Uber, sedan företaget förlorat ett mål i Högsta domstolen.

I Spanien trädde för några månader sedan en lag i kraft som riktar sig till gig-företagen som levererar varor och transporterar människor. Lagen gör bud och förare till anställda.

Men de många motgångarna för gig-företagen har också lett till ett mer intensivt lobbande från dem mot politiker.

Det märks inte minst inom EU, som börjat arbeta med ett direktiv som ska reglerar sektorn och ge starkare skydd för arbetstagarna i gig-ekonomin. Forskaren Jill Toh ser en kraftansträngning från lobbyister som försöker påverka de inblandade politikerna.

– Det är stor skillnad på tillvägagångssättet nu och för fem år sedan. Många av plattformsföretagen accepterar en reglering, men de vill själva formulera problemet som ska lösas med regleringen. Den som bestämmer vad problemet är knuffar frågan i en viss riktning, säger hon.

Uber är en av dem. Företaget har tagit fram en vitbok ”A better deal” (En bättre överenskommelse). Där kallas chaufförerna oberoende arbetare. Uber vill se företag, politiker och parter gå samma och sätta en ny standard för plattformsarbete. Den ska erkänna värdet av att ha oberoende arbetare, föreslår Uber, som alltså inte vill definiera förarna som arbetstagare.

JILL TOH VILL se regler som tvingar fram en större öppenhet kring lobbyarbetet mot EU och hur mycket pengar som är inblandat. De största bolagen kan lägga enorma summor på påverkan av politikerna i alla delar av unionen. De har mycket större resurser än facket.

EU-kommissionen första steg mot ett direktiv på området har förmodligen satt skräck i företagen.

Kommissionen räknade i mars upp sju områden som man vill reglera i gig-sektorn. Bland annat vill kommissionen reglera anställningsförhållandena, arbetsvillkoren, anslutningen till sociala skyddsnät som sjuk- och arbetslöshetsförsäkringar samt rätten att bli företrädd av facket och ingå i kollektivavtal.

TRANSPORT VÄLKOMNAR initiativet, men understryker att det är företagen som ska regleras, inte arbetstagarna.

– Globala företag som Uber existerar därför att arbetsmarknaden på något vis har fallit sönder. Om man inte tillåter låga löner, dåliga villkor och exploatering kan dessa bolag inte fortsätta med sin verksamhet, säger Jill Toh. ■

Fakta om FNV

FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging) kan ses som ett slags LO, som också organiserar vissa tjänstemän och har en miljon medlemmar. I Sverige har vi ingen liknande facklig uppbyggnad som FNV.

Organisationen är både ett stort fackförbund med medlemmar indelat i olika sektorer och en federation av flera självständiga förbund med sina medlemmar.

De fjorton sektorerna täcker en stor del av arbetsmarknaden. Förutom transportsektorn ingår sektorer för bland annat industri och lantbruk, offentlig sektor, metallindustri, service och handel.

FNV är partipolitiskt obundet, men står nära socialdemokraterna.



Flygjätte betalar stort skadestånd till uppsagda


10 miljoner kronor fördelas på 62 uppsagda Transportmedlemmar.

Flyg. Fem dagar före den väntande processen i Arbetsdomstolen förlikades Transport och Gate gourmet. Uppgörelsen innebär att cateringbolaget betalar 10 miljoner i skadestånd till 62 uppsagda medlemmar. Ett historiskt högt belopp, kommenterar Transportarbetareförbundet.

Text och foto **Justina Öster**

– Vi är jättenöjda! Ingen på Transport kan påminna sig att vi någonsin fått ut så mycket pengar i skadestånd vid en tvist med en arbetsgivare. Hela förbundet ser överenskommelsen som en stor facklig seger, säger Transports centrala ombudsman Per-Olof Norgren, bredvid flygombudsman Johan Einarsson.

De båda har varit engagerade i rader av förhandlingar med cateringjätten, en tvist som inleddes i augusti 2020 och slutade med att Transport stämde Gate gourmet i Arbetsdomstolen (AD) i december i fjol.

UPPRINNELSEN VAR ATT bolaget ville göra en stor omorganisation och införa så kallade kombinationstjänster där alla anställda skulle utföra alla sysslor på olika avdelningar. Företaget sa upp alla anställda på Transports avtal och beslutade, trots protester från både Transport och Hotell- och restaurangfacket (HRF), att börja tillämpa enbart HRF:s cateringavtal.

För Transports medlemmar innebar det inkomstbortfall på flera tusenlappar, utökad arbetstid och sämre villkor. Efter resultatlösa förhandlingar förde Transport frågan vidare till AD där förbundet framförde att uppsägningarna av 62 medlemmar skett utan saklig grund och att Gate gourmet även brutit mot turordningsreglerna. På grund av tvistens komplexitet hade domstolen avsatt tre hela dagar för huvudförhandlingarna – den 9, 10 och 11 november.

BOLAGET HAR Å sin sida hävdat att uppsägningarna och avtalsbytet skett på grund av pandemin som orsakat kris inom flyget och för att verksamheten ska fortleva på längre sikt.

I och med att Gate gourmet nu gått med på att betala 10 miljoner till de uppsagda cateringarbetarna inom Transport blir det ingen rättegång.

– 17.30 i går var överenskommelsen påskriven av parterna, sa flygombudsman Johan Einarsson den 4 november.

Både han och ombudsman P-O Norgren är lättade över att tvisten inte behövde avhandlas i AD.

– Vi har ju ingen aning om hur domstolen skulle ha dömt, medlemmarna kunde ha fått lägre eller högre skadestånd. Men vi ser uppgörelsen som ett kvitto på att företaget gjort sig skyldigt till föreningsrättskränkning och brott mot turordningsreglerna i lagen om anställningsskydd, säger Norgren.

Han tillägger:

– Arbetsgivaren har också på eget bevåg, utan hänsyn till LO:s organisationsplan om vilka fack som organiserar vilka medlemmar, bytt ut Transports avtal mot HRF:s billigare cateringavtal. Det handlar om ren och skär löneshopping, för att få ner kostnaderna.

Gate gourmet har hela tiden företrätts av arbetsgivarorganisationen Svenska Flygbranschen och Transport av fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättsskydd.

ARBETSGIVAREN GÅR MED på att betala skadestånd. Förlikningen innebär däremot inte att Gate gourmet ger Transport rätt eller medger att bolaget begått lagbrott, betonar P-O Norgren.

– Allt företaget sagt är att de betalar 10 miljoner kronor till de uppsagda medlemmarna för att slippa gå till domstol, säger han.

P-O Norgren och Johan Einarsson ser uppgörelsen som en ”viktig facklig seger”:

– Den visar värdet av att vara med i facket och styrkan hos Svenska Transportarbetareförbundet.

Har ni kontaktat de uppsagda medlemmarna?

– Vi kommer att göra det nu för att höra deras reaktioner men hoppas att de ska bli nöjda, sa Johan Einarsson dagen för uppgörelsen. ■

Detta har hänt

→ Augusti 2020

Gate gourmet kallar Transport till lokal förhandling om en stor omorganisation. Företaget vill byta till HRF:s cateringavtal, införa kombinationstjänster där alla ska göra allt, och hyvla ner majoriteten av tjänsterna till 80, 75, 50 och ner till 23 procent.

Bolaget vill säga upp all personal på Transports avtalsområde. ”Avtalsshopping”, anser facket.

→ September 2020

Transport och HRF är överens, hänvisar till LO:s organisationsplan och fackens rätt att bestämma om avtal och organisering av medlemmar.

Företaget vidhåller ändå sin rätt att byta avtal och påbörjar uppsägningen av Transports medlemmar i ”Septemberuppsägningen”. De arbetsbefrias och får uppsägningstid och lön från sex månader ner till en, beroende på anställningstid.

Utvalda erbjuds återanställning med lägre tjänstegradmed kort betänketid.

Efter centrala förhandlingar tvingas Gate gourmet dra tillbaka uppsägningarna och göra en utredning om medarbetare kan omplaceras.

→ Oktober 2020

Företaget gör en omplaceringsutredning, som facket kritiserar som ofullständig, och säger upp samma Transportmedlemmar igen. Ingen i klubbstyrelsen erbjuds återanställning.

Lokal och central förhandling slutar i oenighet.

→ December 2020

Transport stämmer Gate gourmet i AD. I två stämningar anför facket att bolaget sagt upp 63 medlemmar utan saklig grund inom Transports avtalsområde. Facket stämmer även bolaget för brott mot turordningsreglerna.

→ Mars 2021

Transport stämmer Gate gourmet och juridiska företrädaren Svenska Flygbranschen för brott mot kollektivavtalet.

Gate gourmet börjar tillämpa cateringavtalet för alla från och med den 15 september 2020.

Fortsatta protester i italienska hamnar

Internationellt. De italienska hamnarbetarna fortsätter att leda de fredliga protesterna mot det ”gröna covidpasset” som krävs för att få jobba. Detta trots att polisen svarat med vattenkanoner och en av ledarna förvisats från Rom i ett år. Men ilskan är stor bland arbetarna som känner sig överkörda och utnyttjade.

Text och foto **Kristina Wallin**

Från den 15 oktober får ingen gå till jobbet i Italien utan ett ”grönt covidpass”. Det får man antingen genom vaccination, genomgången covid sedan mindre än sex månader eller ett nytaget test som gäller i två dagar och som kostar 150 kronor per gång.


Hamnarbetare i Livorno protesterar mot kraven på covidpass i mitten av oktober. Arbetare i de italienska hamnarna var först att agera, och har blivit något av symbol för protestaktionerna, som spridit sig i landet.

ÄVEN OM BARA en åttondedel av befolkningen över 12 år valt att inte vaccinera sig, har det gröna passet skapat stora demonstrationer och protester över hela landet. Hamnarbetarna i Trieste i norra Italien var först ut med strejker och protester. De poängterar att det inte handlar om vaccinmotstånd, utan mot kravet på covidpasset för att kunna gå till arbetet.

– Efter att ha låtit oss jobba i ett och ett halvt år utan nästan några skyddsåtgärder, trots att vi ständigt begärt dem, så ska en del av oss plötsligt vara tvungna att betala för att jobba. Det blev droppen som fick bägaren att rinna över, berättar sekreteraren för det oberoende facket CLPT (Coordinamento lavoratori portuali Trieste) Sandro Volk för Transportarbetaren.

– De allra flesta av oss är vaccinerade, jag också. Det vi vänder oss emot är att det här covidpasset inte ökar säkerheten på våra arbetsplatser, utan att det krävs andra åtgärder som arbetsgivarna måste betala och som inte alltid finns på plats. Dessutom är reglerna om covidpasset omöjliga att följa. Till exempel får inte utländska förare gå ur sitt fordon, men det måste de så klart om de behöver gå på toaletten eller köpa sig mat.

STREJKEN SOM STARTADE 15 oktober avblåstes efter ett par dagar, och ersattes med en grupp arbetare som turades om att stå vid hamnentrén. De stoppade inte trafiken, men det tog något längre tid för lastbilarna att komma in och ut.

EFTER TRE DAGAR kom kravallpoliser med vattenkanoner. Hamnarbetarna svarade med att sätta sig ner, arm i arm, och göra passivt motstånd, men tvingades ge upp. Protesten flyttades till ett centralt torg, där många invånare i Trieste mötte upp för att visa sin solidaritet. Det ledde i sin tur till att regionens guvernör förbjöd alla demonstrationer i centrum.

NÄR SEDAN EN av ledarna, Stefano Puzzer, åkte och satte sig i ett hörn på ett torg i centrala Rom för att fortsätta sin fredliga protest, blev han bortförd av polis och fick inreseförbud till Rom i ett år. Trots allt detta har inte protesterna exploderat eller blivit våldsamma igen bland hamnarbetarna.

– Missnöjet ökar dock, eftersom många nu känner sig utsatta för repressalier från arbetsgivarna. Det handlar om att de kontrolleras ständigt och får anmärkningar på minsta lilla fel. Men vi kommer inte att blåsa på elden, utan alla eventuella protester ska vara fredliga, förklarar Sandro Volk.

Den italienska regeringen diskuterar just nu att göra reglerna för covidpasset strängare, eftersom smittan ökar oerhört mycket trots att en månad gått sedan det infördes, och de intagna på sjukhus ökar med 30 procent per vecka. Speciellt allvarligt är läget i Triestes region Friuli, som har många pendlare från närliggande Slovenien, där smittan är bland de högsta i Europa. Fast hamnarbetarna och deras demonstrationer har fått hela skulden.

– Bara en vecka innan vår strejk startade var det festival här, med hamnen full av folk. Men det är klart att vi får skulden, det är enklast så, trots att vi inte sett speciellt mycket smitta bland arbetarna här, säger Sandro Volk.

DEN SOM INTE har ett covidpass blir avstängd från arbetet utan lön, men får inte avskedas. Arbetsgivarna får inte heller fråga om man är vaccinerad eller har testat sig.

Problemet är att företagen inte vet från en dag till en annan hur många som kommer till jobbet, eftersom det inte är obligatoriskt att säga till innan om man är utan covidpass. En del som vill testa sig hittar inga bokningstider, och måste därför stanna hem en eller två dagar. Enligt CLPT är det främst de timanställda som sätts in vid arbetstoppar, som har uteblivit i hamnen i Trieste, eftersom de har svårt att planera testningen. ■

Nej till tungt med B-kort

Åkeri. Transportstyrelsen avråder från en höjning av maxvikten, till 4,25 ton, för att tillåta körning med B-körkort. Det framkommer av den rapport som lagts fram till regeringen.

Bakgrunden är att regeringen önskat ett undantag för eldrivna transportbilar eftersom batterierna gör dem extra tunga. Regeringen vill också se att fordon med alternativa drivmedel, som gas, ska omfattas av ett sådant undantag till skillnad från husbilar.

Men nu har alltså Transportstyrelsens utredare sagt nej. En motivering är att det blir för svårt att veta vilka fordon som egentligen ska omfattas av ett undantag, och att varken förare eller polis kan kontrollera om ett fordon uppfyller kraven för undantag. *LH*

Nu avgörs gruvan i Pajalas framtid

Rättsfall. Turerna har varit flera när det gäller tillstånd för järnmalmsgruvan i Kaunisvaara, Pajala kommun. Damning från transporter är en av de faktorer som Naturvårdsverket pekat på i sin begäran om att återkalla tillståndet.

Avgörandet ligger hos Mark- och miljödomstolen, som i mitten av november inledde förhandlingarna. Den första veckan behandlades enbart nuvarande tillstånd, som utfärdades inför gruvdriftens start 2012.

Nuvarande ägare, Kaunis Iron, har ansökt både om nytt tillstånd för den verksamhet som bedrivs i dag och även för utökad verksamhet. Företaget vill öka produktionen och starta med brytning även i Sahavaara och Palotieva. Den begäran kommer att prövas först efter årsskiftet.

Förutom omfattande damning vid transporter har Naturvårdsverket pekat på tre risker som huvudskäl för att dra in tillståndet: påverkan på närliggande vattendrag, riskerad torrläggning av stora våtmarker samt dammar som byggts på annat sätt än tillståndet medger.

Pajala-gruvan skulle kunna riskera att bli ett nytt Cementafall, där överklagan stoppat kalkbrytning i Slite på Gotland. Men experter tror inte att det går så långt. Ett skäl är att gruvföretaget lämnat in en ny, omarbetad, ansökan för gruvdrift. *LH*

Transport avvisar LAS-uppgörelse i LO

Arbetsrätt. Majoriteten i LO:s styrelse har beslutat att ingå i en uppgörelse om LAS med arbetsgivarparten. Svenska Transportarbetareförbundet är ett av fyra LO-förbund som sa nej till försvagning av arbetsrätten i utbyte mot stärkt omställningsstöd.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**



FOTO: DUYGU GETRIEN/TT

Mattias Dahl, vice vd Svenskt näringsliv, Susanna Gideonsson, ordförande LO och Torbjörn Johansson, avtalssekreterare LO på pressträff om uppgörelsen.

– Det är i princip samma avtal som man sagt nej till tidigare. Vi har reserverat oss då vi inte tycker att det är bra för Transports medlemmar eller den stora massan i LO-kollektivet. Avtalet ger bort en massa trygghet i anställningen för ett diffust stöd om man blir av med jobbet, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

Vid en gemensam presskonferens onsdagen den 10 november presenterade LO och Svenskt Näringsliv uppgörelsen.

LO HAR UNDER hösten förhandlat med arbetsgivarparten om bättre stöd för arbetare som blir uppsagda på grund av arbetsbrist.

LO:s ordförande Susanna Gideonsson framhöll det glädjande i att centralorganisationens styrelse ”med mycket stor majoritet” sagt ja till en överenskommelse:

– Min förhoppning är nu att den svenska modellen, med starka parter, ska fortsätta att leverera. Det är flera saker som avgjort att vi gått med i en uppgörelse som part i huvudavtalet. Rent politiskt kan vi inte sitta och se på utan att LO är med och påverkar.

SAMTIDIGT FRAMHÖLL Gideonsson att varje enskilt förbund äger frågan:

– Det ser olika ut i olika branscher och det finns det en förståelse för inom LO.

LO:s ordförande underströk att det slutgiltiga beslutet om att ingå i LAS-uppgörelsen skulle tas av LO:s representantskap, som röstade ja veckan därpå.

På presskonferensen om styrelsens beslut sa Gideonsson också att hon hade förhoppningar om att ytterligare förbund skulle säga ja inom en mycket snar framtid. Men inte alla – liksom Svenskt Näringslivs vice vd, Mattias Dahl, tog Susanna Gideonsson upp att det finns förbund som inte skrivit på liknande avtal tidigare; Byggnads och Transport skrev inte på Saltsjöbadsavtalet 1938.

NÄR LO-STYRELSEN RÖSTADE om att hoppa på LAS-överenskommelsen var det fyra förbund som reserverade sig. Tommy Wreeth tror att ytterligare ett antal förbund senare kan välja att stå utanför överenskommelsen och han ser ingen anledning för Transport att skriva på.

– Vi är eniga i förbundsstyrelsen och ingenting talar för att vi kommer att skriva på inom överskådlig framtid. Men regler och förutsättningar kan ändras, så man ska aldrig säga aldrig.

LO:s avtalssekreterare Torbjörn Johansson beskriver vägen mot en uppgörelse som ”en stökig resa”. Också han framhöll att förbunden har ”olika verklighet”.

FÖRRA HÖSTEN AVVISADE en enig styrelse i LO det första förslaget till uppgörelse om LAS. Men till skillnad från övriga tolv förbund hoppade Kommunal och IF Metall bara någon månad senare på uppgörelsen mellan tjänstemännens centralorganisation, PTK, och Svenskt Näringsliv. Något som väckte starkt kritik, inte minst från Transports sida.

– Undantagen i turordningen blir en katastrof på små arbetsplatser. Vi är ett entreprenadförbund med små risker för arbetsbrist och vill ha skydd i anställningen. Möjligheten att ogiltigförklara uppsägningar försvåras och villkoren för den anställda blir betydligt försämrade under tvisten . Nu riskerar vi att få se fler godtyckliga uppsägningar än någonsin, säger Tommy Wreeth.

ATT EN MAJORITET inom LO:s styrelse nu svängt förklaras med flera saker:

Förbättringar när det gäller villkor för visstidsanställda, liksom minskade möjligheter för hyvling – att skära ned anställningsgrad – och stärkt omställningsstöd. Men också sammantaget att det ger LO större inflytande, politiskt. Men det är inte huvudorsaken, enligt Susanna Gideonsson.

– Nej, det handlar främst om förbättringar i avtalet.

Tommy Wreeth säger att splittringen mellan förbunden ökar efter beslutet.

– Jag är orolig för LO:s framtid. När Kommunal och IF Metall stampar då hoppar LO-ledningen. Processen har hela tiden styrts av de två förbunden som redan gått med. Det är oroande att de två stora förbunden styr i så stor utsträckning. Jag ser stora problem i framtida LO-samordning. ■

Förändringar i LAS

...föreslagna i LAS-överenskommelsen mellan Svenskt Näringsliv, PTK, Kommunal och IF Metall:

TURORDNINGSREGLERNA:
Undantagen från sist in – först ut blir fler. Jämfört med i dag ska kompetens väga tyngre, på bekostnad av anställningstid. Alla företag får rätt att undanta tre personer, i stället för som i dag två personer, på arbetsplatser med färre än tio anställda.

SLOPAD RÄTT ATT HA KVAR ANSTÄLLNING UNDER PÅGÅENDE TVIST OM UPPSÄGNING:
Möjligheten att behålla anställningen – och lönen – till dess att en domstol avgjort om uppsägningen har saklig grund föreslås försvinna. Det kan ta upp till två år innan ett sådant avgörande kommer. I stället är tanken nu att anställningen upphör efter uppsägningstiden, och att den anställda sedan ska få a-kassa utan karens. Bara om arbetsgivaren förlorar i rätten ska den uppsagda ha rätt till lön, retroaktivt för perioden som tvisten pågått.

UPPSÄGNING AV PERSONLIGA SKÄL:
Reglerna föreslås bli tydligare och med konkreta skäl specificerade för vad som ger rätt till uppsägning, exempelvis upprepade stölder. Det ska inte som i dag kunna spela roll om det finns risk att den anställda upprepar beteendet i framtiden.

OMSTÄLLNING OCH STUDIER:
Nya möjligheter att utbilda sig med statligt studiestöd föreslås. Det ska också bli möjligt att studera under pågående anställning, hoppas parterna i överenskommelsen: Ett år med upp till 80 procent av lönen. Kravet är att utbildningen stärker personens ställning på arbetsmarknaden och att den anställda arbetat viss tid på företaget. Fler ska få möjlighet att ta del av omställningsinsatser, även visstidsanställda och anställda på arbetsplatser utan avtal.

ALLMÄN VISSTID, HYVLING OCH BEMANNINGSANSTÄLLNING:
I stället för begreppet allmän visstid införs särskild visstid, som efter tolv månader automatiskt omvandlas till tillsvidareanställning. Vid så kallad hyvling – minskning av tjänstgöringsgrad – föreslås turordningsregler införas. Den vars tjänst blivit hyvlad ska få behålla sin fulla lön under en omställningstid, det vill säga den som tidigare jobbat heltid får då heltidslön. Bemanningsanställda ska erbjudas tillsvidareanställning hos ett kundföretag om hen arbetat där mer än två år.
(Kommunal motiverade att förbundet gick med i LAS-överenskommelsen just med skrivningar på detta område.)

Arbetsdomstolen avgör reklamlöner

Reklamdistribution. Transport och Almega har mötts i Arbetsdomstolen. Ärendet på bordet kan enligt facket innebära ett rejält inkomstlyft till landets reklamdistributörer.

Text **John Antonsson**

Vid den här tidningens pressläggning möttes Transport, företrädda av LO-TCO Rättsskydd, och Almega, som företräder ett reklamdistributionsförertag i södra Sverige i Arbetsdomstolen.

RÄTTEGÅNGEN VAR egentligen planerad till slutet av februari i år. Men sköts upp i sista stund.

När den här tidningen landat i brevlådan är huvudförhandlingen över. Domtolen väntas komma med ett utslag någon gång efter årsskiftet.

KORT SAMMANFATTAT HANDLAR tolkningstvisten om:

➔Vad är normalprestation?

Arbetsgivaren har enligt Transport ställt orimliga krav. Arbetsgivaren säger att det går att sortera 3 200 exemplar i timmen. Fackets egna mätningar säger 1 500–2 000 sorterade per timme.

➔När börjar arbetstiden?

Den som kör ut reklam hemifrån borde få betalt när transporten inleds på den egna tomten. Inforsling av buntar till garaget är också arbetstid, anser facket. Arbetsgivaren säger att passet börjar vid första lådan och slutar efter den sista.

Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson kommenteradevså här inför processen:

– Det här är en strid för den lilla mannen och kvinnan, som får slavlöner nu.

– Om vi får ett bra utslag kommer tusentals att få en låg men relativt anständig lön, jämfört med vad de får just nu. Därför är den här tvisten väldigt viktig för oss.

OCH ALMEGAS CHEFSJURIST Jonas Stenmo sa så här:

– Det vi i grunden är oense om är vad en normalprestation är enligt avtalet.

– Det Transport driver är intressefrågor och inte rättsfrågor. De hoppas att Arbetsdomstolen ska ge dem någonting som de inte har lyckats få till i vanliga avtalsförhandlingar.

Fint pris till Jan Lindkvist

Journalistik. Transportarbetarens tidigare chefredaktör Jan Lindkvists text *Vem bär ansvaret för 21-åriga Nimas död?* belönades med utmärkelsen ”Bästa förklarande text” när Fackförbundspressens journalistpriser delades ut vid en digital gala den 27 oktober.

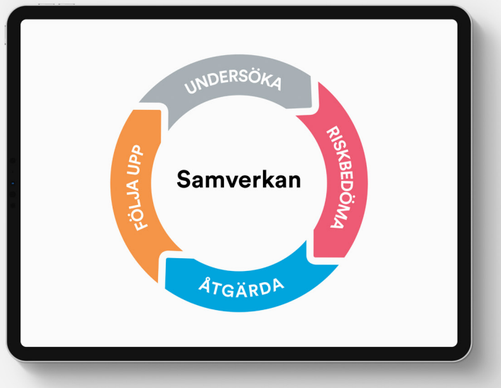
Texten om olyckan i Oxelösunds hamn, där en ung stuveriarbetare omkom, publicerades ursprungligen i Transports medlemstidnings novembernummer 2020.

Fackförbundspressen delar årligen ut priser i ett tiotal klasser, med tre bidrag nominerade i varje.

Transportarbetaren var i år även nominerad i klassen ”Bästa berättande text” för artiklar om området Tjärna ängar i Borlänge.

REDAKTIONEN

Håll utkik på tya.se



I december lanserar Tya SAM-guiden – en verktygslåda för företagets systematiska arbetsmiljöarbete.

TRANSPORTFACKENS YRKES- OCH ARBETSMILJÖNÄMND

TYA

Splittrat på toppmöte om klimat

Klimatet. Länderna ska skärpa sina klimatmål redan nästa år. Det enades världsledarna om på FN:s klimatmöte Cop26 i Glasgow, som annars präglades av oenighet in i det sista.

Text **Lilly Hallberg**

En ny klimatöverenskommelse förhandlades fram på övertid i skotska Glasgow. På lördagskvällen den 13 november avslutades FN:s klimatmöte Conference of the Parties, det 26:e toppmötet i ordningen sedan starten i Berlin 1996.

Cop26:s huvudsakliga framgångar blev att länder uppmuntras skärpa sina klimatmål 2022, stödet för klimatanpassning ska fördubblas till 2025 och att fossila bränslens roll i klimatomställningen för första gången omnämns, heter det på miljödepartementets hemsida.

Men många var också besvikna på uteblivna krav, resultat och de oförenliga deltagarländernas oförenliga ståndpunkter.



FOTO: SUSANNE HEDMAN

Läs Ulf Jarnefjords egen rapport från veckorna i Glasgow under Cop26: *Framgång eller misslyckande* på transportarbetaren.se

Ulf Jarnefjord, som under 20 år var regionalt skyddsombud på Transports Göteborgsavdelning, är i dag expertkonsult för Europafacket ETUC i Bryssel. Hemkommen från klimatmötet konstaterar han att ”vi ännu en gång inte kommit närmare en lösning på den existentiella kris för mänskligheten som ett skenande klimat- och miljöhot skapat”:

– Trots alla möten och varningar under 30 år har utsläppen av växthusgaser och förstörelsen av miljön och den biologiska mångfalden bara fortsatt att accelerera.

Ulf Jarnefjord betonar samtidigt fackföreningsrörelsens samverkan med miljö- och klimatorganisationer runt om i världen, i dag ett självklart samarbete. En fråga som världsfacket ITUC drivit hårt är rättvis omställning för arbetare. Frågan fanns också med på Cop26:s agenda, och i Glasgow togs ett litet steg framåt, enligt Jarnefjord.

Andra viktiga förhandlingsfrågor under novemberveckorna var handeln med utsläppsrättigheter, gemensamma tidsramar och rika staters ekonomiska stöd till utvecklingsländer i klimatarbetet.

För Ulf Jarnefjord går arbetet med klimatfrågor och standardisering vidare.

– Vad vi skulle behöva i Sverige är en gigantisk folkbildningsinsats kring arbete, miljö, klimat, omställning och framtid. Transportarbetareförbundet var för snart tio år sedan på god väg att som första förbund i Sverige lansera ett studieprogram med den inriktningen. Tyvärr var inte tiden mogen då för en sådan satsning, säger Jarnefjord, som tidigare var ansvarig för att koordinera LO-förbundens standardiseringsarbete. ■





FOTO: SHUTTERSTOCK

Många kan tänka sig byta jobb, men de flesta är nöjda med det nuvarande.

Majoriteten kan tänka sig att byta bransch

Arbetsmiljö. Hela 67 procent av dem som arbetar inom transportnäringen är öppna för att byta jobb. Det visar en undersökning av opinionsmätningsföretaget Demoskop.

Text **Lilly Hallberg**

Coronapandemin har fått många att fundera på nya vägar i jobblivet. En hel del tvungna då de jobbar i krisdrabbade branscher.

Över hälften, 58 procent, av samtliga yrkesverksamma i Sverige kan tänka sig att byta bransch. Inom transportbranschen är det hela 67 procent som funderar på att lämna sitt nuvarande område. Hälften, 50 procent, har funderat på att göra det under det gångna året.

NÄR TRANSPORTARE SVARAT på frågan om orsakerna till missnöje inom branschen har de framför allt nämnt bristande ledarskap, problem med arbetsuppgifter och låg lön.

Fler än 5 000 svenskar i åldern 18–65 år har deltagit i undersökningen och svarat på frågor om arbetslivet. Undersökningen är gjord av Demoskop på uppdrag av statliga utbildnings- och omställningsföretaget Lernia.

– En större rörlighet på arbetsmarknaden, både geografiskt och över branscher kommer behövas i framtiden. Yrkeshögskola och andra vuxenutbildningar kan göra steget till ett nytt jobb kort och regeringen har med sin satsning på att vuxna i arbetslivet ska kunna vidareutbilda sig också visat att frågan är prioriterad, säger Anders Hvarfner, divisionschef för utbildning på Lernia, i ett pressmeddelande.

Men trots att många inom transportnäringen funderar på att byta jobb och bransch trivs de flesta. Sju av tio har angett att de är nöjda med sitt nuvarande arbete. ■

Karlstadsföretag lockar med gratis körkort

Åkeri. Holfastkoncernen i Värmland vill locka fler till chaufförsyrket. Därför får tio personer nu chansen till utbildning, körkort och jobb – gratis.

Satsningen görs som ett samarbete mellan koncernens åkeriföretag, Beves och Godsservice i Karlstad, och bemanningsföretaget Qtym.

Anledningen till Holfasts satsning är både ett sätt att lösa chaufförsbristen och att säkerställa sin position inom åkerinäringen.

Ubildningen för de blivande yrkesförarna är tio veckor lång och kommer att ge alla behörigheter, samt garantera jobb, skriver Holfast i ett pressmeddelande. *LH*

David Ericsson

Och barnen då?

”Det dånar uti rättens krater
snart skall uppbrottets timma slå!”

Kanske är det som det sjungs i Internationalen? Barnmorskorna vill i vart fall inte längre, chaufförsbristen är monumental med hundratusentals vakanser i Europa och brist på tusentals förare i Sverige. Lokförare saknas så att tåg blir stående på stationerna trots löner på uppåt fyrtiotusen kronor i månaden (chaufförer har betydligt mindre). Varför vill ingen ha de här samhällsbärande jobben? Kanske handlar det hela egentligen om barnen, för vem ska ta hand om dem, eller ens få tid att göra dem?

MIN DOTTER, HANNA, är barnmorska och lade ut en fråga på Facebook till barnmorskor som sagt upp sig och lämnat yrket: ”Om ni fick bättre bemanning, bättre scheman och högre lön, skulle ni då återvända till förlossningsvården?”

Hon fick närmare hundra positiva svar – man ville återvända. Så varför gör man helt enkelt inte det? Då blir det ju fullbemannat. Nja frågan kanske är svårare än så. Det finns inga arbetspass som fungerar med barn och familj, särskilt inte för den ensamstående föräldern.

> Det finns inga arbetspass som fungerar med barn och familj, särskilt inte för den ensamstående föräldern.

Antingen jobbar man 6.45–16 eller 14–22 eller också natt. Några normala dagpass finns inte. Så man har ingen möjlighet att lämna eller hämta på dagis och kan heller inte ta hand om skolbarn morgon och kväll.

JUST SÅ ÄR det inom nästan alla bristyrken. Då jag som bemanningsanställd körde åt Dagab i Jordbro var det ungefär de här arbetstiderna: Tidig morgon eller sen kväll. Alltså helt utan möjlighet till något slags rimligt familjeliv och fjärran från tjänstemännens flextider och hemmajobb.

Jag har sett många unga bra personer börja inom åkeribranschen med de bästa intentioner, särskilt kvinnor. Men efter något år är de slut av all övertid, att vara borta hemifrån, jobba helger och så vidare.

Företagen/kommunerna/regionerna följer arbetstidslagarna (oftast) och det är bra. Men de gör det enbart med matematiska beräkningar som gynnar arbetsgivaren. Aldrig med en tanke på de som ska utföra arbetet. På så sätt skapas en omöjlig arbetsmarknad där folk visserligen inte strejkar, men röstar med fötterna och flyr från de här yrkena.

Av alla de scheman jag jobbat under har jag aldrig upplevt att det funnits minsta tanke på mig som person. Samma är det för min dotter inom vården. Vi ska bara finnas på plats, ofta hårt pressade, kanske arbetande till sent på kvällen för att börja tidigt nästa morgon. Och om något går fel och något allvarligt inträffar så vet vi bara alltför väl att det är vi själva som får skulden. ■



Toppen & botten

↑ Magdalena Andersson kan nog bli en bra statsminister!

↓ Är Stefan Löfven, som det påstås, verkligen en så skicklig förhandlare?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Cajsa Olsson på plats i Oskarshamn, dit hon ofta anländer med Gotlandsfärjan. Oftast har hon körningar som går vidare ut i södra Sverige.

Chaufför mot alla odds

Cajsa Olsson tog C-kort för att kunna transportera sina hästar. Det gav henne inspirationen att skaffa sig fler behörigheter. Sedan tre och halvt år tillbaka är hon lastbilschaufför på heltid, trots att hon lider av cystisk fibros.

Text **URBAN LÖFQVIST** *Foto* **JONAS PERSSON**

CAJSA OLSSON

Yrke: lastbilschaufför.

Ålder: 27 år.

Bor: Visby.

Familj: sambon Simon Lindby.

Fritidsintresse: ridning och friluftsliv.

Många i min situation klarar inte av att arbeta heltid, säger hon.

Livet på vägarna passar väldigt bra för Cajsa Olsson. I sin mysigt inredda lastbilshytt har hon ett femtiotal mediciner som hon behöver dagligen och en inhalator, nödvändig för intaget av vissa av läkemedlen. Sjukdomen cystisk fibros beskriver hon som en känsla av att vara ständigt förkyld.

– Jag har mycket slem i lungorna och har svårt att ta upp alla näringsämnen i maten, säger hon.

HON TILLBRINGAR STÖRRE delen av arbetsdagen ensam i lastbilshytten, vilket är en fördel för henne.

– Jag är infektionskänslig så det är bra att jag inte träffar så mycket folk i arbetet.

Arbetsgivaren är Gotlands Lastväxlaretransporter AB och hon kör en av åkeriets två krokbilar med gods till fastlandet.

– Det är ett väldigt varierat jobb. Ibland åker jag till Nynäshamn och sedan vidare, oftast söderut i Sverige, och tillbaka till Visby efter några dagar. Medan den här veckan har jag i princip åkt dagligen fram och tillbaka mellan Visby och Oskarshamn.

PÅ FÄRJETURERNA HAR hon alltid hytt för att kunna vila. Långa sammanhängande ledigheter ger Cajsa Olsson möjligheten till ordentlig återhämtning mellan arbetspassen. Överlag trivs hon som lastbilschaufför. Men vägen till yrket har inte varit spikrak. Hon hoppade av gymnasiet i Visby, då hon hade svårt att hitta orken att plugga på grund av sin sjukdom. En släkting fixade ett jobb åt henne på ett apotek, där hon blev kvar i sex år tills hon bestämde sig för att läsa in en gymnasieexamen.

– På Komvux var planen att bli polis, men jag gav upp den drömmen när jag insåg hur roligt det är att köra lastbil.

PARALLELLT MED KOMVUXSTUDIERNA började Cajsa Olsson ta körkort och C-behörigheten behövde hon för att kunna transportera sina hästar, som alltid varit hennes stora intresse. När hon upptäckte tjusningen med att köra tung lastbil så adderade hon även CE-behörighet, tung lastbil med släp, och YKB, yrkeskompetensbevis.

– Jag hade ju jobbat några år så jag hade råd att finansiera körkortet helt själv, säger Cajsa Olsson, som är 27 år.

Den första anställningen som lastbilschaufför fick hon 2018 på EB Road Cargo i Visby. Efter sex månader bar det av till Jönköping. I februari 2020 flyttade hon hem till Gotland då hon blivit erbjuden jobb på Gotlands Lastväxlaretransporter AB.

I VISBY FINNS sambon Simon Lindby, som också är lastbilschaufför. På Instagram



I lastbilshytten har Cajsa Olsson alla de mediciner hon behöver för att klara en normal arbetsdag.

dokumenterar Cajsa Olsson vardagslivet med sin kära sta, men framför allt livet som lastbilschaufför. Tidsfördrivet mellan körningar har vuxit till att hon i dagsläget har över 10 000 följare på sitt Instagram-konto @cajsaolsson.

– Det var när jag började köra finare och finare bilar som antalet följare verkligen började öka. Och tack vare att andra delar mina bilder så har kontot också vuxit, säger Cajsa Olsson och betonar målet inte är att bli en Instagram-kändis, utan att hon lägger ut bilder för att det är kul.

EFTER TRE OCH halvt år i yrket känner Cajsa Olsson att hon gärna fortsätter som chaufför i några år till. Blickar hon framåt ytterligare några år är hon inte helt säker på att långdistanskörningar är det hon då ägnar sig åt.

– Om jag får barn så blir nog det här svårt att kombinera med familjelivet. Men jag kommer säkerligen att vara kvar i transportbranschen.

Det är en mansdominerad bransch Cajsa Olsson befinner sig i. Erfarenheterna är både positiva och negativa. Många är hjälpsamma och tycker det är kul att allt fler kvinnor väljer chaufförsyrket.

– Sedan finns det de som tror att man inte klarar av någonting själv. Och då slår hjälpsamheten över åt fel håll.

MEDTRAFIKANTERS BETEENDE KAN också vara en källa till irritation. Bilister som slänger sig in framför lastbilen utan att blinka gör livet på vägen farligare för Cajsa Olsson och hennes kolleger i transportbranschen.

– Ett annat problem är vid rondellkörning, då inte alla förstår att en lastbil behöver mer plats än en vanlig personbil.

CAJSA OLSSON ÄR relativt nybliven medlem i Transportarbetarförbundet.

– Hittills har jag aldrig behövt kontakta facket, men det kändes självklart att bli medlem. ■

Cystisk fibros

→ Cystisk fibros är en ovanlig, ärftlig och medfödd sjukdom som innebär att det slem som finns på kroppens slemhinnor är tjockare och segare än det ska vara.

→ Främst påverkar det lungorna och mag-tarmkanalen. Matsmältningen fungerar inte som den ska hos personer med cystisk fibros.

→ Sjukdomen är livslång, men det finns behandling som gör att många av besvären minskar.

→ Cirka 700 personer i Sverige lider av sjukdomen.

Källa: Vårdguiden



”Det kändes självklart att bli medlem”, säger Cajsa som rätt nyligen gick med i Transport.

Elektrifiering på väg



Snart finns tekniken. De allra tyngsta lastbilarna kan köras på el även långa sträckor. Men infrastrukturen dröjer.

Text **ANNIKA HAMRUD** *Illustration* **MATTIAS KÄLL**

Transportarbetaren har besökt Scania i Södertälje för att kolla in den senaste tekniken.

Staden domineras av lastbilar. Här ligger Scanias huvudkontor, här utvecklas den allra senaste tekniken, och här sätts lastbilarna ihop.

Och Scania växer. Södertäljes skyline har bara senaste året tillförts en 100 meter hög skorsten, på självaste Scaniaberget. Skorstenen hör till det nya gjuteriet där man bygger motorblock och cylinderhuvud till nya moderna förbränningsmotorer.

Runt om syns skyltar där det står ”växellådor”, ”motorer”, ”chassiporten” och ”reservdelsporten” – det är där dessa delar byggs.

DET ÄR OCKSÅ Södertälje som kommer att bli huvudplatsen när Scania ställer om till helelektriska lastbilar. Bredvid chassifabriken byggs nu en 18 000 kvadratmeter stor batterifabrik där inköpta batterier – främst från Northvolt – kommer att plockas ihop för att sedan sättas in i lastbilarna.

Scania bygger, förutom en fabrik, också ett eget batterilaboratorium. Labbet ska användas för att optimera batteriernas prestanda och göra livscykelanalyser i allt från minus 40 till plus 70 grader.

VI ÅKER IN genom den stora ”chassiporten” och får komma in i fabriken där lastbilarna sätts ihop. Här jobbar man inte skift utan här pågår arbetet 7–16 måndag till fredag. I går var det dock ”stoppdag”. Bristen på halvledare gör att man inte kan plocka ihop så många bilar som man skulle vilja, och vissa dagar ligger arbetet nere. Efterfrågan på lastbilar är stor och Scania har nu en orderstock som motsvarar lika många bilar som man brukar sälja på ett år. Men pandemin har lett till en internationell brist på vissa komponenter.

DET STÅR OCKSÅ stilla när vi kommer in i fabrikshallen, men ganska snart förstår vi att det är rast. Alla tar rast exakt klockan 9 och kommer tillbaka till arbetet på exakt samma tid. Montörerna arbetar i team på en station längs en produktionslinje, under dagen roterar de mellan olika uppgifter inom teamet. Det tar ungefär en dag för en lastbil att sättas ihop här. Ramarna – bakaxlar, sidobalkar, tvärbalkar och stötfångare tillverkas i Luleå, och körs ner hit till chassimonteringen i Södertälje, men också till fabrikerna i Zwolle i Nederländerna och Angers i Frankrike. Sist sätts hytterna, som har tillverkats i Oskarshamn, på, och sedan körs bilen ut från fabriken. Ibland finns köparen redan där och är med när lastbilen testkörs utanför för första gången.

I PRINCIP ALLA lastbilar är förbeställda och byggs alltså enligt kundens önskemål. Man kan se på beställningarna att lastbilarna ska vidare till sina destinationer som kan vara både i Sverige och i länder i



Noll utsläpp. Elektriskt från Scania i Södertälje, som kommer att bli huvudplats när fordonstillverkaren ställer om till helelektriska bilar.

FOTO: ANNIKA HAMRUD

”Vi ser att våra elektriska fordon blir fler och bättre. Utvecklingen går faktiskt fortare framåt än vad vi trodde. Redan framåt år 2023 kommer vi att kunna se tunga långtradare gå helt elektriskt.”

Christian Levin, vd för både Scania och ägarbolaget Traton.

kommer körande och det är lätt att tänka sig den leverera varor på natten inne i stan utan att störa varken med ljud eller med avgaser. Den kommer troligen också snart finnas på marknaden som sopbil.

MEN SCANIAS FRÄMSTA styrka är de riktigt tunga lastbilarna. Detta trots att vd för både Scania, och ägarbolaget Traton, Christian Levin, redan för tre år sedan sa att Scania i framtiden kanske inte säljer fordon alls.

– Vi kanske säljer passagerarkapacitet, vem vet? Jag förutsätter att behovet av transporter fortsätter att öka. Alla städer kommer att vara fossilfria, tysta och personbilarna försvinner. Transportsystemen kommer att vara 100 procent optimerade utan slöseri.

Det finns inte längre något tvivel om att man i framtiden kommer att gå över till el även för de allra tyngsta transporterna.

NU I NOVEMBER justerade Scania sin prognos från 2025 till 2023. Redan då kommer Scania leverera 40-tonsekipage som kan gå i trafik mellan norra Italien och Sverige. Företaget är säkra på att chaufförer då ska kunna köra sina 4,5 timmar i 80 kilometer i timmen för att sedan stanna och ladda under 45-minutersrasten. Till Sveriges Radio säger nu vd:n Christian Levin:

– Vi ser att våra elektriska fordon blir fler och bättre. Utvecklingen går faktiskt fortare framåt än vad vi trodde. Redan framåt år 2023 kommer vi att kunna se tunga långtradare gå helt elektriskt.

– Vi hade också tänkt oss att de här battericellerna inte kommer hålla speciellt många år utan man kommer att få behöva byta. Men det har vi fått revidera. Det är nu goda chanser att batterier håller lika länge som fordonen.

Det är inte längre batterierna som är bromsklossen i utvecklingen, det är eldistributionen. Kommer det att finnas laddningsmöjligheter längs autobahn i Tyskland för alla de långtradare som behöver laddas och kommer det att finnas el som inte tillverkats i kolkraftverk att tillgå?

MAGNUS HÖGLUND ÄR ansvarig för laddning och infrastruktur på Scania. Han menar att laddningslösningar och infrastrukturen är en central del i i både den totala kostnaden och också rent praktiskt så att man kan ladda fordonen för att de ska kunna genomföra sina uppdrag.

– Den viktigaste laddningen för de allra flesta fordon kommer bli depåladdning, säger Magnus Höglund.

– Fordonet laddas så att den kan användas under uppdraget på ett kostnadseffektivt sätt.

Men för regionala och längre transporter



FOTO: ANNIKA HAMRUD

Fakta

Vagnfabriksaktiebolaget i Södertelge startade 1891. Namnet förkortades senare till Vabis. 1900 startade Scania (Skåne på latin) och 1911 gick företagen samman.

Mellan 1920 och år 2000 ägdes företaget av Wallenbergsfären men sedan dess är Volkswagen huvudägare.



Tre Scania-Vabis Typ 3251 framför kontorsbyggnaden i Södertälje 1927.

FOTO: SCANIA CV AB

Europa, som är Scanias huvudmarknad, även om Scania säljer i hela världen – förutom Nordamerika.

Nästan alla beställer de grå standardbalkarna men det första bygget jag ser är en lastbil som byggs på röda balkar. Örjan Åslund, som är med på visningen, säger att det är vanligt att engelska åkerier väljer samma färg på alla sina bilar. Det kommer även en röd bil förbi som ska bli en brandbil.

I NULÄGET ÄR det bara fem procent av bilarna här som får elmotorer. Men successivt kommer det att förändras. På Democentret en bit bort får jag köra en av Scanias nya ellastbilar. Det är en Scania 25 P BEV distributionsbil som kan köra 25 mil på en laddning som tar 30 minuter. Den har nio litiumbatterier och en kapacitet på 300 kWh. Den hörs inte alls när jag



Chassiporten. Intill tillverkningen av chassin byggs en 18 000 kvadratmeter stor batterifabrik där inköpta batterier ska plockas ihop.

FOTO: ANNIKA HAMRUD



FOTO: ANNIKA HAMRUD

Här fylls drivmedel på. Utvändigt ser de helelektriska lastbilarna vid en snabb anblick ut som vanliga dieselbilar, men saknar vanligt tanklock och har i stället kontakter för laddning.

behövs laddning under dagens uppdrag. Det kan ske där fordon ändå stannar som vid last/lossning eller längs vägen.

LÄNGS VÄGEN FINNS två olika lösningar.

1. Stationär laddning med väldigt hög effekt för att fulladda ett fordon som passar kör- och vilotider.

2. Elvägar som laddar utan att man stannar. Antingen via luftledning eller en skena i vägen.

– Fördelar med elvägar är att du laddar under färd, detta kan sprida ut effekttoppar, och är anpassat för stora transportflöden. Tekniken innebär också att man kan ha mindre batterier, säger Magnus Höglund.

För Scania är grunden för fordonen att de är batterielektriska. Sedan får kunden välja vilken typ av laddning och vilken storlek de vill ha på batteriet.

– Fördelar med stationär laddning är att det kan byggas ut mer inkrementtellt (något som är påbyggbart) och inte kräver beslut från myndigheter i samma utsträckning. Vi ser att båda systemen har olika egenskaper och båda kan stödja elektrifiering.

”Fördelar med elvägar är att du laddar under färd, detta kan sprida ut effekttoppar, och är anpassat för stora transportflöden.

Magnus Höglund, ansvarig för laddning och infrastruktur på Scania.

FORDONEN KOMMER ALLTSÅ att finnas så att man kan uppfylla klimatmålen. Men infrastrukturen med nät och eleffekt till vägar och industriområden kommer att behöva byggas ut väldigt mycket, och för det är ledtiderna ofta längre än för utvecklingen av fordonen. ■

Också Volvo är på väg...

Trenden med eldrivna lastbilar också inom det tunga segmentet blir allt tydligare. Flera hundra lastbilar på över 16 ton har hittills i år registrerats i Europa. Fyra av tio kommer från Volvo Lastvagnar.

Text **Lilly Hallberg**

Volvo började serietillverka ellastbilar under 2019. Produktprogrammet rymmer nu sex modeller, både en modell avsedd för transporter mellan städer och logistikpunkter, och en för regionala transporter. I början var fokus starkare på kortare transporter inom stadsområden.

I början av oktober blev det klart med en order på 100 Volvo FM Electric lastbilar till DFDS, ett av Europas största frakt- och logistikföretag. Det är inte bara Volvos största beställning av helt eldrivna lastbilar utan också en av de största i beställningarna globalt när det gäller tunga, helelektriska fordon.

Transportarbetaren har tidigare skrivit om Börje Jönssons åkeri och satsningen på eldrivet. Dragbilen från Volvo klarar med ett normallastat släp upp till 30 mil. Bara för ett par år sedan trodde ingen att det var möjligt med helt eldrivna lastbilar som tar sig långt och orkar dra tungt.

Till det yttre ser den helelektriska lastbilen ut som en vanlig, men är fortfarande betydligt dyrare.

– Jag tror att det ska gå att göra lönsamt, men då krävs det att det finns laddningsplatser och att vi får stöd från staten, sa åkaren Ulf Jönsson till Transportarbetaren i somras.

I höstas var åkaren från Helsingborg uppe med ellastbilen och träffade då energiminister Anders Ygeman (S) och framförde sin syn på brister när det gäller laddningsmöjligheter och elbrist, framför allt i södra Sverige. ■



FOTO: JOHN ANTONSSON

”Vanlig” utanpå, framtiden på insidan? I somras skrev Transportarbetaren om Börje Jönssons eldrivna dragbil.

Vätgas alternativ laddning

Vätgasdrivna bränsleceller är ett alternativ till att ladda batterierna från kraftnätet. Såväl Scania som Volvo ligger långt fram även med den tekniken.

Text **Annika Hamrud**

Framtidens lastbilar kommer att drivas på olika sätt. Scania levererar redan etanoldrivna lastbilar och bussar men också fordon som drivs med flytande eller komprimerad biogas. Alla Scanias Euro 5- och 6-motorer kan drivas med HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och nästan alla deras fordon kan drivas med FAME-biodiesel. Detsamma gör Volvo lastvagnar. De levererar lastbilar som drivs med biogas eller biodiesel.

Men kampen har på senaste tiden framställts som att den ligger mellan två olika elektriska motorer. I stället för att batterierna laddas från elnätet kan förbränningsmotorn i drivlinan ersättas med en elmaskin som körs på el från bränsleceller, som i sin tur drivs med vätgas och uppladdningsbara batterier.

SÅ HÄR FUNGERAR en vätgasdriven bränslecell i en elektrisk lastbil:

1. En bränslecell skapar elektricitet genom en elektrokemisk process som använder väte och syre.

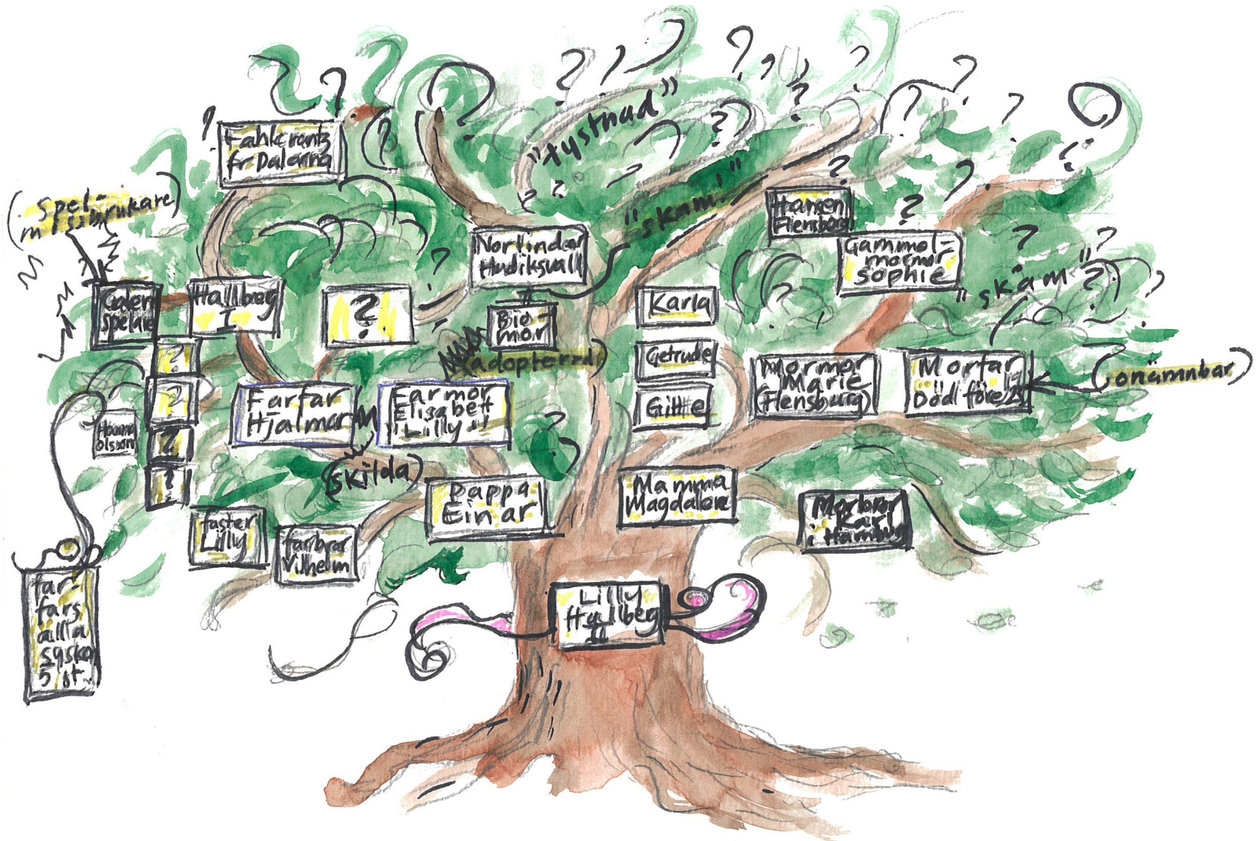
2. Den el som genereras av bränslecellerna driver fordonets elektriska drivlina. Systemet har dessutom en integrerad batteribuffert.

3. Det enda utsläppet från processen är rent vatten.

En fördel med vätgasdrivna bränslecellsfordon är att de delar många egenskaper med konventionella fordon, man kan helt enkelt tanka gasen på samma station som dieseln.

Den centrala frågan är hur och var vätgasbränslet tillverkas. Det vanligaste sättet att tillverka vätgas är genom reformering av naturgas. Det ger upphov till stora koldioxidutsläpp. Samtidigt som miljövänligare metoder tas fram finns också en flexibilitet eftersom vätgas kan produceras på många olika sätt och även finns som restprodukt från industrin.

Scania har flera bilar i kunddrift för vätgas bland annat för sophämtning i Göteborg. Scanias uppfattning nu är att bränslecellsfordon med vätgas kan vara ett kommersiellt alternativ under senare delen av 2020-talet. Volvo planerar serietillverkning tillsammans med Daimler redan 2025. ■



Fattigt familjeträd. Många med så kallat enklare bakgrund har rätt oklar bild av hur släktbanden bakåt löper. Död, ”oäkta barn”, skilsmässor och sjukdom är ofta sådant som det talats tyst om. Före forskningen tappade jag bort mig bortom mormor och farmor.

Vem tror du att du är?

Släktforskningen har fått ett uppsving. Nätet och modern dna-teknik öppnar nya möjligheter. Men fortfarande ger kyrkoböckerna en unik grund för att forska för den som har rötter i Sverige.

Text och illustration **LILLY HALLBERG**

NEJ, NAPOLEON VAR ingen släkting, inte en prinsessa så långt trädets toppar når och mörke farfars bruna ögon kom inte av vallonblod som sagts i familjen, utan från resandefolk. De som kallades tattare på hans tid och knappast var en bakgrund att skryta i Riddarhuset med.

Släktforskning kan föda besvikelser, ibland avslöja okända blodsband eller djupt fördolda hemligheter i släktled, skam och tragedier – eller att mammas släkt inte alls kom från Flen utan från Dalarna.

Det är ändå intressant! Tycker allt fler. Studieförbundens cirklar för släktforskare har blivit många och har kommit att bli de populäraste kurserna på senare år. Trots att det samtidigt är jämförelsevis enkelt att hemma söka sina rötter på nätet, gratis i alla fall under några veckors provperiod.



FOTO: @DISCOVERY+

Markus Aujalay är en av kändisarna som söker sina rötter i släktforskningsprogrammet *Vem tror du att du är?* som numera flyttat från SVT till Kanal 5.

I TV SÖKER kända svenskar sina rötter i programmet *Vem tror du att du är?* i Sveriges Television sedan 2009–2016, nu i Femman. Och även kändisarnas egna familjesanningar kommer på skam. I ett avsnitt hösten 2021 visar det sig att kocken och kokboksförfattaren Markus Aujalay, på sin mors sida, inte alls hade några rötter i Skottland. Men däremot, i rakt nedstigande led, är släkt med Gustav Vasa!

Vilket i och för sig inte är helt unikt. Författaren Per Andersson visar i sin bok *Sveriges kungasläkt* att över 250 000 personer i dag har släktband till den svenske kungen som levde 1496–1560, däribland alla i kungahuset både i dag och tidigare – genom ingiften – långt efter att Vasaätten lämnat tronen och kronan.

Tillbaka till Vem tror du att du är? Tv-kocken Markus Aujalay verkade i slutet av avsnittet, i kunglig slottsmiljö, uppriktigt glad att ha fått hjälp att trassla ut släktbanden.

I PROGRAMMET MEDVERKAR bland andra Peter Sjölund, landets mest namnkunnige expert på dna-forskning. Han hjälpte polisen att efter 16 år klara upp ett dubbelmord i Linköping; år 2004 mördades en liten pojke och en medelålders kvinna. Trots att polisutredningen är den största i svensk historia, efter Palmeutredningen, och dna på mordvapnet – en kniv – kunde gärningsmannen hålla sig undan. Sjölund lyckades genom att ladda upp dna-profilen på ett av företagen som säljer dna-tester till privatpersoner, för släktforskning. Det gav flera hundra träffar, ett drygt tiotal hyfsat nära släktingar till den man som lämnat sitt dna på kniven.

PETER SJÖLUND ANVÄNDE sig sedan av traditionell dokumentation, som kyrkböcker, och kartlade hundratals personers släktförhållanden bakåt i historien. Till slut återstod en familj, där två bröder var möjliga – den ene visade sig vara gärningsmannen, som erkända dubbelmordet.

I dag är Peter Sjölund välkänd, har skrivit flera böcker och håller regelbundet föredrag samt bloggar på DNA-bloggen. Dagens dna-test, som säljs till privatpersoner, är betydligt säkrare än den teknik polisen hade vid millennieskiftet då gentekniken bara säkert kunde fastställa nära släktskap.

DEN SOM BESTÄLLER ett dna-kitt från ett privat företag får själv topsa sig och skicka in provet. Någon månad senare kommer resultatet; visar varifrån du härstammar och en lång lista på släktingar som är dna-testade. Vilket miljoner människor världen över är. De allra flesta, runt 80 procent, är dock amerikaner. De släktingar som får kontakt tack vare dna-tester är alltså framför allt amerikaner, eller personer som visar sig ha släkt i USA.

FÖR DEN MED rötter i Sverige som vill göra sitt eget släktträd är kyrkböckerna fortfarande centrala. Bakgrunden är att präster inom Svenska kyrkan sedan 1600-talet varit skyldiga att föra anteckningar om invånarna i sin församling. Flyttningslängder, dödböcker, vigselböcker... Husförhörslängderna kan ses som folkbokföringens huvudbok.

Viktigt är att veta vilken församling man ska leta i. Det går att få hjälp i databasen Sveriges dödbok, som innehåller omkring 13 miljoner från år 1860, hos Riksarkivet.

ETT BRA STARTTIPS är att börja hos just Riksarkivet. Här ryms källorna till vår historia. Brev och dagböcker likaväl som officiella civila och militära arkiv, statlig förvaltning och privata företag. Berättar om vem som föddes och vem som dött, vem som gift sig och vem som flyttat.

Den som fastnar i släktforskandet på allvar kan komma hur långt som helst. På något sätt är vi ju alla släkt med varandra, med bakgrund i Afrika. ■

Släktfinnartips

→ Riksarkivet har mycket att erbjuda släktforskare, även vägledning för nybörjare. Det grundläggande materialet finns tillgängligt hos arkivets digitala forskarsal. Allt det som inte är mikrofilmat eller digitaliserat går att beställa fram och läsa i original i Riksarkivets forskarsalar. (www.riksarkivet.se)

→ Test av dna som visar härkomst erbjuds av en rad företag. Några stora är MyHeritage, Ancestry och FamilyTree DNA. Testerna kan visa ursprung upp till 1500 år tillbaka i tiden.

→ Test som analyserar så kallat autosomalt dna visar dna som ärvts slumpmässigt från både mamman och pappan, 50/50.

→ Y-dna-test analyserar den könsspecifika kromosomen hos män och ärvs från far till son utan att blandas med någon annans Y-dna. Varje man bär samma som männen i hans släkt tusentals generationer tillbaka.

→ Mitokondrie-dna (mtDNA) ärvs från mamman, av både män och kvinnor. Men bara kvinnor för det vidare. Det visar släktskap på mödernet tusentals generationer tillbaka. (X-dna bärs också av både män och kvinnor men ärvs på ett mer komplicerat vis, enligt grundprincipen att det inte ärvs hos män i två generationer.)



Illustration: Shutterstock

Läsa mer

Dna-experten Peter Sjölunds blogg: petersjolund.se

Rötter, som drivs av Sveriges släktforskarförbund: rotter.se

Svenska sällskapet för genetisk genealogi: ssgg.se

Ny arbetarantologi på gång

LITTERATUR. Arbetet med Föreningen Arbetarskrivares trettonde samlingsskrift har börjat. Antologin kommer att ges ut nästa höst, och innehåller texter som skickats in tidigare i år – alla som skriver om klass och arbete har kunnat skicka in bidrag.

Redaktörerna Anna Arvidsson och Marie Hållander ser med spänning fram mot vad det finns för mönster i texterna, som de betraktar som ett slags utsnitt av samtiden.

Föreningen arbetarskrivare bildades 1990 och har som syfte att stödja författarskap med utgångspunkt i arbetet. Föreningen ger ut tidskriften KLASS, med fyra nummer per år, och en antologi vartannat år. *LH*



Tre exempel från ARABs julkampanj med arbetarrörelsens affischer.

Politiska affischer skön konst

JULKLAPPSTIPS? Affischerna är tillbaka. Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek (ARAB) har öppnat sitt arkiv även i år, och gjort nytryck av flera klassiska affischer från 1900-talet. Tre är helt nya för i år.

Affischernas budskap och uttryck varierar och vittnar om krav från förra seklet, men till skillnad från mycket annan bildkonst har det kraftigt stiliserade uttrycket gjort att styrkan och slagkraften behållits. Oavsett om det handlar om krav på tre veckors semester eller attack på finanshajar.

ARAB:s affischkampanj pågår till och med den 6 december. *LH*

En riktig julfilm



FILM. Så har regissören Hannes Holms spelfilm *Sagan om Karl-Bertil Jonssons julafton* haft premiär, och dramatiseringen för vita duken har fungerat – recensionerna har överlag varit positiva.

Berättelsen om 14-årige Karl-Bertil, hans fader varuhusdirektören Tyko och den ömma modern är ett slags modern Robin Hood-saga, som utspelar sig i en tid ”då det fortfarande fanns fattiga” på huvudstadens gator.

Den tecknade versionen från 1975, i regi av Per Åhlin och manus av Tage Danielsson, visas traditionsenligt i SVT på julafton. *LH*

DECEMBERKRYSSET

KREE-RATS	ALLI-ANS	SÅDAN VAR HÖDER	HÄST-HALT	ÖVER-HÄNG-ANDE	SPAK		KAN MAN FÖREBUD
MAT POPULÄR I SMÅ-LAND							
UNDER EN TRÄD-STAM		BOR I BUKA-REST / SED					
					FLOTTE / BRUKAR EKA		
EFTER EN OSCAR			EGEN-DOMS-LÖS / NÖTIS				ÄR VÄL RISIGT
				MÄRK VÄL / ÄMNE			
RÄKNE-ORD		KRAFT-FULL / DISKRE-TION					
FEL TILL-FÄLLE					BLIR ORDER / HEAT		
			HAR RIK / VÄLJA				KRÄVER SYRE / BE-TRAKTAR
SURRA	TAR SLUT / SLUTAR I JUNI						
KAN MAN FÅ AV KONTAKT					OCKU-PERA / HÖJDA TONEN A		
SPILL-NING		HÅL-STAMP / DEN ÄR EN DANS					
				IN I OCH UT UR / STUGA			
HAR EN DEL ÅLAR						SKENA / IMPROVI-SERAR	
BLIR ORT MED ÅL			SAM-VÄLDE / FRUKT-TRÄDET				AVISA / SATIR-SPETS
					BAR / LÖSNING		
DYGDIG	LJUDLIGT BIFALL / TRÄSK						
				KLARADE SIG / NOCK			
TEMA		LJUDA					VISAR RÄTT TID
AVFALL					DEN SÄTTS PLADASK		



FOTO: BIGSTOCK

RINGLEK MED SPETS	SIDSLUT I LÜBECK	BOAN		FINSK STAD	OHÄLSA		KRYS-SAR MAN UNDER		KRAF-TIGT LJUD
		ÄR GRI-PANDE / STYRE					KRAFT-UTTRYCK / KÄNSLIG		
					ABDI-KERA / KÄND BRO				
	DEN ÄR SPELBAR / KORALL-REV								
				STYRDE I CUSCO / FÖR-ÄRAR					HJÄLTE-DIKT
PAXA / MUN PÅ TRUT						SES I TWILIGHT	I SAMO-VAREN / SLUTA		
			ROTERAR I KÖKET / EJDER-HONOR						
		DEN ÄR AND-AKTIG / SIPPA						VÅ-NINGEN	
				KANTAS / REALE					
	BASTA / INTE ETT ÄR INGET				LUGNT ARBETE / LAND				TILL SALU
IRONS PÅ FILM / ALL-DELES							FÖR JOBB / STRÖM-NING		
			TORRA						
						LUGNT VATTEN			
			UR-SKILJA						

©Bulls

Lösningen (hela korsordet) ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 7 december. Märk kuvertet **"Decemberkrysset"**.

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 Novemberkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Gunnar Nylund, Sala
Maria Tjernlund, Älvsjö
Chrispin Olsson, Piteå.

Vinnarna av en trisslott:
Mats Jakobsson, Överkalix
Örjan Carlsson, Göteborg
Kenneth Karlsson, Skövde.

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

Okej lön för däckmontör?

Hej! Jag undrar om ni har lönestatistik på däckmontörer. Är 25 000 en bra lön för heltidsarbete som däckmontör med 3 års erfarenhet. Tack på förhand!

Undrande

Svar: Hej! Vad gäller lön som däckmontör så bygger vårt kollektivavtal på lägsta löner, det vill säga en botten man inte kan gå under. Den lägsta lönen man får ge någon med tre års erfarenhet är 27 438 kr för heltidsarbete. Den 1 april 2022 kommer den stiga till 28 020 kronor enligt Gummiverkstadsavtalet. Med det sagt så är det en hel del som ligger gott och väl över lägsta nivåerna i avtalet. Så mitt svar till dig är NEJ, Transport tycker inte 25 000 är en bra lön för heltidsarbete som däckmontör med 3 års erfarenhet.

Henrik Lagberg, ombudsman på avdelning 3 Göteborg

Varför är ni så emot minimilöner, facket?

Hej! En sak jag länge frågat är varför Transport är så emot minimilöner. Jag fattar att ni tycker att det är dåligt. DET har jag hört och läst flera gånger. Av olika personer i LO också i media.

Men är det inte bra med att det finns en lägsta tillåten lön inskriven i lag? Det måste väl inte betyda att det inte kan finnas kollektivavtal? Som också är bra. Eller utesluter det ena bra det andra?

Har hört med flera kompisar som har bättre koll på facket än mig men de kunde inte heller förklara. Bara att minimilöner är ONDA. Varför?

Maxilön.nu!

Svar: Det handlar om principen att staten inte ska blanda sig i arbetsmarknadens regler. Det sköter parterna själva. Så har det alltid fungerat inom ramen för den svenska modellen och så tycker vi att det ska fungera i framtiden också. Om man låter staten börja reglera lönebildningen finns det ju inget som hindrar att politiker går in och tar över mer av arbetsmarknadslagstiftningen och det vill vi inte för det betyder ju att våra villkor beror på vem som har regeringsmakten.

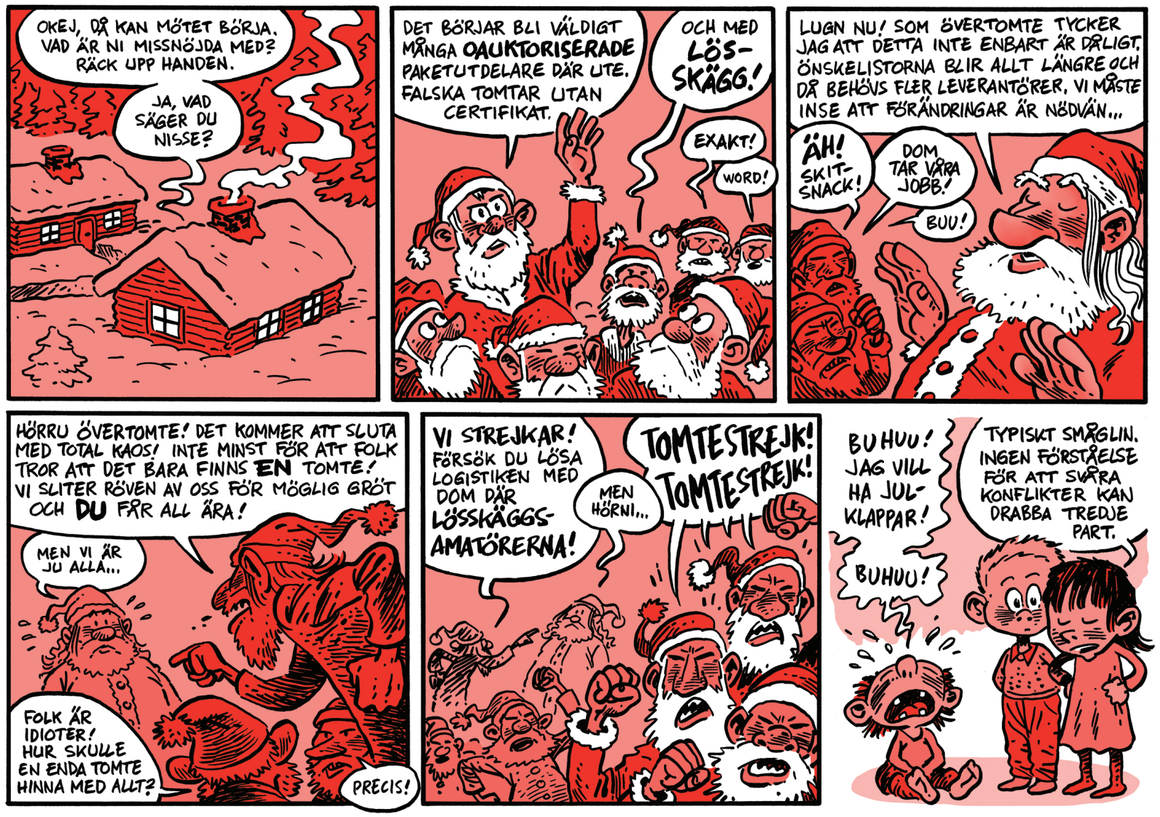
Magnus Falk, samhällspolitisk chef Transport

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, **0771-403 001**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Vart är vi på väg inom LO och politiken?

Frågetecknen runt framtidens LO och framtidens socialdemokrati har blivit allt fler och svaren tyvärr allt färre den här hösten.

Jag oroas väldigt mycket över den senaste tidens utveckling inom LO och socialdemokratin. Det står alltmer tydligt att det parti som arbetarrörelsen en gång bildade på allvar är på väg att gå vilse i ett mittenträsk av kompromisser som sällan eller aldrig gynnar Sveriges arbetarkollektiv.

Vad har hänt med idén om att LO ska driva arbetarpolitik in i det socialdemokratiska partiet? Det känns alltmer som att Socialdemokraterna driver sin egen vilsna politik rätt in i LO. Något har på allvar gått fel mina vänner. Det är dags att styra upp verksamheten inom både LO och partiet och det måste göras i närtid och inför kommande valår.

Vi måste få LO-skutan sjöduglig igen och sätta den på rätt kurs illa kvickt.

Låt frågorna runt huvudavtalet, LAS och annat, bli valfrågor i nästa års valrörelse. Det är dags för alla inblandade partier och förbund att bekänna färg på allvar.

EU:S OSMAKLIGA ATTACK på den svenska modellen, i och med kravet på att vi ska införa minimilöner på svenska arbetsmarknad, är ytterligare en politisk fråga

> ”Den svenska modellen är bäst i Europa och den ska inte klåfingriga politiker, oavsett om de är på EU-nivå eller från den svenska riksdagen, lägga sig i.

som riskerar att få stora konsekvenser för oss. Om inte parterna kan fortsätta att sätta villkoren på den svenska arbetsmarknaden faller ju den svenska modellen.

DET ÄR MYCKET oroande att våra Europaparlamentariker från Sverige inte kan få gehör för att värna vår modell. Till och med Europafacket (LO:s Europaorganisation) har kämpat stenhårt mot svenska och danska intressen. Trots att såväl centralorganisationer, arbetsgivare som regeringar är rörande överens om att vi måste få till ett undantag för Sverige och Danmark. Den svenska modellen är bäst i Europa och den ska inte klåfingriga politiker, oavsett om de är på EU-nivå eller från den svenska riksdagen, lägga sig i.

EN SAK SOM dock glatt mig på senare tid är att Svenska Transportarbetareförbundet lyckats driva igenom att 62 medlemmar, tidigare anställda på cateringföretaget Gate Gourmet, får dela på tio miljoner kronor. Det är kompensation för att företaget behandlat dom oriktigt och ovärdigt i samband med en påstådd omorganisation som innefattade avtalsshopping, avtalsbrott, uppsägningar och kränkningar av de anställda på en sällan skådad nivå.

Vi stod upp för våra medlemmar och de stod upp för Transportarbetareförbundet. Tillsammans är vi starka och i det närmaste oslagbara mina vänner.

DET NÄRMAR SIG sakta jultider och jag hoppas att ni alla får lite tid för ledighet och återhämtning tillsammans med familj och vänner.

Var rädda om er och var aktsamma både med pandemin och i trafiken runt jul och nyårshelgerna.



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 7 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 7 december kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Personalnytt Efter höst kommer vinter, men inte bara det: Vi hälsar nya ombudsmännen **1. Nina Broman Costa** och **2. Claes Thim** varmt välkomna till avdelningen!


1

Avdelningen har även ett nytt verkställande utskott! Vår mångåriga kassör Pia Edvall lämnar avdelningen och vu för tjänst på förbundskontoret och ersätts av **3. Annica Collstam**, som fyllnadsvaldes på avdelningens representantskap i oktober. Avdelningens tidigare sekreterare Nina Broman Costa lämnar vu för tjänst som ombudsman i avdelningen och ersätts av **4. Stefan Loo-ström** (från taxi/buss-sektionen). Han fyllnadsvaldes på samma representantskap som Annica.


2


3


4

En kamratlig blandning av grattis, välkommen och lycka till med allt till samtliga!

Årets sista representantskap blir fysiskt, och precis som förr blir det i ABF-huset på Sveavägen. Läs mer i Transportfemman för detaljer!

Må gott alla! ”Kamrater tillsammans!”

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Nu när man så sakteliga öppnar upp Sverige så kommer vi att återuppta våra avtalsutbildningar.

➤ 29 november: Miljöavtalet.
➤ 1 december: Bensinavtalet.

Om du är intresserad av en första introduktion till vad facket är, och hur du kan påverka din arbetsplats med trygghet och rättvisa, så har vi en facklig utbildning som kallas Startpunkten. Denna kan köras så fort vi får någon intresserad! Gå kursen, du har inget att förlora. Om du måste ta ledigt från jobbet så utgår ett stipendium, och om du är ledig så får du en trevlig dag med oss.

Repskapsmöte Den 11 december håller avdelning 6 representantskapsmöte. Tid och plats meddelas i kallelsen. Men du som sitter i repet: Boka in denna dag.

Jobba fackligt? Du som känner att du vill påverka på din arbetsplats, som förtroendevald, ring avdelningen så ska vi förklara vad du kan göra för dina kamrater.

Var rädd om dig nu när halka och mörker intar vårt län, hälsar Mikael Persson, ordföranden i avdelning 6.


Sälen.


Branäs.

HYR VÅRA STUGOR

Det finns ännu några veckor tillgängliga för bokning 2022.

Både orterna har också utvecklat ett trevligt evenemangspaket för sommaraktiviteter som fiske, cykel, bad med mera. Så sommarsemester är fullt möjlig på båda orterna. Se vår hemsida.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa representantskapsmöte är lördagen den 4 december kl 11.00–14.00. Plats: Svalan restaurang.

Vi kommer att välja bland annat kongressombud till kongressen 2022 och Peter Lindgren från R.A.T-projektet kommer och berättar vad de gör. Även budget och verksamhetsplanering finns på dagordningen.

Avdelningsstyrelsemöte torsdagen den 20 januari kl 8.30.
➤ 4 februari, torsdag.
➤ 2 april, lördag.

Kongressen 2022 Vill du vara med och förändra något i förbundet? Du kan du skriva en motion.

Den 25 februari är sista dagen för medlemmar att lämna in motioner till sin lokalavdelning.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND / NORDUPPLAND

Inbjudan till sektionsmöte för sektion 1 och 5: Torsdagen den 2 december kl 18.00–20.00. Plats: Avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle.

Logga gärna in på transport.se och kolla om dina medlemsuppgifter stämmer. Så att vi kan kontakta dig när det behövs.

AVDELNING 12 MALMÖ

Repskapsmöte Lördagen den 11 december kl 9.00 kallas avdelningens representantskapsledamöter till sammanträde på Falsterbo kursgård, Ljungvägen 1 i Höllviken.

Frukost serveras kl 8.30 och mötet avslutas med lunch.

Kallelse med handlingar utsändes också med e-post.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årets budgetmöte för 2022 är bestämd till torsdagen den 2 december, med start kl 18.00. Jultallrik är planen. Brev med inbjudan kommer cirka 14 dagar innan mötet, och några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget och avdelningsavgift för 2022.

➤ Beslut om förändring av avdelningens arvode till styrelsen för 2022 och framåt.

➤ Avdelningens verksamhetsplan för 2022.

➤ Val av kongressombud till kongressen 2022.

➤ Gäst är inbjuden från förbundet.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Nästa representantskapsmöte är lördagen den 4 december i Arbetarrörelsens hus i Borås.

Kallelse har gått ut till alla representantskapsledamöter i separat utskick.

Studier För medlemsutbildningar, kontakta studieorganisatör på mejladress studier.17@transport.se.

Datum för lokala utbildningar under 2022 finns på avdelningens hemsida, www.transport.se/avdelningar/skovde-boras/.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Studier Är du intresserad av att lära dig mer om ditt avtal, Transport eller någonting annat? Kontakta vår studieorganisatör Mikael Humlin på tel 010-480 33 42 eller e-post: mikael.humlin@transport.se.

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

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater.

Sektionernas nomineringsmöten är den 7 december kl 18.00 på Best Western, Ängsgärdsgatan i Västerås.

Representantskapet har julmöte den 4 december kl 9.00. Kallelse kommer.

Pensionärsklubbens styrelse önskar trevlig advent och god jul.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Representantskapsmöte den 5 december kl 10.00 i Norrahammars Folkets hus. Fika kommer att finnas från 9.30. Vi bjuder även på lunch. Du kommer att kunna välja på två olika alternativ, så anmälan krävs.

Kan du som är vald representantskapsledamot, och har fått en kallelse, inte komma? Glöm inte att anmäla förhinder till



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 **0IO-480 30 00**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

ordförande Anna Axelsson på 0IO-480 33 79 eller anna.axelsson@transport.se.

Nästa styrelsemöte är den 15 december kl 9.00 på avdelningen. Har ni några frågor som ni vill ska tas upp på styrelsemötet så ska dessa vara insända till avdelningen senast den 1 december.

Studier På avdelningen hemsida finns det just nu fyra fysiska tillfällen att gå en Startpunkt:

- 28 november 9.00–13.00.
- 7 december 17.00–21.00.
- 11 januari 17.00–21.00.
- 22 januari 9.00–13.00.

Utbildningarna hålls på avdelningen, på Kalkstensgatan 10 i Jönköping. Anmäl dig på tel 0IO-480 30 20 eller via mejl till transport.20@transport.se. Vill du veta mer om våra studier så finns det information på vår hemsida.

Uppsökeri Natten mellan den 13 och 14 december kommer vi att ha uppsökeri, så håll koll på hemsidan var vi dyker upp.

Hemsidan Undrar ni över nästa års mötesdatum så finner ni dessa på vår uppfräschade hemsida under respektive flik. Där finns även en länk till vårt månadsquiz. Delta gärna och var med och vinn fina priser.

Följ oss gärna på vår Facebooksida så att ni inte missar någon viktig information från avdelningen.

Om vi inte ses eller hörs innan jul så önskar vi på avdelningen alla medlemmar en riktigt god jul!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte
Dag: Fredagen den 10 december, kl 9.00. Plats: Avdelningen i Halmstad.

Representantskapsmöte
Dag: Torsdagen den 2 december, kl 19.00. Plats: IF Metalls hus på Vallås.

AVDELNING 28 I NORR

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



LÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren.

Skicka in en intresseansökan för veckorna 2–18 2022. Vi drar lott bland de sökande om flera är intresserade av samma vecka.

Information om regler och bokning finns på hemsidan.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Jonathan Zidén är i full gång med sina projekt. Både som medlemsvärvare och i RAT-projektet.

Vill ni komma i kontakt med Jonathan så når ni honom på tel 0IO-480 34 62 eller mejl jonthan.ziden@transport.se.

Digitalt representantskapsmöte via Teams den 1 december kl 18.00. Kallelser har gått ut via mejl. Anmälan till mötet görs till ordförande Johan Molin på tel 0IO-480 34 69 eller mejl johan.molin@transport.se.

Vår introduktionsutbildning Startpunkten kommer att genomföras digitalt via Teams. Det enda du behöver är en dator eller surfplatta. Sista datum för i år är den 8 december kl 18.00. Anmälan till denna utbildning görs till studieorganisatör Johan Molin på tel 0IO-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. Tryck på gilla och följ oss, så du inte missar nästa grej som händer.

Uppdatera Vi blir allt mer digitaliserade. Gå in på *Mina sidor* och uppdatera dina kontaktuppgifter, så att du inte missar viktigt information.

Behöver du hjälp? Kontakta oss på avdelningen, 0IO-480 32 00.

Sektionsmöten Det är snart dags för höstens sektionsmöten. Där kommer det att nomineras kongressombud under hösten.

Kallelser kommer att skickas ut via sms. Håll lite extra koll på mobilen så du inte missar sektionsmötet.

AVDELNING 41 UPPLAND

Information såsom medlemsmöten och utbildningar finner du på hemsidan transport.se. Mycket information går även ut via mejl och sms. Logga in på *Mina sidor* och se så att vi har rätt kontaktuppgifter till dig. Se även över så att du registrerat rätt arbetsplats samt rätt inkomst för korrekt medlemsavgift.

Följ oss gärna på Facebook på Transportarbetareförbundet avd 41.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Slutet på 2021 närmar sig och vi kan se tillbaka på ett år fyllt av utmaningar för oss flygarbetare. Branschen har gått igenom en period som måste betecknas som den svåraste i flygets historia.

Även om alla prognoser och verkligheten nu pekar mot en uppgång så kvarstår många utmaningar i kölvattnet efter massuppsägningar och korttidsarbete.

Vi vill rikta ett stort tack till er medlemmar för era insatser under året. Trots permitteringar, stora varsel och en osäker tillvaro har ni hållit ihop och hjälpt varandra på arbetsplatserna. Det ger hopp om framtiden och det gör att vi vågar blicka framåt med tillförsikt.

FACKPUBEN

Passar på att lobba för det populära eventet Fackpuben, som kommer att göra comeback. Och då i vanlig ordning efter årssammanträdet den 23 mars!

Julhälsning Styrelsen i Transport avdelning 46 vill på detta sätt passa på att önska er alla en god jul och ett riktigt gott nytt år!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Studier Vi håller just nu på att fastställa vår verksamhetsplan för 2022 och hoppas kunna hålla en hel del utbildningar under nästa år.

Utbildningarna är till för er medlemmar, för att ni ska få större insikt och kunskap i allt från vad facket är, till vad det står i ert avtal och mycket mer.

Gå gärna in på www.transport.se/medlemskapet/utbildning och titta vilka utbildningar som finns. Där finns också mycket information kring hur det fungerar med mat och boende, om resan är betald och om man får ersättning för att gå kursen.

Vissa kurser, som Avtalspunkter till exempel, kan vi skräddarsy för just din arbetsplats.

Redan nu kan vi tipsa om att det hålls en Startpunkt den 12 december i Ronneby.

Ring oss gärna om du har frågor kring utbildningar och prata med vår studieorganisatör Tommy Sahlberg.

Repskapsmöte Den 4 december är avdelningens representantskap kallade till decembersammanträdet på Korrö. Är du kallad ska du meddela avdelningen om du kommer eller inte. Vi kommer bland annat genomföra val till kongressen 2022. Mer info finns på hemsidan och i kallelsen som alla ledamöter ska ha fått via post.

Tommy Sahlberg, ordförande och studieorganisatör

AVDELNING 55 BOHUSLÄN / DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för besök tills vidare. Men du kan kontakta oss på tel 0IO-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

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

Medlemsmöten i sektionerna

- Transport-, miljö-, depå-, bensin-, gummi- och buss & taxisektionerna har årsmöte lördagen 22 januari kl 10.00.
- Tidningsbudssektionen har årsmöte tisdagen den 25 januari kl 17.00.
- Bevakningssektionen har årsmöte onsdagen 26 januari kl 18.00.

Samtliga möten hålls på avdelningsexpeditionen, Kuröds-vägen 9 i Uddevalla, eller via Teams.

Anmälan görs till avdelningen på 0IO-480 30 55 eller transport.55@transport.se. Eller till ordförande Dan Johansson på 0IO-480 36 25 eller dan.johansson@transport.se.

På samtliga årsmöten hålls det val till sektionsuppdrag, bland annat sektionsordförande, och nomineringar till avdelningsuppdrag, bland annat avdelningsordförande, revisorer, revisorsersättare och nomineringar av ledamöter till Transports kongress.

Vi bjuder på fika under sektionsmötena.

Representantskapsmöte
Representantskapet har sammanträde lördagen 5 februari kl 10.00–11.00.

På dagordningen: Val av kongressledamöter.

Kallelse skickas till alla ledamöter.



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.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

HAR DU FRÅGOR OM...

- Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 0IO-480 36 28 eller anders.dristig@transport.se.
- Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 0IO-480 31 47 eller jan.lendin@transport.se.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på 0IO-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 (0IO-480 30 55 eller transport.55@transport.se) så bokar vi en dag.

Rätt medlemsavgift Meddela avdelningen om du har bytt arbete, blivit arbetslös, sjuk eller börjat studera. Detta kan påverka din medlemsavgift, eller innebära att du inte ska betala arbetslöshetsavgiften.

AVDELNING 88 DALARNA

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal, försäkringar eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Eller vill du kanske gå en facklig utbildning?

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 0IO-480 30 88.



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.

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

Boka genom att ringa till avdelning 88, 0IO-480 30 88, och prata med Anna.



FOTO: ROBERT ERIKSSON/JÖNKÖPINGS-POSTEN

Tommy Jonsson och Jimmy Ovesson tar hjälp av informatörer runt om i landet.

Månadens verksamhet

Ordning & reda bygger nätverk

Pandemin har åtminstone klimat av och nu ska Sverige och resten av EU få nya regler för den internationella åkeritrafiken. Transports Ordning och reda-verksamhet har rustat upp och byggts ut med ett nätverk över hela landet.

Text **John Antonsson**

– Vi har redan sett att de håller på att lägga om sin strategi. Vi kommer att hålla ett särskilt öga på fyra stora åkerier och en väldigt stor speditör, säger Tommy Jonsson, central ombudsman på Ordning och reda.

Det är tidig november när vi pratar. Den första februari nästa år börjar EU:s omtalade mobilitetspaket gälla. Helt plötsligt ska tusentals chaufförer registreras som utstationerade hos svenska myndigheter och få en teoretisk rätt till samma löner som finns i Transports kollektivavtal för lastbilschaufförer.

I PRAKTIKEN VET ingen hur det kommer att bli.

– Problemet är att vi skapar ett regelverk som alla utländska åkerier måste följa, men vi vet inte hur kontrollerna ska se ut än, säger Jimmy Ovesson som är Tommy Jonssons parhäst i Ordning och reda.

SEDAN I HÖSTAS har de ett nätverk av informatörer runtom i Sverige. Nätverket består av arbetande Transportmedlemmar som ska vara Ovesson och Jonssons ögon och öron på gator och terminaler.

– Jag och Tommy kan inte vara överallt. Våra informatörer kommer att kunna se vilka aktörer de ser i sina orter och var det är många återkommande åkerier som har veckovila i hytten varenda helg, säger Ovesson.

DEN 31 OKTOBER var sista datum att lämna in remissvar till införandet av mobilitetspaketet. När det här skrivs har regeringen inte presenterat propositionen än. Först pandemi, sedan ovisshet om vilka lagar som gäller om bara några få månader. Det har varit knepiga tider för Ordning och reda-gänget.

– Vi tittar på hur vi ska jobba med detta. Och har förberett oss. Analyserat vilka stridsåtgärder vi kan vi använda oss av för att få till utstationeringsavtal. På ett sätt är det obehagligt att så mycket kontroll av kombi- och cabotagetrafik kan hamna hos myndigheterna. Kommer de att ha nog med resurser och kommer de att kontrollera att förarna får rätt löner och villkor? Därför är det viktigt att vi organiserar chaufförer, säger Ovesson.

EN SAK ÄR säker. Redan nu börjar det synas att flera åkerier skriver sig i Sverige och väljer att utstationera arbetarna, berättar Tommy Jonsson. Det innebär att skatter kommer in, men lönerna blir då en fråga för parterna att lösa. En tuff nöt att knäcka, då de flesta chaufförer kommer vara i Sverige en kort tid och inte är med i facket.

– Vi har nätverket Baltic Sea Trucking Network, där samlas fackliga företrädare och vi ska samarbeta och ta del av varandras information. Om vi från Sverige är på jakt efter vissa företag eller om de har chaufförer som behöver hjälp, säger Tommy Jonsson.

– Tanken är att vi ska ha uppsökeri tillsammans vid hamnarna. Vi håller nu på med att ta fram material gällande de nya reglerna som vi ska dela ut. Vi behöver värva chaufförerna till facket så att vi kan teckna avtal och kontrollera att rätt löner följs. Den som har fått fel lön enligt de nya reglerna och saknar medlemskap i facket får driva sin process själv, säger Jonsson.

ORDNING OCH REDA I ÅKERIBRANSCHEN

Är en verksamhet på Transports internationella enhet.

Mycket av verksamheten går ut på att kartlägga verkligheten och belysa problem. Ibland leder det till att kollektivavtal med utländska åkerier tecknas.

Just nu fört långt gångna diskussioner med ett stort multinationellt och okänt transportföretag.



Yngve Lindkvist var regional ombudsman i tio år. Då höll han kurser runt om i landet, bland annat i föreningskunskap och att hålla anföranden. Omkring 140 hotellövernattningar per år kunde det bli.

”Jag har upplevt så mycket”

20 år som lastbilschaufför, 20 år som ombudsman och över 20 år på PRO, där han fortfarande är mycket aktiv. Det är Yngve Lindkvists långa karriär i korthet.

Text och foto **KAMILLA KVARNTORP**

LO:S STYRELSE HAR precis anslutit sig till den omdiskuterade LAS-överenskommelsen när vi ses den 10 november. Yngve Lindkvist tror att förändringarna i arbetsrätten, som bland annat innebär att det blir lättare för arbetsgivare att göra undantag från turordningsreglerna, kan få allvarliga konsekvenser.

– En del äldre och fackligt aktiva, de som är obekväma för arbetsgivaren, kommer att sorteras ut, säger han när vi träffas på avdelning 28:s kontor i ett industriområde några kilometer från centrala Umeå.

PÅ AVDELNINGEN JOBBAR fortfarande flera av Yngve Lindkvists tidigare kollegor, även om adressen är ny. Det är ett kärt återseende, men Yngves bild att det har blivit svårare för facken att rekrytera medlemmar bekräftas av avdelningen.

– Det är så mycket annat som drar folk. Sköt dig själv och skit i andra har blivit en trend i samhället, säger han.

När Yngve Lindkvist fyllde 60 år och det var dags för pension var tanken först att inte göra just någonting alls. Men efter några månader blev det tyst och tråkigt. Han gick till ett PRO-möte och är i dag både ordförande för PRO Berghem och kassör i organisationens Västerbottensdistrikt.

– Det är pensionerna, åldringsvården och boendefrågor som är viktigast.

HAN BERÄTTAR ATT han inte alls var särskilt samhällsintresserad som ung. Han tyckte inte att det var så viktigt att rösta och i Transport gick han med som 24 åring, när hans äldre bror drog med honom på ett fackligt möte.

– I yngre år tänkte man inte så mycket på orättvisor, säger Yngve Lindkvist som gärna delar med sig av sin långa karriär.

Han började jobba i skogen som 15-åring. Efter lumpen blev han, på sin brors uppmaning, lastbilschaufför – efter ett dygns utbildning.



Gamla bekanta. Annika Sjöstam är administratör på Transports avdelningskontor i Umeå.

YNGVE LINDKVIST

Bor: Umeå.

Ålder: 81 år.

Familj: Änkeman, två söner, fyra barnbarn, ett barnbarnsbarn och ytterligare ett på väg.

Intressen: Boule och trav.

Medlem i Transport: I 57 år.

Han körde lastbil från 1960 till 1980. Men när hans bror, som också var lastbilschaufför, fick ett åderbråck i hjärnan på grund av överansträngning fick han sig en tankeställare och bestämde sig för att byta jobb.

PLANEN VAR ATT utbilda sig till yrkeslärare. Men innan det blev av fick han ett erbjudande från Transport om att vara med och kartlägga åkeribranschen.

– Det var intressant. Jag höll kontakt med Transports avdelningar och hittade lämpliga personer att intervjua.

Utredningen presenterades på Transports kongress 1982. Efter den blev Yngve Lindkvist kvar på Transport, först som regional ombudsman med Norrbotten och Västerbotten som ansvarsområde. Då var en viktig uppgift att hålla i kurser, bland annat i föreningskunskap. Kurserna, där han fick träffa många bra människor, lyfter han fram som det mest givande i sin långa karriär.

– Jag har upplevt så mycket. Växlingarna mellan olika jobb har gått väldigt snabbt, säger Yngve Lindkvist med ett stort leende.



Yngve Lindkvists samhällsintresse växte sig starkt när han blev äldre och medveten om orättvisor.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 500 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**

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Till sist

På spaning efter den väska som flyt

Om knappt ett år håller Svenska Transportarbetareförbundet kongress. Det känns stort och viktigt. Väl medveten om att historien aldrig upprepar sig, människor alltid, tänkte jag lyfta något viktigt för mig. Handväskan. Eller rättare i dag, axelremsväskan. Sökande efter den perfekta väskan upprepas ständigt. Den som rymmer det som klarar en genom dagen och livet. Plånbok, borste, cerat, en pocketbok, mobil(er), liten vattenflaska och annat nödvändigt.

JAG SER DET som en sund utveckling att handväskan/axelremsväskan numera inte bara är något för kvinnor. Det självklart konstiga är ju att någon klarar sig utan, men jag är uppvuxen i en tid när män med mindre eller medelstora väskor närmast betraktades som suspekta – om det inte rörde sig om portföljer eller attachéväskor med kodlås. En jämnårig killkompis fick i högstadiet ständigt höra ”roliga” kommentarer om sin udda stil. Han hade ryggsäck.

Jag har undersökt väskor på loppisar i när och fjärran, tittat på verkliga dyrgripar i Paris och New York och fyndat bra kopior på Storks i såväl Mönsterås som Oskarshamn.

LITE OVÄNTAT FICK jag syn på den till synes optimala handväskan inne på IT-avdelningen, som ligger granne med tidningen på förbundskontoret i Stockholm. Precis lagom stor, i blå-grå kraftig och jeanslikknande textil. Perfekt med axelband och fack på utsidan, fin liten logga. Väskan stod på ett bord, men kort senare fick jag besked vad det handlade om.

Kongressväskan 2017. Här kan vi tala om önskan att historien upprepar sig. För den åtråvärda mindre väskan verkar helt slut på lager, så att säga. Av IT blev jag rekommenderad att vända mig till kommunikationsavdelningen, som vänligt fick fatt i ett slags plastväska från förra kongressen. Säkert bra och praktiskt på många vis men inte helt jämförbar. Jag har blivit rekommenderad att ta frågan vidare, till såväl vaktmästeri som vu-sekreterare. De som visste vad jag talade om beklagade, någon hade hemma en egen väska som tyvärr var väldigt sliten. Alla var eniga om att Kongressväskan -17 var väldigt lyckad och fin.

MINA KAMRATER PÅ tidningen verkade inte riktigt ha koll, och hade för övrigt annat att bevaka under kongressen 2017 än kongressväskans design. Och det kan man ju förstå. Det kommer ju nya chanser. Också för mig att vara med om verkligt väsentliga saker. Men även om det inte är min sak att styra något i förbundets kongress vill jag ändå uttrycka ett hopp om samma väska som 2017. ■

Lilly Hallberg är tf chefredaktör på Transportarbetaren.



> ”Sökande efter den perfekta väskan upprepas ständigt. Den som rymmer det som klarar en genom dagen och livet.

Plus & minus

↑ Plus: Medlemskalendern 2022. Så glad att pappers-kalendern har en framtid!

↓ Att jag på den här platsen måste hitta på både något bra och dåligt. Hade varit så mycket enklare med två minus. Negativt inställda människor har många gånger stoppat katastrofer.



FOTO: PATRIK PERSSON

Hallå där!

LARS KLANG

...ombudsman i Malmö, som har hjälpt två medlemmar att driva in totalt drygt 110 000 kronor.

Grattis! Hur känns det?
– Det känns bra. Charmen med det här jobbet är att lyckas med förhandlingar och kunna göra människor glada. Det var därför som jag blev aktiv i facket en gång. Jag tycker om att hjälpa människor. När jag gick i skolan ville jag bli polis. Men vi hjälper människor i vårt jobb som ombudsman också.

Vad är det för pengar som du har drivit in?
– Det gällde dels en lönetvist om en löneskuld som arbetsgivaren hade till en lastbilschaufför. Jag drev in drygt 80 000 kronor åt chauffören som hade fått fel timlön, övertid och ob-ersättning. Jag drev också in cirka 30 000 kronor till en terminalarbetare som inte hade fått ut rätt lön.

Hur gick det till?
– Jag kallade till förhandling. Först blev arbetsgivarna lite uppjagade, men sedan lugnade de ner sig.

Hur reagerade medlemmarna på att de fick pengarna?
– De blev jätteglada. Lastbilschaufförn tröttnade på tjafset om löner och gick vidare till ett annat chaufförsjobb. Men terminalarbetaren är kvar på sitt företag.

Är det vanligt att medlemmarna vill ha hjälp att driva in lön?
– Tyvärr inte. Jag tror att folk har blivit lite räddare, och därför inte kommer till oss och begär ut rätt lön. Det är kanske viktigare att ha jobbet kvar.

KAMILLA KVARNTORP

Syns du inte, finns du inte.

TEXSTAR HI-VIS FÅR ER ATT LYSA.

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. Se till att ha rätt typ av varselkläder, för rätt arbetsuppgifter och som uppfyller alla de funktionella och visuella krav dagens användare ställer. Texstars varselkollektion Hi-Vis är, som allt från Texstar; väldesignade kvalitetsprodukter med smarta detaljer och stretch – utan att kompromissa om säkerheten. **Upplev Texstar Hi-Vis idag.**



Hi-Vis Sweatshirt Jacket
FJ86



Hi-Vis Functional Shell Jacket
FJ88



Hi-Vis Winter Jacket
FJ92



Hi-Vis Functional T-shirt
TS22



Hi-Vis Functional Trouser
FP47/WP47



Visible Pique
PS22

TEXSTAR

Läs mer på texstar.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

VISION X

PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

KRAFTFULLA KANONER

Vision X Adventure-lamporna med 120W och multioptik ger både längd och bredd på ljuset. Halo-effekten skapar även ett effektfullt utseende.

BLACKOFF CORNER KIT

Levererar mer än fyra gånger så mycket ljus som standard corner lights. Halo-funktionen ger hög igenkänning för den som både vill se och bli sedd.
(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT

Vision X erbjuder flera solskyddskit med LED-ramper infällda i solskyddet. Med minimal inverkan på luftmotstånd, men mer ljus än ett knippe xenonlampor.

GRILL-KIT (ÖVRE)

Ett helt nytt LED-ljuskit för den nya generationen lastvagnar. Med en 30” XPL-curved ramp med halo-funktion som ger ett fantastiskt ljus.

GRILL-KIT (NEDRE)

En av våra mest populära produkter som finns i ett antal olika varianter med både singel och dubbel LED-ramper, med och utan halo.



NEW GENERATION OF LIGHT
Vision
Global Lighting Systems
SINCE 1997
VISIONXEUROPE.COM

Du beställer dina belysningskit från din Volvo Lastvagnar återförsäljare som även utför monteringen. Har du frågor angående Vision X produkter eller speciella önskemål, kontakta oss på Rindab så hjälper vi dig!

RINDAB

Distributör: AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, 08-747 24 80
info@visionxeurope.com | www.visionxeurope.com | www.rindab.se