TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 2 februari 2022



Kommer dagens unga kunna leva på sin pension?

Hälsa
”Bantning gör bara kroppen förbannad”

Möten längs riksväg 72 – från Uppsala till Sala

KULTUR
Farsoter och pandemi-teorier

Blev gravid – förlorade jobbet

Åkeri Skakande bild ***Miljöarbete*** Bättre tjänstepension?
Mack Dieselgnäll? ***Bevakning*** Dags för lunch!

DETTA ÄR EN ANNONS.

Vem betalar för den fria frakten?

Det finns inte någon fri frakt – utan bara någon som får uselt betalt. Nästa gång du beställer en vara på nätet, tänk då på att alternativet fri frakt i många fall betyder usla löner för hen som packar och kör hem ditt paket. Det innebär också att miljön och klimatet lider ännu mera.

Transport hjälper dig att välja schysstare leveranser. Scanna QR-koden så berättar vi mer.

SCANNA MIG

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Miranda Alexandersson
Foto: Joachim Nywall

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2022.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 24–25 februari.

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

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



KENT KÄLLQVIST
Tf chefredaktör
010-480 30 00



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter och ansvarig utgivare
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 2











4 VÄLKOMMEN
Äntligen! Christina Ahlund guidar till innehållet i sin tidning sedan 35 år.

6 PENSIONER
Usel prognos för unga transportare.

10 SKRÄCKBILD
Polisens bild av utländsk förares hytt.

12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM
Väktare och ny krönikör.

14 CHAUFFÖREN MIRANDA
Berättade att hon var gravid, uppsagt på grund av ”arbetsbrist”.

15 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 VÄGSTRÄCKAN RIKSVÄG 72
Anina Nilverud på macken i Sala och andra möten på väg mot Uppsala via Heby.

24 HÄLSA SLUTBANTAT
Om att inte enbart fokusera på vikten, utan leva i samklang med sin kropp.

28 KULTUR
Synen på farsoter nu och då.

32 FEBRUARIKRYSSET

33 FRÅGA FACKET

34 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Om gig-jobbares rätt.

34 MEDLEMSSIDOR
Det är på gång på din avdelning.

37 MÅNADENS AVDELNING
Biltestning ger mycket jobb för avdelning 28 i norr.

38 MÅNADENS MEDLEM
Jouni Talso, trygg taxichaufför i Stockholm.

40 LEDARE KENT KÄLLQVIST
Chefredaktören vill se nya yrken sätta ”märket” för lönerna.

FOTO: SKÅRHOJUMP



Bakom kulisserna

Covid covid på er, kära läsare! Här kommer en hälsning från damen bakom den stora datorskärmen. Redaktionens egen tjuren Ferdinand: Redigeraren.

Jag paketerar läsning. Brottas med typsnitt, filar på rubriker och pyntar med foton och bilder, bland annat av vår duktiga illustratör Mattias Käll.

Nu har jag och mina kollegor på tidningen plockat ihop ett februarinummer åt er. Trots pappersbrist och illvilliga virus. En blandning av sött och salt, med en och annan besk droppe.

> ”Nu har jag och mina kollegor på tidningen plockat ihop ett februarinummer åt er. Trots pappersbrist och illvilliga virus.

JOHN ANTONSSON HAR tagit en titt på hur oroande låga pensioner unga transportare som just klivit ut i arbetslivet riskerar att få. Pensionsmyndigheten har hjälpt oss räkna på hur mycket 20-åriga väktare, fjärrchaufförer, lagerarbetare och färdtjänstförare får ut om de slutar jobba vid 67 eller 70 års ålder (65 är bara att glömma). Läs mer på sidorna 6–9.

Lilly Hallberg skriver om chauffören Miranda, som tvingades bort från sin provanställning när hon blev gravid. På grund av arbetsbrist, hävdade företaget. Och anställde en ny person. Artikeln finns på sidorna 14–15.

Marika Sivertsson har pratat med överviktsforskaren Erik Hemmingsson om varför man bara gör kroppen förbannad när man bantar. På sidorna 24–26 får du veta mer.

I HÖST HAR Transport kongress, den 35:e i ordningen. Och om inte omikron och alla kommande virusvarianter sätter P för det ska den gå av stapeln i Örebro. Vill du veta mer om kongressen, och hur du som är medlem kan vara med och påverka? Bläddra fram till vår Snabbkoll på sidan 27.

Slutligen: Kent Källqvists ledare på sista sidan handlar om det omstridda ”märket”. Han är djupt kritisk mot att industrin tillåts topprida hela arbetsmarknaden.

Välkomna!

Kicki tipsar

Tv-serien *What we do in the shadows (HBO)*. En fejkdokumentär om fyra vampyrers liv i dagens USA. Jag har fått blodad tand och skrattar så tårarna rinner.

Christina (Kicki) Ahlund är redigerare på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om att det blir generösare regler för 60-plussare som blir sjuka av jobbet:

”Ytterligare en ”flummig” ändring för dom utsatta. Varför agerar inte fackföreningar i frågan? Kräv ändring och tydlighet i frågan. Detta velande/otydlighet har pågått under lång tid. Nu borde facket sätta ner foten i denna fråga! Kräv ändring och tydliga regler av regering . Detta får inte bli en ny valfråga som sittande regering misslyckas med.” *Johan W*

Vi skrev om företagen som kör ut varor för e-handeln:

”Himla synd att jag på Instabox inte har kollektivavtal! Tycker att det är en smidig och bra tjänst. Jag får använda de traditionella tjänsterna och hoppas de tecknar kollektivavtal i framtiden.” *Pierre Andersson*

Ulf Jarnefjord skrev om klimattoppmötet i Glasgow:

”Tack Ulf Jarnefjord för denna fantastiskt intressanta rapport från klimatmötet i Glasgow. Bör läggas till grund för omedelbara fackliga strategi- och kampanjinitiativ inför Världsmiljödagens 50-årsjubileum i Stockholm i början av juni.” *Arne J*

Pressgrannar

Hetaste maten är veg

Livs medlemstidning **Mål & Medel** uppmärksammar i årets första nummer mattrender. Årets mat 2021 var vegetariska alternativ till kött, som formbara färsen Oumph, tofu och Qourn.

Tidigare har bland annat grönkål (2018) och potatis (2020) ”vunnit”.

– Svenskarna är ett nyfiket folk som gärna utmanar sig själva när det gäller mat och dryck, säger Jimmy Sandell, kommunikationschef på Livsmedelsföretagen, till Mål & Medel. Undersökningen har gjorts av Demoskop och baseras på resultatet av 1 473 tillfrågade personer.

LH

> *”Vi är beroende av varandra och oavsett om det är i Sverige eller i Kenya är det fackliga arbetet detsamma. Det handlar om att besöka arbetsplatserna, motivera, engagera och se till att fler blir medlemmar.”*
>
> **MARIA NYBERG**
> ny generalsekreterare på det fackliga samarbetet Union to Union.

Fototävling Coronabilden



FOTO: JENS WINGSTEDT

VINNARBILDEN ”Här är en bild som visar hur underbart det är att ha glasögon när man måste ha munskydd. Och innan man fattade hur man använde munskyddet på rätt sätt i början. Så detta blev en vanlig dag i några månader”, skriver Jens Wingstedt, Bispgården, om sin vinnarbild i vår fototävling. Grattis!

Insänt

Ställ hårdare krav vid upphandling av färdjänst

Det räcker inte med att vi får samma kör och vilotider som den tunga yrkestrafiken. Vi måste ha färdskrivare, så polisen och andra myndigheter kan kontrollera att vi får rasterna och vilotiderna vi ska ha också. Nästa sak som måste till är ju att kontrollerna verkligen sker.

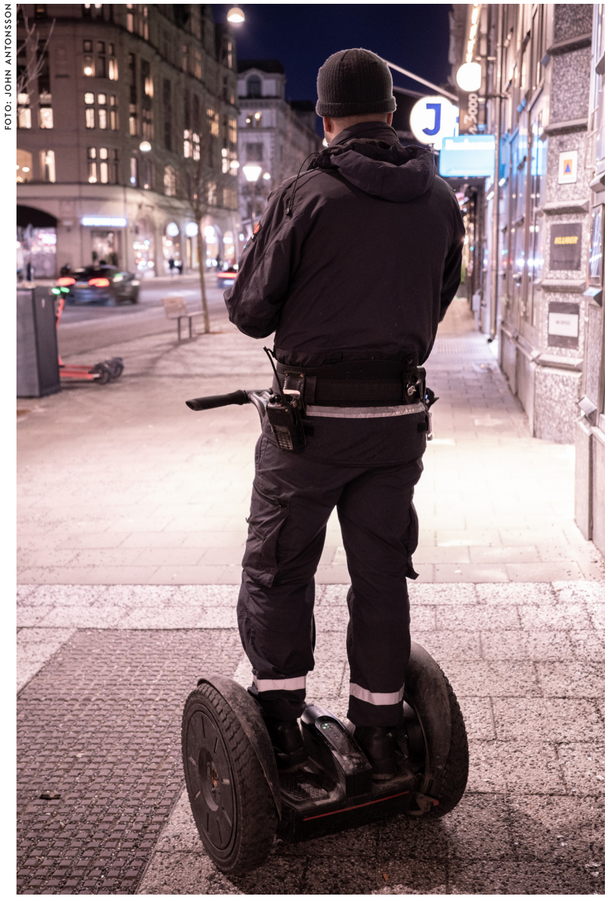
I alla offentliga upphandlingar ska det vara lagkrav att kollektivavtal ska finnas, sen måste kommuner, regioner och myndigheter se till att de också efterlevs av företagen som vunnit anbuden. Även fackförbunden ska förstås kontrollera att kollektivavtalen följs.

Ronnie Persson

907

kronor. Så mycket kostar matkassen i genomsnitt i Halland, billigast i landet. Dyrast är Västerbotten (977 kronor i snitt för kassen med baslivsmedel) visar PRO:s årliga undersökning.

FOTO: JOHN ANTONSSON



Bilden

”VÄKTAREN KRYSSADE FRAM mellan strosande turister och jäktande stockholmare en mild januarikväll. Han ställde upp på att bli fotograferad. Så länge ansiktet inte var med på bilden. Bilden togs och väktaren rullade vidare till nästa stopp under kvällsronden”, skriver John Antonsson om bilden.

Debatt

Nu ökar dödsolyckorna på jobbet igen

Pandemin är långt ifrån över men om vi ska nämna något positivt så har allt fler kunnat gå tillbaka till arbetet. Nu var det väldigt många som inte kunnat arbeta hemifrån men åtskilliga arbetsplatser stängde ner eller minskade kraftigt på sin verksamhet.

Baksidan? Från minskade dödsolyckor ser vi nu helt plötsligt en ökning. Elva arbetare fler än 2020 har fått sätta livet till på grund av livsfarlig arbetsmiljö. Totalt 42 människor som är våra vänner, mammor, pappor eller syskon som aldrig mer fick komma hem.

ÄVEN OM VI ser ökade anslag och förbättringar så är det långt ifrån tillräckligt. Arbetsmiljön är en politiskt styrd fråga. Vi har arbetsmiljölagen som styrs av Sveriges riksdag och hur anslag till bland annat Arbetsmiljöverket styrs är samma sak.

Jag undrar, när är det nog? När ska vi få de rejäla tillskotten som behövs?

Riksdagen har klubbat en nollvision mot dödsolyckor i arbetet. Det ser riktigt fint ut på pappret men sen då?

Det ska även tilläggas att samma riksdag har röstat ner skarpa förslag som enligt mig skulle vara ett steg i rätt riktning. Ta bara utökade befogenheter för de regionala skyddsombuden som ett exempel.

RIKSDAGEN BESTÅR TILL 60 procent av högerpartier. Dessa partier har gång på gång röstat ner förslag som skulle gynna arbetsmiljön för oss arbetare. I deras budgetar som gått igenom, gissa vad? Där har vi fått minskade anslag till bland annat Arbetsmiljöverket.

Socialdemokraterna som nu även sitter ensamma i regering samlar 28 procent. Gör matten så räknar du snabbt ut att det är jäkligt tufft och faktiskt ett under att man fått igenom något över huvud taget. Med dessa förhållanden i riksdagen så kommer det ta extremt långt tid innan vi ser de rejäla och behövliga förbättringar som behövs. Ingen arbetare ska behöva råka illa ut på grund av dålig arbetsmiljö.

FACKFÖRENINGEN HAR STARKA band till socialdemokratin, det betyder inte att vi är en dörrmatta som går att trampa på hur som. Maktfördelningen i riksdagen har lett till uppgörelser åt alla olika håll som vi kan och ska ha åsikter om. Men vill vi få igenom socialdemokratisk politik som gynnar oss arbetare så behöver vi ändra maktförhållandena i riksdagen. 28 procent funkar inte på långa vägar. Vi måste bli fler som ställer krav på våra politiker och också engagerar oss. Sitta på avbytarbänken är bekvämt men där gör vi ingen skillnad. Jag själv är en ”vanlig” elektriker som nu arbetar som ombudsman på Transports avdelning 5 och har tagit steget in i politiken.

Gör det du med, för du behövs. Den 11 september är det val, då bestämmer vi Sveriges framtid. Fram till dess hoppas jag på ett år med bättre arbetsmiljö för alla oss arbetare.

Källa: Arbetsmiljöverkets statistik om dödsolyckor i arbetet under åren 2018–2021.

Delta i debatten!

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



FOTO: PETRA HÄGGLUND

CLAES THIM
Lokalombudsman på Transports Stockholmsavdelning. Kandiderar till riksdagen för Socialdemokraterna.

”Riksdagen har klubbat en nollvision mot dödsolyckor i arbetet. Det ser riktigt fint ut på pappret men sen då?”

Ung transportare?

Det här är din pension

Den transportarbetare som föddes 2001 och började arbeta som 20-åring kan räkna med pension tidigast vid 67 år. Och om det ska bli en hygglig pension måste hen fortsätta jobba till minst 70.

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

Pensionsmyndigheten har hjälpt Transportarbetaren att göra en pensionskalkyl för fyra av Transports yrkesgrupper.

Prognoserna går bara att se som en indikation eftersom det finns väldigt många faktorer som spelar in.

Vi har valt att inte räkna med ob-tillägg och har räknat med en standardiserad löneutveckling genom arbetslivet.

TJÄNSTEPENSION

ALLMÄN PENSION

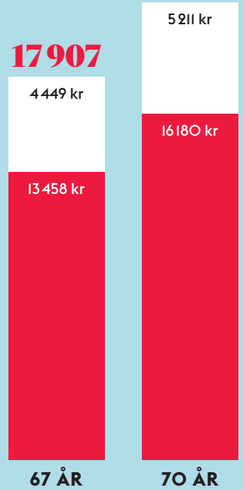
De rödfärgade siffrorna ovanpå staplarna är den totala bruttopensionen, mätt i dagens penningvärde. Alla pensionsbelopp är angivna före skatt.



Silhuetter: Shutterstock

Väktare

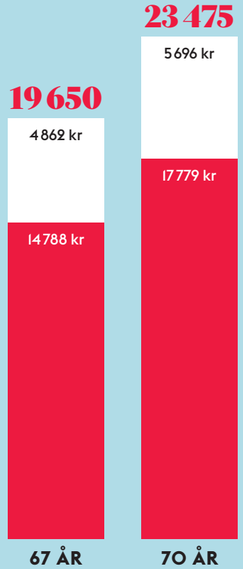
Arbetar heltid från 20 års ålder.
Antagen slutlön 67–70 år: 28 936.





Fjärrchaufför

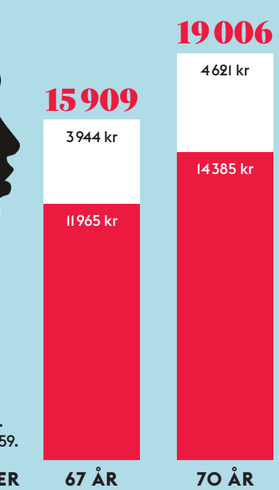
Arbetar heltid från 20 års ålder.
Antagen slutlön 67–70 år: 31 818.





Deltidsanställd lagerarbetare

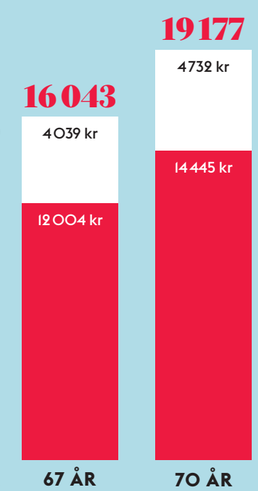
Arbetar 80% från 20 års ålder.
Antagen slutlön 67–70 år: 25 759.





Färdtjänstförare

Arbetar heltid med månadslön från 21 års ålder.
Antagen slutlön 67–70 år: 26 269.



Ordlista

Garantipension: Är vad du får om du haft liten eller ingen inkomst.

Tjänstepension: Finns ett normalt kollektivavtal får du tjänstepension. Arbetsgivaren betalar in drygt 4,5 procent och det blir runt en tredjedel av pensionen för en privatanställd arbetare.

Premiepension: Är en liten del av den allmänna pensionen. 2,5 procent av din pensionsgrundande inkomst går till premiepensionen. Du kan själv välja bland ett antal fonder. Om du inte väljer hamnar pengarna i det statliga förvalsalternativet AP7 Såfa.

Bostadstillägg: Är ett tillägg för den som har låg pension. För att få det måste man vara 65 år eller äldre och bo i Sverige. Flera saker i den sökandes ekonomi avgör hur stort tillägget blir.



Innehållet i det orange kuvertet oroar många unga transportare som nyss tagit klivet ut i arbetslivet.

ILLUSTRATION: MATTIAS KÄLL

Den gamla sanningen om pension vid 65 år stämmer inte. En 20-åring som jobbar får sikta på 70 år för att få en hygglig pension, tidigast får hen gå vid 67 år. Men då blir det inte ens hälften av lönen i pension.

För den som jobbat på ett företag med kollektivavtal och tjänstepension blir det mer. Tjänstepensionen för en privatanställd arbetare utgör normalt ungefär en tredjedel av den totala pensionen.

PÅ DET FÖRRA uppslaget ser vi exempel på hur pensionerna för dagens unga transportarbetare kan bli. Vi har fått hjälp av Hannes Nilsson på Pensionsmyndigheten för att ta fram siffrorna. Siffrorna är baserade på typfall där en viss lön och tjänst följer en arbetare hela livet.

– Prognosen gäller för en individ som arbetar heltid med avsättningar till tjänstepension fram till pensionsålder. I realiteten kommer en individ dock att vara sjuk, arbetslös eller föräldraledig, vilket kommer att påverka pensionen negativt under ett liv, säger han.

I uträkningen valde vi att inte ta med eventuella sjukskrivningar och annat som kan sänka pensionen. Det är ju nästan alla med om, någon gång i livet. Men vi har inte heller tagit med några antaganden om övertids- eller ob-ersättning. Något som också är väldigt vanligt för många transportare.

DEN SOM VILL testa sig fram kan gå in på minpension.se och testa olika utfall på den egna lönen. Vi lägger in en del av vår lön i pensionssystemet och får pensionsrätter. Det du betalat in i pensionsrätter får du i genomsnitt ut när du går i pension. Om vi lever längre och medellivslängden ökar så ska pensionen betalas ut på fler år. Det betyder att samma påse pensionsrätter ska delas ut på fler månader, vilket sänker pensionen per månad. Det kan också bli tvärtom. Som under pandemin. Medellivslängden gick ner, pensionerna upp.

VÄRLDENS RIKA LÄNDER kallas för OECD-länderna. Snittet bland dem är en pensionsutbetalning på 60 procent. I Sverige ligger vi på 55. Men utöver det tillkommer tjänstepensionen. För en LO-arbetare som jobbar på ett företag med kollektivavtal är det minst 4,5 procent av inkomsten.

– Det är bra för den som är ung och ska ut och jobba att komma till en arbetsplats med tjänstepension. Annars är ett viktigt råd att försöka spara själv och att försöka få mer i lön än annars. Det är kanske svårt i praktiken för den som är ung och ska förhandla lönen till sitt första jobb, men det är bra att veta i alla fall, säger Hannes Nilsson.

”Jag tänkte inte på min pension när jag var 23, 24 år. Jag tycker att det är orimligt att ungdomarna måste vara så oroade. Nu undrar många hur de ska klara sig när de blir gamla.”



Lisa Gemmel på tankesmedjan Katalys, som skrivit rapporten *Pensionsoron: Så känner svenskarna inför sin pension.*

ATT PENSIONERNA ÄR så mycket lägre än lönerna ser ut att skapa en oro bland människor. Det har en rapport, (*Pensionsoron: Så känner svenskarna inför sin pension*) skriven av Lisa Gemmel på den fackliga tankesmedjan Katalys, visat.

Kanske är det också därför flera av riksdagens partier valt att lyfta pensionsfrågan. Senast vid förra årets regeringskris där Socialdemokraterna och Vänsterpartiet in i det sista förhandlade om frågan och kom överens om en lösning som är tänkt att ge ett tillskott till vissa pensionärer. Vi har inte sett det slutgiltiga förslaget. Sverigedemokraterna har också skrivit debattartikel om en satsning på pensionärerna.

ORON FINNS DÄR ute. Lisa Gemmel pekar särskilt på att unga oroas.

– Jag tänkte inte på min pension när jag var 23, 24 år. Jag tycker att det är orimligt att ungdomarna måste vara så oroade. Nu undrar många hur de ska klara sig när de blir gamla.

– Oron syns särskilt i arbetaryrken. Hur ska det gå till. Hur ska jag orka jobba på ett äldreboende eller köra lastbil tills jag är 72 år gammal?

KATALYS FÖLJDE UPP rapporten om pensionsoro med en rapport där en reformering av dagens pensionssystem presenterades. Ett av kraven har till viss del redan mötts av regeringen. Det om att det ska vara lättare att få sjukpenning för den som fyllt 60 år. Det ska vara en slags ventil för utslitna arbetare. Att få vara sjukskriven när kroppen inte pallar med, i stället för det som många menar är vanligt: Att tidig pensionering blir en enda utväg när kroppen tagit slut.

– De sista åren innan pension påverkar pensionen jättemycket. Att den här ventilen saknades gjorde att fattiga pensionärer blev ännu fattigare.

LISA GEMMEL VILL också se ökade inbetalningar till pensionssystemet. Så att dessa motsvarar den försäkrade inkomsten när en person blivit sjukskriven, arbetslös eller varit föräldraledig.

Vem gynnas av dagens system?

– Jag skulle säga akademiker som började studera direkt och tog examen vid utsatt tid, har haft bra lön och ett jobb som går att behålla några år efter riktåldern för pension. Den som inte är arbetare lever längre och får i praktiken fler år av pensionsutbetalningar och mer pengar av systemet. Så är du övre medelklass är det ett bra system.

– För en arbetare som börjar jobba tidigt får ofta en sliten kropp. Blir kanske sjukskriven eller tvingas jobba deltid. Är föräldraledig några gånger och arbetslös i perioder. Då är det inte ett särskilt bra system. ■

Fotnot: Läs mer om tjänstepension på sidan 12.

SÅ TJÄNAR VI IN PENSIONEN

I Sverige tjänar vi egentligen in vår pension på två sätt.

→ Det viktigaste är genom **pensionsavgiften**, som motsvarar 18,5 procent av vår intjänade lön. En liten del av det går till premiepensionssystemet, där vi får välja bland olika fonder. Den stora delen av pensionsavgiften ger oss pensionsrätter. Alltså en del av en framtida pensionskaka. Hur stor den är beror bland annat på hur många i din årskull som är vid liv, och läget i samhällsekonomin.

→ Den andra delen är genom **tjänstepensionen**. Motsvarande 4,5 procent av vår lön betalas av arbetsgivare som har kollektivavtal. Här brukar det gå att välja mellan olika fonder att lägga pengarna i. Vissa avtal ger till och med ännu mer.

Bilden från polisen visar trend med låglöneåkerier

Åkeri. Trafikpolisen i Stockholm har publicerat en bild på en skitig lastbilshytt och en text om nya sätt att utnyttja låglönechaufförer. Inlägget har fått stor uppmärksamhet på sociala medier. Här är historien bakom.

Text **John Antonsson**



FOTO: HENRIK SJÖBERG / POLISEN

Bilden som polisen la ut på sociala medier fick snabbt stort genomslag.

Henrik Sjögren är polisinspektör på tunga gruppen i Stockholm.

– På bilden ser du något av det vidrigaste jag har sett.

Henrik Sjögren och hans kollegor jobbar mycket med den internationella delen av åkeritrafiken. Men just den söndagen bilden togs var det lite trafik på vägarna söder om Stockholm. En svenskregistrerad dragbil rusade fram i vänsterfilen på en 70-väg vid vägbygget för Förbifart Stockholm vid Kungens kurva.

Polisen vinkade in bilen.

– En kollega som är bilinspektör skulle tömma färdskrivaren och säger ”du måste kolla, här är så äckligt”.

Föraren, som visade sig vara från Rumänien, såg ut att leva hela sitt liv i hytten. Föraren visade snart sitt anställningsavtal. Där stod inte mycket, enligt polisen. Bara adressen för det västsvenska åkeriet och ett namn. Inget personnummer. Och en uppgift om en lön på 15 000 kronor i månaden.

Henrik Sjögren blev åkare redan som 19-åring och var bilinspektör innan han blev polis.

– Jag har varit borta från tunga gruppen ett par år och sen jag kom tillbaka ser jag att det är väldigt vanligt med svenskregistrerade dragbilar som körs av förare från låglöneländer i EU eller tredjelandsförare.

Den här föraren hade 50 procent av lönen i ett svenskt kollektivavtal. För polisen såg det ut som att han bodde i hytten.

– Hur ska han kunna ligga ute och leva på den lönen i Sverige? Det går ju inte.

Just den här föraren blev rapporterad för hastighetsöverträdelse, brott mot kör- och vilotiderna och undermålig lastsäkring.

Analys

Är den här bilden ett tecken på en ny trend?



Polisens varning om ett växande låglöneträsk är inte oväntad.

De närmsta åren kan vi förvänta oss stora förändringar på vägarna.

Planen var att Sverige skulle införa EU:s mobilitetspaket i februari. Något regeringen inte ser ut att klara av i tid.

FÖRRA ÅRET TOG Tomas Eneroth emot två utredningar på området. Den första gällde hur kontrollerna skulle se ut. Utredaren ville inte ändra på särskilt mycket och ministern lät inte jättenöjd. Transportarbetareförbundet var ännu mindre nöjt.

Nästa utredning gällde själva implementeringen av mobilitetspaketets regler.

Jag har läst den. Oerhörd svår att förstå. Och när man tror att man förstått lite, slänger utredaren fram ett helt annat alternativt förslag. Ingen av utredningarna har ännu lett till färdiga lagförslag.

I MOBILITETSPAKETET FINNS det särskilt en del som verkligen berör Transport. Det gäller frågan när chaufförer ska ses som utstationerade och vad det ska innebära i praktiken. Där finns många om och men.

När det nya utstationeringsdirektivet för alla utom lastbilschaufförerna togs härom året sa S-politikerna att nu skulle det vara lika lön för lika arbete. Det var en något kryddad beskrivning. Vid en utstationering har facket möjlighet att genom kollektivavtal kräva lika lön för lika arbete.

Det blir en stor utmaning. Särskilt då många chaufförer bara är här i några få dagar.

KOLLA BARA PÅ Byggnads uppförsbacke. Hälften av alla som utstationeras till Sverige jobbar inom byggbranschen. Där har de flesta kollektivavtal eftersom huvudavtalet löst det så. Byggnads har flera gånger vunnit mot utländska byggbolag och fått rätt till stora summor i skadestånd vid både förlikningar och domstolsavgöranden. Men några pengar ser de sällan röken av. Bolagen sticker bara från Sverige och då ska Byggnads driva en helt ny process i företagens hemland.

Svenska myndigheter har blivit bättre på att upptäcka transportfusk och det blir hela tiden dyrare att fuska. Kanske är det därför vi ser trenden med fler bilar som flaggas om till svenska. Chaufförerna tycks ha samma bakgrund som innan.

OCKSÅ HÄR ÄR det Transport som förväntas rekrytera medlemmar och teckna avtal för att racet mot botten inte ska gå allt för fort.

Mobilitetspaketet och trenden med svenskregistrerade låglöneåkerier är ingen liten utmaning för facket. Det ska bli intressant att följa utvecklingen. **John Antonsson**

Skärpta testkrav stoppade resenärer på Öresundsbron

Smittskydd. Vaccinationsbevis räcker inte längre. Utländska medborgare, bosatta i andra länder, måste visa nytaget negativt covidtest vid gränsen för att få resa in i Sverige.

Text **Lilly Hallberg**

Från och med den 28 december gäller det mer långtgående inreseförbudet. Det betyder att alla utländska medborgare som är 12 år eller äldre måste ha testat negativt max 48 timmar före inresa i Sverige. Några undantag görs inte längre för resenärer från de nordiska länderna.

UTLÄNDSKA lastbilschaufförer är dock fortfarande undantagna, liksom övriga som arbetar med godshantering inom transportnäringen.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Mannen på bilden stoppades inte på bron, så vitt vi vet.

Likaså är utländska studenter som pendlar till Sverige undantagna. För arbetspendlare räcker det med ett negativt testintyg från den senaste veckan.

Både antigentest (snabbtest) och PCR/NAAT-test (nukleinsyreamplifierings-tester) godkänns för inresa.

Från midnatt fram till lunchtid den första dagen med nya krav hade mellan 70 och 80 resenärer avvisats vid Öresundsbron. Gränspolisen hade förstärkt bemanningen med 25 procent i samband med att de nya inresekraven infördes, skriver Landskrona Posten. Polisen siktade på en kraftigt förstärkt kontrollgrad under mellandagarna, för att sedan se hur resurserna ska fördelas.

DAGEN EFTER ATT kraven införts avvisades fem personer som kom med färjan från Åland i Kapellskär. De hade missat ändringen och tvingades vända tillbaka. Men av de sammanlagt 792 personer som kontrollerades av Norrtäljepolisen dagen innan, i Kapellskär och Grisslehamn, behövde ingen avvisas.

Inreserestriktionerna gäller alltid från det senaste landet som passerats före inresa i Sverige, även om det bara är ett transitland.

FÖR SVENSKA MEDBORGARE, personer bosatta i Sverige och barn under tolv år finns inget krav på test. Däremot en rekommendation från Folkhälsomyndigheten att testa sig så snart som möjligt.

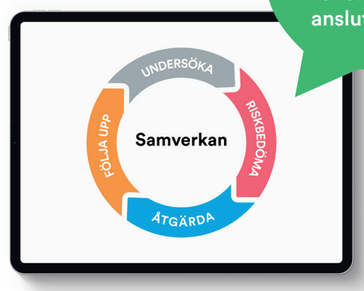
Inreseförbudet som regeringen beslutade om före julhelgen gällde till den sista januari 2022, men det sas direkt att det kan men kan komma att förlängas. Vid denna tidnings pressläggning var inget beslut fattat. ■

TYAs SAM-guide är här!

SAM-guiden på tya.se är ett stöd i det systematiska arbetsmiljöarbetet för dig i transportbranschen. Där finns handfasta verktyg och information om till exempel riskhantering, rutiner och policys.

SAM-guiden vänder sig främst till arbetsgivare och skyddsombud men även till alla kollektivanställda i TYA-anslutna företag.

Materialet är kostnadsfritt för alla anställda i TYA anslutna företag!



TRANSPORTFACKENS YRKES- OCH ARBETSMILJÖNÄMND

TYA



FOTO: KAMILLA KVARNTORP

Alexandra Einerstam

En eloge till matlådan

Matlådan: den kan vara dötrist och långtråkig och alldeles underbar. Lunchen är, för många arbetare, höjdpunkten på dagen och så även för mig. Jag har en halvtimmes lunch och på en halvtimme hinner jag inte gå till en lunchrestaurang, vilket de facto är bra för min ekonomi.

En utelunch kosta cirka 95 kronor. Det blir, i runda slängar, 19 000 kronor per år. Enligt Konsument-verket kostar en medhavd lunch 29 kronor. Jag sparar, i och med mina matlådor, 12 000 kronor per år. Andra fördelar med matlådan är att jag vet exakt vad maten innehåller och om man, som jag, tänker på klimatet är matlådan ett bra alternativ.

> ”Att laga mat anpassad för matlåda har på senare år förvandlats från ett nödvändigt ont till ett stort matintresse.

NÄR JAG LAGAR mat, försöker jag alltid laga mat med matlådan i åtanke. Jag lagar mat som blir bättre av att stå en dag i kylen och jag lagar extra mycket. Lasagne, grytor, gratänger och soppor är som gjorda för matlådan. Blir det kyckling över – ja, då gör jag en krämig kycklingröra med havreris som i sin tur blir fyllning i en wrap. Texmex kräver många lådor och viss montering, men när tallriken med nachochips, köttfärs och riven ost snurrat klart i mikron och jag toppat med tacosås, gräddfil, rädisor, sallad, tomat och majs är det så värt det.

ATT LAGA MAT anpassad för matlåda har på senare år förvandlats från ett nödvändigt ont till ett stort matintresse. Jag klipper ut recept ur tidningar och följer ett antal kockar och amatörkockar på sociala medier. Zeina, Tuvessonskan, Portion under tian, Lotta Lundgren och Köket.se är några av de konton jag följer och hämtar inspiration från. Jag botaniserar i livsmedelsbutiker. I en asiatisk butik, på väg hem från jobbet, köpte jag en burk krispig chili i olja som förgyller matlådan med fried rice ytterligare.

SLUTLIGEN NÅGRA TIPS: investera i bra matlådor, toppa maten med till exempel chili, färska örter, smaksatt olja och rostade frön och lägg undan den portion du behöver före kvällsmaten, annars är risken stor att resten av familjen gör rent bord och du står utan matlåda nästa dag. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Tjänstepensionen höjs i kommunala bolag



FOTO: PENSIONSMYNDIGHETEN

Tjänstepensionen för anställda i vissa kommunala bolag höjs rejält.

Pension. I december blev det klart att ett tusental transportarbetare anställda av kommunalt ägda bolag får höjd tjänstepension. Den blir 6 procent av lönen, i stället för 4,5 procent.

– Särskilt yngre får ett rejält tillskott när pensionen väl kommer, säger Transports centrala ombudsman Joakim Guttman.

Text **John Antonsson**

Den nya uppgörelsen gäller transportarbetare som jobbar som miljöarbetare eller på flygplatser och ligger under Sobona-avtalet, ett avtal för kommunala bolag. Transport har varit med och förhandlat om detaljerna i slutet. Men egentligen kommer höjningen från en uppgörelse mellan de stora aktörerna på den kommunala sidan, Sveriges kommuner och regioner, Kommunal och en del tjänstemannafack. Höjningen är i sin tur en reaktion på att flera fack som verkar inom statlig sektor ordnat höjd tjänstepension.

– Men det är klart vi inte säger nej till det här. Särskilt för de yngre kan det här betyda ett rejält tillskott i plånboken som pensionär, säger Joakim Guttman, central ombudsman på Transport, som varit med och förhandlat fram uppgörelsen.

GUTTMAN ÄR DÄREMOT tveksam till att det här kan leda till att andra av Transports medlemmar får höjd tjänstepension.

– De sista avtalsförhandlingarna vi har haft har det varit svårt att få ett enda öre extra från arbetsgivarna. Så det blir nog svårt, utan att ge bort något annat.

– Men det är klart. Allt är en förhandlingsfråga. Om vi blir fler medlemmar och starkare på arbetsplatserna blir vår förhandlingsposition bättre, säger han. ■

Färre döda i vägtrafiken

Olycksstatistik. Antalet personer som omkommer i olyckor på svenska vägar har stadigt minskat under flera år. Trenden fortsatte under 2021. Det visar preliminär statistik för 2021.

Förra året dog 192 personer i trafiken, 12 färre än år 2020.

– Utvecklingen går i rätt riktning. Det är framför allt olyckorna med personbil som minskat. Men även bland oskyddade trafikanter ser vi en minskning, säger Jonas Bjelfvenstam, Transportstyrelsens generaldirektör, i ett pressmeddelande.

Av de omkomna var 113 bilister, varav majoriteten – 96 personer – hade färdats i personbil. Den vanligaste olyckstypen är mötesolyckor, följt av singelolyckor.

77 av dem som omkom var oskyddade trafikanter: Gående, cyklister och motorcyklister utgör dödsoffer i ungefär lika hög omfattning.

Majoriteten av de som förra året dog i trafiken var män, och var tredje var över 65 år. *LH*

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Behöver du ett arbetsgivarintyg?

Då är din arbetsgivare skyldig att fylla i ett arbetsgivarintyg åt dig, så att du ska kunna ansöka om ersättning från a-kassan.

För att begära ett arbetsgivarintyg går du in på www.transportsakassa.se och loggar in på Mina sidor. Under rubriken e-tjänster klickar du på Begär arbetsgivarintyg. Fyll i arbetsgivarens mailadress så får han eller hon ett mail med en begäran från oss.

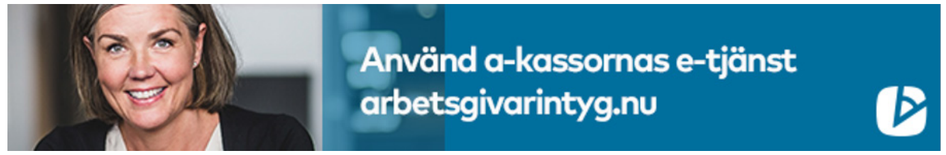
När din arbetsgivare har fyllt i alla uppgifter om din anställning får du ett mail och/eller sms om att godkänna intyget i Mina sidor hos din a-kassa.

Är du arbetsgivare?

Om du är arbetsgivare är du skyldig att fylla i arbetsgivarintyg åt dina anställda och tidigare anställda när de begär sådana.

För att det ska vara enkelt och säkert att skicka in uppgifter om anställning, lön och arbetad tid, har a-kassorna tagit fram tjänsten arbetsgivarintyg.nu.

Gå in på www.arbetsgivarintyg.nu och registrera ett konto så kan du lätt hjälpa dina anställda. När du fyllt i alla uppgifter ska du signera intyget som sedan automatiskt skickas till den som begärt det.



Transports a-kassa www.transportsakassa.se

Utkörd från åkeriet när hon väntade barn



FOTO: JOAKIM NYWALL

När Miranda för drygt två år sedan berättade för sin dåvarande arbetsgivare att hon väntade barn fick hon sin provanställning mer eller mindre omgående avslutad.

Åkeri. Chaufförен Miranda berättade tidigt för sin arbetsgivare att hon var gravid. En vecka senare blev hon uppsagt på grund av arbetsbrist – totalt påhittad, enligt henne.

Text **Lilly Hallberg**

Det har tagit tid för Miranda Alexandersson att känna sig redo att berätta sin historia, om hur hon förlorade jobbet på ett mindre åkeri i samband med att hon väntade barn 2019.

Miranda jobbade då för en åkare i Mellerud. Hon var provanställd, men var inställd på att fortsätta som tillsvidareanställd efter sexmånadersperioden. Hon trivdes som chaufför, och även arbetsgivaren uttryckte att de var nöjda med henne:

– Jag fick höra att de ville ha mig kvar, att det bara var att köra på, säger Miranda i dag.

Hon berättar också att hon avsiktligt valde att tala om att hon väntade barn i ett tidigt skede av graviditeten.

– Jag tänkte att de skulle få en bättre chans att planera, och hitta någon annan. Och när jag berättade fick jag bara höra att det var bra.

MEN EN VECKA senare blev Miranda uppsagd. Orsaken var arbetsbrist, enligt åkaren orsakad av en nedgång i beställda transporter under en längre period.

– Bullshit. Det var fullt upp hela tiden, det fanns hur mycket som helst att göra, säger Miranda Alexandersson.

– Jag blev först alldeles paff när jag hörde vad de sa.

Sedan kontaktade Miranda facket, Transports Uddevallaavdelning.

– De hade möte med min chef, som talade om arbetsbrist och att en av åkeriets bilar i princip stod hela tiden.

Men till slut kände sig Miranda tvungen att acceptera uppsägningen. Möjligheten att driva ärendet som ett diskrimineringsärende, till DO, kändes alltför osäker. Facket informerade också om att den som blir uppsagd på grund av arbetsbrist trots allt har rätt att få ersättning från a-kassan.

– Jag kände mig så utlämnad. Det var jättesvårt att hitta ett nytt jobb, jag sökte allt möjligt. Ett tag arbetade jag inom vården, säger Miranda.

Hon vet att hennes tidigare arbetsgivare anställt en ny chaufför efter henne, men då hon bara var provanställd saknar hon möjlighet att hävda förtur till återanställning.

Jan Lendin är ombudsman på avdelning 55 Bohuslän/Dalsland. Han var den som förhandlade med Mirandas arbetsgivare i Mellerud för drygt två år sedan.

Formellt har åkaren inte gjort något fel: Både arbetsgivaren och den anställda har vid provanställning rätt att avbryta anställningen, utan att ens behöva ange orsak. Men samtidigt ser Jan Lendin ändå, generellt, att det finns en etisk aspekt i Mirandas och liknande fall. Liksom att det kan vara provocerande för den som blivit uppsagd på grund av arbetsbrist se arbetsgivaren nyanställa folk på samma tjänst.

– Det pågår ärenden med så kallad fingerad arbetsbrist. Det är ett problem som vi försöker komma till rätta med, och som vi alltid strävar att motarbeta i förhandlingar, säger han.

DEN SOM ÄR provanställd och inte kan fullfölja sin ”provperiod” – det kan exempelvis röra sig om sjukskrivning eller graviditetsbesvär – har möjlighet att få förlängt med motsvarande tid som gått förlorad i frånvaro. Men det är bara en möjlighet. Och den provanställda kan inte hävda sin företrädesrätt till återanställning, till skillnad från den som varit anställd i minst tolv månader hos samma arbetsgivare under den senaste treårsperioden.

Transportarbetaren har talat med Mirandas tidigare arbetsgivare, åkaren i Dalsland. Han hävdar fortfarande att arbetsbrist motiverade att avsluta provanställningen. Och att det varken hade något att göra med hur Miranda skötte sitt jobb eller att hon berättade att hon väntade barn.

– Hon kanske uppfattade det så, men vi hade redan tidigare tagit beslutet att det inte gick att ha alla chaufförer var kvar, säger han.

Enligt åkeriet var det omöjligt på grund av rådande arbetsbrist.

– Vi hade en nedgång under en period. Det fungerade inte, vi hade inte jobb till alla chaufförer, säger han.

Först drygt ett år efter att Miranda tvingats gå vände det, enligt honom. Och då kunde åkeriet anställa en ny chaufför.

MIRANDA ALEXANDERSSON STÅR fast vid sin beskrivning och hävdar fortfarande att talet om arbetsbrist var skitsnack.

Hon har i dag en son som är ett och ett halvt år gammal. Och hon är kvar i branschen, jobbar på ett annat åkeri i Mellerud.

– Det är tufft ibland, att ha små barn och ha det här jobbet är inte alltid lätt när det handlar om vabb och annat. Det som hände visar hur fult det kan vara.

– Men jag har ett annat lastbilsjobb i dag, och det funkar bra, säger Miranda. ■

DO vill driva gravidas rättigheter

Diskriminering. Fler kvinnor som diskrimineras i arbetslivet på grund av graviditet ska kunna få ersättning. Diskrimineringsombudsmannen (DO) vill att fler fall prövas i domstol.

DO, Lars Arrhenius, skriver i sin debattartikel i Dagens Nyheter, publicerad den 29 december, att ”en oroväckande stor andel av de ärenden DO får in och har drivit handlar just om uppsägning i anslutning till en provanställning. Det är tydligt att många arbetsgivare inte är medvetna om den starka koppling som finns mellan graviditet och direkt diskriminering på grund av kön och att detta även gäller under provanställningen”.

Nu vill DO ta hårdare tag mot arbetsgivare som diskriminerar gravida: Det ska kosta. Framöver kommer DO:s arbete att inriktas på mål där förutsättningar finns att driva igenom ersättning till kvinnor som nekats arbete på grund av graviditet. Lars Arrhenius vill öka antalet fall som drivs i domstol.

Den anställda har ingen skyldighet att berätta för sin arbetsgivare att hon väntar barn, eller att berätta om en partner gör det. Det gäller också den som söker arbete. Däremot bryter arbetsgivaren mot lagen om den gravida inte får jobb på grund av graviditeten.

En provanställning får inte avslutas på grund av graviditet.

LILLY HALLBERG

”Jag kände mig så utlämnad. Det var jättesvårt att hitta ett nytt jobb, jag sökte allt möjligt.”



Miranda Alexandersson

David Ericsson

Två olika världar i en

Som barn, eller snarare som tonåring, lärde jag mig avsky poesi, teater och allt vad kultur heter.

Vid den tiden, då jag var tretton år, min bror elva och syrran sju, hade mina föräldrar av någon anledning bestämt sig för att vi barn var stora nog att klara oss själva.

Farsan hade jag i och för sig mest sett sovande med en kudde över huvudet. Han jobbade natt som redaktör på Svenska Dagbladet och den enda lilla kontakt vi hade var att han uppmuntrade mig då jag skrev uppsatser.

Nu hade han plötsligt blivit väldigt social. Fast inte mot oss barn, utan mot alla som hade något med kultur att göra. Morsan var inte sämre utan söp och började umgås med tv-folk och artister. Kreti och pleti vällde in genom dörren till vårt lilla radhus och till slut blev det som i filmen *Tillsammans*.

> ”Gubbarna där blev som pappor för mig och lärde mig allt om jobbet, facket och att hålla ihop. Nordströms Trä blev mitt första universitet.

Alltifrån poeter med grandiosa egon till skådespelare som spelade ut hela sina register, kom och gick. Och även om en del var ok, kändes andra som om de förbrukade allt syre i rummet.

Att jag började må dåligt och att skolan gick åt skogen är inte så konstigt och till slut bestämde jag mig för en sak: Att lämna huset och familjen.

SÅ NÄR JAG var femton lånade jag en lägenhet på Söder och började jobba på en trädgård. Där fanns det jag tidigare saknat. Gubbarna där blev som pappor för mig och lärde mig allt om jobbet, facket och att hålla ihop. Nordströms Trä blev mitt första universitet.

När jag ändå till slut tröttnade och sa upp mig, började jag resa runt i Europa och arbetade som alltifrån fruktplockare till dödgrävare och diskare.

DÅ JAG TILL slut slog mig ner med fru och barn, kunde jag skriva chaufför på visitkortet (om jag haft något). Då hampade det sig inte bättre än att jag, som alltså hatade poesi, ändå började skriva dikter i lastbilshytten! Dikter som jag nogsamt låste in i lådan på motorhuven.

Texterna blev allt längre och till slut tog jag ett sabbatsår och gick på en skrivarkurs. Nu har jag skrivit sju böcker, de flesta utgivna på Ordfront förlag.

Den senaste, *Den fredlösa*, är snart ute i handeln. Den handlar om ung kille (lastbilschaufför) som är tillsammans med en tjej, som i självförsvar mördat en man och sedan är på flykt för att försöka starta ett nytt liv.

Men den handlar också om just de jag en gång inte tålde: superegona, de som alltid ville ha allt ljus på sig. Kanske för att de ändå för utvecklingen framåt på något sätt och ger inspiration till andra i all sin egensinnighet. För det var i alla fall min egotrippade pappa som en gång lärde mig skriva texter...



Toppen & botten

↑ Magdalena Andersson som statsminister – fast jag börjar undra...

↓ Nya coronarestriktioner som förstör livet för så många men inte verkar ha någon som helst effekt.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Du är facket, du är Transport!

Vår styrka som fackförbund att kunna förändra och påverka börjar alltid hos dig. För det är du som vet vad som fungerar på just din arbetsplats och vad som inte gör det. Lyssnar inte chefen? Är det för stressigt? Mår du eller en kollega dåligt? Du kan faktiskt göra något åt saken och bidra till en bättre arbetsmiljö.

Arbetsmiljö är allt som påverkar dig i ditt dagliga arbete. Du ska ha rätt utrustning för att göra ditt jobb, ha tillräckligt med utbildning, men också relationen till dina kollegor och chefen är arbetsmiljö.

Genom att skriva tillbudsrapporter och påtala risker, brister och potentiella faror i arbetsmiljön gör du en stor insats för dig och dina kollegors dagliga välbefinnande. Du kan även bidra till att det finns skyddsombud på din arbetsplats.

Idag har Transport 1300 skyddsombud, 100 huvudskyddsombud och 36 regionala skyddsombud. Dom arbetar varje dag med att skapa en bra arbetsmiljö för just dig. Det gör dom genom att samverka med och påverka arbetsgivarna att följa lagen. Så kan vi förebygga olyckor och ohälsa i hela Sverige.

TILLSAMMANS ÄR VI STARKA!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Klassiker mellan slätt och skog

Den är inte bred och sträckningen verkar naturgiven. Milstenar vittnar om att här har folk färdats i hundratals år. Riksvägen går genom Västmanland och norra Upplands kulturbygd och trafiken är tidvis tät och tung.

Text och foto LILLY HALLBERG

Morgon i Läby.



Anina Nilverud och kollegan Tindra Marttila på OKQ8 utanför Sala.



Mitt i Morgongåva som sedan 15 år hör till Uppsala län.



Karta: Shutterstock

På ena sidan öppet jordbrukslandskap, på andra sidan skog. Järnvägen i dalgången bredvid. Så ser det ut långa bitar av Salavägen. Strax före avfarten till 72:an i Uppsala, vid Morastenar rastplats, står ett tjugotal långtradare parkerade.

På vägen mot Sala är det lugnt på morgonen. Kallt och snörök. I alla fall efter avfarten vid Stenhagens köpcentrum i utkanten av Uppsala. Men vackert med soluppgång över Uppsalaslätten.

FÖRSTA TÄTORTEN ATT passera är Vänge kyrkby. Både riksväg och järnväg löper genom samhället. Märkligt nog heter stationen Brunna. Det visar sig att hela Vänge hette Brunna under drygt hundra år, efter att Norra stambanan drogs fram genom orten. Samhället skulle inte förväxlas med andra Vänge i landet, som samhällen i Gotland och Halland. För knappt 30 år sedan fick dock Vänge i Uppland sitt gamla namn tillbaka.

Nästa stopp är Järlåsa, som järnvägen också går igenom. Det var dock länge sedan tågen på Dalabanan stannade här, stationshuset revs under 1900-talets sista år. Men förhoppningar finns att lokaltrafiken med Upptåget, som kör på sträckan, ska göra stopp i samhället. Där tillverkades tidigare drycken Pucko, från lanseringen 1954 fram till 1987.

MORGONFIKA I MORGONGÅVA? I centrum i det lilla samhället, med det slående namnet, är dock Essibellas Diner stängt. Det är ett slags mellandag, en fredag efter trettondagen.



I Uppsalas utkant, där Enköpingsvägen och Salavägen delar sträckning.

Tvärs över vägen har My Kök och Bar just öppnat. Här serveras allt från dagens och pizza till grillmeny, sallader och à la carte. Det går också bra att bara ta en kaffe och några syltkakor.

Som främling är det ju en naturlig öppning att fråga dem som arbetar på Mys restaurang varför samhället heter Morgongåva. Det verkar så – annorlunda... Räcker det liksom inte med ett smycke, måste mannen efter bröllopsnatten ge sin fru ett helt samhälle? Om än inte i klass med Bombay, historiens kanske bästa morgongåva, verkar också samhället i Heby kommun väl överdrivet.

– Ja, haha, jag vet inte om det stämmer men jag har hört att det var kungen som gav sin fru – drottningen – det som present, säger kvinnan i kassan på My Kök och Bar.

– Kungen tyckte att det var en så vackert här, hur byn ligger mellan två sjöar.

Kvinnan talar sedan med sin kollega på ett annat språk, de skrattar, och antagligen åt namnfrågan för de talar om ”Gåvan”. Det är så lokalbefolkningen kallar Morgongåva.

WIKIPEDIA GER EN delvis annan förklaring, mindre kunglig: Brukspatronen på närbelägna Molnebo gav ett torp i bröllopspresent till en dräng och en piga då de gift



GRAFIK: CHRISTINA AHLUND

Riksväg 72: Salavägen

➔ Vägsträckan Uppsala–Sala, ”Salavägen”, är 62,9 km lång. Beräknad färdtid: cirka en timme.

➔ Från Uppsala delar riksväg 72 först sträckning genom staden med riksväg 55, ”Enköpingsvägen”, från E4:an.

➔ Från Sala delar riksväg 72 sträckning med riksväg 56, ”Räta linjen”, fram till en bit före Heby – då svänger riksvägen till Gävle från Norrköping av mot norr.

➔ Riksväg 72 löper långa sträckor parallellt med järnvägen, Dalabanans sträcka mellan Uppsala och Sala, tidigare en del av Norra stambanan.

➔ Passerar genom tätorterna Vänge, Järlåsa, Vittinge, Morgongåva, Heby och Heby kommun.



Däck på hög hos Däck Team i Heby.

ÖVERVAKAT

Det är rikt med fartkameror på vägsträckan Uppsala–Sala. Hela 14 stycken!

sig eftersom hon väntade barn (med den gifta patronen på bruket).

I Morgongåva ligger flera större nätbaserade företag, som Adlibris och Apotea.

Sedan den 1 januari 2007 tillhör tätorten Uppsala län, liksom hela Heby kommun.

HEBY VAR TIDIGARE Västmanlands läns östligaste utpost. Men efter en rådgivande folkomröstning övergick kommunen till Upplands län för 25 år sedan.

Historiskt var samhället ett centrum för tegelbruksindustrin i landet, och i tätorten finns i dag ett tegelbruksmuseum. Heby tätort växte efter att stambanan dragits fram på 1870-talet.

Landmärket framför andra är Lantmännens silo, som höjer sig över bygden. Dess framtid har diskuterats sedan förra årtusendet. Liksom möjligheten att använda silon som en gigantisk annonspelare för den närbelägna älgparken. I januari står silon kvar, med banderoll med en älg.

På en obemannad bensintapp, vid 72:an, väntar Benny Hjelm som kör sjukresor för Enköpingstaxi.

– Det är ett bra jobb. Fast om det blir något mer i dag vet jag inte.

Det är lunchtid. Han har haft en körning tidigare i dag, också här tycks det vara en typisk mellandag.

STRAX UTANFÖR SALA ligger kaféet Rutiga huset. Det är inte rutigt längre, men skylten vid vägen lockar fortfarande med kiosk och grill.

Det visar sig att kaféverksamheten lade ned redan 2005, och den nuvarande ägaren tog över ett par år senare. Nu är det bostäder på gång i huset och 72:an ska bli 2+1-väg, med gång och cykelbana, på sträckan.



Benny Hjelm i Heby kör sjukresor.



Lantmännens silo tornar upp sig över Heby.

SALA SILVERGRUVA VAR under lång tid en av Sveriges viktigaste inkomstkällor. När den danske författaren HC Andersen besökte staden på 1800-talet ställde han i sin reseskildring frågan var alla människor i Sala höll hus.

– De flesta reste nog i går. Det är lite av en mellandag i dag, det är lugnt, säger Anina Nilverud på OKQ8-macken i en annan utkant av Sala.

Anina har jobbat sex år på bensinstationen och tycker att det fungerar bra.

– Det är varierat, olika uppgifter hela tiden. Det enda negativa är att vi jobbar ensamma när vi jobbar kväll.

En hel del kunder kommenterar det höga dieselpriset, men det är inga problem.

– De flesta skojar, en del frågar om de kan få rabatt eller hintar om att det är dyrt. Och det är ju dyrt. Absolut, säger hon.

PÅ EN ANNAN bensinstation, i Uppsalas utkant, står Jessica Vallimaa vid sin tankbil. Det börjar skymma.

– Jag trivs bra med jobbet, det är självständigt. Det är ingen som flåsar dig i nacken, säger hon.

Jessica har kört tankbil i drygt fem år, och utgår från Nacka. Vart hon kör varierar.

Transportarbetaren kör sista kilometern på Salavägen ut till E4:an, och söderut: hem.



Tankbilschauffören Jessica Vallimaa från Värmdö fyller på vid mack i Uppsala.



Rutiga huset utanför Sala är inte rutigt längre och kaféet slog igen för snart 20 år sedan.

Sluta banta – lev bättre

Transportarbetare är illa ute i hälsostatistiken. Flera av riskfaktorerna är kopplade till övervikt. Men låt bli att banta. Det gör saken bara värre, enligt forskaren Erik Hemmingsson.

Text **MARIKA SIVERTSSON**



FOTO: SHUTTERSTOCK

Övervikt kan bero på hur du hade det när du var liten, i vilket område du är född, om du har stressat mycket under ditt liv, vilka föräldrar du växte upp med eller om du haft svåra livshändelser. Allt detta påverkar vad vi äter, hur vi äter och inte minst varför vi äter.

Övervikt, högt blodtryck, mycket stillasittande, för lite motion... Många transportarbetare har problem med hälsan. Framför allt övervikt och överviktsrelaterade tillstånd är vanliga, enligt studien *Livsstil och hälsa i olika yrkeskategorier* från GIH i Stockholm. Dags att banta, kan man tänka.

Men Erik Hemmingsson, docent på GIH, Gymnastik- och Idrottshögskolan, säger tvärt nej till det.

– Vi har ingen tillfredsställande behandlingsmodell mot övervikt. Därför är det så viktigt att förebygga, att försöka leva hälsosamt. Att inte forcera sin vikt men att leva i samklang med kroppen, på ett sätt som man mår bra av.

HAN HAR BIDRAGIT till nämnda studie, den som placerar transportarbetare i de hetaste riskzonerna. Och han har också skrivit en bok som heter *Slutbantat*. Bantning funkar inte, är budskapet i den.

– Man gör bara kroppen förbannad när man bantar. Den enda viktminskningsmetod som har långsiktig effekt är magsäckskirurgi, men den har många svåra biverkningar. Det är också så att en del av dem som gör en operation går upp i vikt igen.

MEN FÖR ATT börja med transportarbetares hälsa: I studien om livsstil och hälsa, som avslutades 2020, analyserades hälsodata för närmare 73 000 personer i olika yrkesgrupper. Deltagarnas yrken spände mellan vetenskap och grovarbetare, och de delades förutom yrkesvis också upp i högre respektive lägre tjänstemän, samt högre och lägre kvalificerade arbetaryrken. Skillnaderna visade sig vara mycket stora framförallt mellan de högre tjänstemännen och de övriga grupperna. Transportyrkena låg sämst till i nästan alla parametrar.



Transportarbetare låg samtidigt bra till vad gäller upplevd hälsa – de flesta andra yrkesgrupper upplevde sin hälsa som sämre än vad transportarbetarna gjorde. Detta trots att transportare var värst drabbade vad gäller fetma, högt blodtryck, dålig diet, och avsaknad av regelbunden motion.

DET ÄR NATURLIGTVIS inte så att den som ogillar motion och helst äter chips till middag söker sig till vissa yrken. En viktig poäng med studien är att resultatet till stor del handlar om arbetsförhållanden och social situation.

Det vill säga: vissa har kraft att ge sig ut i löpspåret eller gå på teater efter jobbet, medan andra kommer hem trötta. Transportarbetare har ofta stillasittande arbete, eller fysiskt tungt arbete. För en del av dem äger arbetsdagen rum ute på vägarna, utan att det finns personalmatsal, kök, eller kylskåp i närheten vid lunchrasten. Många stressar, och många får inte den sömn de behöver.

– Transportarbetare är utsatta på många olika sätt, inte minst genom skiftarbete som rubbar biologin, och gör oss mer stressade. Det leder till att vi lättare går upp i vikt, konstaterar Erik Hemmingsson.

Som han ser det är det orsakerna till ohälsa som ska bekämpas, inte symptomen. Och att vara tjock är helt enkelt ett symptom på att något i livet inte är bra. Det kan vara biologin, arbetsmiljön, livssituationen eller maten. Eller alla fyra, i värsta fall.

– Övervikt är multifaktoriellt, liksom annan ohälsa. Det beror på massor av olika saker och många av de sakerna känner vi forskare fortfarande inte till. Det är på sin plats att vi är lite ödmjuka inför det.

HUR HITTAR MAN orsakerna, då? Om vi börjar på individnivå så är det eget detektivarbete som gäller. Är föräldrar och mor- och farföräldrar överviktiga finns sannolikt en genetisk risk för övervikt. Det kan också finnas hormoniella störningar som orsakar övervikt, sköldkörtelfunktionen är en av de mest välkända källorna till problem. De här sakerna går att undersöka och ibland även att medicinera. Ett läkarbesök är att rekommendera för den som har en stor övervikt att komma tillrätta med.

Men lyd inte det vanliga rådet att springa mer och äta mindre, varnar Erik Hemmingsson. Kroppen uppfattar maxvikten som sin idealvikt, den kommer att sträva tillbaka dit så snart svält- och träningsprogrammet är avslutat. Ja, och gärna lite till så den ligger på plus ifall den skulle bli utsatt för svält igen.

– Kroppen har sitt eget system att reglera vad vi väger. Om du förlorar en halvliter blod kommer kroppen att känna det, och återskapa blod så att du ligger på en optimal blodvolym. Det är likadant med temperatur, andning eller surhetsgrad. Och vad vi väger.

MÅNGA AV OSS vet av erfarenhet att bantningslösningen inte är permanent, men vad annat ska man göra när vågen visar tjugo kilo mer än den borde? En del av oss måste ju gå ned i vikt.

– Vad vi äter har stor effekt på hälsan

”Transportarbetare är utsatta på många olika sätt, inte minst genom skiftarbete som rubbar biologin, och gör oss mer stressade. Det leder till att vi lättare går upp i vikt.”

Erik Hemmingsson, forskare på Gymnastik- och Idrottshögskolan.

”En hel industri tjänar grova pengar på att vi äter oss sjuka. Och en helt annan industri frodas på att vi blir tjocka och vill gå ned i vikt.”

Erik Hemmingsson, forskare på Gymnastik- och Idrottshögskolan.

och vi ska tänka ordentligt på vad vi äter. Maten har också viss effekt på vikten, men det går inte att lägga så ensidigt fokus på mat som man ofta gör i viktminskningssammanhang, blir svaret.

Med det sagt presenterar Erik Hemmingsson de universalprinciper för mat och god hälsa som vi alla redan känner till. I ett nötskal:

➜ Försöka få i sig högt näringsvärde, vilket innebär sådan mat som växt i jorden. Frukt, grönt, baljväxter.

➜ Dricka mycket vatten.

➜ Äta fisk.

➜ Undvika sådan mat som är processad.

➜ Undvika raffinerade kolhydrater som stärkelse och socker.

➜ Undvika skräpfetter som palmolja.

KOMMEN SÅ LÅNGT flyttar han fokus från gaffeln till industrin. Han har tidigare undersökt hur intaget av processad och ultraprocessad mat har förändrats i Sverige från 60-talet fram till 2010, och hur den förändringen är kopplad till övervikt på samhällsnivå. Vi drack 20 liter läsk per år 1960, och 2010 drack vi 90 liter läsk per år och person. För att nämna något.

– Det samband mellan övervikt och kost som finns på samhällsnivå är den utveckling då vi äter mer processad mat. Ska vi komma tillrätta med det samhällsproblem som övervikt utgör, behöver de kranarna stängas. Punktbeskattning eller inskränkta möjligheter till marknadsföring har effekt.



FOTO: STEFAN TELL

”Man gör bara kroppen förbannad när man bantar”, konstaterar Erik Hemmingsson som har över tjugo års erfarenhet av forskning på övervikt.

PÅ FRÅGAN OM det är en realistisk tanke kommer en explosion av argument för ökat producentansvar. Som forskare har Erik Hemmingsson ägnat mycket tid att fundera över ekonomiska drivkrafter, men också människans fysiologi och psykologi. Vi lever i en tid då våra kroppar och sinnen utmanas på sätt som vi inte är rustade att motstå.

Att vi alla känner till principerna för att äta hälsosamt är inte till så mycket hjälp, sett så. Det är inte där problemet ligger.

– Industrin optimerar smakerna så att det ska smaka gott för många människor, och de säljer produkterna med magisk marknadsföring. Vi trillar dit. Ta pommes frites, det är helt enkelt raffinerade kolhydrater med salt och olja. Förstörd potatis.

HAN VILL INTE säga att det är kört för den som har för mycket övervikt. Men viktminskning kräver hög medvetenhet om vad man som individ har att kämpa emot, och framför allt medvetenhet om att det inte ska vara den egna kroppen. Övervikt är socialt, det uppstår på grund av att livet omkring oss är inrättat på ett sätt som försvårar hälsosamma vanor.

– Det finns ändå massor människor kan göra för att skydda sig själva och sina barn, för att främja sunda vanor. Men den som driver med som ett löv i vinden får det tufft, med tanke på hur vi påverkas av kultur och marknadskrafter.

VAD MAN KAN göra? Erik Hemmingsson påpekar stillsamt att det finns jättebra böcker. Hans egen, bland andra. I övrigt är det på sin plats att bli arg. En hel industri tjänar grova pengar på att vi äter oss sjuka. Och en helt annan industri frodas på att vi blir tjocka och vill gå ned i vikt.

En bra sak göra i det läget kan vara att tänka ”Fan heller”, och koka sin potatis med lite dill.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Vad vi äter har stor effekt på hälsan och vi ska tänka ordentligt på vad vi äter. Undvik hårt processad mat”, råder Erik Hemmingsson.



KONGRESSÅRET HAR BÖRJAT!

Svenska Transportarbetareförbundet håller sin 35:e ordinarie kongress 2022, i enlighet med 2017 års kongress. Men vad händer egentligen i Örebro i augusti?

Text **Lilly Hallberg** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Högsta beslutande organ

Transport håller kongress vart femte år. Kongressen i år hålls i Örebro och öppnar fredagen den 26 augusti. Den pågår till och med tisdagen den 30 augusti.

2 Mål och val

På kongressens sammanträden bestäms vilken inriktning och vilka mål förbundet ska arbeta för framöver, och beslutar om något i stadgarna ska ändras. Kongressen väljer också förbundsledning och vilka personer som ska sitta i förbundsstyrelsen.

3 Avdelningarna utser ombud

De som deltar som ombud på kongressen väljs av de lokala avdelningarna, efter en nomineringsprocess.

Hur många ombud en avdelning får skicka till kongressen är proportionerligt utifrån antal medlemmar i varje avdelning.

Exempelvis räknar avdelning 4, som organiserar transportarbetare i Östergötland samt Västervik och Vimmerby kommuner, med att skicka en delegation med åtta ombud. Umeåavdelningen har sex ombud.

4 Inte bara ombud...

Ombuden, liksom förbundsstyrelsens och förbundsrådets ledamöter, har rösträtt i alla frågor som behandlas under kongressen. Men långt fler deltagare är på plats.

Centrala ombudsmän och förbundsrevisorerna har skyldighet att närvara på kongressen. De har också rätt att uttala sig och lägga fram förslag, men inte rösta.

Dock har de som sitter i förbundsrådet och förbundsstyrelsen rösträtt i frågor om kongressperiodens förvaltning/ansvarsfrihet.

Det finns också kongresspersonal som bland annat ser till att ordna fram material till sekreteriat och utskott.

Kongressvakter ser till att det är ordning och reda, och att ingen stör förhandlingarna.

Att vara kongressvakt kan vara ett hedersuppdrag för pensionerade ombudsmän.

5 Mellan kongresserna

Fem år är lång tid. Transports högsta beslutande organ mellan kongresserna är förbundsrådet, som kan ta ställning i viktiga frågor som exempelvis rör en avtalsrörelse; om Transport ska ställa sig bakom LO-samordningen eller annat.

6 Påverka med en motion!

Alla medlemmar har möjlighet att påverka vad Transportarbetareförbundet arbetar för genom att skriva förslag – motioner – till kongressen.

Motioner ska skickas till den avdelning man hör, senast den 25 februari. Det går bra att skicka in förslag till avdelningen både som enskild medlem och tillsammans med andra medlemmar eller med sin klubb.

Avdelningarna har en månad på sig att behandla motionerna och skicka dem till förbundet centralt.

Senast den 25 mars ska förbundet ha motionerna. Störst chans att få gehör för sina förslag är om de antas som avdelningsmotioner. ■

Experten



Lars Mikaelsson är Transports förbundssekreterare.

Känner du oro för att covid kan hindra att kongressen genomförs som vanligt?

– Jag utgår från att vi kan samlas till vårt högsta beslutande organ, och hoppas verkligen det. Men jag tror jag att vi alla kommer att känna oro en bra tid framöver att det kan komma nya mutationer och restriktioner.

Varför är ni i Örebro igen?

– I första handlar det om pris, i andra hand om större chans att göra avtryck i en något mindre stad. Det kostar betydligt mindre att hålla kongress än i Stockholm, och det märks mer än i huvudstaden. Det har fungerat väldigt bra tidigare när vi varit i Örebro. Det hade varit roligt att hålla kongress i en annan stad i år, och vi har tittat på flera ställen, men inte hittat något lika bra alternativ.

Har kongressen blivit kortare, sett till antal dagar?

– Ja, vi har kortat med en dag. Det var faktiskt ett av de sista besluten som togs på kongressen 2017. Nu blir det fem dagar, och det behövs. Det blir ändå en hel del kvällsjobb... Alla som blir utsedda som ombud ska känna att de får chansen att tala och lägga fram sina saker.

Finns det några intressanta motioner redan nu som vi skulle kunna få ta del av?

– Det är lite tidigt, motionstiden går ju först ut 25 februari. Men jag vet att det kommer upp förslag som rör elevmedlemskap också för dem som byter yrke och utbildar sig mitt i livet. I dag får ju gymnasieelever sådant medlemskap. Det är en god tanke att även äldre får chansen att lära känna sin fackförening under utbildningstiden.



***Pestdoktorn*, broderi av Teresa Oscarsson (från 2020) som visar en doktor, med en näbb fylld med örter till skydd mot pesten.**

Pandemier och teorier, pest eller kolera ibland

När nya, tidigare okända sjukdomar härjar ligger det i människans natur att söka orsaker. Också långt bortom Folkhälsomyndighetens förklaringar.

Arga gudar, dålig luft, CIA, förgiftade brunnar, mobilmaster och minoriteter har alla pekats ut som skyldiga – teorierna som följer i pandemiers spår är en mörk historia långt före dagens anti-vaxxare.

Text **LILLY HALLBERG**

FARSOTER HAR FÖLJT människan genom historien, utplånat kulturer men också lagt grunden för nya strukturer i samhället. Digerdöden ryckte bort mer än en tredjedel av Europas befolkning i mitten av 1300-talet. Men efter det som var den första vågen av pestutbrott kunde välståndet i stora områden öka för dem som överlevt, jorden kunde bättre föda dem och livsvillkoren överlag för folket stärktes när det rådde vad som i dag skulle kallas brist på arbetskraft.

Dick Harrisson, professor i historia vid Lunds universitet, beskriver i sin bok Stora döden, hur samhället förändrades för gott. Framför allt på grund av konsekvenserna – ingen annan händelse, eller kedja av händelser, har orsakat större förödelse än den farsot som svepte över stora delar av den Gamla världen på 1300-talet. Gårdar lämnades öde för gott, och namn som Döderhult vittnar om de genomgripande konsekvenser pandemin förde med sig. Med Dick Harrissons ord: För många framstod farsoten som en syndaflod.

Ända fram till 1700-talet var pesten ständigt närvarande i människors medvetande som ett hot.

JUST DIGERDÖDEN – som startade den andra stora pestpandemin i historien – känner de flesta till. Men andra pandemier, både tidigare och senare, har i hög grad fallit i glömska. Trots all modern kunskap är fortfarande mycket om ursprung till sjukdomarna höljt i dunkel. Det är heller inte säkert vad som orsakade epidemier historiskt, även om de benämns pest – orsakat av bakterien Yersinia pestis – kan det också röra sig om andra smittsamma sjukdomar, som smittkoppor, orsakade av ett virus. Först efter 80 år efter spanska sjukan (1918–1920), som skördade fler liv än någon influensapandemi i historien kunde forskare identifiera det virus som var orsak. Men även om proteinet är likt fågelinfluensan är uppkomsten okänd.

Människans vilja att göra gott, för att undkomma smitta, löper som en röd tråd genom historien. Med modern teknik når informationen snabbt fram, men även på medeltiden nådde rykten om pestens fasor människor innan deras samhälle drabbades. Då genomsyrade gudstron människors föreställningar. Föreställningen om pesten som ett Guds straff ledde till våldsamma försök till botgöring. Gisslartågen, med ursprung i norra Italien under 1200-talet fick ett uppsving. De så kalla flagellanterna vandrade i trasor längs vägar, piskade sig själva och varandra blodiga. Det blev ett av pestens smittovägar.

SNABBT SPRIDS OCKSÅ konspirationsteorier om vaccin mot covid. En av de mer fantasifulla menar att Bill Gates använder vacciner för att injicera övervakningschip i människor världen över.

Men så många som en av fyra svenskar ser det som ”troligt” eller ”säkert” att farliga biverkningar av vacciner medvetet döljs för allmänheten, uppger de i en stor brittisk undersökning gjord av opinionsmätningsföretaget Yougov och publicerad i the Guardian.

Samtidigt kämpar jättar som Facebook och Youtube mot vad företagen ser som desinformation. Videoplattformen Youtube tar sedan i höstas ned alla videor som hävdar att godkända vacciner är farliga. Redan ett år tidigare censurerades alla inslag om kopplingen corona/5G-master för trådlös överföring av radiovågor.

Den italienska författaren Giovanni

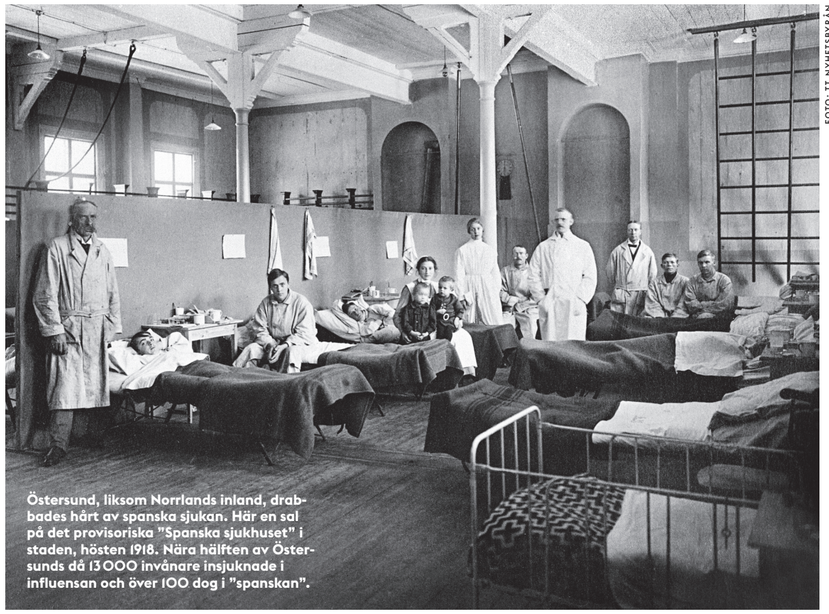


FOTO: TT NYHETSBYRÅN

Östersund, liksom Norrlands inland, drabbades hårt av spanska sjukan. Här en sal på det provisoriska ”Spanska sjukhuset” i staden, hösten 1918. Nära hälften av Östersunds då 13 000 invånare insjuknade i influensan och över 100 dog i ”spanskan”.



Giovanni Boccaccios skildring av digerdöden *Pesten i Florens 1348*, i novellsamlingen *Decamerone*, tolkad i etsning av Luigi Sabateli d.ä. FOTO: WELLCOME PRESS

Här är historiens svåraste pandemier

Justinianska pesten:
Drabbade främst östra Medelhavsområdet på 540-talet under den östromerske kejsar Justinianus tid. Under kommande två århundraden skedde återkommande utbrott, med smittspridning upp till dagens Tyskland. Antalet dödsoffer är okänt, men räknas som pandemi och inledning på den första av tre pestvågor.

Smittkoppor:
Ursprunget är okänt, men variolaviruset, som orsakar sjukdomen, har konstaterats i flera tusen år gamla fynd i Egypten och Kina. Bara under 1900-talet har mer än 300 miljoner människor dött i smittkoppor. Vaccin togs fram redan på 1700-talet, men först 1980 förklarade WHO sjukdomen utrotad.

Digerdöden:
Ett mycket omfattande utbrott av pest – en zoonos, spridd av djur (råttor) – under medeltiden, som i mitten av 1300-talet spritt sig över Gamla världen. Närmare 25 miljoner människor kan ha dött i Europa, och 75 miljoner människor totalt.

Stora pesten i London (the great plague):
Böldpest som krävde närmare 100 000 liv 1665–1666, en fjärdedel av stadens dåvarande befolkning. Räknas som en del av den andra pestvågen, som inleddes med digerdöden, där återkommande utbrott skedde fram till 1700-talet.

Kolera:
Tarmsjukdom med ursprung i trakterna av den indiska floden Ganges. Möjligen skedde en mutation och en aggressivare variant av kolerabakterien uppstod i början av 1800-talet. Sjukdomen spred sig sedan med återkommande utbrott under 1800-talet. Sverige drabbas första gången 1834. I Europa dog sammanlagt omkring 100 miljoner människor under epidemier under seklet.

Spanska sjukan:
1918–1920. Svår influensa som bröt ut i slutskedet av första världskriget. Omfattande truppförflyttningar på grund av kriget drev sannolikt på snabb smittspridning. En andra sjukdomsvåg blev svårast, och drabbade särskilt unga i åldern 20–40 år. Pandemin slog globalt, och nådde även avlägsna öar i Stilla havet och Arktis.

Källa: Wikipedia, Dick Harrisson *Stora döden* (Ordfront), *Allt om historia Historiens värsta katastrofer* (Saga-Egmont)

Boccaccio påbörjade sin novellsamling *Decamarone* 1348. Ramberättelsen är den om tio ungdomar som flyr till en avskild gård utanför Florens då pesten når staden. Det litterära verket har flera gånger aktualiserats i tider av krig och pandemier, och tolkats som en möjlighet att fly det onda, också i vår tid som i filmen med samma titel från 1971 av Pier Paolo Pasolini.

MEN VERKLIGHETEN HANDLADE för många mindre om chans till flykt, och mer om förföljelse.

Att söka syndabockar var vanligt. Judar på flera håll på kontinenten pekades ut som skyldiga, tvingades under tortyr att erkänna ”sin skuld” för pesten och mördades.

En annan vanlig förklaring till pestutbrott var planeternas ogynnsamma ställning, som drev fram ångor som spreds. Ett av de viktigaste sätten att skydda sig mot smittan blev därför att undvika den smittsamma luften eller gasen, den så kallade miasman. Olika typer av masker utvecklades, och de som tvangs hantera lik efter pestdöda rökte för att undvika ångorna.

DRYGT 100 ÅR före medier började rapportera om ett tidigare okänt virus från staden Wuhan i Kina drog spanska sjukan, i tre vågor, över jordens alla kontinenter. I juli 1918 skrev svenska tidningar att epidemin som startat på våren nått södra Sverige. Spridningen var oerhört snabb.

I dag beräknas att spanska sjukan tagit mellan 50 och 100 miljoner liv. En tredjedel av alla jordens invånare, då 1,6 miljarder, tros ha infekterats av viruset.

Värst var den andra vågen, hösten 1918. Den första vågen liknade mer en vanlig säsongsinfluensa, både i det att främst var mycket gamla och små barn som dog, men också på grund av årstiden.

Nu drabbades i stället påfallande ofta unga vuxna, de som normalt sett har starkast motståndskraft mot sjukdom. Mer än hälften av dem som dog i andra vågen var i åldern 20–40 år. Även under den tredje vågen, året därpå, var de värst drabbade.

SPANSKA SJUKAN GAV upphov till en överreaktion hos immunförsvaret. Ett starkt immunförsvar betydde då en kraftigare överreaktion och mer skador på lungorna, med ökad dödlighet som konsekvens. För omgivningen var det skrämmande och oförklarligt, och att till synes unga och tidigare friska drabbades har ibland beskrivits som unikt för spanska sjukan.

Men i sin bok *Att lura åldrandet – hälsohetsen som jagar oss ända in i döden* skriver den amerikanska författaren och debattören Barbara Ehrenreich att detta med överreaktion hos immunförsvaret inte är helt unikt, utan att immunförsvaret agerar fiende också vid sjukdomar, även vissa cancerformer.

NÄR DET GÄLLER råd för att stoppa smittspridningen under spanska sjukan närmar vi oss vår egen tid.

Mycket av myndigheters och auktoriteters råd känns igen: Undvik folksamlingar, noggrann hygien, isolering. Andra råd från läkare känns främmande, eller vittnar om ett åtida Fattigsverige: Gurgla morgon och kväll, samt ta laxermedel så fort symtomen visar sig som Victor Berglund, medicine docent vid Lunds universitet, råder i en broschyr från 1918: *Vad hava vi att göra oss för att skydda oss mot spanska sjukan?*

FAKTA OM ”PESTDOKTORN”



Konstnären Teresa Oscarsson arbetar mest med små korsstygn i ull i sina broderier och tre gånger har hennes verk varit med på Liljevalchs Vårsalong. *Pestdoktorn* innehåller flera spännande detaljer, som till exempel när döden spelar schack.

– Pest och pina har ju följt mänskligheten genom hela historien. På pestens tid tänkte man sig att dålig luft, miasma, orsakade sjukdomar. Pestdoktorn med sin näbb fylld av örter lyckades inte rädda någon. Men man fattade i alla fall att munskydd är bra, säger Teresa Oscarsson.

Fler av hennes verk finns på teresas.se.



Pesten utlöste våldsam förföljelse i jakten på syndabockar. Judar i flera städer på kontinenten anklagades för att sprida smitta, bland annat genom att förgifta brunnar, och dömdes efter tortyr som ”skyldiga”. Nürnbergkrönikan från 1493 visar avrättning på bål.

Nyord från förra året



Coronahund, *vaccinpass* och *zoomtrötthet* – pandemin fortsätter att prägla det svenska språket. Språkrådet och Språktidningen har sammanställt listan med 36 nyord som fått stort genomslag i medierna under 2021.

Av listan att döma lever vi i en mörk tid, och är rejält trötta på restriktioner och konsekvenser av covid, som *maskne* (hudbesvär orsakade av munskydd). Även ord utan direkt koppling till viruset talar sitt tydliga språk om samtiden: *Svinna* (slänga något som går att använda), *spökkök* (restaurangmeny enbart för avhämtning), *fono* (rädsla för normalitet), *jobbonär* (person som fortsätter att yrkesarbeta efter pensionsåldern) och *giggare* (person som får arbetsuppdrag genom appar).

Men det finns hopp. Som *snällvägg*, en plats där det går att skänka bort exempelvis kläder. *LH*



FOTO: RAGNA JORMING /NENT GROUP

Josephine Bornebusch som Monica och Jonas Karlsson som Harry i *Harmonica*.

Nostalgisk turné för countryduo

Äkta makarna Harry och Monicas framgång som countryartister tycks över. För att rädda både äktenskap och karriär ger de sig ut på en nostalgitur på kontinenten.

I slutet av februari har Josephine Bornebuschs och Jonas Karlssons serie Harmonica äntligen premiär. Pandemin gjorde att inspelningarna av musikdramat fick flyttas fram. Bornebusch och Karlsson har skrivit manus, originalmusik och spelar själva huvudrollerna.

Harmonica kommer att visas i fem delar på Viaplay. *LH*

Käll utvecklar kulturen

Konstnären Mattias Käll, vars illustrationer ofta syns i Transportarbetaren, har börjat en ny tjänst vid Region Örebro. Från årsskiftet arbetar han halvtid som utvecklingsledare för bild och form på regionens sektor för kultur. Det innebär att stödja regionens konst- och kulturliv.

Men Mattias bilder kommer du också att kunna se framöver här i tidningen! *LH*



KA-SARNA		GÖRA EN TRÄ-FIGUR	BALJA	SLÄKTE		KAPAT	TON	SÄTTER PLAT-TOR		SAM-VÄLDE OBLAN-DAD		STÄM-NING	LAST	HAR VISSA SLAG		ROMJA	VIMLAR
RUNT POLEN						PORÖST STYCKE / KULA						ANDEL / PLAN					FRU NIXON
SIMMA UNDER VATTEN								LAND I AFRIKA / ANTRO-POLOG						GRÄD-DAD RÄTT		HÅRT SLAG	
DJUR PÅ FLUS-TER			TUGGAS / BE-SKYLL-NING				ÄR KRAFT-FULLT / TRÅKIG						KORSA IBLAND / SES MED GO'				
FLYT-FÄGEL				VALLA / BÖJD						SNÖVIT / ÖGON-ÅKOMMA					KRUB-BADE / ABSOR-BERAR		
						BRÄNSLE I RÖKEN / HERRA-VÄLDE						DAGER / ÄR MÅNGA MISSAR					BALT
ÄR DET SMALA		ÄR VI-KINGLÅT / ATT ÖSA MED							FLAX / TAS PÅ HIF					ANOD / KAN MAN SMÄRTA			
							PIKA / FEL-AKTIGT TEMPO						PÅ BENEN / GER DI ÅT FLERA				
KOPPLA	ORÖRLIG / DÖL-JER SIN BÄRARE				THAI-LANDS-KATT / GRÖN						KAN KUNG BLI / PYSER					HÖG	
GJORDE ARTIG KICKA				KAN GE KRAFT / GÖR FARS						HUVUD-SAK FÖR KVINNOR / JÄMVÄL							
DRIV-KRAF-TEN						ÄRENDE / KAN DET I TAND						TRÄSK / NUNA					BÄR IBLAND
ÄR OFTA RIMMAD		FÖLJD-RIKTIG-HET / I RANA						FELAK-TIGA BRUK / GÖKBO							AMPERE-TIMME / AN-GÅENDE		
					BB FÖR HÄSTAR								ÄR DE MÖRKA TONERNA				
DE TALAR AFRIK-AANS							LUGNET				ÖDLOR						©Bulls

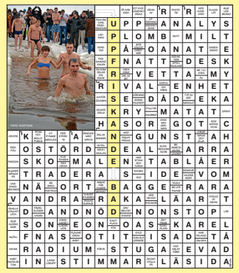
Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 9 februari. Märk kuvertet **"Februarikrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Januarikrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Arne Persson, Billesholm
Conny Berglund, Furuvik
Arne Göransson, Helsingborg.

Vinnarna av en trisslott:
Per Olof Fredriksson, Nyköping
Britt-Marie Bergström, Nacka
Elin Andersson, Åänäset.

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

Okej köra in chaufför på lager?

Om min körning blir inställd på grund av att det är röd dag, får arbetsgivaren ge mig annat jobb som terminalarbetare – eller med att städa lastbilar – fast de anställt mig som chaufför? Min anställning är ju inte som terminalarbetare, utan just som chaufför. Det känns också fel att bara vissa chaufförer får ledigt på röda dagar, men inte jag. Jag jobbar i snitt 40 timmar i veckan, men ibland kan det bli lite mer än 40 timmar också. *Hassan*

Svar: Arbetsgivaren kan beordra dig till att utföra övertidsarbete för sin egen räkning, men inte utan ditt samtycke beordra dig att utföra arbete åt en annan arbetsgivare.

Om du är prov/tillsvidareanställd har du rätt till helglön ifall du skulle ha arbetat på en helgdag när den infaller mellan måndag till lördag. Om arbetsgivaren beordrar ut dig på arbete på en helgdag, till exempel julafton, så har du förutom rätt till att bibehålla grundlönen, extra timlön, övertidsersättning, kvalificerad ob och premiekompensation.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport med ansvar för transportavtalet

Ledigt för kurs?

Jag vill åka på Ungdomsforum i år. Jag undrar hur lång tid i förväg jag måste tala om för min arbetsgivare att jag ska vara borta från jobbet då, eller för att gå på annan kurs/utbildning som facket ordnar? Det verkar alltid olämplig tidpunkt, oavsett tid på året, med tanke på hur mycket det är att göra. (Försöker vara schyst mot min arbetsgivare, vi är inte så många på jobbet. Men det blir alltid problem. Jobbar måndag–fredag.) *Ebba*

Svar: Du ska alltid söka ledigt så fort du är anmäld till en facklig utbildning. Dock allra senast två veckor innan kursstart. Om du är osäker på hur det går till med ledighet så be din studieorganisatör på avdelningen om hjälp i samband med att du blir anmäld till kurs. Om arbetsgivaren nekar din ledighet måste du kontakta din avdelning så fort som möjligt för en chans till dialog med företaget.

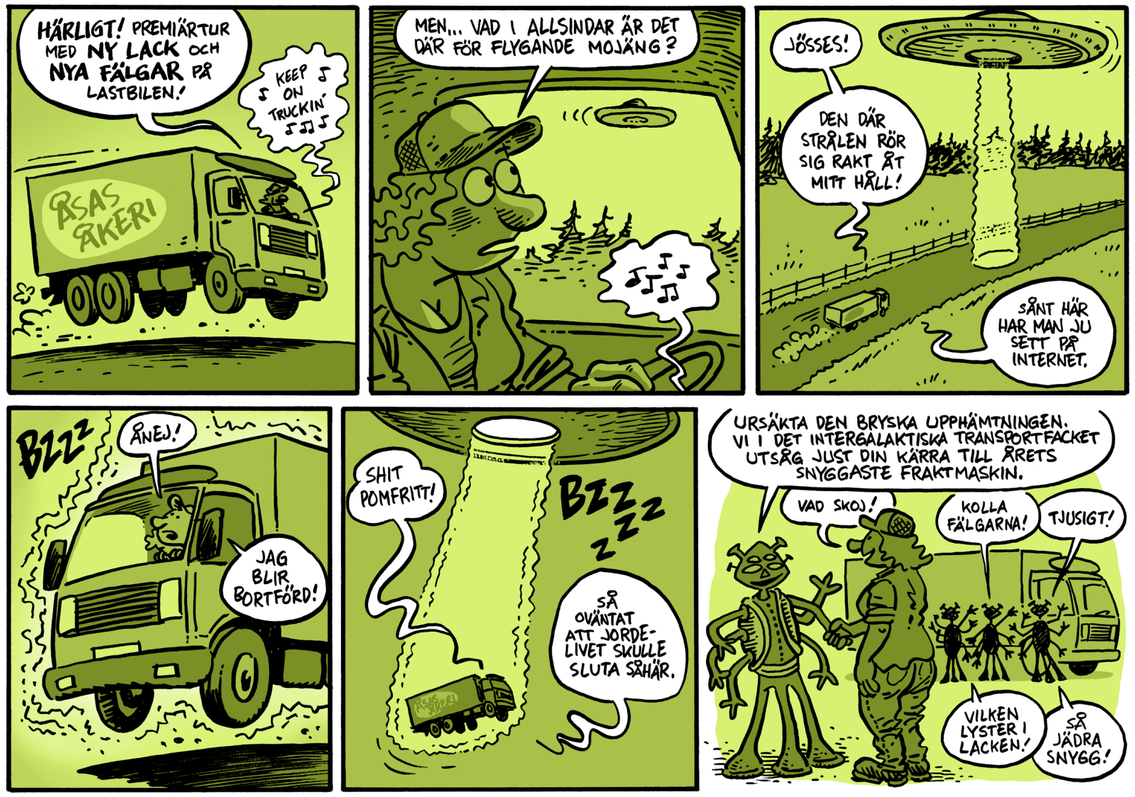
Ludwig Eriksson, ordförande och studieansvarig avdelning 41 Uppsala

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-48030 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-403001**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.



Plattformsföretagen måste börja ta ansvar

Nu ska plattformsarbetares villkor regleras inom ramen för EU:s arbetsrätt. Det blir resultatet om EU-kommissionen får som den vill efter att man la ett förslag till ministerrådet och Europaparlamentet strax före jul.

Självklart ska plattformsarbetare ha samma rättigheter och trygghet som andra arbetstagare på den svenska, och europeiska, arbetsmarknaden. Att EU ska in och rota i vår arbetsmarknadsmodell där fack och arbetsgivare tillsammans bestämmer villkoren är oacceptabelt. Den svenska modellen kan hantera det här med några enkla åtgärder.

> ”Plattformsarbete är inte en unik möjlighet att komma i arbete här i Sverige. Det är ett sätt att bli utnyttjad som arbetare.

DET VIKTIGASTE FÖR att plattformsarbetarna ska kunna åtnjuta den svenska välfärden och trygghetssystemen är att plattformsföretagen slutar upp med sin enfaldiga tro på att de är något nytt, spännande och annorlunda på arbetsmarknaden. De är företag precis som vilka andra som helst. Genom att ta sitt arbetsgivaransvar, anställa sin personal, gå med i en arbetsgivarorganisation och teckna kollektivavtal skulle plattformsföretagen kunna ge sina anställda samma rättigheter och trygghet som övriga arbetare i Sverige.

Med ett kollektivavtal kan man också skapa en sund flexibilitet, något som plattformsföretagen ständigt framhåller behovet av. Men en flexibilitet som inte bara innebär flexibilitet för företaget utan också trygghet för de anställda.

MÅNGA PLATTFORMSANSTÄLLDA SOM vi pratat med beskriver en arbetssituation där de ständigt måste jaga pass, vara on demand och i flera fall arbeta på flera olika jobb för att tjäna tillräckligt med pengar att leva på. De flesta strävar efter att tjäna ihop 13 000 kronor i månaden. Det är Migrationsverkets krav för att de ska få stanna kvar i Sverige. Det är många som inte kan uppfylla detta.

Plattformsarbete är inte en unik möjlighet att komma i arbete här i Sverige. Det är ett sätt att bli utnyttjad som arbetare. Min uppmaning till alla plattformsföretag är att anställa sin personal och teckna kollektivavtal och bli en del av världens mest framgångsrika arbetsmarknadsmodell, den svenska.

MIN TILLTRO TILL att EU-lagstiftning ska lösa det här på ett bra sätt är låg. Förslaget som ligger på bordet i dag går ut på att EU-lagstifta om ett anställningsförhållande. Jag skulle helst velat se ett tydligare fokus på att man kräver att företagen tar arbetsgivaransvar och slutar flumma runt och tro att det handlar om tekniska, innovativa affärsmodeller. Det är arbetstagarna som förlorar i slutändan och jag har svårt att se att EU:s förslag kommer lösa detta. ■



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET 1897

Det här h änder på din avdelning

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 9 februari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till representantskapets årsmöte Den 19 mars kl 10–16 på Quality Hotell 11, Maskingatan 11 vid Eriksbergshallen. Kaffe och smörgås finns från 9.30. Avdelningen bjuder på lunch.

På dagordningen bland annat: Ansvarsfrihet för avdelningsstyrelsen. Val till avdelningsuppdrag: Avdelningsordförande, ledamöter och ersättare till avdelningsstyrelsen, val av revisorer. Val av kongressombud, val till LO-distriktet.

Kallelse till sektionernas årsmöten På dagordningen vid årsmötena står bland annat val till sektionsstyrelsen, val av ledamöter till representantskapet och nominering till avdelningsuppdrag, inklusive kongressombud.

➤ Tidningsbudssektionen: torsdag den 17 februari kl 17.00. Fika från 16.30.

➤ Åkerisektionens årsmöte, lördagen den 19 februari kl 11.00. Fika från 10.30.

➤ Buss- och taxisektionens årsmöte, måndagen den 21 februari kl 18.00. Fika från 17.30.

➤ Terminal- och bemanningssektionens årsmöte, tisdagen den 22 februari kl 18.00. Fika från 17.30.

➤ Petroleumsektionens årsmöte, onsdagen den 23 februari kl 11.00. Fika från 10.30.

➤ Bevakningssektionens årsmöte, onsdagen den 23 februari kl 18.00. Fika från 17.30.

➤ Miljöarbetaresektionens årsmöte, fredagen den 25 februari kl 17.00. Fika från 16.30.

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 1 februari kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi samlas i studielokalen, och bjuder på fika. Välkomna!

På grund av pandemin kan mötet ställas in med kort varsel.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöten i sektionerna är planerade fysiskt sen tidigare. Men håll koll på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/ostergotland/ ifall vi ställer om till digitala möten.

På dagordningen står val till uppdrag i sektionerna.

➤ Sektion 1: Tisdagen den 15 februari kl 18.00.

Plats: Restaurang Stjärnkrogen, Platinum Cars Arena (Gamla Idrottsparken, entré hörnet Ektorpsgatan/ Södra Promenaden vid Mast 1).

Vi bjuder på mat och kaffe.

Anmälan sker till Christian Österström (ordförande i sektionen) på 010-480 31 45 eller christian.ostrom@transport.se.

Välkomna, hälsar sektionsstyrelsen!

➤ Sektion 3: Se hemsidan.

➤ Sektion 5: Se hemsidan.

➤ Sektion 6: Se hemsidan.

➤ Sektion 7: Lördagen den 12 februari.

Var: Bastun, Lysingsbadet.

Program: Mötesstart kl 14.00. Mat och bastu från cirka 16.30.

Anmälan senast den 9 februari till Niklas Johansson, 0706-23 63 05 eller taxinicke@hotmail.com.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Februari månads kurser att söka:

➤ Vecka 6: Taxiavtalet, den 7 februari.

➤ Vecka 6: 13 Vatten och miljö, den 13 februari.

➤ Vecka 9: Startpunkten (introduktion om fackets betydelse för dig och din trygghet), den 28 februari.

Sälen.



Branäs.



VÅRA STUGOR

Det finns enstaka veckor kvar under snösäsongen. Men det finns möjlighet att boka en trevlig sommarsemester. Anläggningarna erbjuder sommaraktiviteter med naturupplevelser och möjlighet till rekreation.

Kongressen 2022 Du som medlem har möjlighet att skriva motion till Transportarbetareförbundets viktigaste organ, kongressen. Medlemsmotioner ska lämnas in till din avdelning senast den 25 februari för att antas.

Vill du ha hjälp, eller har du en idé om förändringar som bör göras i förbundet? Ring gärna oss 010–480 30 06.

Klubbar och sektioner ska hålla sina årsmöten under februari månad, förtroendevalda förväntas delta på dessa. Så gå till din klubb eller sektion, det är så du kan påverka avdelningens inriktning och arbete!

Avdelning 6 håller årsmöte den 26 mars tid och plats kommer att utannonseras senare. På hemsida, Facebook och sms.

Att vara fackligt engagerad är tillfredsställande, du kan hjälpa många vänner och kolleger på din arbetsplats med frågor och problem. Bli fackligt aktiv! Vi informerar om vilka möjligheter som finns.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Pensionärsklubben har årsmöte tisdagen den 1 mars kl 10.00 på avdelningen.

Vi bjuder på lunch och anmälan görs till avdelningen på tel 010–480 30 09.

Välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 12 MALMÖ

Transportsossen Torsdagen den 3 februari kl 18.00 kallas medlemmarna i Transports S-förening (Transportsossen) till nomineringsmöte. Och onsdagen den 23 februari kl 18.00 är det dags för årsmöte.

Båda mötena hålls på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö. Välkomna, hälsar ordförande Mats Öhman (tel 0761-89 27 90)!

Sektionsmöten

➤ Lördagen den 12 februari kl 10.00 kallar sektion 30 (Miljösektionen) till nomineringsmöte och årsmöte på Transport avd. 12: kontor, Kosterögatan 5 i Malmö.

På dagordningen bland annat nominering och val till sektionsuppdrag, till exempel representantskapsledamöter samt styrelsen. Det ska även nomineras till avdelningsuppdrag, bland annat ordförande i avdelningen.

Mat serveras efter mötet. Mötet sker fysiskt men det går att delta digitalt. Länk finns på avdelning 12:s hemsida, www.transport.se/avdelning12. Varmt välkomna önskar ordförande Kenneth Malmberg, tel 070-723 01 31.

➤ Måndagen den 14 februari kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till årsmöte på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32).

Styrelsen träffas kl 17.00. På dagordningen bland annat val till uppdrag i sektionen samt nominering till avdelningsuppdrag.

Mötet sker fysiskt, men det går att delta digitalt. Länk finns på avdelning 12:s hemsida, www.transport.se/avdelning12. Välkomna önskar ordförande Maths Nilsson (tel 072-260 36 50).

➤ Tisdagen den 22 februari kl 19.00 kallas medlemmar i sektion 55 (taxi/buss) till årsmöte på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö.

Denna kväll är det bland annat val till sektionsuppdrag, samt nominering till avdelningsuppdrag.

Vi bjuder på något lätt att äta, samt kaffe och kaka. Välkomna önskar ordförande Mats Öhman (tel 0761-89 27 90).



AVDELNING 14 HELSINGBORG

God fortsättning på det nya året! Med anledning av nya coronarestriktioner håller avdelningsexpeditionen stängt för obokade/sporadiska besök.

Vänligen kontakta oss på tel 010-480 30 14 eller transport.l4@transport.se för att eventuellt boka en tid.

Vi vill påminna om kommande årsmöten i sektionerna. Observera att platsen för årsmötet kan ändras till digitalt möte. I sådana fall skickar vi ut en inbjudan via Teams i god tid innan. Kolla gärna med oss att vi har rätt mejladress till dig.

➤ Sektion 3: Lördagen den 12 februari kl 10.00 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ängelholm.

➤ Sektion 4: Lördagen den 12 februari kl 10.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 5: Måndagen den 14 februari kl 18.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

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 OIO-480300O, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken Avdelningar).

➤ Sektion 7: Lördagen den 19 februari kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

AVDELNING 16 GOTLAND

2022 Årsmöte digitalt/fysiskt är nu bestämt till tisdagen den 15 mars, kl 18.00 – som vanligt kommer utskick med brev där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Med reservation för ändringar.

För information: Vi avvaktar pandemiläget, innan det bestäms i vilken form mötet genomförs.

Valberedningen inför årsmötet 2022
Valberedningen tar tacksamt emot nomineringar på medlemmar, som är intresserade av att delta i avdelningens olika förtroendeuppdrag. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla förslag till transport.16@transport.se.

Digital eller fysisk Startpunkt hålls under våren 2022. Målgrupp: För dig som är ganska ny som medlem. Skicka ett mejl till avdelningen så anmäler vi. Länk/inbjudan till kursen skickas sedan ut via mejl från studieansvarig på avdelningen.

Kontakt med avdelningen Ring OIO-480300 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Inga obokade besök Då det kommit nya restriktioner från Folkhälsomyndigheten har vi avdelningen stängd för spontana besök. Behöver du få kontakt med oss, ring OIO-480300 18 eller mejla transport.18@transport.se för att boka tid.

Studier Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på tel OIO-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på OIO-480 33 41 eller e-post johnny.wiklund@transport.se.

Följ oss på sociala medier!
➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej och god fortsättning!

Save the date Representantskapets årsmöte kommer att äga rum den 20 mars, så boka in det datumet i kalendern redan nu! Kallelsen kommer i nästa nummer av tidningen samt i brev till ledamöterna.

Kallelse till sektionernas årsmöten
Vår avdelning har delat upp våra yrkesgrupper i fyra sektioner. Årsmötet är ett medlemsmöte där alla som är medlemmar är välkomna.

På årsmötet nomineras man till uppdrag inom avdelningen och man väljs till uppdrag inom den sektion man tillhör. Har du frågor om problem som rör arbetsplatsen, eller något inom branschen, så är det ett väldigt bra tillfälle att gå på mötet och diskutera saken.

Samtliga sektioner kommer under årsmötet att ha nomineringar till avdelningssekreterare, avdelningsstyrelse och andra spännande uppdrag. Och man kommer att välja representantskapsledamöter och sektionsstyrelse.

Kallelsen skickas till er på mejl, så passa på att gå in på *Mina sidor* på transport.se och kolla så att era kontaktuppgifter stämmer!

På hemsidan ligger nu alla datum utlagda för mötesverksamhet samt studier.

➤ Buss-/taxisektionen (4) kommer att ha årsmöte onsdagen den 23 februari kl 18.45 på ABF i Nässjö! Vid eventuell smittspridning så tar vi vårt ansvar och har mötet via Teams.

På grund av detta så är det obligatorisk anmälan senast ***måndagen den 21 februari*** till sektionens ordförande Jens via sms 076-221 04 98. Välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 25 HALMSTAD

Årsmöten i sektionerna
Samtliga möten börjar med ett nomineringsmöte kl 18.00.

➤ Sektion 3, Falkenberg: Måndagen den 28 februari, kl 18.30, i ABF:s lokaler i Falkenberg.

➤ Sektion 1, Halmstad: Tisdagen den 1 mars, kl 18.30, i IF Metalls hus, Vallås.

➤ Sektion 6, Ljungby: Torsdagen den 3 mars, kl 18.30, i ABF:s lokaler i Ljungby.

➤ Sektion 2, Varberg: Tisdagen den 8 mars, kl 18.30, i Folkets hus, Varberg.

➤ Sektion 5, Gislaved: Onsdagen den 9 mars, kl 18.30, i Folkets hus, Gislaved.

Avdelningsstyrelsemöte
Plats: Avdelningen i Halmstad.
Datum: Fredagen den 11 mars kl 9.00.

Årsmöte i representantskapet
Plats: IF Metalls hus, Vallås.
Datum: Lördagen den 19 mars kl 10.00.

(Kallelse kommer brevledes.)

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektionerna vecka 8
Det kommer att finnas möjlighet att delta på mötena både digitalt och fysiskt.

Länk till det digitala mötet kommer att skickas ut till medlemmarna samma dag, eller någon dag innan mötet. Länkarna kommer även att finnas på vår hemsida.

Måndagen den 21 februari
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.
➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 22 februari
➤ Boden: ABF, Fabriksgatan 6.
➤ Kiruna: ABF, Gamla Centralskolan, Mangigatan 25.

Onsdagen den 23 februari
➤ Piteå: Framnäs Folkhögskola, i Öjebyn.
➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 24 februari
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulangsgatan 2.
➤ Haparanda: ABF, Gallerian, Storgatan 82.

Alla möten börjar kl 18.00 och vi bjuder på fika. Ur dagordningen: Val av uppdrag i sektionen samt nominering av uppdrag i avdelningen. Välkomna!

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Det är dags för årsmöten i sektionerna. Kallelser kommer att skickas ut på sms och påminnelser läggs upp på Facebook.

Årsmötena är planerade att vara fysiska, men detta kan ändras på grund av covidläget. Om fysiska möten inte tillåts kommer det att bli digitala årsmöten.

Alla årsmöten kommer att finnas tillgängliga via Teams, om man känner för att delta digitalt i stället. Länk till möten skickas via sms och kommer även att finnas på Facebook.

Följ oss på våra sociala medier Facebook, Instagram och TikTok så att du inte missar allt roligt och spännande som händer där.

Avgiftshöjning Från januari 2022 så har medlemsavgiften höjts med tre kronor.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Årsmöten Samtliga sektioner i avdelning 51 kommer att hålla sina årsmöten i början av februari 2021.

➤ Sektion 1 Nordöstra Skåne har årsmöte den 10 februari.

➤ Sektion 2 Blekinge har årsmöte den 13 februari.

➤ Sektion 3 Kronoberg har årsmöte den 5 februari.

➤ Sektion 4 Kalmar har årsmöte den 6 februari.

Med tanke på covid-19 så kommer i god tid information om hur årsmötena genomförs på vår hemsida, vår Facebooksida och via sms till medlemmarna.

Studier Vi planerar följande utbildningar under året som kommer:

➤ Startpunkten: Facklig introduktionsutbildning där vi lär oss vad facklig kamp givit oss under åren, vad vi gör nu och vad vi vill göra i framtiden.

➤ Avtalspunkten: En lokal ombudsman utbildar dig som är medlem om ditt avtal, och vad som gäller på din arbetsplats.

➤ Ungdomsforum: Ett utmärkt tillfälle att träffa andra transportare som är under 30 år.

➤ För förtroendevalda så finns det ännu fler utbildningar att gå. Ta kontakt med avdelningen för mer information.

Intresseanmälan görs till transport.51@transport.se, oavsett vilken utbildning man är intresserad av.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN / DALSLAND

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

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

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

På dagordningen: Val av kongressledamöter och beslut om medlemsavgift.

Kallelse skickas till alla representantskapsledamöter. Mötet kommer att hållas via Teams. Anmälan krävs för att få en länk till mötet, och den görs till avdelningen på mejl transport.55@transport.se eller tel OIO-480 30 55.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Dan Johansson. Han nås på OIO-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 (OIO-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.

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

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

AVDELNING 88 DALARNA

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

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



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



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

...finns ute på hemsidan för uthyrning. Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten, så planera in vinterns fritidsaktiviteter.

Sälenfjällen har öppnat. Det är bara att boka genom att ringa direkt till avdelningen och prata med Anna, OIO-480 30 88. Man kan gå in på salen.se för utbud. Det finns även bra fiskevatten i norra Dalarna, möjligheter till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.



FOTO: AVDELNING 28

Utanför avdelningskontoret i Umeå. Från vänster: Wiveca Sundling, Annika Sjöstam, Mikael von Ahn, Lars-Gunnar Sandgren och Mikael Danielsson Sjöstam. (Regionala skyddsombudet Magnus Hansson saknas på bilden.)

Månadens avdelning

”Vi har så sjukt roligt tillsammans”

Biltestning under vinterhalvåret och lönetvister. Det är två viktiga uppgifter för Transports avdelning 28 i norr.

Text **Kamilla Kvarntorp**

Avdelning 28 håller till i ljusa lokaler i ett industriområde några kilometer från centrala Umeå.

– Vi trivs bra här ute. Och det lätt att stanna med lastbil utanför. Vi vill ju vara på en plats, dit det är lätt att komma, säger Annika Sjöstam.

Hon har jobbat på avdelningen i 31 år och sköter tillsammans med kollegan Wiveca Sundling, som började redan 1988, bland annat medlemsforumet, förbundsmejlen och handlägger inkomstförsäkringen.

– Jag tycker om att prata med folk, att vara serviceinriktad. Jobbet i sin helhet är intressant. Och vi har så sjukt roligt tillsammans här, säger Annika Sjöstam.

MÅNGA PÅ AVDELNINGEN har jobbat ihop länge och det märks att de har roligt ihop. De driver ohämmat med varandra och skrattar ofta.

– Vi bra sammanhållning här på jobbet och jag tror att våra medlemmar tycker att de blir bra företrädda, säger Mikael Danielsson Sjöstam, kassör och lokal ombudsman.

HAN TYCKER ATT det bästa med jobbet är när det går att hjälpa medlemmar. Det kan handla om en lönetvist eller att hjälpa någon som har blivit uppsagd av personliga skäl att få tillbaka jobbet. Eller att medlemmar får sammanhängande semester i stället för att arbetsgivaren delar upp ledigheten.

– Det är värt jättemycket när man lyckas hyfsat med en förhandling och medlemmarna säger tack för hjälpen, säger han.

Men arbetet kan också vara tungt.

– Ibland känner man sig maktlös när man inte kan hjälpa till, till exempel om en chaufför har kört bort körkortet, säger Mikael Danielsson Sjöstam.

LÖNETVISTER, FRÄMST I åkeribranschen, är en vanlig uppgift för avdelningen, berättar Mikael von Ahn, som också är lokal ombudsman.

– Arbetsgivarna tror att de gör rätt, därför att ingen har ifrågasatt dem. Men när någon till slut påtalar att de gör fel betalar de ofta ut pengarna, säger han.

Att internationella företag söker sig till trakten för att testa nya bilmodeller betyder jobb för uppemot 600 bilförare, tekniker och andra yrkesgrupper. Det kan även innebära mer jobb för avdelningens personal, som granskning av anställningsbevis, förhandlingar, schema- och löneöverenskommelser.

– Det är en jättespännande bransch som är en ganska stor del av vår verksamhet – åtminstone under vinterhalvåret, säger Mikael Danielsson Sjöstam.

Avdelningen har drygt 2 000 medlemmar. Men medlemstalet har minskat något de senaste tolv månaderna. En anledning tros vara att vissa medlemmar har gått över till annan verksamhet under pandemin.

– Jag tror inte att det är så många som bara har gått ur facket, säger Mikael von Ahn. ■

AVDELNING 28 I NORR

Adress: Strömvägen 8A, 901 32 Umeå.

Ordförande: Lars-Gunnar Sandgren

Antal medlemmar: Drygt 2 000

Avdelningens geografiska områden:

➔ Nordmaling, Bjurholm, Vännäs
➔ Umeå och Robertsfors
➔ Skellefteå och Norsjö.
➔ Malå och Sorsele.
➔ Vilhelmina, Dorotea och Åsele.
➔ Lycksele och Vindeln.
➔ Storuman.



Jouni Talso på hemmaplan, taxistolpen vid Stråket i Råsunda, Solna, där han också bor.

Seriös taxi oavsett uppdrag

Tre dagar före julafton 2012 insåg Jouni Talso att han hamnat rätt – bakom ratten i en taxi. Han trivs fortfarande med friheten och utvecklingsmöjligheterna, även som tomte. Men pandemin har varit oerhört tuff.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

TREDJE GÅNGEN GILLT. Transportarbetaren lyckas träffa Jouni Talso en söndagsförmiddag, mellan uppdrag. Tidigare försök blev inställda, en gång då han fick en sen körning till Enköping.

– Det är så det ser ut i vår bransch, säger Jouni.

Som förare för Taxi Stockholm är han utbildad för att kunna ta speciella uppdrag. Det är ett slags riktade tjänster, som att köra lotsar för Sjöfartsverket. Jouni Talso kan också ta exklusivare resor, liknande limousineservice. Då har bilen ingen taxiskylt på taket.

2022 har börjat med en nedgång i efterfrågan på taxiresor. För dem som var kvar efter branschens stålbad hade det under förra året blivit mer jobb.

– Efter helgerna har det åter blivit mycket sämre. Folk har hörsammat de nya restriktionerna, säger Jouni Talso.

Pandemins första våg slog hårt. Antalet körningar var mycket få och garantilönen ofta enda räddningen. Konsekvenserna av covid är svåra.

– Dels för att vi haft kollegor som gått bort. Dels för att så många slutat.

Själv trivs han fortfarande med jobbet.

– Men visst, det finns dagar när man ifrågasätter vad man håller på med.

NÅGOT LUSTFYLLT ÄR däremot uppdraget som taxitomte. Några av Taxi Stockholms chaufförer går under december månad att boka. Jouni Talso är en av dem som kör ut till företag och familjer, iförd tomteskägg och luva. Bäst gillar han att på julafton besöka barnfamiljer.

– Jag är ju äkta vara, säger Jouni, som är född i Rovaniemi liksom tomten.

Han har i sju år jobbat med tomteriet hos Taxi Stockholm. Men julen 2020 blev det inga tomtekörningar på grund av covid.

– Och alla andra så kallade tomtar, mor- och farföräldrar eller andra släktingar, satt ju i karantän.

Då föddes idén om visuellt tomteri. Jouni Talso utvecklade en digital tjänst för uppvaktning av tomten, som fått stort genomslag.



Munskydd på! Jouni tar restriktionerna på största allvar, och tar inte heller framsätespassagerare.

– Det är inte bara begränsat till december månad. Jag har fått förfrågningar från hela världen, och det gäller även födelsedagar och andra högtidsdagar. Jag har fått också fått frågor från föräldrar som förklarar att deras barn inte äter mat så bra, och vill att tomten kommer.

JOUNI TALSO BESKRIVER sig själv som ”made in Finland”, i tomtens hemstad. Men dialektmässigt låter det mer som Västmanland. Förklaringen är att han som helt liten flyttade med sina föräldrar till Sverige, i den stora vågen av arbetskraftsinvandring på 1960-talet från vårt östra grannland. Först till Surahammar, sedan Valskog i Kungsörs kommun. Föräldrarna fick arbete på Volvo i Köping, och var kvar till pensionen.

– Jag gjorde själv några år på Volvo, säger Jouni.

Sedan blev det restaurangbranschen och 25 år på olika krogar i huvudstaden. Trots förfrågningar från flera håll kände han sig färdig med krögarlivet 2011. Då hoppade Jouni på ett erbjudande om betald utbildning hos Taxi Stockholm, mot att köra heltid under sex månader. Han tänkte att det ju kunde vara bra att ha taxilegg om man hamnade ”mellan jobb” och att han skulle ge det ett halvår.

Jouni hade sin första körning i juletid 2012.

– Och redan efter en vecka, tänkte jag att jag nog hamnat rätt, säger Jouni Talso.

JOUNI TALSO

Yrke: Taxichaufför.

Bor: Solna.

Familj: Fru.

Bakgrund: Född i Finland, uppvuxen i Västmanland, verksam i restaurangbranschen som krögare under många år.

Dold talang: Jultomte för Taxi Stockholm och i egen digital regi, vilket innebär tomteuppdrag globalt.



Taxiförare 587701 har kört för Taxi Stockholm i drygt tio år.

Fotnot: I Transportarbetarens decembernummer hoppas vi kunna återkomma till Jouni Talso, och då med fokus på tomteverksamheten.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 450 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 0771-40 30 01, 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

Transportarbetarna förtjänar bättre

Efter två år med en pandemi som lamslagit stora delar av samhället blir det allt klarare vad som är vår välfärds kärna. Skola, vård och omsorg ska bara fungera, oavsett sjukfrånvaro och karantän. Men för allt fler blir det nu också tydligt att en annan bransch och dess medarbetare är oumbärlig i ett väl fungerande samhälle: Transportarbetarna, du och dina arbetskamrater.

Det har sagts för, och det förtjänas att upprepas, utan Transports medlemmar stannar Sverige.

UNDER PANDEMIN HAR vi alla uppmanats att arbeta hemifrån och visst, tjänstemän av olika digniteter har flyttat hem jobbdatorn och sin sittriktiga stol.



Enligt en undersökning som SCB gjort på uppdrag av TCO har fler än hälften av alla tjänstemän helt eller delvis arbetat hemifrån under pandemin. I Stockholm så många som sju av tio.

Väl hemma beställer de hämtmat till lunch som de förutsätter ska levereras för en billig penning till dörren. Och veckans matkasse kommer ju som planerat också den till dörren. Och julklapparna som beställdes från när och fjärran ska transporteras etcetera etcetera.

ENLIGT EN UNDERSÖKNING som Kantar Sifo gjort på uppdrag av LO har en (1) procent av arbetarna inom transportsektorn kunnat arbeta hemifrån någon gång under pandemin. En procent, var hundrade transportarbetare. Precis som sjuksköterskor, läkare, undersköterskor, skolpersonal i för- och grundskolan, är transportarbetarna och er fysiska närvaro på jobbet nödvändiga för välfärden. Men syns det i lönekuverten?

2022 är det inga centrala löneförhandlingar, men på flera håll förbereds redan nu 2023 års avtalsrörelse. Ska det bli som vanligt att tjänstemännen inom industrin sätter sitt märke på hur stora/små löneökningar alla andra ska få? Precis som när Privattjänstemannakartellen PTK gjort upp med Svenskt Näringsliv om LAS-uppgörelsen? Slutna rum långt bort från stora delar av löntagarna, uppgörelser som sedan ska bli norm för dig och dina arbetskamrater.

ÄR DET INTE dags att vi får en modern syn på lönesättning som inte styrs av förra millenniets idéer om exportindustrin? En lönesättning som styrs av det vi tycker är viktigast? Hur vore det om skola, vård, omsorg och transportsektorn blev löneledande?

Efter ett drygt århundrade med industri och varuproduktion i fokus är det hög tid att prioritera välfärd och service. Det är inte längre Volvo, Bofors, Ericsson och SKF som ska vara normen när din lön ska sättas. Det borde i stället vara välfärdens och logistikens medarbetare som ska vara normbildande. ■

”Är det inte dags att vi får en modern syn på lönesättning som inte styrs av förra millenniets idéer om exportindustrin?

Kent Källqvist är tf chefredaktör på Transportarbetaren.

FOTO: PRIVAT



Hallå där!

LUDWIG ERIKSSON

...Transports ungdomsansvarige, som förbereder för förbundets ungdomsforum.

När och var hålls det?

– Det blir på Bommersvik utanför Södertälje 3–5 maj. Sista anmälningsdatum är den 18 mars.

Vad gör ni under forumdagarna?

– Vi håller på med planeringen, i och med pandemin kan det bli lite snabba ändringar i upplägget, som vi löser löpande. Men vi brukar ha föreläsare och workshops på olika teman och ett uppskattat inslag är de politiska ungdomsförbunden som bjuds in till debatt.

Vad krävs för att få åka?

– Ungdomsforum är öppet till och med det år man fyller 30. Du behöver inte vara förtroendevald, men gärna aktiv i facket på arbetsplatsen. Vi försöker prioritera geografisk spridning för att få deltagare från hela landet.

– Om det känns som ett hinder att åka bort kan en idé ju vara att försöka åka två från arbetsplatsen, eller med någon som man träffat på sin avdelning.

Förlorar deltagarna pengar om de är borta från jobbet?

– Nej. Man får ersättning för förlorad inkomst, och förbundet står får boende och resor.

Har det blivit svårare att få med unga på fackliga aktiviteter?

– Nej, jag skulle säga att det är en myt att ungdomar inte bryr sig. Vi har många unga medlemmar som får känna på hur tufft det är att vara just ung och ny på arbetsmarknaden och därigenom blir det fackliga engagemanget viktigt. Ungdomsforum är ett ypperligt tillfälle att träffa andra från hela landet, få något av en fördjupad introduktion till förbundet – och ha kul!

LILLY HALLBERG

Fotnot: Anmälan till ungdomsforumet görs till respektive avdelning, senast den 18 mars.