TRANSPORT
ARBETAREN

Nummer 3 mars 2022

6 348
nya läsare
2021

Räddade liv när branden bröt ut

Kultur En röst i natten ***Facket*** Märket passé?
Reklamutdelning Dyster dom ***App-jobb*** Ny rapport

DETTA ÄR EN ANNONS.

STARKA TILLSAMMANS

Hej alla nya medlemmar!

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

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Joshua Obad
Foto: Maria Steén

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 mars.

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 KÄLLQUIST
Tf chefredaktör
010-480 33 03



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



PERNILLA AHLSÉN
Reporter (vikarie)
010-480 33 07



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

Innehåll Nr 3











4 VÄLKOMMEN
John Antonsson vägleder in i vårens första nummer.

6 LÖNEBILDNING
Jobbar ”märket” på övertid? Stor enkät med förbundsordföranden inom LO och TCO om att industrins löner sätter normen för löner.

12 KRÖNIKA DAVID GUNNARSSON

16 MÖTE MED ENEROTH
Transportarbetaren frågar ut ministern om hur fusket inom branschen ska stävjas.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 IO FRÅGOR LAURA HARTMAN
LO:s nya chefsekonom om ökade klyftor och dess konsekvenser.

20 HÖVLIGHET
Forskning om vikten att vara snälla mot varandra på jobbet.

26 VÄGSTRÄCKAN
Vätterleden – skön vägbyggarkonst på hög nivå.

32 MÖTET PETER NERTLING
Lastbilschauffören som kom tillbaka till åkeriet i ny roll.

36 KULTUR NATTRADIO
Peter Sundberg håller nattjobbare sällskap.

38 MARSKRYSSET

39 SERIE PÅ VÄG

40 MÅNADENS MEDLEM
Tidningsbudet Joshua Obad väckte sovande när branden brutit ut.

42 MÅNADENS AVDELNING
Linköpingsavdelningen hälsar fysiska möten varmt välkomna!

45 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Färdigkompromissat med C!

46 LEDARE KENT KÄLLQUIST

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Jag hatade att dela ut reklam

Som unge från arbetarklassen har jag alltid förstått värdet av att tjäna mina egna pengar. Som grabb plockade jag bär, samlade burkar, sålde jultidningar, staplade ved och så fort jag fick chansen började jag sommarjobba, två veckor på kommunen och två på Bottenvikens stuveri.

Någon gång på högstadiet i slutet av 1990-talet får jag hem adresserad reklam. Vill just jag börja dela ut reklam? Tjäna lite extra pengar? Kollektivavtal finns! Jag ringer ett nummer men någon intervju är det inte tal om. Jag tror de hade brist på arbetskraft. För det tar bara ett par dagar efter samtalet så får jag hem buntar med reklam. Det visar sig att jag ska sortera ihop nio olika blad i packen som ska ut. Hela veckan är pojkrummet fyllt av papper.

> ”Jag hade turen att veta värdet av min tid och möjlighet att välja bort.

JAG CYKLAR UT allt och är trött på det där sättet som hederligt arbete med kroppen gör en. Sedan får jag hem min lönespec och det visar sig att förtjänsten är lägre än jag någonsin kunnat föreställa mig.

Så jag testar något nytt. Reklambuntarna trycks in under sängen och jag struntar i att sortera inlagorna. När det är dags för utdelningsrundan kollar jag nog på *Stjärnornas krig* eller en Steven Seagal-film. Först dagen därpå cyklar jag ut på min runda. Men då går den bara förbi fem–sex åkar på Klubbgärdet där gubbarna ringt och klagat på att Pite-Journalen inte kommit.

När hela mitt rum svämmat över av papper kör vi det till pappersåtervinningen och jag blir av med ett jobb för första gången.

JAG SKÄMDES INTE, för jag hade turen att veta värdet av min tid och möjligheten att välja bort.

Min historia är inte unik. Tvärt om. Men kanske är det en anledning till att det varit svårt att vara helt opartisk när jag följt Transports domstolsprocess om reklamutdelarnas löner. Förbundet förlorade och som jag förstått det tycker de att det var en dyrköpt förlust i en rättvis kamp.

Annars vill jag gärna rekommendera dig att läsa Pernilla Ahlséns artikel om miljöarbetarnas oro när återvinningen ska flyttas till hushållen igen. Kent Källqvist har en gång för alla förklarat vad det är för skillnad mellan att skriva på och inte skriva på den nya LAS-överenskommelsen. Och missa för guds skull inte Lilly Hallbergs odyssé längs Vätterleden. ■

John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

John tipsar

Boken *Facebook – Den nakna sanningen*. Jag loggade ut från Facebook och Instagram direkt jag slagit igen boken!



FOTO: SKÄRMDUMP

Arbetarkultur

Global fototävling för transportare

Transportarbetare i alla länder, fotografera! Organisationen The International Transport Workers's federation (ITF) har utlyst en global bildtävling, där fotografierna ska visa arbetare inom transport – livsnerven i det moderna samhället, med ITF:s ord.

Tävlingen är öppen för alla som arbetar inom transportbranscherna, och första pris i tävlingen är 2 000 pund (cirka 25 000 svenska kronor). Sista dag att lämna bidrag är den 30 april. ■

läsarbilden

FOTO: DICK MATTSSON



DICK MATTSSON har tagit bilden och skriver så här: ”Kortet är taget uppanför Beateberg vid sjön Viken å på andra sidan bergknallen ligger Forsvik.”

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

Bilden

FOTO: FREDRIK NILSSON



FREDRIK NILSSON TAR drönarfoto på gänget som går avtalskurs på Runö. Ombudsman Peter Åkesson: ”Äntligen efter mer än två år hade vi en avtalskurs för bevakning. Det märktes att personalen på Runö var glada över att ha gäster igen på kursgården och vi över att äntligen få vara där och träffa fackliga aktiva förtroendemän i bevakningsbranschen.”

Debatt

Svar på debatten om dödsolyckorna

Som skyddsombud är man utsedd av sina arbetskamrater för att förbättra arbetsmiljön på arbetet. Själv har jag varit skyddsombud i många år och sedan huvudskyddsombud. Företaget jag arbetade på fanns från södra Sverige till gränsen mot Norge och Finland. Vi skyddsombud inom företaget hade ring- och mejllista. Såg vi något fel i vår närhet så tipsade vi de andra om fel och brister. Tillsammans är vi starka. Visst har vi haft motgångar också i arbetsmiljöarbetet. Ofta för att vi arbetade mot olika företag och kommuner i landet. De hade ingen förståelse för vår arbetsmiljö. Ofta så hänvisade de till kontrakt som företaget hade skrivit med dem. Att arbetet skulle utföras oavsett. Där har man haft många tvister.

Då gäller det att vara påläst om regler som gäller för arbetsmiljön. Genom företaget fick vi som skyddsombud en väldigt bra utbildning genom Tya och även via den lokala fackföreningen.

EN GÅNG HADE jag stoppat arbetet då jag ansåg detta för farligt att utföra. Arbetsgivaren kom, regionalt skyddsombud från Transport, Arbetsmiljöverket, fastighetsägaren, kommunens representanter kom. Totalt var vi 14 personer på plats, som undrade varför jag hade stoppat arbetet. Efter lite överläggning med fastighetsägaren om åtgärder, som de motvilligt gick med på, så konstaterade Arbetsmiljöverket att detta var en bra åtgärd.

EN ANNAN GÅNG vara jag på en kommun och informerat om att det kommer bli stopp på flera platser då ingen vill göra något åt arbetsmiljön.

Då slänger tjänstemannen på kommunen alla papper på mig. Han skriker: ”Vi gör inget åt detta!” Jag svarar bara lugnt: ”Du är nu informerad om vad som kommer hända från och med nästa vecka.”

Han trodde att de stod över arbetsmiljölagen och att om jag gjorde ett eller flera skyddstopp och var detta inget de behövde bry sig om. De blev varse detta veckan efteråt, 20 hämtställen stoppades radio, tv och lokala tidningar var där. Det slutade med att kommunalrådet fick gå ut med att de skulle göra allt i sin makt för att det skulle bli som vanligt igen.

BLEV DET SOM vanligt igen? Undrar ni säkert. Jo det blev det efter att mina krav på förändringar hade gått igenom. ■



CHRISTER KARLSSON
Före detta miljöarbetare och huvudskyddsombud, avdelning 9.

Delta i debatten!

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

”Visst har vi haft motgångar i arbetsmiljöarbetet.”

”Dags att skrota ind ustrins lönemärke”



Åtta av tolv LO-förbund vill ha en ändring av märket. Transports ordförande Tommy Wreeth tycker att det har hämmat löneutvecklingen i förbundets branscher.

”Lönerna ska och måste vara olika. Men det är fel att industrin har monopol på lönenormen.”

Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

I snart 25 år har det så kallade märket, där industrins fack och arbetsgivare sätter normen för löneökningarna, styrt förhandlingarna för alla andra fackförbund. Resultatet av det är att tjänstemännen har ökat sina löner betydligt mer än arbetarna.

Text **KENT KÄLLQVIST** *Foto* **PERNILLA AHLSÉN**

Det visar en undersökning som Transportarbetaren har gjort. Undersökningen visar också att en klar majoritet av LO-förbundens ordföranden är kritiska till att industriförbunden ”sätter märket” och att de vill se en ändring.

Till exempel har en ingenjör i metallindustrin i snitt ökat sin lön med 117 procent sedan 1997. En maskinförare inom samma metallindustri har ökat sin lön med 87 procent.

För fordonsförarna stannade löneökningen på 81 procent och för säkerhetspersonalen med 67 procent. Inte ens undersköterskorna med 92 procent eller lärarna i grundskolan med 99 procent har haft en löneutveckling som ingenjörerna i industrin. Allt enligt lönestatistik från SCB.

Med en inflation sedan 1998 på 34 procent så innebär det reallöneökningar för alla. Men några har alltså fått betydligt mer.

– När IF Metall och Unionen har kommit överens med Industriarbetsgivarna är det den procenten som gäller. Inte en promille till. I alla fall inte för de övriga LO-förbunden, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

– Våra branscher inom åkeri, bevakning och renhållning har varit väldigt lönsamma och det är konstant brist på förare. Trots det har industrins märke hämmat löneutvecklingen. Det måste bli en ändring.

TRANSPORTARBETAREN HAR FRÅGAT samtliga ordföranden i LO och TCO om deras syn på märket och löneökning utöver avtalet, så kallad löneglidning. Resultatet är tydligt, industriförbunden gillar märket som det är och får sympati av tjänstemännen i Vision, Forena plus Akademikerna i SSR. Men en majoritet av ordföranden är kritiska.

– Det fattas 5 000 förare och det är klart att höjda löner skulle locka folk till yrkena. Det blir fel när industrin håller tillbaka de sektorer som går bra, säger Tommy Wreeth.

-Lönerna ska och måste vara olika. Men det är fel att industrin har monopol på lönenormen.

Och han får medhåll av många ordföranden.

– Vi behöver ha koll på lönebildningen, men det kräver en bredare krets, inte bara industrin, säger Elektrikerförbundets ordförande Urban Pettersson.

– Ja, märket måste definieras, säger Målarnas ordförande Mikael Johansson.

BYGGNADS JOHAN LINDHOLM är inne på samma linje och menar att märket måste ses över. Och för Byggnads är situationen som inom flera LO-förbund att det varit låg eller ingen löneglidning. Samma svar får Transportarbetaren från Seco:s Gabriella Lavecchia som också anser att märket behöver ses över och att löneglidning i princip inte förekommer.

Finansförbundets ordförande Ulrika Boëthius:

– Det är bra att arbetsmarknadens parter har något att förhålla sig till, men det har ju inte rättat till skillnaderna i lön mellan män och kvinnor. Det behöver verkligen ses över.

Vårdförbundets ordförande Sineva Ribeiro fortsätter kritiken av märket:

– Industrimärket är ett problem för den kvinnodominerade välfärdssektorn och bör skrotas. Vi behöver få löneökningar på betydligt mer än märket för att ”komma i kapp” mer manligt dominerade branscher där likvärdiga yrken med samma svårighetsgrad tjänar väsentligt mer och får en högre livslön.

– Vi har i vår Livslönerapport konstaterat att det skiljer 30 procent i livslön mellan exempelvis en IT-ingenjör och en barnmorska eller specialistsjuksköterska trots att de har ungefär lika lång utbildning och samma svårighetsgrad i yrket.

BRITTA LEIJON, ORDFÖRANDE för tjänstemännen i ST, säger:

– Märket har fyllt sin funktion. Men eftersom arbetsmarknaden hela tiden utvecklas så måste även synen på märket följa med sin tid och det sker ju diskussioner.

Med andra ord finns det kritik från många håll i den fackliga världen. Både från kvinnodominerade förbund som Vårdförbundet, men också från traditionellt manligt dominerade som Transport, Byggnads, Målarna, Seco och Elektrikerna.

Handels ordförande Linda Palmetzhofer är lite kluven:

– Handels har påtalat att lönebildningsregimen måste bestå både av lönekostnadsnormering och fördelningsnormering. Det fungerade väl fram till 2010, men har fungerat sämre efter det.

MÅNGA HÄNVISAR TILL att märket gett reallöneökningar och att det sett till att hålla inflationen nere. Men en utblick mot eurozonen, som inte haft några industrimärken att förhålla sig till, visar att inflationen i princip varit densamma. Inflationen i Sverige har varit cirka 38 procent sedan 1998 jämfört med drygt 45 i eurozonen. Men med tanke på att kronan förlorat i värde mot euron blir resultatet ett nollsummespel.

– Industrimärket är helt klart omodernt och en kvarleva från förr. Vi behöver andra riktmärken för att få upp lönerna för Transports medlemmar, säger Tommy Wreeth. ■

Fackliga röster om ”märket”

FÖRBUND OCH ORDFÖRANDE	Hur ser du på att industrin sätter normen för löneutrymmet på svensk arbetsmarknad?	Har det under och efter den senaste avtalsrörelsen varit någon löneglidning för era medlemmar?
Byggnads Johan Lindholm	Det behöver ses över.	Nej, endast ett fåtal.
Elektrikerna Urban Pettersson	Det måste ses över.	Endast några få.
Fastighets Magnus Pettersson	Det behöver ses över.	Det har förekommit viss löneglidning.
GS-facket Per-Olof Sjöö	Det bör vara kvar.	Ja, för några.
Handels Linda Palmetzhofer	Lönebildningsregimen måste bestå både av lönekostnadsnormering och fördelningsnormering. Det fungerade väl fram till 2010, men inte sedan dess.	Vet inte ännu.
HRF Malin Ackholt	Avböjer att svara.	Avböjer att svara.
IF Metall Marie Nilsson	Det har fungerat bra och bör vara kvar.	Ja, för några.
Kommunal Malin Ragnegård	Meddelar att hon ej vill svara.	Meddelar att hon ej vill svara.
Livs Eva Guovelin	Avböjer att svara.	Avböjer att svara.
Musikerna Jan Granvik	Då arbetsmarknaden förändrats behöver det ses över.	Nej, eller endast för ett fåtal.
Målarna Mikael Johansson	Det behöver ses över.	Ja. För målare på ackord ökar ju lönen när de ökar produktiviteten. Resultaten för 2021 gav bit över avtalet.
Pappers Pontus Georgsson	Då arbetsmarknaden förändrats behöver det ses över. Märket har blivit ett absolut tak, löneglidning tas det ingen hänsyn till. Relativlöneförändringar är i dag svårt att få till. Därmed blir det svårt att få upp lönerna för grupper med lägre löner, till exempel kvinnor.	Ja, för några.
Seko Gabriella Lavecchia	Det behöver ses över.	Nej, endast för ett fåtal.
Transport Tommy Wreeth	Ja, det måste absolut ses över. Kanske också skrotas.	Nej, vi har knappt någon löneglidning alls.
NÅGRA ANDRA FÖRBUND		
ST (TCO) Britta Leijon	Det behöver ses över.	Ja, för många medlemmar.
Finansförbundet (TCO) Ulrika Boëthius	Det är bra att arbetsmarknadens parter har något att förhålla sig till, men det har ju inte rättat till skillnaderna i lön mellan män och kvinnor.	När det gäller löneglidning så är nog det bästa sättet att få upp sin lön i vår bransch att byta arbetsuppgifter och eller byta arbetsgivare.
Vision (TCO) Veronika Magnusson	För oss har det gett våra medlemmar reallöneökningar, ingen tjänar på en inflation. Däremot måste lönerna bli jämställda och då är ju märket något att förhålla sig till.	En hel del av våra medlemmar får ju också löneglidning, vilket är ett måste om löneskillnaderna mellan män och kvinnor ska minska.
Vårdförbundet (TCO) Sineva Ribeiro	Det har spelat ut sin roll och bör skrotas.	Ja, våra medlemmar har haft en god genomsnittlig löneutveckling de senaste åren.
Akademikerförbundet SSR (SACO) Heike Erkers	Det har fungerat bra och bör vara kvar.	Ja, för många medlemmar.

Källor: Enkät till samtliga ordföranden i LO-förbunden, Eurostat, LO, SCB, Riksbanken

Kommentar

Förra millenniets lönepolitik kan pensioneras

Ibland är 25 år för länge. Det märke som industrins parter satt på alla andra förbunds avtal har spelat ut sin roll. Det fungerar helt enkelt inte längre. För vissa har märket blivit ett tak. För andra, framför allt tjänstemän i privat sektor, är märket ett golv.

Lön är priset på arbete, den ersättning du får för din tid, kompetens och skicklighet. Det är den som får de flesta av oss att kliva upp ur sängen och pallra oss i väg till jobbet. Det är den som avgör hur vi bor, hur vi semestrar och vad vi äter. Vilka möjligheter vi har att unna oss något extra helt enkelt.

De senaste åren har inkomstskillnaderna ökat. Några har blivit ofantligt rika, medan andra fått det något bättre. Enligt LO var medellönen för en arbetare år 2020 28 000 kronor. En tjänsteman tjänade i snitt 51 procent mer, 42 200 kronor. 14 200 kronor mer i månaden eller över 170 000 kronor om året.

En annan verklighet är att champagnefesterna i börsbolagen avlöst varandra. Där har värdet på de 30 mest omsatta aktierna på Stockholmsbörsen fyrdubblats sedan märket sattes*. En miljon har blivit fyra.

EN ALLDELES FÄRSK RAPPORT FRÅN LO visar att en börsvd tjänar lika mycket som 86 taxichaufförer eller 74 lagerarbetare**. Inkomstskillnaderna har tredubblats sedan märket sattes. En årlig snittlön på 25 300 000 kronor kan de bäst avlönade vd-arna håva in. Mer än 25 miljoner kronor. Till det kommer ju också bonusar och annat guldregn.

Det är dubbelt så mycket som en chaufför eller väktare tjänar på ett helt livs arbete.

De hysteriska summor de bäst betalda vd-arna får, kan industrins märke löneökningsnormen och facken inte göra så mycket åt. I bästa fall kan facket agera i bolagsstyrelser för att minska orättvisorna. Det är i stället politikens ansvar att beskatta och reglera bolagens excesser. Det är val i september.

DÄREMOT KAN EN NY NORM FÖR LÖNER och löneökningar skapa bättre förutsättningar för en mindre ojämlik värdering av jobben. Kanske med en ny modern norm som bygger på välfärd och service i stället för förra millenniets industri? Och i en modern välfärd ryms inte bara en väl fungerande omsorg, sjukvård och skola, utan också pålitliga transportsystem, ett sunt miljötänk när det gäller våra sopor och en bra säkerhet i vår vardag. Det måste synas i lönekuverten.

Kanske kan en rättvisare lönesättning få ingenjören att lämna kontorsstolen för en förarstol?

Gör om och gör rätt. LO har ett år på sig att enas om en ny lönemodell som har sin grund i vårt moderna samhälle på 2020-talet. Det förra millenniets lönepolitik kan pensioneras. ■



Kent Källqvist **tf chefredaktör på Transportarbetaren**

*OMX Stockholm 30 är ett börsindex för Stockholmsbörsen. Det är ett kapitaliserat viktat index för de 30 mest omsatta aktierna på Nasdaq Stockholmsbörsen.

**Genomsnittliga inkomsten för 50 verkställande direktörer i de största bolagen inom sju branscher i Sverige enligt en rapport om makteliten utgiven av LO den 9 februari i år.

Sophämtare brutalt misshandlad

Miljöarbet. Renhållningsarbetaren överfölls när han skulle tömma ett kärl. Två maskerade män gick utan förvarning till attack och började misshandeln med basebollträ.

Text **Lilly Hallberg**

Våldsattacken skedde på morgonen, fredagen den 11 februari, på en gata i det lilla samhället Hallabro, i norra delen av Ronneby kommun. Enligt uppgifter både från den drabbade och hans kollega var hela situationen absurd: Två yngre män, båda maskerade, stannade med bil när renhållningsarbetaren skulle tömma ett kärl. De sprang fram och tvingade ner honom på marken. Därefter pucklade de på honom med ett tillhygge.

BESKRIVNINGEN BEKRÄFTAS AV det kommunala bolaget Miljötekniks vd Peter Berglin, som är bestört över det inträffade:

– Det är riktigt illa att en av våra medarbetare blivit utsatt på det här viset, dessutom när de utför en samhällsviktig funktion.

DEN UTSATTE renhållningsarbetaren klarade sig under överfallet utan allvarliga fysiska skador. Vid samtal med arbetsgivaren på den aktuella dagen erbjöds han också stöd hos företagshälsovården, men tackade nej. Måndagen efter var han tillbaka på jobbet, men arbetar inte själv på sin runda utan tillsammans med en kollega. Det gjorde renhållningsarbetarna tidigare alltid, men det vanliga är numera att de arbetar en och en på sina rundor.

– Vad som ligger bakom händelsen är nu en polisfråga. Vi har vidtagit åtgärder efter händelsen, som är djupt beklaglig men ur ett arbetsgivarperspektiv svår att förebygga, säger Peter Berglin.

Det kommunala bolagets vd ger dock de anställda rätt i att arbetsmiljön för renhållningsarbetarna blivit tuffare under senare år, även om händelsen är långt allvarligare än tidigare:

– Det som jobbar ute upplever att fler inte har tålamod att vänta, som bilister som tvunget måste köra förbi så att de nästan kör över fötterna på våra medarbetare. Vi har fått fler sådana incidenter under senare år, men samtidigt har vi blivit bättre på att rapportera händelser, säger Peter Berglin.

ÄVEN HOS FACKET finns uppfattningen att renhållningsarbetarna oftare utsätts på jobbet jämfört med tidigare.

– Generellt har det blivit vanligare med missnöjda abonnenter och okända personer som ger sig på chaufförerna. I stället för att göra rätt och vända sig till kundservice eller liknande, enligt min uppfattning, säger Karin Blomberg, regionalt skyddsombud på Transports avdelning 51 i Kristianstad.

– Jag tror att det blivit ett tuffare arbetsklimat, inte bara för renhållningsarbetare utan också för andra grupper som tidningsbud.

För kommunala bolaget Miljöteknik har det redan tidigare varit aktuellt att installera larm på fordonen. Nyligen avslutades en testperiod med larm som körts i ett par av bilarna. En utvärdering ska göras för att ta ställning till om larmdosor bör installeras på samtliga.

– Larm är ju inte bara tänkt för situationer med överfall, utan också som en säkerhet vid sjukdomsfall och liknande, säger vd Peter Berglin.

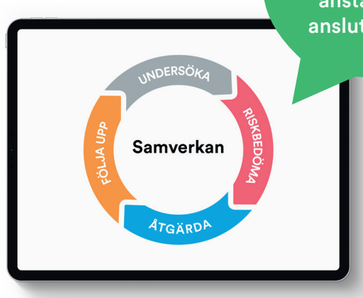
Han betraktar orsaker till våldsattacken som en polisfråga. Händelsen anmäldes direkt och utreds av polisen som grov misshandel. ■

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

Nya däckkrav för åkeritrafiken?

Åkeri. För att minska olyckor och köer ska nya däckkrav på den tunga trafiken utredas. Regeringen har gett uppdraget till Transportstyrelsen och Statens väg- och transportforskningsinstitut i uppdrag att undersöka om det behövs ytterligare krav. Så sent som 2019 infördes krav på att tunga fordon måste ha vinterdäck på alla hjul vid vinterväglag.

Redovisning av utredningen kommer att ske senast den 31 mars 2023. ■

FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR/ PER-ERIK ADAMSSON



Norviks hamn ligger i Nynäshamn.

EU vill lyfta Norvik

Hamn. EU-kommissionen uppmärksammar Tvärförbindelse Södertörn i sitt förslag till uppdaterad transportpolitik. Kommissionen beskriver Norviks hamn i Nynäshamn som en viktig pusselbit i det europeiska transportnätet.

Fokus på Norvik är ett tillägg som gjorts på den svenska regeringens begäran. För prioriterade transportvägar finns möjlighet att få EU-pengar. Förslaget till ny transportpolitik är nu ute på remiss. ■

Kunderna nöjda med färdtjänsten

Serviceresor. Svensk kollektivtrafik har undersökt hur nöjda resenärer är med färdtjänsten och sjukresor. Det visar sig att kunderna är väldigt nöjda och att nöjdheten har ökat med 15 procent de senaste fyra åren. Bland färdtjänstresenärerna är 92 procent nöjda med förarnas bemötande och 93 procent av sjukresenärerna är det.

Mest nöjda är resenärerna med bemötandet av telefonisterna. Där är 94 respektive 95 procent av resenärerna nöjda. ■

Transport förlorade om reklamlöner i domstol



Reklamutdelarna är ofta anställda av franchiseföretag som jobbar direkt för Svensk direktreklam.

Arbetsrätt. 3 200 sorterade exemplar i timmen är enligt Arbetsdomstolen en normal prestation. Det innebär 53 ibladade reklambilagor i minuten.

Text och foto **John Antonsson**

– Sammantaget känns det som att vi har ett avtal vi inte kan stå upp för, säger Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson.

Transport mötte motparten Almega i Arbetsdomstolen (AD) i november förra året. Men vägen till rättssalen hade varit lång. Den började för flera år sedan när några medlemmar i Skåne framförde klagomål till Transports Malmöavdelning.

NÄR DOMSTOLEN TILL slut godtog att Almega ska få 640 000 kronor i rättegångskostnader från Transport är det på grund av att rättsprocessen varit lång och att man har haft haft flera muntliga förhandlingar. Arbetsgivarparten har också kritiserat Transport för att ha ändrat yrkanden under tidens gång.

Men nu finns domen och domstolen har sagt sitt.

Den ena delen handlar om ifall bilburna reklamutdelare som fått reklamen körd hem till sig ska få betalt för resan till utdelningsdistriktet. Där går domstolen på arbetsgivarens linje. Två domare meddelade sig skiljaktiga och ville gå på Transports linje och ge utdelarna lön från att de körde hemifrån.

DEN ANDRA FRÅGAN är lite snårigare. Grunden i kollektivavtalet för reklamutdelare är att den som delar ut och sorterar reklam får ackordslön. Dels för hur många exemplar som sorteras men också för hur många exemplar som delas ut. Den som anser att lönen blir för låg kan kräva tidmätning och garantilön.

Transport anser att det sätt arbetsgivaren mätt är felaktigt. I den mätningen har de kommit fram till att det är en normalprestation att sortera 3 200 exemplar i timmen.

– Det är som att mäta ett 100-meterslopp och sedan multiplicera det med 421 för att få fram hur lång tid det tar att springa ett maraton, säger Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson.

Transports plan är att gå tillbaka och analysera domen. Eter det kommer förbundet eventuellt kalla till sig arbetsgivarorganisationen Almega till samtal.

– Vi ska se om vi kan bättra på avtalet i kommande avtalsförhandlingar, annars får vi se hur vi går till väga, säger han.

Tidigare har reklamutdelarjobbet främst utförts av barn, men det blir allt vanligare att nyanlända har jobbet. Jerker Nilsson berättar att många föräldrar fortfarande hör av sig till facket om avtalet.

– Det är föräldrar som hjälper barnen som sedan får sin första lön. Då kontaktar föräldrarna oss och frågar: hur kan ni ha ett sånt avtal. Det känns kanske som att kollektivavtalen är en stämpel att det är seriöst. Sedan visar det sig att avtalet knappt är värt vatten, då tar de flesta föräldrar barnen därifrån. Kvar jobbar bara de som inte har något annat val. ■

”Vi ska se om vi kan bättra på avtalet i kommande avtalsförhandlingar, annars får vi se hur vi går till väga”

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport.



Planen är att återvinningen ska flytta från stationerna till hushållen.

Stationerna försvinner

Ska miljöarbetarna ner i källaren igen?

Arbetsmiljö. Återvinningsstationerna med de gröna plåtcontainrarna ska bort och ersättas av fastighetsnära sortering i till exempel källare, föreslår regeringen. Men vad innebär det för miljöarbetarna som ska tömma kärlen?

Text och foto **Pernilla Ahlsén**

– Vi har kämpat i över 15 år för att få upp kärlen ur källaren. Nu säger klimat- och miljöministern att vi ska tillbaka dit, säger Peter Strålind, miljöarbetare och lokalt skyddsombud.



Skyddsombudet Peter Strålind vill att sopsortering sker i sophus utan nivåskillnader.

ENLIGT FÖRSLAGET SOM nu är ute på remiss ska kommunerna ta över ansvaret för insamlingen av förpackningar från producenterna som enbart ska stå för kostnaden. Förslaget innebär att dagens 5 000 återvinningsstationer ska vara borta senast år 2026.

Syftet är att underlätta hushållens källsorteringen genom att förlägga den i direkt eller nära anslutning till bostaden. På så vis hoppas regeringen att återvinningen av papper, plast, glas och metall ska öka.

Problemet är att få fastigheter har lokaler som är anpassade för källsortering och risken är stor att arbetsmiljön för miljöarbetarna försämras betydligt, när kärlen för sortering hamnar i källare och andra svåråtkomliga utrymmen, varnar Peter Strålind.

– Sophämtning är redan en problematisk arbetsmiljö, med hög sjukfrånvaro och förslitningsskador på grund av tunga lyft. Det här förslaget innebär att det blir värre. Skyddsombuden kommer troligtvis inte godkänna att miljöarbetarna springer och hämtar kärl i källare igen.

PETER STRÅLIND MENAR att de beräknade miljövinsterna dessutom blir mindre om man även räknar in att bilarna ska stå på tomgång medan miljöarbetarna springer i källare.

– Bilarna måste nämligen vara i gång för att tömningen av kärlen ska fungera, säger han.

Hur skulle hämtningen av sopor och återvinning se ut om du som skyddsombud fick bestämma?

– Då skulle sorteringen ske i ett särskilt sophus utan nivåskillnader, i direkt anslutning till körbanan med lastzon framför så att vi slipper stå mitt i körbanan. Då skulle vi slippa mycket arbetsmiljörelaterade skador. Det handlar ju om att de som tömmer kärlen ska kunna gå till jobbet utan att bli utslitna och skadade, säger Peter Strålind. ■

Fallolyckor ska förebyggas

Arbetsmiljö. Förutom ofta stort lidande för den drabbade kostar arbetsskador på grund av fallolyckor samhället runt 25 miljarder kronor årligen. Det visar en rapport som Afa Försäkring tagit fram. Försäkringsbolaget har tillsammans med Judoförbundet genomfört ett fyraårigt projekt med avsikt att öka ”fallkompetensen” inom arbetslivet. Över hundra arbetsplatser har deltagit i projektet och de anställda har fått delta i fallträning.

Afa Försäkring har prioriterat yrkesgrupper som är mest utsatta för fallolyckor. Dit hör yrkesförare, liksom sjuksköterskor, byggarbetare och fönsterputsare. ■

Undantagslag mot lastbilsblockader

Internationellt. De omfattande protester och blockader som genomförts mot covidrestriktioner i Kanada kan komma att bekämpas med undantagslagar. Landets premiärminister, Justin Trudeau, säger att olagliga blockader – som främst genomförts av lastbilschaufförer – ”inte är fredliga och måste stoppas”, rapporterar TT-AFP. Undantagstillståndet gäller samtliga Kanadas provinser.

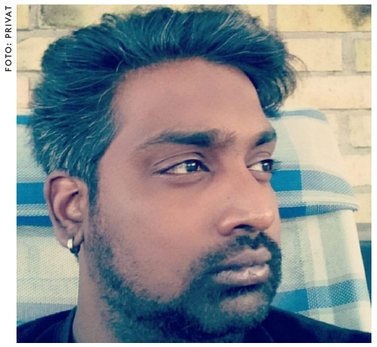
Efter flera veckor har blockaderna vid gränsövergångar till USA upphört, men fortsatt i Kanada bland annat med blockader av kvarter i huvudstaden Ottawa. ■

Halv miljard till tunga eltransporter

Politik. Regeringen satsar 550 miljoner kronor på att stötta ”elektrifieringspiloter” för tunga transporter. Tanken är att olika regionala aktörer ska gå samman för att hitta lösningar som gör det möjligt att bygga upp regionala distributionskedjor av laddningsstationer för lastbilstrafik.

– Elektrifieringen av transporter gynnar Sveriges välstånd, bidrar till den gröna industriella revolutionen i hela landet och skapar förutsättningar för fler jobb, säger energiminister Khashayar Farmanbar i ett pressmeddelande. ■

FOTO: PRIVAT



Gästkrönika David Gunnarsson

Insikter i sommartid

När jag var liten, kanske fem eller sex år ungefär, försökte min farfar lära mej att fiska med haspelspö. Lyfta haspen, hålla linan med pekfingret. Dra spöet bakåt, ett svisch frammåt med en liten snärt precis när man släpper linan att flyga fritt.

Det minnet har jag kvar. Huruvida själva lärdomen i sig fungerade i praktiken har jag glömt, men just det minnet slog mig i dag. Jag kunde höra farfars röst exakt likadant som han sa det till mig då, för kanske 25 år sedan.

DEN RÖSTEN KOM till mig när jag i dag stod ensam på bryggan vid min lilla fristad på jorden.

Förutsättningarna var relativt dåliga för att få fisk. Solen står mitt på himlen, det är ungefär 30 grader varmt.

Vattenståndet är på tok för lågt på grund av den torraste sommaren i mannaminne.

> ”Jag är fri. Inget (utom den nyss framlidne bromsen) kan störa mig nu.

Det gör inget. Det var egentligen inte fisken jag var ute efter. Det var känslan.

Den känsla som i alla fall jag uppfylls av när jag står där och kastar med en på flit vald alldeles för tung spinnare. Frihet.

Kastar ut mot djupare vatten. Måsarna som dyker i vattnet långt ute vid stenformationen som vi förr kallade abborretriangeln visar att det är där ute jag borde ha fiskat. Om det hade gällt fiske i dag alltså.

NÄR BRISEN AVTAR och vattnet lägger sig spegelblankt får jag upp ett annat minne. Från min barndoms skolavslutningar.

I denna ljuva sommartid. Den meningen saknade annan betydelse då, för 20 år sedan, än att man fick vara ledig från skolan hur länge som helst (precis som att det var den jobbigast tiden i livet kan man tankfullt fundera på så här i efterhand). Kalla det den första frihetskänslan möjligtvis. I dag när jag nästan omedvetet försöker komma ihåg hur textraderna gick.

Se hur i prydning jorden står. Då slår det mig att barndomens känsla är rätt snarlik den jag har nu.

Jag är fri. Inget (utom den nyss framlidne bromsen) kan störa mig nu. Det här är så långt ifrån rock’n’roll-skrän, alkoholdekadens och annan stökig lusta man kan komma. Långt från byxljummen öl och iskall Jack Daniel’s med cocacola. Långt från cruising på motorhuvar i avgasdimma och gummirök. Känslan där är också en sorts frihet. Fast på ett annorlunda vis.

Det jag känner nu, när farfar Tages lära har slagit rot. När den ljumma vinden tar vid igen och jag slutar fiska för att bara sätta mig på bryggan och njuta. ■

David Gunnarsson bor i Nora och är livsnjutare och metallarbetare.

Varnar för ök ad arbetslivskriminalitet



Däckverkstaden på bilden har ingenting med artikelns innehåll att göra. Men däckverkstäder är en riskbransch för kriminalitet och exploatering av människor.

Kriminaliteten i arbetslivet breder ut sig. Det visar en rapport från åtta myndigheter som samarbetar mot brottslighet i arbetslivet.

– Tyvärr så har det inte blivit bättre, tvärtemot ser vi en ökning. Samtidigt så fokuserar vi mer på problemen, så vi upptäcker mer som vi inte har sett innan, säger Conny Svensson på Skatteverket.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

För fackets företrädare är problemen vardag. Peter Åkesson är ombudsman för Transport i Göteborg. I samma vecka som myndigheterna lämnat sin lägesrapport ger han en egen till Transportarbetaren.

Åkesson har just fått veta att en person verksam i ett etablerat kriminellt gäng börjat jobba på en arbetsplats som hanterar farliga material. Men oftast stöter han på kriminella upplägg i branscher som hanterar pengar.

– Det är så här: i alla branscher där det går att omsätta pengar finns den. Vi ser det i gummibranschen. Där det går att sno däck och sälja dem vidare. Vi ser det på rekondfirmor, där folk betalar cash.

Åkesson konstaterar att kontantbranscherna ofta anställer med bidragsjobb. Eller arbetskraftsinvandrare.

SÅ HÄR KAN det fungera, berättar Peter Åkesson, med ett exempel från verkligheten:

En kille från Kurdistan får jobb i Sverige på en däckfirma. Hans svenska kontakter har också kurdiska rötter. Arbetsgivaren har kollektivavtal och det ser bra ut på pappret. Men. Det är ju så dyrt med skatter och avgifter i Sverige, säger någon på firman. Så nu måste killen betala 2 500 kronor i månaden till en person på arbetsplatsen, för att få jobbet. Dessutom har en person på firman spanat in en dator, och den måste killen från Kurdistan också köpa.

Killen tror att han ska få bygga ett nytt liv i Sverige. Så han går med på villkoren. Sedan tar däcksäsongen slut och han står utan jobb. Han blir förbannad och kontaktar facket. Då kallar Peter Åkesson till förhandling.

Det visar sig att killarna som tog betalt fanns på någon slags mittenpositioner i företaget. Men de fick betala tillbaka varenda krona. Sedan fick företaget underteckna ett protokoll där avdelningen får 100 000 kronor i skadestånd.



– Ofta är det människor i beroendeställning som utnyttjas av sina landsmän på ett vidrigt sätt.

PÅ MIGRATIONSVERKET är man medvetna om att flera människor som kommer till Sverige utnyttjas och även utsätts för brott i det svenska arbetslivet, berättar Frida Lee Frei som jobbar som nationell samordnare för Migrationsverkets uppdrag om att motverka arbetslivskriminalitet. Den som kommer som arbetskraftsinvandrare inom en så kallad riskbransch är ofta utsatt.

– De är i ett land där de kanske inte kan språket. Har inte koll på hur myndigheterna fungerar och välfärden och arbetslivet är uppbyggt. Det bidrar till utsattheten. Det kan också finnas kulturella skillnader i hur man förhåller sig till myndigheterna.

– På andra sidan finns det svenska arbetsgivare och bolag som väljer att utnyttja dessa människors utsatthet och systematiskt exploaterar människor och bedriver brottslighet mot den här gruppen, vilket är det verkliga problemet.

SKATTEVERKET HAR möjlighet att följa historiken för kort- och swishbetalningar. På företagen vet man om risken att åka dit, men chansar. Som i de gamla kontantbranscherna.

Skatteverket kan upptäcka upplägg där anställda tvingas betala tillbaka kontant eller med Swish från sin lön, berättar Conny Svensson, nationell samordnare på Skatteverket.



Conny Svensson. Foto: Jeanette Andersson

– Vi har sett att på pappret får man rätt betalning som anställd. Men när vi gör revision och tittar på personerna runtom ser vi att pengarna rinner tillbaka från den som är anställd.

ÅTTA MYNDIGHETER samverkar mot arbetslivskriminalitet runt om i landet och Conny Svensson beskriver det själv som att Skatteverket är den stora bromsklossen.

– Vi är ju det största problemet eftersom vi har den starkaste sekretessen. Vi kan inte berätta om ett tips om misstänkt svartarbete till de andra myndigheterna.

– Det är så illa så att om vi är på väg ut med Arbetsmiljöverket på en inspektion och vet att inspektören är på väg till fel adress, så kan vi inte säga vart vi borde åka. För då bryter vi sekretessen.

I SLUTET AV januari tillkännagav riksdagens högermajoritet att de är beredda att ta bort sekretesshindren som finns mellan myndigheterna. Sedan tidigare pågår en statlig utredning, och dessutom har den nya minister med ansvar för arbetslivskriminalitet Johan Danielsson (S) också sagt att han vill ta bort hindren.

Till saken hör att frågan har utretts förr och stött på hinder på vägen. Conny Svensson säger:

– Att ta bort sekretesshindren handlar inte om att det ska vara öppna spjäll, vi kan komma åt stora delar av problemen med ganska blygsamma förändringar, säger han.

MIGRATIONSVERKET rekommenderar att människor som far illa på arbetet, utnyttjas och exploateras, i första hand tar kontakt med polisen då det är deras uppgift att utreda brott. Om Migrationsverket får information om att en person kan ha utsatts för brott tar Migrationsverket själva kontakt med polisen och kan senare komma att ompröva personens rätt till uppehållstillstånd om det visar sig att tillståndet utfärdats på felaktiga grunder. Från fackligt håll beskrivs den med arbetstillstånd ofta som rättslös, men det behöver inte alltid vara så, säger Frida Lee Frei på Migrationsverket.

– Vi förstår att de befinner sig i en beroendeställning mot arbetsgivaren och Migrationsverket. Därför kanske de inte vill ”tjalla” på sin arbetsgivare. Då de är rädda att det sätter dem i en svår situation. Men det är inte så att de bara blir av med rätten att vara i Sverige om det uppkommer brott hos arbetsgivaren, utan det är en fråga som Migrationsverket behöver pröva. Om man medverkar i en utredning kan man få rätt till tillfälligt uppehållstillstånd för just det syftet, vilket Migrationsverket prövar säger Frida Lee Frei. ■

Myndigheter som samverkar

Ett antal myndigheter samverkar ute i landet i arbetet mot arbetslivskriminalitet. De är:

- Migrationsverket
- Arbetsförmedlingen
- Skatteverket
- Ekobrottsmyndigheten
- Jämställdhetsmyndigheten
- Polisen
- Försäkringskassan
- Arbetsmiljöverket

Bagagehanterare i strejk

Flyg. Lördagen den 12 februari gick nära 400 bagagehanterare vid SAS Ground Handling (SGH) på Köpenshamns flygplats Kastrup ut i strejk. En konflikt som den danska arbetsdomstolen, Arbejdsretten, betraktar som avtalsstridig. SAS hotade med att de anställda som inte genast gick tillbaka till arbete inte längre ansågs jobba kvar.

Arbetet återupptogs vid midnatt, natten till tisdagen. Bagagehanterarna har i flygblad, som delats ut på flygplatsen, deklarerat att de strejkar för högre löner, rimliga arbetsförhållanden och ”respekt för vårt arbete.” Nu hoppas fackförbundet 3F, som organiserar de flygplatsanställda, få fart på dialogen med arbetsgivaren. ■

FOTO: BTH

Är magnettåg lösningen?

Branschord. I en oberoende rapport jämför forskaren Henrik Ny vid Blekinge Tekniska Högskola olika alternativ för framtidens snabba landtransporter. Hans slutsats är att magnettåg har bäst potential att möta privatpersoners och industrins transportbehov, samtidigt som det är bäst för samhällsekonomin och har minst miljöpåverkan. Det beror på att magnettåg är betydligt snabbare än vanliga höghastighetståg, kan byggas i lättare material, är billigare i underhåll och kräver mindre ingrepp i naturen. Att de körs på en separat bana innebär även att risken för förseningar och kollisioner minskar. Det menar Henrik Ny som uppmanar svenska transportpolitiker att på allvar titta närmare på magnettåg som alternativ. ■

3,9 %

Så hög var årstakten i inflationen, i SBS:s siffror som presenterades den 18 februari.

”LAS-försämringarna drabbar Transport hårt”

Arbetsrätt. Århundradets reform sa arbetsmarknadsminister Eva Nordmark när hon tillsammans med Centerns Martin Ådahl presenterade den så kallade Trygghetsöverenskommelsen, populärt kallad LAS-överenskommelsen.

Text **Kent Källqvist**



FOTO: MARTIN HÖRNER KLOO

Transports utredare Maja Nygren anser att förändringarna i turordningsreglerna drabbar förbundets medlemmar på små arbetsplatser hårt.

”De har skjutit sönder tryggheten i anställningen”, kommenterar Transports ordförande Tommy Wreeth.

Å ena sidan ska fler undantas från turordningsreglerna vid uppsägningar, det ska bli billigare att säga upp anställda och arbetsgivarna ska inte längre behöva betala lön under en pågående tvist om uppsägning.

Å andra sidan finns en ny typ av studiestöd till vuxna som arbetat hos samma arbetsgivare i åtta år.



– Det ger individen en möjlighet att vidareutbilda sig senare i livet med upp till 80 procent av lönen upp till löner på cirka 25 000 kronor i månaden, säger Martin Wästfelt, förhandlingschef på Unionen och en av arkitekterna bakom överenskommelsen.

– Och det gäller även de som har en visstidsanställning, projektanställning eller jobbar deltid.

OMSTÄLLNINGSSTUDIESTÖDET innehåller ett nytt statligt studiestöd med en bidragsdel och en lånedel samt ett kompletterande kollektivavtalat stöd för lönedelar över 25 000 kronor.

– Det kompletterande kollektivavtalade stödet som arbetsgivarna kollektivt finansierar genom avgifter till omställningsorganisationen får stå för gör det möjligt för stora grupper på arbetsmarknaden att stärka sin kompetens när det behövs. Och det utan att behöva ta lån eller förlora större delen av sin inkomst, säger Martin Wästfeldt.

TRANSPORT ÄR ETT av de förbund som är starkt kritiska till överenskommelsen och har valt att än så länge inte ansluta sig till den.

Överenskommelsen är verkligen anpassad till tjänstemän och akademiker, anser Maja Nygren, utredare på Transport:

– Det finns helt enkelt inte så många russin att plocka ur kakan. Försämringarna i turordningslistan drabbar Transport hårt med många små arbetsplatser och då vi verkar i en bransch med brist på arbetskraft är inte omställning högst prioriterat. Våra medlemmar prioriterar bra arbetsvillkor och trygghet i jobbet.

– Dessutom är det som presenterats som bra förändringar, som till exempel stopp för hyvling av arbetstiden, dispositivt. Det vill säga att de kan försämras till arbetsgivarnas fördel utan större besvär, säger Maja Nygren.

Tommy Wreeth, Transports ordförande:

– De har ju sålt ut tryggheten och vi har sagt ett tydligt nej och i dagsläget finns inget som ändrar det. Det som är bra i avtalet motsvarar långt ifrån försämringarna.

– Hela överenskommelsen är ju en metallkonstruktion som heter duga, säger han och syftar på IF Metall.

TRANSPORT VAR TIDIGT ute och fått in rätt till utbildning i jobbet i kollektivavtalen. Och med en brist på 5 000 förare om året är inte utbildning högst prioriterat på Transports agenda.

– Våra medlemmar jobbar inte på Volvo eller Bofors, där omställning i arbetslivet kanske är vanligare och behovet av utbildning är större.

– För att vi ska ansluta oss till avtalet krävs att vi får till förändringar i kollektivavtalet som stärker våra medlemmars trygghet i jobbet, säger Tommy Wreeth.

Transport har, liksom de flesta LO-förbund, ett avtal som sträcker sig till sista mars 2023. ■

”Det finns helt enkelt inte så många russin att plocka ur kakan. Försämringarna i turordningslistan drabbar Transport hårt.”

Maja Nygren, utredare på Transport.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Företag som förmedlar jobb genom digitala plattformar är inte arbetsgivare, enligt en ny analys från Arbetsmiljöverket.

AV: App-jobbarna är inte anställda

Arbetsmiljö. Så kallade appföretag, som förmedlar arbetskraft via digitala plattformar, är inte ansvariga för matbudens arbetsmiljö. För företagen är inte att betrakta som arbetsgivare. Det har Arbetsmiljöverket kommit fram till i en utredning.

Text **Lilly Hallberg**

”Det går inte att dra alla plattformsföretag över en kam.”

Mats Andersson , ombudsman.

Arbetsmiljöverket (AV) har på uppdrag av regeringen sedan 2018 inspekterat ett 30-tal egenanställningsföretag, som organiserar arbetskraft med hjälp av digitala plattformar. Rapporten släpptes den 18 februari.

Mats Andersson, central ombudsman på Transport, och Sirin Celik, utredare, har båda ägnat mycket tid att åt plattforms- och egenanställningsföretag kontra arbetsgivaransvar. Båda läste rapporten samma dag som den släpptes.

– Vi har inte analyserat den färdigt, men det är ett par saker jag reagerat på. Det gäller bland annat genomförandet av rapporten. Arbetsmiljöverket säger själva att de inte kunnat genomföra så många inspektioner där de talat med arbetstagare, på grund av pandemin. Just att tala med arbetstagare är något vi tycker är viktigt, för att se hur företagen opererar, säger Sirin Celik.

En annan sak är de rättsfall som AV lyfter. Det gäller två domar, där det inte är tydligt vilka företag det gäller. Rapporten hänvisar också till en tvist som Mats Andersson är engagerad i: Transport har stämt Foodora i Arbetsdomstolen då facket anser att företaget är arbetsgivare för ett matbud som förlorat jobbet, men budföretaget hävdar att det i stället är egenanställningsföretaget Paysalary som haft arbetsgivaransvar.

– Det går inte att dra alla plattformsföretag över en kam. Om det handlar om att arbetstagaren tar arbete genom en förmedlingsplattform, och sedan själv bestämmer uppdrag och arbetstid, går det självklart att förstå som egenanställning, säger Mats Andersson.

NÄR DET GÄLLER andra typer av företag, som exempelvis Uber Eats, är det en annan sak:

– Transports hållning är klar. Om det handlar om återkommande arbete, med bestämda tider, som ska utföras i budföretagets arbetskläder, så måste också arbetsmiljöansvaret ligga där – inte hos ett egenanställningsföretag eller budet, säger Mats Andersson, som varit med att förhandla fram och teckna kollektivavtal med Foodora.

Både han och Transports utredare, Sirin Celik, menar att det finns en risk att Arbetsmiljöverket i sin rapport generaliserat i allt för hög grad när det gäller egenanställningsföretagen; att för lite hänsyn har tagits till företagens vitt skilda uppbyggnad, struktur och funktion. Men de vill samtidigt vänta med att bedöma rapporten innan de analyserat de mål AV testat.

ARBETSMILJÖVERKET DRAR självt slutsatsen att man saknar befogenhet att fatta beslut som skulle förbättra arbetsmiljön för arbetstagare inom den så kallade gig-ekonomin. Liksom att dagens lagstiftning inte räcker för att garantera god arbetsmiljö för alla som arbetar inom app-företagen. ■

Utsläpp orsakar tusentals dödsfall

Trafik. Bakläxa hotar regeringen och Transportstyrelsen när det gäller hälsofarliga utsläpp från trafiken. För samtidigt som arbetet med Nollvisionen, om döda och allvarligt skadade i trafikolyckor, går åt rätt håll är utsläppen betydligt mindre uppmärksammade.

Trafikverket slår fast att nivåerna av kvävedioxid, partiklar och marknära ozon är oacceptabelt höga på många platser. Utsläpp från trafiken ligger bakom flera tusen förtida dödsfall varje år. Samtidigt har Sverige sedan 2018 några av de lägsta kraven när det gäller avgasrening inom EU.

Fordonsbesiktningsbranschen har tidigare varnat för effekterna av de låga kraven, och kräver nu att utsläppen är ett hälsohot som måste tas på lika stort allvar som trafiksäkerheten. ■

Intrång på flygflottilj

Bevakning. En skyddsvakt vid Norrbottens flygflottilj, F 21 i Luleå, grep i mitten av februari en man som tagit sig in på militärområdet. Polis kallades till platsen och hävde senare gripandet, men mannen är fortsatt misstänkt för obehörigt tillträde till skyddsobjekt. Vad mannen hade för avsikt med att ta sig in på området har inte framkommit. ■

6 800 behövs till motorbranschen

Arbetsmarknad. Elever som har gått ut gymnasieskolans fordons- och transportprogram är hett eftertraktade på arbetsmarknaden och anställningsbehovet inom motorbranschen ser bara ut att öka. Enligt en ny rapport från Transportföretagen behöver 6 800 personer anställas i branschen under de kommande tre åren.

En positiv nyhet i rapporten är att andelen kvinnor ökar i motorbranschen, om än från låga nivåer. Totalt utgör kvinnor 10 procent av de anställda i de undersökta yrkena i årets undersökning, jämfört med 8 procent i ”Tempen 2020”. ■

Ministern: Så ska fusk et stoppas



Infrastrukturminister Tomas Eneroth frågas ut av Transportarbetarens reporter John Antonsson.

Politik. Den sista pusselbiten ska på plats. Så beskriver infrastrukturminister Tomas Eneroth regeringens förslag som ska ge lika villkor och löner på svenska vägar, i en intervju med Transportarbetaren.

Text **John Antonsson**
Foto **Pernilla Ahlsén**

I flera år har böterna för fusk höjts och fler transporter kontrolleras längs vägkanten. Men än lever fattiga chaufförer ett nomadliv med spritkök, låga löner och helgvila i hytten utan någonstans att duscha eller skita.

Nu säger ministern att det ska bli ändring på det. Med de nya reglerna som förhandlats fram i EU som blir svensk lag i sommar ska svenska löner och villkor gälla. Men hur ska det gå till?

Eneroth börjar med att peka på den långa politiska resan till beslut. Sedan säger han:

– Att vi kommit hit är en seger. Men jag har sagt till Transport och Transportföretagen att det blir en resa att se till att det blir verklighet. Vi ska se till att det finns bra inspektioner som ser till att företagen gör utstationeringsdeklarationer. Vi ska se till att det finns en lokal representant som kontaktperson för att teckna kollektivavtal. Vår tolkning är att det ska vara möjligt att kräva detta.

– Men sedan kommer det att krävas tufft fackligt arbete och samarbete mellan arbetsgivarföreningar och fack. För att säkerställa att det går rätt till, säger han.

I ett land med minimilöner har den utstationerade förare rätt till lönerna i värdlandet. I Sverige finns inga minimilöner. Men förhoppningen är att svenska kollektivavtal ska sätta standarden också för de chaufförer som kör tillfälligt i Sverige.

TANKEN ÄR ATT facket ska teckna så kallade utstationeringsavtal med internationella åkerier. Det har Transport gjort tidigare, men nu blir det kanske enklare.

EN GRUNDFÖRUTSÄTTNING för att facket ska kunna göra det är att utländska åkerier skriver in sina förare i Arbetsmiljöverkets register för utstationerades förare. Vad kommer det att kosta att fuska med det?

– 20 000 kronor. Det är jämbördigt med sanktionsavgiften för andra administrativa uppgifter. I Sverige ska vi ha stentuffa regelverk som ska följas. Utmaningen är inte nivån på sanktionsavgifterna, vi har redan EU:s högsta. Utmaningen är att ha tillräckligt med kontroller på vägarna, så vi upptäcker bristerna, säger Eneroth.

I SVERIGE FINNS nu en stor enighet bakom de nya reglerna. Många partier har svängt från en tro till att marknaden löser det själv till att gilla reglering av åkeribranschen. När Tomas Eneroth (S) presenterade lagrådsremissen om mobilitetspaketet sa Moderaternas talesperson Maria Stockhaus så här till TT:

– Att bara stifta en lag om krav att meddela Arbetsmiljöverket när man åker in i landet kommer inte att räcka. Problemen på svenska vägar är så stora att det behövs ett batteri av åtgärder över tid för att komma tillrätta med problemen.

De nya reglerna är lite försenade. Utredaren, som tog fram ett första förslag, hade som mål att de skulle vara på plats i februari, men det blir först till sommaren. Många av fackens krav har kommit med, exempelvis det där med kontaktperson. Flera juridiskt krångliga undantag från reglerna är också bortplockade.

Transports ordförande Tommy Wreeth tycker att reglerna ser bra ut.

– Men det spelar ingen roll hur bra regler du har om du inte har en kontroll som fungerar, säger han.

ENEROTH BERÄTTAR ATT rikspolischefen gått ut och sagt att de prioriterar kontroller i trafiken. Framtidens kontroller av yrkestrafiken har hanterats i ytterligare en utredning som kom förra året. Transports linje har varit att det behövs en ny myndighet, en yrkestrafikinspektion.

Regeringskansliet jobbar med att bereda frågan och ta fram förslag på nya lagar.

– Det finns några olika förslag och vi jobbar för att ordentligt skärpa kontrollerna. Inte bara på åkerisidan utan också på taxi och buss, säger Eneroth.

Eneroth ger inget besked om det blir en ny myndighet, men säger:

– Jag är väldigt inspirerad av Tysklands sätt att jobba med en egen myndighet.

VI HAR JUST avslutat intervjun och tar några sista bilder. Eneroth säger då:

– Min förhoppning är att en ny yrkestrafikinspektion tar nytta av kunskaperna som finns inom Transport och anställer personer med erfarenhet från Transports fackliga arbete. ■

Skärpta regler och fängelsestraff

Mobilitetspaketet. Sverige kommer att skärpa flera av reglerna för utländska åkerier som kör tillfälligt i Sverige.

Tlll exempel blir det ett tydligare beställaransvar för transportköpare. Straffskalan kommer nu att gå hela vägen upp till fängelsestraff.

Införandet av mobilitetspaketet är ett sista steg i en lång resa som började i EU-parlamentet och förhandlades först fram av bland annat den svenske rapportören Jens Nilsson (S), och arbetet togs över av hans partikollegor när han hastigt gick bort i cancer. Sverige fick även igenom många krav i EU:s ministerråd.

Det har varit en snårig stig där omröstningar skjutits upp och saker tagits om. Till slut stod en klar majoritet av EU-länderna och parlamentarikerna bakom de nya reglerna.

Vissa av de forna öststaterna är mot i rädsla för att deras medborgare och åkerier ska förlora försörjningen, och försöker därför stoppa mobilitetspaketet i EU-domstolen. ■

”Men sedan kommer det att krävas tufft fackligt arbete och samarbetet mellan arbetsgivarföreningar och fack.”

Tomas Eneroth, infrastrukturminister.

David Ericsson

Tänk på vändskivan, vändskivan, VÄNDSKIVAN!

Vändskiva, va fan e de? Undrar den som inte jobbar med lastbilar. Jo det är den där plattan på dragbilen som påhängsvagnen (trailern) och många vanliga släp sitter fast i och vilar på.

Den är nästan rund, har ett spår och en koppling i mitten och i den sitter trailern fast med en liten, men rätt stark tapp.

Varför nu denna upplysning om en detalj på fordonet? Jo det gäller vinterföret och alla olyckorna med just den här typen av ekipage.

Trafikverket har som bekant minskat sitt engagemang för vintervägh̊llningen till ett absolut minimum och ofta mindre än så. Oavsett snöstormar och blixthalka ser man alltför sällan några salt och plogbilar ute på de stora vägarna – i vart fall inte förrän alla redan kört fast.

Det är ungefär som med sjukvården som är bland Europas mest underbemannade. Där överläkare och sjukhusledningar mer eller mindre börjat anklaga folk för att de är sjuka i stället för att kräva större resurser.

Men jobbskatteavdragen, störst för de rikaste, kostar staten 144 miljarder varje år. Plus socbidragen till medelklassen i form av Rot och Rut, en lika stor utgift som hela rättsväsendet inklusive polisen tillsammans. Då blir det inte mycket över till livsavgörande insatser, som sjukvård och halkbekämpning.

> ”Så kära vänner på vägen, smörj vändskivor och vändkransar på bil och släp. Jag vet att det hänt dödsolyckor för att folk inte gjort det.

MEN SÅ DETTA med vändskivor (det handlar alltså inte om skaldjurskalas med lustiga små hattar). Sorgebarnen i vintertrafiken är trailerekipagen. De får sladd och ”jackknifar” så att bilen till slut vrider sig, åker baklänges tryckt mot trailern och i bästa fall hamnar i diket.

Jag brukar tänka att med bra däck och bra bromsar klarar man det mesta. Men en sak till är viktig: att minst en gång i veckan smörja vändskivan. Många, ja de flesta, dragbilar jag ser gå utan trailer har stålblanka eller, gud förbjude, rostiga vändskivor.

Kopplar de sedan en fullastad trailer på låt säga 30 ton så blir friktionen mot vändskivan enorm. Är det då halt ute och det börjar glida så upphör styrförmågan och ekipaget blir helt stelt.

Jag är rätt säker på att det här är anledningen till att trailerekipagen ibland ligger tätt som vårens vitsippor i dikena när det börjat snöa.

Så kära vänner på vägen, smörj vändskivor och vändkransar på bil och släp. Jag vet att det hänt dödsolyckor för att folk inte gjort det. Detta är minst lika viktigt som att ha koll på däck och bromsar! ■



Bäst just nu

↑ Covid – restriktionshelvetet är över!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Lönegapet bara ökar

Under pandemin har LO-arbetarna avstått från löneökningar. Samtidigt har det blivit dyrare att tanka och de rikastes inkomster har dragit i väg. Det och mer berättar Laura Hartman om i 7 frågor.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **PERNILLA AHLSÉN**

liten ordlista

INFLATION
Är ett mått på hur mycket priserna går upp.

REALLÖNEÖKNING
Är den löneökning du fått efter att inflationen räknats bort.

KAPITALINKOMST
Inkomst på ägande. Det är till exempel pengar som tjänas på aktier eller bostäder.

LÖNEGLIDNING
Löneökningar över kollektivavtalens nivå.

LÖNEANDEL
Är ett sätt att mäta hur stor del av vissa kostnader i ett företag det är som går till lön.

1 Hur har två år av pandemi påverkat LO-kollektivets ekonomi?

– Våra medlemmar har inte kunnat jobba hemma och vissa branscher har påverkats negativt. Kostnaderna för transporter ha ökat. Både priset för drivmedel och kollektivtrafik har gått upp. I Sverige har Riksbanken fört en lågräntepolitik som gör att förmögenheterna har samlats hos dem som äger bostadsrätter i storstäderna och det har bidragit till att förmögenhetsgapet har vidgats.

– Vi ser också att lönegapet mellan arbetare och tjänstemän har ökat.

2 Hur kommer det sig att tjänstemännen drar ifrån arbetarna?

– Det beror främst på löneglidningen, den är inte hög men har varit större hos tjänstemännen i flera år. Tjänstemännens löner går upp mer än vad som står i avtalen. Om vi dessutom väger in de totala kapitalinkomsterna så går mer till tjänstemännen och inte minst till den allra yttersta toppen.

3 Ni har presenterat er årliga rapport om den ekonomiska eliten. Hur går det för dem?

– De 50 högst betalda i näringslivet har inkomster som är 65 gånger en industriarbetares lön, inräknat lön och andra inkomster. För ett år sedan var det 60 gånger en industriarbetarlön.

– Våra medlemmar har avstått från löneökningar och tagit sig till jobbet varje dag under pandemin, och samtidigt ökar eliternas inkomster. Det är ganska anmärkningsvärt.

4 Vad är LO:s förslag för att minska skillnaderna?

– Det handlar bland annat om att höja kapitalskatten och skatten på de högsta lönerna, men även arvs- och gåvoskatt för större förmögenheter. Eftersom kapitalinkomster har bidragit till ökade skillnader.

– Men att öka jämlikhet är en stor fråga som innefattar allt från socialförsäkringssystem till att ha välfärd och grundskola med god kvalitet.

5 Tror du att den ökade inflationen och växande löneskillnader kommer att påverka nästa års avtalsrörelse?

– I den svenska modellen och i avtalsrörelser räknar man på det samhällsekonomiska löneutrymmet som bygger på inflationsmålet och produktivitetsutvecklingen i näringslivet. Den dagsaktuella inflationssiffran påverkar inte beräkningen av utrymmet, däremot hur löneandelen utvecklats. Allt detta blir en utgångspunkt för förhandlingen.

6 Ska vi oroa oss för att inflationen sprider sig?

– Den senaste inflationssiffran är hög, nära 5 procent. Men den drivs enbart av höga energipriser som vi och många med oss bedömer kommer att minska snart. Om man räknar bort energipriset var inflationen 1,7 procent. Så länge som lönerna inte tar fart finns ingen anledning för Riksbanken att börja strama åt. Annars riskerar vi att ha högre räntor, samma löner och höga energipriser. Då urholkar vi reallönerna ytterligare.

7 Varför anser LO att växande ekonomiska skillnader är ett problem?

– Det är en rättvisefråga och handlar i slutändan om makt i samhället. Ökade klyftor innebär att makten fördelas mer ojämnt.

– Men jag tänker mycket på det utifrån den omställning som vi har framför oss de närmaste 23 åren. EU har satt ner foten om att minska klimatutsläppen och bli klimatneutrala fram till 2045. Man har kommit överens om ett system för utsläppsrätter för att åstadkomma detta. Det är jättebra. Så länge alla håller sig till det man kommit överens om kommer det att rädda vår planet.

– Kruxet är att omställningen kommer att påverka många människor ekonomiskt. Det är en massa saker som måste ställas om och vissa verksamheter behöva lägga ner och försvinna medan andra ska växa fram. Vi behöver se till att förflyttningen från försvinnande till tillkommande yrken sker smidigt, utan massarbetslöshet. Ingen ska betala mer för omställningen än någon annan, så omställningen behöver vara rättvis och det måste politiken fokusera på.

– Vi behöver en folklig acceptans, utan den så klarar vi inte omställningen. Klyftorna är redan stora och får inte bli större. ■

”Det är en rättvisefråga och handlar i slutändan om makt i samhället. Ökade klyftor innebär att makten fördelas mer ojämnt.”

Fotnot: Sedan intervjun genomfördes har det kommit nya inflationssiffror. Inflationen är 3,9 procent. 2,5 procent när energikostnader är borträknade.



Laura Hartman är ny chefsekonom på LO.



”Det är som en oskriven regel att man är trevlig mot varandra, annars skulle det inte fungera att arbeta här”, säger Peter Svensson (till vänster) på OKQ8-macken strax söder om Varberg. Kollegan Mattias Andersson håller med.

Skönt tonläge på macken

Hövlighet gentemot varandra är en förutsättning för att klara jobbet. Det säger personal vid bensinstationen utmed E6:an söder om Varberg.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Flera yrkesförare tipsar om OKQ8 vid Björkäng vägkrog som ett bra ställe att prata om hövlighet på jobbet som arbetsmiljöfråga. Personalen är omvittnat kunnig – och trevlig. Men är de lika trevliga mot varandra?

– Ja, det skulle jag säga. Vi har ett bra tonläge här, är schysta mot varandra, säger Mattias Andersson.

HANS NÅGOT YNGRE kollega Peter Andersson instämmer:

– Det skulle inte gå att vara trevlig mot kunderna om man inte är det mot de andra som jobbar. Alla här ställer upp för varandra, vi känner ju varandra rätt väl.

Båda talar om kulturen på sin arbetsplats som något som tycks sitta i väggarna, på ett positivt vis.

– Ja, det är som en oskriven regel att vara snäll, annars skulle man inte kunna vara kvar, säger Peter.

I BENSINSTATIONENS BUTIK är de sex personer som arbetar, plus extrapersonal. De ordinarie växlar mellan att jobba morgon och kväll, och är alltid minst två. Butiken stänger vid midnatt alla veckans dagar, förutom lördagar då det är tidig hemgång: klockan 21.

– Det finns ju ingen som tjänar på att man var otrevlig mot varandra på jobbet. Jag tror att det oftare blir problem på en större arbetsplats, med gruppbildningar och så. Här är vi en liten tajt grupp där alla ingår, säger Mattias.

– Vi ställer upp för varandra, kan hoppa in om någon blir sjuk eller om det behövs av andra anledningar. Det är rätt mycket av frihet under ansvar här. Och vi litar på varandra – vi är ju gänget som sköter stället!

SAMTIDIGT ÄR OKQ8-MACKEN strax söder om Varberg en del av en större anläggning tillsammans med Björkäng vägkrog, som ryms i samma byggnad. På den stora parkeringen intill står ett fyrtiotal långtradare parkerade den kväll Transportarbetaren hälsar på, och det är en strid ström av inte minst tung trafik till och från Björkäng. Eller nya Björkäng vägkrog, egentligen – namnet fick följa med då anläggningen flyttade från samhället vid gamla E6:an upp till nya motorvägen.

– Pandemin har betytt färre kunder, men vi har mycket lastbilschaufförer så vi har ändå haft att göra, säger Peter.

> **”På 1970-talet och tidigt 80-tal var det nog tuffare, en mer sexistisk jargong överlag. Det förekommer inte nu.”**
>
> Mattias Andersson, OKQ8-stationen vid Björkäng vägkrog.

Han började sommarjobba för tio år sedan, och fortsatte sedan arbeta i butiken efter gymnasiet. I dag jobbar Peter Svensson 80 procent. Mattias Andersson har arbetat på macken i åtta år.

– Det har varit schyst ton här hela tiden, säger Mattias.

HAN TROR ATT det generellt skett en förbättring på den fronten på många arbetsplatser de senaste årtiondena.

– På 1970-talet och tidigt 80-tal var det nog tuffare, en mer sexistisk jargong överlag. Det förekommer inte nu. Här är det ingen som kommenterar tuttar eller drar några grova skämt.

DE HAR OFTA skoj ändå på jobbet, poängterar båda. Trivs tillsammans, utan att umgås regelbundet utanför arbetsplatsen – ”det är knappast så att några åker och fiskar tillsammans varje helg”. Men en och annan after work och golfrunda har det blivit med kollegorna från bensinstationen genom åren. Och den nivån uppskattar killarna i kassan. ■

Får vi be om lite hövlighet på jobbet, tack!

Om hövlighetsforskaren Kristoffer Holm får bestämma blir alla vänligt bemötta på sin arbetsplats. Nu ska han skapa metoder som hjälper arbetsgivare att se till att så sker.

Text **MARIKA SIVERTSSON**

Man säger hej till alla och man säger förlåt när man puffar till nån. Hur svårt kan hövlighet vara? Faktiskt jättesvårt, ofta. Flera branscher har problem med ohövlighet på jobbet, har forskaren Kristoffer Holm kommit fram till.

I sin avhandling har han undersökt hur ohövlighet på arbetsplatsen är förknippad med hur man upplever sin arbetsmiljö. Sambanden är starka – den som känner sig ohövligt bemött av chefen upplever också att man har högre krav i arbetet, mindre kontroll över sina arbetsuppgifter, och mindre socialt stöd. En ohövlig chef kan alltså skapa upplevelsen av en dålig psykosocial arbetsmiljö.



Kristoffer Holm. Foto: Nille Leander

– Vi såg också att man inte behöver vara utsatt själv för att de negativa effekterna ska uppstå. Det räcker om man har sett chefen bete sig ohövligt.

DESSUTOM PÅVERKAR arbetsmiljön uppkomsten av ohövlighet. Där det är höga krav och litet socialt stöd, ökar risken att medarbetare ska börja bete sig ohövligt mot varandra. Även omorganisation under det senaste året ökar risken.

– Respektlöst formulerad feedback har också tydlig påverkan på prestation, särskilt ifråga om kreativa arbetsuppgifter. Medarbetare som utsattes för det presterade betydligt sämre, visar studier i USA.

Andra former av ohövlighet kan vara att man är avfärdande i sitt kroppsspråk, att man inte lyssnar på vad andra säger, att man yttrar sarkastiska eller förolämpande saker. Eller att man bjuder med två av dem som befinner sig i sammanhanget på lunch men exkluderar den tredje. Det är alltså frågan om lågintensiva negativa beteenden, till skillnad från mer tydliga systematiska kränkningar som ingår i mobbning eller trakasserier.

– I fråga om mobbning handlar det också som regel om att den som utsätts befinner sig i underläge. De beteenden vi tittar på uppstår mellan jämlikar, och det är inte lika tydligt och inte heller systematiskt.

NU HAR KRISTOFFER HOLM fått finansiering i tre år för att hitta metoder att främja hövlighet på jobbet. Den forskningen bygger på den ohövlighetsforskning han disputerade på. Han har alltså i sin avhandling redan visat att det är väl investerad tid att arbeta med hövlighet på jobbet, och nu vill han skapa verktyg för att arbetsgivare ska kunna göra det.

Det är ju så med problem – man ser dem helst först när det finns en lösning.

– Det är lätt att tänka att man har mer påtagliga problem att ta itu med på en arbetsplats. Men ohövlighet får tydliga negativa konsekvenser, och det kan också förvärras på sikt, berättar han.

Han kallar det för att ohövlighet smittar, att det är som ett virus. Den som ser en kollega bete sig förolämpande eller nonchalant mot andra på arbetsplatsen löper hög risk att själv bete sig ohövligt mot någon. I värsta fall kan det bli en tråkig spiral som får pågå ostörd tills den har satt sig i väggarna.

NU ÄR DET många som hellre skulle svimma än förolämpa en annan person. Inom vissa branscher skulle vi kunna se dem svimma oupphörligt innan de till sist lämnade arbetsplatsen. De skulle få svårt att klara sig i den typen av atmosfär som brukar kallas ”rå men hjärtlig”.

– Som jag ser det handlar det om vilken kultur man förväntar sig i en viss bransch. Det som jag tror ligger närmast transportyrkena av de branscher jag undersökt är restaurangbranschen. Här förväntades man ha skinn på näsan och kunna ge igen med samma mynt för att vara en i gänget.

Kristoffer Holm påpekar att det inte alltid behöver vara negativt. Men finns det någon som upplever att atmosfären är olustig, så blir den ju det. Och den perso-

FOTO: LILLY HALLBERG



”Det skulle inte gå att vara trevlig mot kunderna om man inte är det mot de andra som jobbar. Alla här ställer upp för varandra”, säger Peter Svensson på OKQ8:s anläggning söder om Varberg.

nen ger sig kanske inte gärna till känna – inte om gensvaret med 99 procents säkerhet blir ”tål du inte skämt?”.

NÄR OHÖVLIGHETERNA MASKERAS av skämt, vilket inte sällan är fallet, blir de särskilt svåra att komma åt av flera anledningar. En skämtsam stämning kan göra det svårt att läsa av när man går över gränsen, att veta när det blir lite för grovt. Det kan också etableras som en arbetsplatskultur.

– I restaurangbranschen kunde vi se en hög frekvens av ohövliga beteenden och lågintensiva kränkningar, här fanns också som nämnts en skämtsam ton. Ohövlighet får lätt fäste i en miljö där det kan vara svårt att göra motstånd mot den.

Dessutom, påpekar han, blir ohövligheterna i en sådan miljö ofta omedvetna. Man förstår helt enkelt inte att det man säger eller gör kan uppfattas illa av någon.

En jättefin populärdefinition på hövlighet som vi alla kan förstå har presenterats i en krönika av en ledarskribent i Svenska Dagbladet – det är tio år sedan, men ändå: ”Genom hövlighet påminner vi varandra om att vi är människor, och inte möbler, maskiner eller luft”. Det kan inte sägas bättre – genom hövlighet får vi varandra att känna oss sedda.

Fast i samma text förklarar ledarskribenten att han blir ouppmärksam av ohövlighet. Om exempelvis nån som sitter på sätet innanför hans på tunnelbanan reser sig upp för att markera att hen vill kliva av, då förblir den här gubben sittande. För det minsta man kan förvänta sig, det är minsann ett vänligt ”ursäkta”.

HÖVLIGHET KAN SOM synes vara jättesvårt, även för de mer väluppfostrade. Hur ska det då inte vara på arbetsplatser där fokus ligger på uppgifterna snarare än på relationerna?

– Ohövlighet kan ofta vara saker som vi gör utan att vi tänker på det. Omedvetna övertramp. För att komma tillrätta med det behöver man avsätta tid för att prata. Man behöver synliggöra, visa att det är viktigt att fokusera på detta.

DEN FORSKNING HAN nu ägnar sig åt kommer att leda fram till en metod för att vi ska bli bättre på hövlighet på jobbet, men det dröjer ett par år. Tills vidare kan vi berätta att en amerikansk modell ligger till grund för hur metoden designas, den heter ”Civility, respect, and engagement in the workplace”.

Modellen bygger på att man försöker främja positiva värden på arbetsplatsen, att man identifierar när positiva beteenden uppstår och när det finns en risk att vi beter oss ohövligt.

– Viktigt i den amerikanska modellen var att arbetsgrupperna fick sätta egna mål i hövlighetsarbetet. Det gav mer ägandeskap över processen och motiverade dem att fortsätta – det är tänkt som ett långsiktigt arbete.

I den modellen träffades grupperna tillsammans med processledare en timme varje vecka, i Kristoffer Holms forskning är det en lite längre stund en gång i månaden under ett halvår.

> *”Ohövlighet kan ofta vara saker som vi gör utan att vi tänker på det. Omedvetna övertramp.”*
>
> Hövlighetsforskaren Kristoffer Holm.

– Vi jobbar intensivt med att diskutera bemötandefrågor under den tiden, och hjälper dem att sätta mål som de arbetar med löpande mellan träffarna. Det ska bli en del av arbetsvardagen.

MÅLEN SKIFTAR. DET kan vara att sätta upp klara regler för feedback – att man tar det ansikte mot ansikte och inte per mejl. Att man hälsar på alla när man kommer till jobbet, att man inte uttrycker sig på ett respektlöst sätt.

– Det är en del av forskningen. Vi kommer också att gå in i lite mer specifika situationer, ta reda på hur deltagarna uppfattar dem. Vad hände, hur önskar de att det hade gått till i stället?

MEN INGEN BEHÖVER vänta på hans forskning, menar han. Mycket handlar om att medvetandegöra, att sätta i gång reflektioner omkring hur man beter sig emot varandra på arbetsplatsen. Hur man vill göra det är upp till var och en, huvudsaken är att man avsätter tid till det.

– Det blir väldigt lätt att inte göra något om man inte specifikt avsätter tid till det. Men alla mår bra av att ibland ta de här diskussionerna om bemötande.

För den medarbetare som just nu står svimfärdig i en kultur som tycks kräva av hen att medverka till negativa beteenden har han två goda budskap. Det första är att arbetsgivaren ska visa att de beteenden som går över gränsen inte är acceptabla. Att det är lättare att försöka passa in än att förändra kulturen ska inte vara medarbetarens problem.

– Arbetsgivaren har ansvar för att säkerställa en god arbetsmiljö och det innefattar sociala beteenden. Det ska inte ligga på en enskild medarbetare att förstärka en negativ kultur genom att gå in i den, det är också mycket svårt eftersom det krävs en kritisk massa för den typen av förändring.

DET ANDRA GODA budskapet är att även vänligheter smittar. Man kan inte vända hela situationen själv, men kanske ändå karva ut en liten sfär av hövlighet:

– Man kan aktivt visa ett hövligt och respektfullt beteende mot andra. Visa att man håller vänlighet högt, skicka i väg ett leende. Då brukar andra svara på ett positivt sätt. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Utbildning

Kunskap är makt

**Gå vår fackliga utbildning Avtalspunkten,
lär dig ditt avtal och bevaka dina rättigheter!**

Det övergripande målet med Avtalspunkten är att ge dig tillräckliga kunskaper om det egna kollektivavtalet så att du ska kunna bevaka dina grundläggande rättigheter i anställningen beträffande lön, arbetstider, anställningsformer och ledigheter. Notera att Avtalspunkten är specifik för varje kollektivavtal.

Efter kursen kommer du bland annat att:

- kunna göra en enkel bedömning om din egen lön är korrekt
- kunna bevaka att arbetsgivaren följer avtalets regler om arbetstider
- kunna tillvarata dina rättigheter beträffande de vanligaste formerna av ledigheter som är reglerade i avtalet eller genom lag

ANMÄL DIG GENOM ATT SCANNA QR-KODEN

STARKA TILLSAMMANS

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

På väg med svindlande utsikt

Den har kallats Sveriges vackraste väg, också före namnbytet till E4 och innan epitetet ”motor” lades till – leden som sträcker sig utmed Vätterns djupa vatten. Häromåret firade första delen av Vätterleden 60 år.

Text och foto LILLY HALLBERG

Jätten Vist med Visingsö i sina händer. Konstnären Calle Örnemark (1933–2015) utförde träskulpturen i Huskvarna i början av 1970-talet.

Hastighet

Vätterleden var en av fem vägar i landet som var aktuell för ny toppfart när dåvarande Vägverket höjde maxhastigheten på lämpliga vägar.

I dag har sträckan norr om Gränna till Ödeshög 120 kilometer i timmen som högsta tillåtna hastighet.

Den äldsta delen av leden, ner mot Huskvarna och Jönköping, där körfälten går i olika nivåer, har 110-gräns.

lötsligt öppnar sig landskapet och blicken når långt, fritt över det stora vattnet till kullarna och städerna på andra sidan sjön.

– När man ser Vättern är det fortfarande wow, fast jag kört sträckan många gånger. Och hela vägen ned mot Jönköping är det jättefint, säger lastbilschauffören Evelina Månsson, som stannat vid Rasta.

Hon är anställd på ett Jönköpingsåkeri, och kör alkohol till systembolag och krogar. Släpet är helt vitt.

– Jag kör mycket på Höglandet, men gillar att vara här uppe.

Här uppe är Ödeshög. Och här börjar Vätterleden för den som kommer norrifrån. Men vägens omtalade skönhet blir slående först lite senare. Det är också möjligt att ta en avstickare ned till den gamla landsvägen, Riksettan, som i stort sett går parallellt med E4:an på sträckan. Lika rak här, men närmare sjön.

FRÅN MOTORVÄGEN ÄR det också skyltat ned till Vida Vättern – ikoniskt motell och rastplats, med panoramautsikt, där det tidigare låg en populär restaurang. Expressen kunde i april 1954 berätta om att Sverige skulle få sitt andra motorhotell, artikeln andas framtidsoptimism och en tro på bilismen som modernismens grund.

På Vida Vättern spelades också scener till Ingmar Bergmans film *Smultronstället* (1957) in. Sällskapet med professor Isak Borg (Victor Sjöström) i spetsen stannar på väg ned till doktorspromovering i Lund.

”Det är lite synd, det är något av en epok som går i graven.”

Mackägaren Klas Pantzar, vars far och bror tidigare drev restaurangen på det numera nedlagda motellet Vida Vättern.

I dag är det flera år sedan det drevs verksamhet på motellet. Neonskylten är sedan länge nedtagen.

Efter några år som flyktingförläggning i den intilliggande stugbyn har nya ägare tagit över. Planer finns att riva anläggningen och i stället bygga sommarhus eller villor.

– Det är lite synd, det är något av en epok som går i graven, säger Klas Pantzar.

Han driver den lilla bensinmacken intill motellet. Klas far skötte under många år ruljangsen på motellets restaurang, och efter honom tog Klas bror över.

– När de drev den var det alltid öppet, året runt. På sommaren från 7 på morgonen till elva på kvällen. Men senare ägare var inte så intresserade av långa öppettider, säger Klas Pantzar.

HAN VISAR TIDNINGEN Riksettans reportage från 2012, med rubriken ”Det våras för Vida Vättern”. Här finns också en bild som Klas tagit i början av 1980-talet, på ett tjejgäng som parkerat sina amerikanare



GRAFIK: CHRISTINA A HLUND

E4 Vätterleden

Sträckning: Ödeshög–Jönköping.

Längd: Cirka 67 kilometer.

Anlagd: I tre etapper, den första (sydliga) delen invigd 1960, de följande två 1964 respektive 1972.

Höjd över havet: 280 meter i Grännatrakten, 190 meter över Vättern, vilket gör leden till en av Sveriges högst belägna motorvägar.

Samhällen som passeras: (från Östergötlands län i norr till Jönköpings län i syd) Krokek, Gränna, Röttle, Vättersmålen, Ölmstad, Kaxholmen, Gissebo och Huskvarna.



Klas Pantzar driver bensinstationen intill nedlagda Motell Vida Vättern. Han tycker att det är lite sorgligt att motellepoken gått i graven. Under många år drev hans far restaurangen.





Lunch med utsikt. Trafikpoliserna Tomas Bonn och Anneli Ruuska från Eskilstuna intar medhavd mat på rastplats Brahehus.





Klassiskt motell I: Motell Vida Vättern, utmed gamla Riksettan, är nedlagt och ska rivas. Än står byggnaden och lusthuset kvar, men de nya ägarna planerar för sommarhus med permanent standard.



Sjönära. Vätterledens äldsta del, i söder, löper nära vattnet som här vid trafikplats Vista Kulle. Ett medvetet val för att öka ledens skönhetsvärde.



Nick Lundberg, som kör för ett Stockholmsåkeri, har ställt sig på Motell Vätterledens parkering för lunch i hytten.



Rast på Rasta Ödeshög. Maggan, som kör för ett finskt åkeri, är på väg från Falkenberg till Stockholm med last av tomtankar.

intill motellet och själva sitter i grönskan en solig sommardag.

– Men macken är kvar, även om det ju inte är så mycket trafik här i februari, säger Klas Pantzar.

PÅ RASTPLATS BRAHEHUS är det mer folk i lunchtid. Bland andra flera poliser från trafikenheter inom Polisregion Öst, på väg ned till gemensam utbildning i Jönköping. Tomas Bonn och Anneli Ruuska, från Eskilstuna, har med sig matlådor.

– Vi njuter av maten, bättre än på många ställen utmed vägen. Och det är fin utsikt!

Här är vägdragningen som högst. Brahehus ligger 180 meter över Vättern, och sluttningen ned mot sjön stupar brant. Vilket orsakade problem på 1600-talet när byggmaterialet skulle forslas upp till höjden där adelsmannen Per Brahe ville uppföra ett slott med utsikt över Vättern och Visingsö.

Knappt 60 år efter att slottet stod färdigt brann det ned till grunden, år 1708, och har sedan dess stått ruin.

Per Brahe själv hade utsikt över Gränna under sin livstid, men den som vill besöka polkagrisstaden måste ta av från motorvägen. Vätterledens sista etapp, klar för 50 år sedan, drogs utanför staden.

PÅ ETT ANNAT klassiskt motell, Vätterleden, råder lågsäsong. Dörrarna till soldäcket på

”Vacker utsikt? Nej, det tänker jag inte på längre. Jag har blivit hemmablind.”

Chauffören Nick Lundberg som äter lunch i sin svetsbilshytt på parkeringen vid Vätterledens hotell.

övervåningens restaurang är låsta.

– Nej, det är inte så tätt med besökare, nej. Februari är absolut botten, säger en av de anställda i motellets reception som delar lokal med bensinstationens butik.

Kommenterar alla besökare utsikten?

– Ja, i princip. Men ibland ser vi inte ens sjön om det är dimma. Om Vättern fryser? Ja, det händer typ var tionde år. I år blir det inte.

Det är den tionde februari och Sveriges näst största insjö ligger djupblå och isfri. Mörka moln tornar upp sig, det ser ut att vara kraftiga regnskurar på andra sidan land. Trakten är känd för snabba väderomkast och Vättern för att det snabbt kan blåsa upp till storm. Mest omtalad är kanske den stormiga novembernatt 1918 då ångaren Per Brahe förliste utanför Hästholmen vid Ödeshög. Samtliga 24 ombord omkom, bland dem konstnären John Bauer, hans hustru och lille son.

PÅ PARKERINGEN INTILL Vätterledens motell står ett tiotal långtradare. Bara en är svenskregistrerad.

– Ja, det brukar vara så. Jag byter här, säger Nick Lundberg, som kommer från Stockholm och kör svetsbil.

Han har med sig lunch i termos, och äter i hytten. Det brukar han göra här.

– Vacker utsikt? Nej, det tänker jag inte på längre. Jag har blivit hemmablind, säger Nick.

ÅR 2020 FIRADE den första sträckan av leden 60 år. Etappen från Jönköping upp mot Gränna invigdes högtidligt på Luciadagen, den 13 december, 1960. Då var sträckan Brunstorp – Vättersmålen färdigställd.

Bygget av motorvägen hade startat 1958 och innebar stora utmaningar. Den branta sluttningen gjorde att vägbanorna ligger i olika nivå, med dagens norrgående körfält högre upp. Kraftiga metallnät spänner över berget, för att förhindra sten från att rulla ned där vägen sprängts fram.

Utmed långa partier stryker motorvägen utmed sjöns strandkant, till exempel vid rastplats Vista Kulle. Det är ett medvetet estetiskt val, för att de som körde på vägen skulle hänföras av landskapets skönhet.

Lite yngre än leden är trollet som står vid vägkanten intill Vätterns ”högra hörn”: Jätten Vist som håller Visingsö i sina händer. Konstnären Calle Örnemarks träskulptur kom på plats på 1970-talet, vid Strandvägen i Huskvarna.

Enligt legenden hade jätten Vist tillsammans med sin fru varit på kalas i Västergötland. När de skulle hem till Småland tog han sig själv med ett jättekliv över sjön, men hans hustru var för trött. Då slet Vist upp en stor tuva och kastade ut för henne att kliva på. Och så kom Visingsö till, säger sagan. För den som vill besöka jättetuvan i Vättern går det färja till Visingsö från Gränna, en tur som tar en knapp halvtimme. ■



Klassiskt motell 2: Motell Vätterleden i Ölmstad, nära Gränna, lockar med vacker Vätternvy.



Med eller utan ”n”?

Även om sjön Vätterns hela namn ofta uttalas stavas motorvägens sträcka utan ”n” – Vätterleden. Cykelleden som löper runt sjön, Runt Vätternleden, har dock bokstaven med i sitt namn. Den är också betydligt längre, 42 mil lång, och går genom flera städer som motorvägens dragning passerar förbi utanför.

När den nya motorvägen på sträckan började planeras, på 1950-talet, kallades den fortfarande Riksettan. Först 1962 skedde namnbyte för vägen mellan Stockholm och Helsingborg till Europaväg 4; E4:an.



Peter Nertling har just gått av sitt tidiga pass som transportledare hos Varbergs Bilexpress.

Tillbaka på åkeriet som transportledare

Peter Nertling miste sin behörighet för tunga fordon på grund av skärpt tolkning av EU-direktiv. Men livet tog en ny väg, in på åkeriet som han tidigare kört för.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

PETER NERTLING

Yrke: Transportledare på åkeri i Varberg.

Ålder: 50 år.

Bor: På väg att flytta, tillsammans med sin sambo, från Falkenberg till Varberg.

Bakgrund: Uppvuxen i Falkenberg, hängde på åkeri under högstadietiden och fick jobb, körde tunga fordon i 27 år – utan klander – tills Transportstyrelsens skärpta tolkning gällande medicinering för epilepsi satte stopp 2018.

Alla chaufförer borde egentligen prova på att vara här, för att förstå den andra sidan och se hur vår verklighet ser ut. Det är inte bara att sitta och trycka på ett antal knappar, säger Peter Nertling.

– Jag har i alla fall fått större förståelse i efterhand för dem som varit nya, och som man då ibland tänkt var värdelösa, säger Peter Nertling.

Han är inne på sin arbetsplats, Varberg Bilexpress, i den öppna lokalens rum som rymmer skrivbord, mängder med datorer och kartor. Här jobbar han sedan drygt ett år som transportledare. Fungerar som spindeln i nätet och har koll på logistiken för chaufförerna på företaget, som driver fjärrtrafik från Halland.

– Det är mycket som ska klaffa...

Utanför kontorshuset, efter arbetstid, får Peter ett samtal från en av chaufförerna, som ska komma tillbaka till jobbet efter sjukdom. ”Nej, det var inga problem, han undrade bara något inför i morgon, om körningen.”

DET NYA JOBBET säger Peter att han lärt sig ”den hårda vägen”, genom att sitta med en av åkeriets andra transportledare. Och det är en avsevärd kunskap som krävs när det gäller datahantering – inte bara fordonsflottan är utrustad med modern teknik.

– Mycket lärde jag av honom som jag satt med under tre, fyra månader. Åkeriet täcker ett rätt stort område som jag och min kollega sköter här – Uppsala och Mälardalen, Örebro, Västergötland och Varaslätten, Jönköpings län. Och sedan lärde man sig efter hand.

Även vägen hit har på många vis varit hård, och är ingen Peter själv valt. Hade han gjort det hade han fortfarande varit ute på vägarna, även om han trivs i nya rollen och är tacksam över att vara tillbaka på åkeriet.

– Har man kört i 30 år och helt plötsligt ska göra något annat är det inte enkelt. Men för mig tog ju allt en vändning till det positiva, säger Peter.

Han började hänga på ett åkeri i hemstaden, Falkenberg, redan när han gick i högstadiet. Ett par år senare tyckte arbetsgivaren att Peter lika gärna kunde börja jobba där. Och på den vägen var det. På ett vis som en självklar del av identiteten. I alla fall fram till mitten av 2010-talet.

TRANSPORTARBETAREN BERÄTTADE för två år sedan om Peter, då en av hundratals chaufförer som drabbades när Transportstyrelsen skärpte tolkningen av EU:s ändringsdirektiv. Också de som under många år kört prickfritt förlorade lastbilskörkortet om de någon gång fått diagnosen epilepsi, som de medicinerat för under de senaste tio åren. Något Peter gjort, ”för säkerhets skull”, på inrådan av läkare.

Peter Nertling fick som barn diagnosen, men han har aldrig haft några svåra anfall. Hans diagnos har hela tiden varit god, han har inte haft några känningar alls av sjukdomen de senaste 35 åren. Årliga hälsokontroller har visat att Peter



Förlorar behörighet efter 27 prickfria år

Chaufför. Peter Nertling är en av hundratals chaufförer vars yrkesliv riskerar att krossas av EU:s skärpta tolkning av hälsodirektiven. Trots åtskilliga års prickfri bilkörning förlorar han sitt körkort för tung lastbil och tvingas byta bransch.

Text Lilly Hallberg

Den 1 oktober 2018 kom beskedet. Efter närmare 27 klanderfria år som chaufför för tung lastbil fick han besked att han inte längre hade behörighet för tung fordonskombination. Transportstyrelsen verkar ha skärpt tolkningen av vilket läkemedel för epilepsi.

Det var ett dråpslag, lag gäller, säger Peter Nertling, som bor i Varberg.

MARIN DIAMANT KRAUSE kommenterar att det är ”tråkigt” att Peter Nertling förlorat sin behörighet. Diagnosen har han vetat varit god och han har haft några år utan känningar alls. Men enligt Transportstyrelsens bestämmelser måste en sjuk person – ligga in för åtta månaders känningsfrihet innan körkortet kan återfås.

– Det kanske har så att vi försöker vara lite försiktiga med det här också. Det är som om alla som kört lastbil utan svårigheter, för lång tid, plötsligt ska vara farliga, säger Peter Nertling.

Vi är många som verkar vissa av de här bestämmelserna, säger Peter Nertling, som har haft sitt körkort sedan han var 18 år gammal.

I SÅ FALL är 2000-talet. I samråd med den läkare, vilket han att förnya sitt medicinera mot epilepsi. Ett säkerhets skull. Ett visade sig längt senare vara ett felaktigt beslut. Underrapporterade han regelbundet. Det går aldrig på. Förlorad att vara ansvarig för andra människor är ansvarsfullt.

HOTET BLÖMSTRAT, BERÄTTADE att personer hamnat i klinet. Hos Krankenhaus det dock att det i huvudsak gäller hos personer som har haft svårare epilepsianfall och som har haft en annan sjukdom än enbart epilepsi.

Efter att ett år och halvhalvår har förändring och när till möjligheten att återfå sitt körkort. Det är de medicinska kraven i Bestämmelserna som uppdelis.

SLUG HÄSTSPORE STRÖMS och politiker har länge menat att vissa av de som mist sitt körkort på felaktigt underlag. En av dessa är Mikael Eriksson, Sverigedemokraterna i Trelleborg. Han har tidigare lyft frågan i riksdagen och menar att det är dags att ”ta tag i” Transportstyrelsens hantering av körkortsfrågor.

DEN ANSVARSAMME HÄNDELSEN menar att man följer sina riktlinjer. Tanken är att EU:s direktiv med tydlighet ska tolkas på samma sätt i alla länder. Det är också upp till varje enskilt land att kunna uppdatera sina regler i takt med den medicinska utvecklingen. Och det är det som Transportstyrelsen arbetat att EU kommer senare ska ta ställning till. Det är ännu oklart när det kommer att ske.

I en senare intervjuförklarar Jan Jonsson, Transportstyrelsens avdelningschef för körkortsfrågor, att det är ”ytterligare ett steg i en skärpning av tolkningen av det lagstiftningsverket som redan finns”.

Peter Nertling har fått besked att han inte längre har behörighet för tung lastbil.

Två män gripna – gömde sig i traller

Ett tiotal poliser ingrep mot en misstänkt narkotikaliga i Halmstad. Två män greps på platsen. De har sedan dess varit anhållna.

Chaufför dog på terminal

Chaufför. En 64-årig lettisk lastbilschaufför avled på onsdagen på en terminal i Helsingborg. Det bekräftar Jan Jonsson, kommunikationschef på Helsingborg Hamn.

$4000

Kvinna misstänkt för bedrägeri mot äldre – köpte för sina egna högre summor.

Transportarbetaren intervjuade Peter Nertling i februarinumret 2020.



Peter Nertling inne på kontoret, varifrån chaufförerna får arbetsledning.

varit fullt kapabel att köra säkert, och läkare har bedömt att hans risk för nya anfall är under två procent – lägre än för den som aldrig haft epilepsi.

– Jag tycker fortfarande att det är fel att straffas för att man infört lagstiftning retroaktivt, bakåt i tiden. Hade jag vetat hade jag självklart valt att sluta ta medicin, det var ju inget som krävdes, säger Peter.

Han liknar situationen med att den som kört bil utan vinterdäck får böta för tiden innan lagen infördes.

DRÅPSLAGET FÖR HANS egen del kom i december 2018. Då fick Peter Nertling brevet från Transportstyrelsen som nekade honom fortsatt dispens, vilket betydde att han fick sin körkortsbehörighet för tunga fordon indragen.

När Transportarbetaren talade med honom i januari 2020 var hans framtid oviss. Peter sökte jobb efter att ha jobbat på lager under perioder, bland annat kört truck på Gekås i Ullared. Ett jobb Peter Nertling visserligen trivdes med – ”det var ett bra jobb, faktiskt rätt kul och jag trivdes med ordningen, man blev tillsagd att ta rast och nu ska du äta lunch.” Men terminal var ändå inte riktigt Peters grej och han längtade tillbaka till chaufförsyrket.

– Det är mycket som hänt sedan vi pratades då, säger Peter i dag.

– Ett halvår senare ringde min gamla åkare och frågade om jag var intresserad av arbete.

Åkaren på Varbergs Bilexpress visste att Peter var en duktig chaufför. Nu handlade det om att arbetsleda andra, som transportledare.

– Det var självklart väldigt roligt. Men jobbet är tufft. Jag har tänkt tillbaka på transportledare jag själv haft under åren, och tagit till mig sånt som varit bra. Och försökt lära av andras misstag.

Anpassning till EU-direktiv

➔ År 2009 antog EU-kommissionen ändringsdirektiv om körkort, som bland annat berör yrkesförare med epilepsidiagnos.

➔ Transportstyrelsen hade tidigare en undantagsregel för yrkesförare som haft epilepsi; fem anfallsfria år bedömdes som tillräckligt.

➔ 2017 tog Transportstyrelsen bort dispensen. Kravet i dag är att yrkesförare både varit anfallsfria och inte heller medicinerats för epilepsi under tio år.

➔ EU-kommissionens ändringsdirektiv öppnar dock för undantag, genom skrivningen ”nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon tidigare”.

Källa: Transportstyrelsen/EU

Att han inte längre ligger ute och kör ledde också till att Peter flyttade ihop med sin särbo sedan många år.

– Hon tyckte att nu när jag äntligen var hemma var det ju bäst, haha.

Parets fritid är för närvarande fullt upptagen med flytt. De lämnar Falkenberg för Varberg. Och även om det är en positiv förändring som väntar också med nytt boende är det ”inte roligt att flytta, nej” enligt Peter som dock creddar sin sambo för hennes koll på logistiken på den fronten.

PETER HAR UNDER de senaste åren haft kontakt med flera chaufförer i samma situation, personer som kört prickfritt i många år men mist lastbilskörkortet på grund av att de en gång fått diagnosen epilepsi också på osäkra grunder. Det som fällt avgörandet är om de medicinerat under de senaste tio åren.

Transportverkets sektions trafikantregler motiverade den långa tidsperioden med att det aldrig i förhand går att veta hur en person som länge medicinerats för epilepsi svarar när medicineringen tas bort. Då.

– Nu är förklaringen att det inte handlar om medicinering i sig, utan att det handlar om risk för biverkningar.

– Men biverkningar efter mer än 30 år? Borde de inte visat sig tidigare, säger Peter?

Både politiker och experter har reagerat mot vad de ser som ett trubbigt instrument, som inte på något vis skulle höja trafiksäkerheten. Och Peter Nertlings läkare, som noga övervakat medicineringen, beklagade tillämpningen.

Men trots att frågan debatterats, diskuterats i medier och i riksdagen har inte mycket hänt, enligt Peter. Redan 2019 ställde Thomas Morell (SD) 2019 i en interpellation frågan om vilka åtgärder infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) tänkt vidta för att yrkesförare skulle få en rättssäker bedömning.

Den ansvariga ministern, Eneroth – då liksom nu – svarade att man följer utvecklingen: ”Inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet ses de medicinska kraven över löpande för att kunna uppdateras i takt med den medicinska utvecklingen.”

”Varför gör man så stor skillnad mellan olika sjukdomar? Politiskt är hela frågan skött på ett jävligt märkligt sätt.”

VILKET OCKSÅ SKETT: Den medicinska utvecklingen har möjliggjort att en annan kategori yrkesförare kunnat återfå tung behörighet efter prövning. Det gäller diabetessjuka.

Från och med den 1 januari i år behöver inte behandlad typ 1-diabetes innebära ett hinder för att köra tunga fordon, eller för att få taxilegitimation. Transportstyrelsens ändrade krav har gjort att flera yrkesförare redan kunnat återgå till arbeten de haft före diagnosen. Bättre behandlingsmetoder, bland annat hjälpmedel för kontroll av blodsockernivån, ligger bakom de sänkta kraven.

Peter Nertling ser en tydlig parallell till epilepsi, när det gäller möjligheter till dispenser.

– Varför gör man så stor skillnad mellan olika sjukdomar? Politiskt är hela frågan skött på ett jävligt märkligt sätt.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth betonade dock i svaret 2019 att de medicinska minimiförutsättningarna för körkort måste vara vara uppfyllda. Och för lastbilskörkort för den med diagnosen epilepsi krävs fortfarande minst tio år utan medicinering. I alla fall i teorin.

Peter nämner en annan chaufför som återfått sin behörighet efter ”bara” tre år som medicinfri. En yrkesförare som på eget bevåg slutade ta medicin och sedan fick dispens från Transportstyrelsen, sedan han kunde visa att han inte tagit ut några preparat mot epilepsi. Men Peter Nertling fick nyligen svar från Transportstyrelsen dit han vänt sig med frågan om tre år också kunde räcka för hans del: Nej, det var inte möjligt. Ett svar på ett par rader.

FÖR EGEN DEL beklagar sig inte Peter Nertling. Men känslan av att ha bytt bana är dubbel. Å ena sidan är det skönt att ha jobbet nära, arbeta på tider som de flesta andra. De sista åren tröttnade han också lite på att ligga ute, framför allt på att se hur usla arbetsvillkor många utländska chaufförer tvingades leva under, ”liknade slavhandel ibland”.

Å andra sidan kan Peter sakna frihetskänslan och lugnet då han själv arbetade ute och körde för åkeriet.

– Men jag är glad att vara tillbaka här, på ett sätt är man ju tillbaka på den bana man startade. ■



Logistik efter arbetstid: Peter talar i mobilen om morgondagens körning för en av chaufförerna som ska återgå till arbetet efter sjukdom.



FOTO: PONTUS ANDERSSON

Peter Sundberg i aktion i Vaken-studion.

Nattradion – ditt sällskap på jobbet

Kanske sitter du en natt i en tradare i snörök mellan Kiruna och fjärran eller väntar på att lossa ett fartyg i Visbys eller Malmös hamnar. Kanske kör du taxi genom ett Stockholm där kroggästerna svajar ut på gatan för att komma hem eller tar du ett stopp i Docksta för att tanka. Då är *Vaken* i P3 och P4 ett säkert sällskap i mörkret.

Text **KENT KÄLLQVIST**

FRÅN MIDNATT TILL sex på morgonen varje natt året runt underhåller de dig tillsammans med Ekot och trafikredaktionen.

– Ja, vi har hållit på sedan januari 2006, säger Peter Sundberg som var med och startade *Vaken*.

– Jag, som är en utpräglad morgonmänniska, tänkte att jag ger det ett halvår, sen får jag se. Det har nu blivit 16 år för det är ju ett jätteroligt jobb.

VARJE NATT HAR de totalt 700 000 olika lyssnare. Lite fler efter midnatt och under de tidiga morgontimmarna, lite färre mellan två och fyra.

– Våra lyssnare är ofta ensamma i natten, som lastbilschaufförer, väktare eller tidningsbud. De som håller Sverige i gång när de flesta sover. Och eftersom de inte har någon annan som stör och pratar, hör de verkligen vad vi säger, säger Peter med ett skratt.

Peter Sundberg romandebuterade 2020.

– Vettiga lyssnare som har mycket att säga. Ja de är roliga, pushiga, peppiga och verkligen bjussiga.

Med åren har kontakterna med redaktionen blivit mer fokuserad på sociala medier, sms och mejl. Men fortfarandet är antalet telefonsamtal mycket högt.

– Ja, och det är härligt. Radio är ju ljud och gör sig ju bäst med levande röster.

TOTALT ÄR DE fem programledare plus en chef som på ett rullande schema jobbar sju nätter varannan vecka, en vecka dag och en vecka ledigt. En vanlig natt på jobbet börjar vid 21. Då går Peter igenom och förbereder sändningen tillsammans med kvällens kollega. Prick 00.02 drar de i gång och varvar musik och tävlingar fram till lokalradion tar över 06.00. På helgerna blir det också *P4 Retro*, också det live, mellan sex och sju på morgonen.

– För mig funkar det perfekt. Det har gett mig utrymme att skriva. Förrförra året kom jag ut med min debutroman *Låt mig bara vara din*. Och just nu jobbar jag på nästa roman, avslöjar han.

OM JOBBET ÄR att förflytta sig på ett jämnt antal hjul genom Sverige är det kanske lite som Ted Ströms *Vintersaga*. En ensam betraktare på väg genom vemodets kungarike där drömmarna satts på paus. Radioprogrammet Vaken är lite tvärt emot, med en positiv attityd.

– Ja, och så har vi ju vårt beredskapsuppdrag. Om någonting allvarligt händer så är vi med, som alltid live, säger Peter Sundberg. ■

FOTO: MATTIAS AHLM / SVERIGES RADIO



Vaken-redaktionen 2021: Robert Frank, Evyn Redar, Peter Sundberg, Frida Tranvik och Anton Vretander.

FOTO: PONTUS ANDERSSON



Klockan är 22.56 och Peter förbereder nattens program.

VARGTIMMEN

”Vargtimmen är timmen mellan natt och gryning, det är timmen då flest människor dör, då sömnen är som djupast, då mardrömmarna är som djupast.” Det skrev regissören Ingemar Bergman i samband med att han 1968 lanserade sin film *Vargtimmen*. Han fortsatte: ”Det är timmen då den sömnlöse jagas av sin svåraste ångest, då spöken och demoner är som mäktigast.”

Och det var faktiskt han som först myntade ordet vargtimmen. Så även om vargtimmen alltid funnits, är ordet inte äldre än drygt 50 år.



FOTO: JESSICA SEGERBERG

100 000 färre ombud på 30 år



100 000 förtroendevalda har försvunnit från svenska arbetsplatser. Det borde vara ett problem för en modell som bygger på lokal dialog mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Det konstaterar Jonas Nordling, tidigare chefredaktör på Dagens Arena, i sin nya bok *Den svagaste länken* (Premiss).

– Arbetslagstiftningen kom till på sjuttiotalet då delaktighet och lokala lösningar var viktiga. Sedan 1990-talet har var tredje förtroendevald försvunnit när det i stället, med tanke på att arbetskraften växt, borde vara tvärt om. Det behövs ju fler lokala företrädare, säger han.

Han pekar på att medlemmar numera sällan värvas med lokalt inflytande som argument. Det gäller inte minst i de snabbt växande tjänstemanna- och akademikerfacken.

– Oftast har det i stället handlat om att erbjuda en bild av en försäkring där några andra, som anställda ombudsmän, ska stå för trygghet. Att grundtanken bygger på eget engagemang har tonats ner.

Hans bok tar därför avstamp i de nya utmaningar som väntar svensk arbetsmarknad.

– Många väljer i dag bort de fackliga verktyg som finns tillgängliga. Vad innebär det för framtiden? frågar han sig.

Jonas Nordling spår en utveckling där politiken i frånvaro av lokalt engagemang kommer ta en större plats.

– Och att detta borde oroa även arbetsgivare. Om lusten till lokalt fackligt arbete tynar bort uppstår en grogrund för populistiska lösningar som på ytan kan ge sken av att erbjuda trygghet. Men i stället riskerar det att leda till detaljerade lagar som är sämre än dagens flexibla lösningar.

– Det är också så att rådande utveckling kommer leda till samma sorts toppstyrning som nuvarande lagar ville motverka, säger han och avslutar:

– Det är uppenbart att dagens system bygger på en förväntan på ett engagemang som allt färre är intresserade av.

Jonas Nordling blir svaret skyldig, men boken uppmuntrar till diskussioner om meningen med facket.

KENT KÄLLQVIST

MARSKRYSSET



KONT-RING	RÅ	GÖRS SÄLLAN EN STRAFF		PRIS	KAN MAN TAPPA	PLATS MED MÅL	RANG-ORDNAD		HAR MAN PÅ RYGGEN	AN-STALT						
							SKRIV-STYCKE					MOT PERI-FERIN		OMFAT-TANDE		PRES-SAD
ALL-DAGLIG HÄN-DELSE										DÖNAT / MAL-MEDEL						
					DEN BITER I KINDEN		DET KLÄR NUNNA / FRIA						ÄR VÄL MODERN / KALA			
SPRÄTT-HÖK		KAN MAN PÅ KNAPP							VRESIG / MUGGEN						GYLTA / SCEN	
BETRÄDA VISST NÄT						IS-LÄNDSKT VERK / NOCK					SKA ÄTAS RÅ / CSKA-STAD					
FÅR SEN SÄTTA		AV / REFORM-IVRIG						BEKLA-GANS-VÄRD				OMOGEN FRUKT / DÅM I LAVAN				FORMU-LERAT
				ÖST-NABO / 13				DANSEN / MENAR						TAS MED OGJORT / TOPPAR		
STOR-DÅDET						AMFORA / ÄR KONST-GJORT				MOPP / CYKEL-SKE-LETTET						FOT-SOLDAT
ÄR FEM ETT	SLUT PÅ DRAG-KAMP				BERÖRA / TAKTÄCK-NING								DOFT / HÄST-BANA			
							KRYCKA / UT-SLAGS-PLATS					OLJEFAT / SUND				
REJÄLT VIRKE				PÅ FLYG-PLATS / EFTER EN OSCAR					FÖRLAGA / KYLER						KRÄM / ROMJA	
TVÅNGS-TANKE					ÄR HEME-LAND EN						LITE SJUKA					
RYGG-LÖPARE?																

©Bulls

ETSADE	STRUMP-MATE-RIAL	VERKA SOM	EFTER MÅLET?	BÄ-RANDE FIGUR		SÅDANA SER PÅ NÅGOT	OM-SKÖTT									
RUS-SLAG				HÄCKLAS / REVY												
BLIVIT LAGAD																
AN-GÅENDE			ACCEP-TERA / UPP-SYNEN													
HAR SAMMA EGEN-SKAPER	MYNT / SAM-TALS-ÄMNE				BLIR BLÅST		SPÅR I RYMDEN									

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 8 mars. Märk kuvertet **”Marskrysset”**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

FRÅGA FACKET



Lösningen på Februarikrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Martin Nilsson, Arvidsjaur
Monica My Yllö, Örsundsbrop
Lucas Vretby, Linköping.

Vinnarna av en trisslott:
Fredrik Karlsson, Varberg
Håkan Nilsson, Tjureda
Ulf Gustavsson, Nässjö.

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

Betalt för restid?

Hej! Jag kör lastbil inom byggbranschen. Mitt bekymmer är att jag har en timmes körning från åkeriet till bygget. Min chef vill inte betala för den tiden på två timmar per dag. Ordinarie arbetstid på bygget är 8,5 timmar men jag jobbar i praktiken 10,5 timmar per dag.

Min chef hävdar att jag kan få ersättning för mertid för dessa två timmar per dag. Men jag är fast anställd och jobbar 40 timmar i veckan. Hur funkar det egentligen?

Kalle

Svar: Hej Kalle! Din chef har fel.

Du ska ha betalt för all tid du står till din arbetsgivares förfogande, inte bara körningen till och från bygget utan även för- och efterarbete såsom kontroll före körning, tankning, tvätt av bil och så vidare.

Du har även rätt till ett schema som motsvarar ditt anställningsmått. Sedan är all arbetad tid utanför schemat att räkna som övertid och ska ersättas därefter.

Kontakta din lokalavdelning så hjälper de dig.

Magnus Kvilén, förhandlingsombud avdelning 3 Göteborg och Bohuslän

Extra ersättning för extrajobb?

Hej! Jag jobbar som lastbilschaufför och har en tjänst på 67 procent där min arbetstid är schemalagd till 53,33 timmar varannan vecka. Vad gäller när jag jobbar extra under övriga (ej schemalagda) veckor? Har jag rätt till mertidsersättning till exempel och i så fall hur beräknas den?

För tidigare perioder då jag jobbat extra under mina ej schemalagda veckor så har enbart timlön betalats ut för de timmarna. Stämmer detta eller har jag rätt till någon extra ersättning utöver vanlig timlön?

Tack på förhand! *R.U.*

Svar: Ersättning för tid upp till 100 procent (heltid) ersätts med aktuell timlön, premiekompensation och i förekommande fall eventuell ob-ersättning. Tid utöver heltid ersätts (förutom med nu nämnd lön, premiekomp och ob-ersättning) även med övertidsersättning som är ett tillägg på 50 procent av aktuell grundlön.

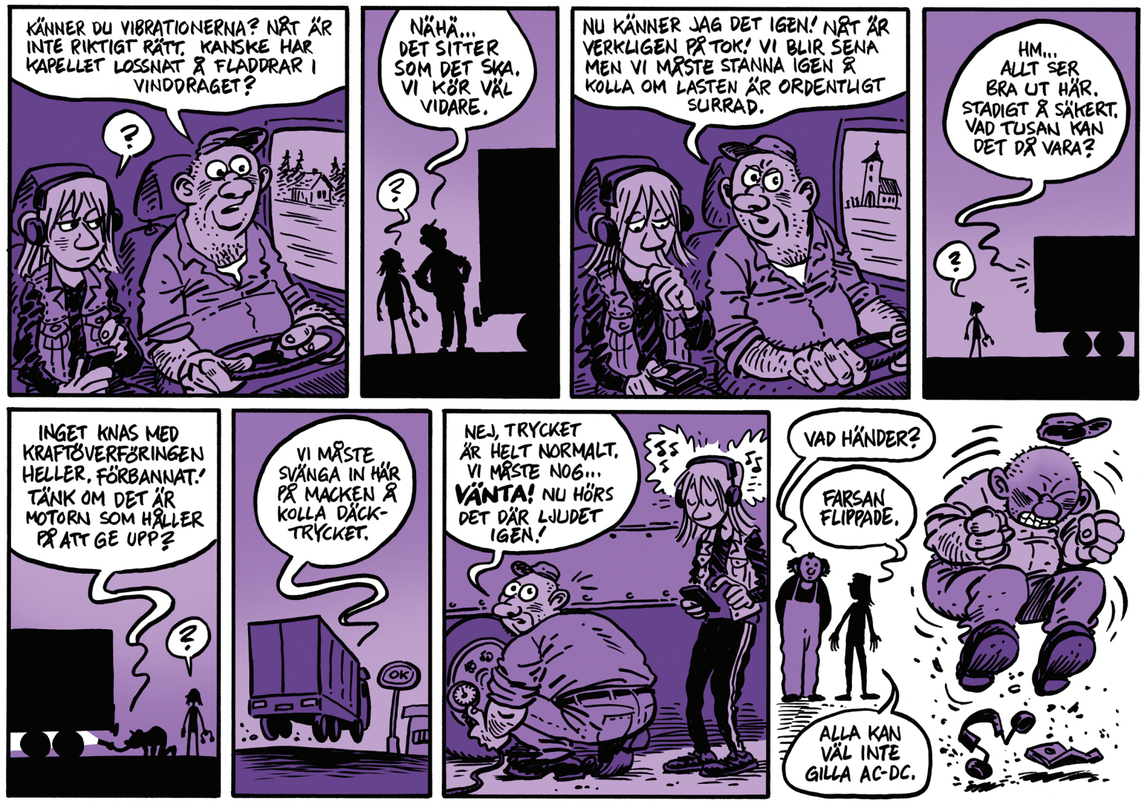
Niclas Sandström, ombudsman avdelning 11 Gästrikland/Norra Uppland

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. Behöver du ett snabbt svar? Ring Transport på direkten, **010-480 30 00**, eller förbundets a-kassa, **0771-403 001**. Öppettider och mer information hittar du på **transport.se** och **transportsakassa.se**.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





För Joshua Obad var det självklart att agera när han upptäckte branden i huset på Tredje Långgatan i Göteborg, trots att han var rädd.

Joshua hyllas för att ha räddat liv

Joshua Obad väckte de boende när branden brutit ut i huset mitt i Göteborg. Sprang upp våning för våning och knackade på dörrarna i det rökfyllda trapphuset. Och det är inte första gången han ingripit på jobbpass som tidningsbud.

Text **LILLY HALLBERG** *Foto* **MARIA STEÉN**

FÖR TIDNINGSBUDET Joshua Obad var det en självklarhet att agera när han märkte att allt inte stod rätt till i flerfamiljshuset på Tredje Långgatan i Göteborg. Det var en tidig morgon i mitten av januari i år. Han hade hunnit dela ut tidningar i ett par hus redan.

– När jag jobbar är jag alltid mycket observant, säger han.

– Nu hörde jag något svagt som lät som en kvinna grät, men tänkte att det var något annat problem.

Men när han kom ut på gatan såg Joshua röken, och genom ett fönster branden med lågor som spred sig. En kvinna från den lägenhet där det brann hade flytt ut på balkongen.

– Jag ville hjälpa damen, som bodde högt upp i huset.

JOSHUA OBAD SPRANG in i trapphuset, som redan var rökfyllt, och upp till lägenheten men dörren var låst. Kvinnan i bostaden hörde inte då hon ju var ute på sin balkong.

– Jag sprang ned igen och mötte en kollega, men sedan gick jag in igen. Jag tänkte, vad kan jag göra? Alla sov, jag började gå från dörr till dörr på varje våning. Knackade tre, fyra gånger och ropade ”vakna, vakna, det brinner”.

Kollegan, Gabriel, larmade räddningstjänsten.

– När de kom kunde han förklara att jag visste var branden kom ifrån, säger Joshua, som hjälpte räddningstjänsten med nycklar till ytterligare ett trapphus dit brandröken spridit sig.

Under tiden hade de han väckt lyckats ta sig ut på gatan.

– De var tacksamma att jag väckte dem. De klarade sig alla.

Men kvinnan från lägenheten där branden startat avled senare på sjukhus.

JOSHUAS AGERANDE HAR fått mycket uppmärksamhet. Av Aftonbladet har han utnämnts till ”Årets livräddare” i kvällstidningens serie *Svenska hjältar*. Och räddningstjänstens insatsledare, Petter Backlund, har i Göteborgs-Posten lovordat insatsen:

JOSHUA OBAD

Jobb: Tidningsbud, med distrikt i centrala Göteborg.

Bor: Göteborgsförorten Kortedala.

Familj: Fru och tre barn, varav två bor i Göteborg och ett i Kamerun.

Fritid: Umgås med familj och vänner, gå ut och träffa kompisar.



Joshua ”hemma” i sitt distrikt vid Järntoget.

– Det är en väldigt fin historia. Budet bankade på alla dörrar vilket gjorde att det blev en snabb och effektiv utrymning.

Också på jobbet, Västvensk tidningsdistributions (VTD:s) filial, har Joshua mött mycket uppskattning. Det har varit fika med bullar, och arbetsgivaren har skickat paket med gåvor.

– Det har varit jättefint! Och med min områdeschef har jag haft samtal om hur händelsen påverkat mig, säger Joshua.

Han betonar att VTD också tidigare varit bra och noga med att följa upp händelser. Det har bland annat handlat om traumasamtal. För det är inte första gången Joshua varit med om dramatiska händelser på jobbet.

– Jag jobbar kring Järntorget, i hjärtat av Göteborg. Det är massa som händer varje natt.

EN GÅNG LARMADE Joshua polis efter att ha hört en bombexplosion utanför porten i huset när han delade ut tidningar. Men oftast är det bara ”vanligt stök”; överförfriskade personer som hamnat i bråk eller som druckit så mycket att de behöver läkarvård.

– Men jag trivs med att jobba här, alla känner mig som en bror. Även de som alltid är fulla hejar på mig, och det händer inte att någon tjuvar från mig. Så det är inga problem!

Joshua trivs också i staden:

– Människor här är öppna, gillar att umgås. Och det är inte så kallt.

Han bodde först i Umeå när han kom till Sverige från Kamerun i västra Afrika för tio år sedan. Jobbade i skogen och planterade träd. Men det var ett säsongsjobb, och när det tog slut fick Joshua av en bror råd att söka arbete som tidningsbud i Göteborg.

– Jag ansökte hos VTD och de antog mig. Det var i april 2016. ■

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 56200 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

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



Hela gänget samlat. Från vänster (och medurs): Carina Lövgren (RSO), Mats L Andersson (ombudsman), Joakim Carlsson (ordförande och studieorganisatör), Peter Eriksson (resurs), Christian Öström (resurs), Anders Broman (RSO) och Andreas Kindesjö (ombudsman).

Månadens avdelning

”Äntligen kan vi träffa våra medlemmar igen”

Teamsmöten i all ära, men inget slår fysiska möten. Medarbetarna på Transportarbetareförbundets avdelning 4 i Östergötland är lyckliga över att restriktionerna lättat.

Text **Pernilla Ahlsén** *Foto* **Magnus Andersson**

I ett industriområde, bara sju minuters promenad från Resecentrum i Linköping, ligger kontoret som organiserar 2 500 transportarbetare i Östergötland, Västervik och Vimmerby kommun.

– Läget är helt perfekt för det är lätt för stora fordon att stanna till här. Det gör att det är enkelt för medlemmarna att komma förbi, säger Carina Lövgren, som är ett av två regionala skyddsombud på avdelningen.

FÖR TILLFÄLLET ÄR de sju personer som arbetar här: två regionala skyddsombud, två lokalfunktionärer, två resurser/medlemsvärvare och en ordförande/studieorganisatör. Carina Lövgren har haft sitt uppdrag sedan 2008 och är en av de som har varit längst på avdelningen.

– Jag trivs jättebra. Det bästa med jobbet är att vi träffar så mycket människor, att det är så varierande och att vi får vara med och bidra till en bättre arbetsmiljö för våra medlemmar, säger hon.

JUST NU ÄR avdelningen i gång och planerar årsmöten och nya utbildningstillfällen och introduktionsdagar.

– Vi har ju en del att ta igen, säger Joakim Carlsson som är ordförande och studieorganisatör.

Han syftar förstås på pandemin. Kontoret har förvisso varit bemannat hela tiden och medarbetarna har försökt jobba på så gott det går. Alla har egna rum och lokalerna är tillräckligt stora för att de ska kunna hålla avstånd. Men arbetet har ändå inte riktigt varit detsamma.

– VI HAR INTE kunnat anordna utbildningsdagar för större grupper och en del företag har inte velat ta emot fysiska besök och då är det svårt att göra arbetsplatsbesök, säger Carina Lövgren och fortsätter:

– Det är problematiskt för vi måste ju vara ute och se hur det ser ut på arbetsplatserna. Det är så svårt arbete ser ut. Men vi har fått lösa det på andra sätt.

EN DEL FYSISKA möten har ersatts av digitala möten. Det har fungerat över förväntan, och kan komma till användning även i framtiden. Men det är nästan alltid bättre att ses i verkligheten, tycker Joakim Carlsson.

– Det har varit svårt att hålla i gång den personliga kontakten när man inte får ses. Så vi har verkligen saknat att ha fysiska möten och att kunna träffa medlemmarna. Nu kan vi äntligen göra det igen, säger han. ■

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Adress: Generalsgatan 4 i Linköping.

Geografiskt område: Östergötland, Västerviks och Vimmerby kommuner.

Ordförande: Joakim Carlsson.

Antal medlemmar: Omkring 2500.

På g ång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 8 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till representantskapets årssammanträde 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.



SENIORMÖTE

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

Vill du gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten?

Startpunkten tar upp ämnen som: Vilka skyldigheter och rättigheter har jag? Vad gör jag om jag har problem med arbetsmiljön? Får jag rätt lön? Hur är jag försäkrad? Varför ska jag vara med i facket? Och mycket mer!

Du har följande datum att välja på:

➤ 26 februari.

➤ 2 april.

➤ 7 maj.

➤ 11 juni.

Kursen hålls i avdelningens lokaler på Fjärde Långgatan 48.

Anmäl dig till studieorganisatör Mats Gahrn, mats.gahrn@transport.se eller 010-480 31 31.

Öppet igen! Från och med den 9 februari är avdelningen åter öppen för besök!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Årsmöte Representantskapets årssammanträde kommer att hållas lördagen den 12 mars kl 9.00 på Valla folkhögskola, Studievägen 22 (bakom Linköpings universitet).

På dagordningen står val till bland annat kongressledamöter, sekreterare, studieorganisatör, ungdomsansvarig, avdelningsstyrelsen, valberedning och revisor. Verksamhetsberättelsen och frågan om ansvarsfrihet för avdelningsstyrelsen kommer att behandlas.

Du som medlem är välkommen att delta i mån av plats. Meddela avdelningen på 010-480 30 04 eller mejl joakim.carlsson@transport.se senast tisdagen den 8 mars. Varmt välkomna!

Studier för medlemmar Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som är medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll, skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Startpunkten hålls onsdagen den 30 mars kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping. Du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier så får du ett stipendium från avdelningen för dagen.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson. Tel 010-480 31 38 eller mejl joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Kallelser och andra viktiga saker kan du läsa om i vår egen tidning Transportfemman som kommer i brevlådan fyra gånger om året.

Vi är också aktiva på Facebook www.facebook.com/TransportFacketAvd5/ och på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/stockholm/

"Kamrater tillsammans!"

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vårt kursutbud i februari

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

➤ Vecka 9, den 4 mars: Avtalspunkten, transportavtalet.

➤ Vecka 10: den 7 mars: Avtalspunkten, bensin.

➤ Vecka 15, den 11 april: Startpunkten.

Kongressen 2022 Du som är medlem har möjlighet att skriva motion till Transportarbetareförbundets viktigaste organ, kongressen. Medlemsmotioner ska ha lämnats 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 på 010-480 30 06.



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.

Årsmöte Avdelning 6 håller årsmöte den 26 mars. Tid och plats kommer att utannonseras senare på hemsida, Facebook och sms.

Valrörelsen har startat, med en massa information om hur partierna vill styra Sverige under nästa fyraårsperiod. Tänk på att möjligheten att rösta inte finns i alla länder, så använd din demokratiska rättighet. Gå och rösta – en soffliggare kan inte påverka!

Från mars till oktober kommer Emma Brodin, ordförande i avdelning 9, handha vissa förhandlingar för vår avdelnings räkning. Vi välkomnar henne!

Att vara fackligt engagerad är tillfredsställande, du kan hjälpa många vänner och kollegor med frågor och problem på din arbetsplats. Bli fackligt aktiv! Vi informerar om vilka möjligheter som finns om du ringer oss på 010-480 30 06.

Mikael Persson, ordförande i avdelning 6

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa avdelningsstyrelsemöte är den 10 mars kl 8.30 till cirka 16.40 på avdelningen, Elementvägen 5 i Örebro.

Representantskapet har årsmöte lördagen den 26 mars kl 11.00–14.30. Vi börjar med fika 10.30.

Plats: Arenan Lindesberg, Nyborgsgatan 1 i Lindesberg.

Nästa Startpunktstillfälle är den 2 april.

Pensionärssektionens årsmöte hålls den 1 mars kl 10.00 i avdelningens lokaler. Varmt välkomna hälsar sektionsordförande Douglas Lindahl.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Representantskapet har årsmöte lördagen den 26 mars.

Vi behöver fler representantskapsledamöter i sektion 1 Gävle. Det är tre möten per år. Är du intresserad? Hör av dig till vice ordförande Håkan Eriksson på mejl hakan.eriksson@transport.se.

Har du bytt adress, e-postadress, telefonnummer eller annat? Kolla på *Mina sidor* på transport.se och ändra vid behov.

Studier Är du intresserad av en facklig utbildning?

➤ Startpunkten.
➤ Avtalspunkten.
➤ Vi i Transport.

Anmäl er till avdelningen på mejl transport.11@transport.se.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Representantskapets årsmöte i avdelning 14 kommer att hållas söndagen den 20 mars.

Lyssna gärna på avdelningens podd som du hittar på vår hemsida: www.transport.se/avdelningar/helsingborg/

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2022 genomförs tisdagen den 15 mars, med start kl 18.00. Som vanligt kommer utskick med brev där inbjudan och delar av dagordning medföljer. Med reservation för ändringar.

Mötet genomförs fysiskt i Arbetarrörelsens hus. Verksamhetsberättelse för 2021 samt dagordning kommer att ligga på hemsidan cirka en vecka innan mötet. De som vill kan ta del av handlingarna på avdelningen veckan innan årsmötet. Lokal bokad för max 30 personer.

Inbjudna gäster: Transports förbundsordförande Tommy Wreeth och studieansvarige Jonas Persson.

Det kommer att bjudas på förtäring under mötet, så anmälan om närvaro görs senast den 11 mars.

Inför årsmötet 2022 tar valberedningen tacksamt emot nomineringar på medlemmar, som är intresserade av att delta i avdelningens olika förtroendeuppdrag. Gäller framför allt ersättare i styrelsen. Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Mejla transport.16@transport.se.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Årsmöte Lördag den 19 mars så har vi avdelningens årsmöte, kl 11.00 i Transports lokaler i Skövde. Vi kommer bland annat att utse våra kongressledamöter, samt välja till avdelningsstyrelsen för nästkommande år.

Kallelse till ledamöterna skickas ut separat.

Studier För medlemsutbildningar, kontakta avdelningens studieorganisatör på mejl-



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

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.

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

adress studier.17@transport.se.

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

Vi kommer äntligen få möjlighet till utåtriktad verksamhet nu i vår. Har du tips om en arbetsplats vi borde besöka?

Hör av dig till transport.17@transport.se eller ring till vår avdelning på OIO-480 30 17.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Behöver du få kontakt med oss, ring OIO-480 30 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.

Vi kommer att hålla två Startpunkter/Avtalspunkter med inriktning mot bevakningsbranschen under följande dagar:

Tillfälle 1
➤ Dag: Söndagen den 27 februari.
➤ Tid: 9.00–16.00.
➤ Plats: ABF i Hudiksvall (Gammelbansvägen 6).

Tillfälle 2
➤ Dag: Söndagen den 13 mars.
➤ Tid: 9.00–16.00.
➤ Plats: ABF i Bollnäs (Västra Stationsgatan 8).

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

Kampdagar
➤ Onsdagen den 2 mars i Edsbyn.
➤ Torsdagen den 17 mars i Bollnäs.
➤ Tisdagen den 29 mars i Ljusdal.

Nu är Transportpodden *Mellersta Norrland* i gång. Första avsnittet ligger ute på www.podbean.com.

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Mot framtiden, kamrater. Nu har restriktionerna hävts och vi känner solen i ansiktet. Vi kommer få ett händelserikt år med både riksdagsval och Transports kongress.

Vad gäller avdelningens verksamhet så kan jag bara säga att planeringen för att återuppta allt som avbokats eller lagts i malpåse är i full gång.

Så nu är ett bra tillfälle att komma med förslag eller input till avdelningen så vi kan hjälpa DIG att få en bättre arbetsplats.

Representantskapets årsmöte hålls den 26 mars kl 9.00 på Best Western Ta Inn Hotel, Ängsgärdsgatan 19 i Västerås.

Utbildning För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår nya utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal.

Det är ett enkelt sätt att lära sig om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

Är du intresserad? Hör av dig till Andreas Kedborn på mejl andreas.kedborn@transport.se för mer information.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kallelse till representantskapets årsmöte Härmed kallas alla representantskapsledamöter till årsmöte den 20 mars kl 10.00 på First hotell på M2 center i Jönköping.

Kaffe och fralla serveras från 9.30. Har du allergier eller särskilda kostönskemål? Uppge det när du anmäler dig.

Förbundsordförande Tommy Wreeth håller i klubban på mötet. På dagordningen står det val av bland annat avdelningssekreterare, styrelseledamot och andra avdelningsuppdrag.

Kallelsen kommer att gå ut per brev till alla ledamöter. Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats. Så vill du vara med anmäler du dig till avdelningens mejladress på transport.20@transport.se eller OIO-480 30 20.

Har du förkylningssymtom så stannar du hemma.

Alla sektioner har genomfört sina årsmöten. Tack till er som deltog!

Rätt uppgifter? Vi vill än en gång påminna dig om att logga in på *Mina sidor* på hemsidan och kolla om dina uppgifter stämmer.

Vill ni ha ett uppsökeri på just er arbetsplats så tveka inte att höra av er till avdelningen.

Vi är sugna på att få komma ut och möta våra medlemmar och prata facklig kamp – och om kommande val och vad som är viktiga frågor för Svenska Transportarbetareförbundet och dess medlemmar inför riksdagsvalet i september.

AVDELNING 28 I NORR

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

FÅR VI BJUDA PÅ FRUKOST?
Vi på avdelningen bjuder in till frukostmöte fredagen den 18 mars kl 7.00–9.00.

Startpunkten: En facklig introduktionsutbildning där vi lär oss vad facklig kamp har givit oss under åren, vad gör vi nu och vad kan vi göra i framtiden. Kursen genomförs den 28 mars.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Årsmöte Söndagen den 27 mars kl 10 har avdelningen sitt årsmöte. På Hotell Hallstaberget i Sollefteå. Men det kommer även att finnas möjlighet att delta digitalt via Easymeet.

Kallelser till årsmötet kommer att skickas via mejl till valda ledamöter.

Studier Vill du veta mer om Transport? Anmäl dig då till något av dessa tillfällen under våren för att gå Startpunkten.

➤ 2 mars kl 18.00 Östersund.

➤ 10 mars kl 18.00 Sundsvall.

➤ 19 mars kl 10.00 Örnsköldsvik.

➤ 12 april kl 17:30 Östersund.

➤ 19 april kl 18.00 Sundsvall.

➤ 28 april kl 18.00 Örnsköldsvik.

➤ 17 maj kl 17:30 Östersund.

➤ 24 maj kl 18.00 Sundsvall.

➤ 7 juni kl 18.00 Östersund.

➤ 8 juni kl 18.00 Örnsköldsvik.

Anmälan görs till studieorganisatör Johan Molin, tel OIO-480 34 69 eller mejl johan.molin@transport.se.

Värva en kollega och du får ett superpresentkort, värde 200 kronor.

32:AN I SOCIALA MEDIER

Följ oss på TikTok, Instagram, YouTube och Facebook.

Varje fredag så har vi en fredagstävling där du svarar på en fråga och har chans att vinna fina priser.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Nyheter på avdelningen
Vi hälsar Malin Andersson välkommen. Malin vikarierar som verksamhetsassistent fram till den 1 november.

Avdelningens representantskap kommer att hålla sitt årssammanträde den 26 mars i Emmaboda.

ÖPPET FÖR BESÖK IGEN

Nu när restriktionerna är borta så vill vi meddela att vi öppnar upp båda våra kontor för besök.

Men vi vill samtidigt uppmana till försiktighet och att kontakt tas innan, då vi ofta är ute och besöker företag och medlemmar.

Planerade utbildningar under våren:

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.
➤ 6 mars i Oskarshamn.
➤ 8 maj i Växjö.

Avtalspunkten
Vet du dina rättigheter och skyldigheter? En lokal ombudsman utbildar dig som är medlem i det avtal som gäller på din arbetsplats.
➤ 20 mars: Bevakningsavtalet.
➤ 20 april: Transportavtalet.
➤ 21 april: Terminalavtalet.
➤ 12 maj: Tidningsbudsavtalet.

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

För förtroendevalda...
så finns det ännu fler utbildningar att gå. Då tar man kontakt med avdelningen för mer information.

Du som är medlem anmäler dig till transport.51@transport.se. Skriv vilken utbildning du vill delta i och dina kontaktuppgifter. Vill du anmäla dig via telefon, eller har du några frågor, så ring OIO-480 30 51.

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 kanske gå en facklig utbildning, eller har du frågor angående försäkringar?

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



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

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

Det finns även bra fiskevatten i norra Dalarna, möjligheter till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.

Läs din medlemstidning på nätet!

transportarbetaren.se

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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).



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.

Sveriges arbetare förtjänar bättre

Vi har nyss påbörjat år 2022, ett år som lär bli mycket händelserikt utifrån många olika aspekter och synvinklar.

Transportarbetareförbundet ska dels genomföra vår kongress i Örebro i slutet på augusti månad, där ombud från hela landet ska fatta beslut om vilken inriktning förbundets verksamhet ska ha den kommande femårsperioden. Där ska vi också välja den förbundsledning och förbundsstyrelse som ytterst ska leda och ansvara för att fattade beslut och avtalsrörelser genomförs på ett bra och strategiskt sätt för våra medlemmar under kongressperioden.

UTÖVER KONGRESSEN SÅ ska vi också starta upp vår avtalsrörelse med avtalsråd under hösten 2022. Avtalsrådens syfte är att tillsammans med yrkesverksamma medlemmar i förbundets många olika verksamhetsområden försöka processa fram de viktigaste avtalsfrågorna.

Vi kommer att genomföra dessa avtalsråd vid fyra olika tillfällen för att ha en bra möjlighet att låta alla avtals- och yrkesgrupper komma till tals. Och internt diskutera både stora och små problem för sina respektive yrkeskårer.

> ”Vi måste till varje pris slippa ett styre som kompromissar sig fram med arbetarfientliga partier. Det priset är alldeles för högt för Sveriges arbetande befolkning.

ÄR DU INTRESSERAD av att veta mer om avtalsråden och kanske även framföra dina synpunkter på plats så kontakta din lokalavdelning. Även om man inte deltar på plats själv så kommer avdelningen att ha möjlighet att framföra dina synpunkter genom annat ombud, alternativt skriftligt.

Ta chansen att tycka till och framföra din åsikt.

TILL HÖSTEN STUNDAR också ett val som blir oerhört viktigt för arbetarrörelsen i Sverige, liksom för alla arbetstagare. Det måste bli ordning på socialdemokratin denna gång.

Svenska arbetarrörelsen och LO kan inte låta historien upprepa sig från förra valet. De desperata kompromissernas tid för att till varje pris behålla makten måste ta slut.

ENLIGT MIN UPPFATTNING måste LO, och vi transportare, på alla möjliga vis ta den här kampen inför valet till hösten. Det kan inte vara rimligt att partier som Centerpartiet till stora delar styr politiken som sen måste levereras. Jag hoppas och tror att Sveriges arbetare förtjänar bättre och också tar chansen att rösta fram en tydlig och klart arbetarstyrd röd regeringen.

Vi måste till varje pris slippa ett styre som kompromissar sig fram med arbetarfientliga partier. Det priset är alldeles för högt för Sveriges arbetande befolkning. Arbetarrörelsen måste stå enad och stark tillsammans med en regering som driver våra frågor.

Därför är det oerhört viktigt att du utnyttjar din demokratiska rättighet och går och röstar i september. ■



Tommy Wreeth
stolt ordförande för Transport.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Ledare

Min idol farfar transportarbetaren

Min stora idol var min farfar, transportarbetaren och chauffören Axel Källqvist. När jag kom in i hans liv var han fortfarande yrkesaktiv som lastbilschaffis, snöskottare och sjåare i Stockholms hamnar. Och stolt.

JAG MINNS HANS historier om jobbet, om saker han hittat där. Minns när han stolt tog med mig till hamnen tidigt sextiotal och visade alla lådor med konstiga frukter. Och visst, jag fick smaka. Och jag var stolt som hade en så duktig och populär farfar. Och han var stolt över sina yrken, och säkert också lite stolt över mig, sitt första och ständigt nyfikna barnbarn.



När han och min farmor gift sig 1931 och de fick sin första lägenhet beställde han en dörrskylt: *Chaufför Axel Källqvist* stod det med svart text på en mässingplatta. Sen blev det skilsmässa och 1953 skruvade han ner skylten och lade den i en låda för framtida lägenheter. Men någon egen lägenhet blev det aldrig och som inneboende fick han finna sig i att någon annans namnskylt satt på dörren där han bodde.

SKYLTEN BLEV KVAR i lådan tillsammans med några vykort, ett par böcker och min farfars medlemsbok i Transport. När Axel dog 1978 ärvde jag den lilla lådan plus ett fickur. Det som var kvar efter det långa stolta yrkesliv min farfar haft.

1955 hittade min farmor en ny man, droskägaren Nisse Holm. På deras dörrskylt stod det bara Holm, men i telefonkatalogen stod det fram till hans död 1983 *Droskägare Nils Theodor Holm*.

Precis som min farfar Axel var Nisse mycket stolt över sitt yrke som chaufför.

OCH VISST HADE de all anledning att vara stolta. Utan transporter stannar verkligen Sverige. Inget skulle fungera. Precis som medarbetarna inom skola, vård och omsorg är ni transportarbetare viktiga kuggar i välfärdslandet Sverige. I en tid där tjänstemän av olika digniteter uppmanas att jobba hemma för att skydda sin hälsa förutsätts transportarbetare som du att jobba på som vanligt. Lite mer hemkörning av mat, fler paket att hämta och leverera och så, lite färre taxikörningar, men annars ska det rulla på som vanligt.

Och väktarna ska ju fortsätta att vakta även om kontoren är öde, renhållarna måste fortsätta att hålla rent för miljön och vår allas trivsel, etcetera.

Viktiga jobb att vara stolt över. Precis som jag var, och fortfarande är, stolt över min farfar transportarbetaren Axel Källqvist.

OCH NU ÄR DET dags för mig att lämna över jobbet som chefredaktör till Kristina Sjöberg. En skicklig tidningsmakare som kommer att leda tidningens kompetenta redaktion till nya framgångar. En tidning du och dina kamrater på arbetet fortsatt kan vara stolta över.

Och viktigast, carpe vitam, fånga livet. Ta inga onödiga risker i jobbet. ■

Kent Källqvist **är tf chefredaktör på Transportarbetaren.**

> Jag minns hans historier om jobbet, om saker han hittat där. Minns när han stolt tog med mig till hamnen tidigt sextiotal och visade alla lådor med konstiga frukter. Och visst, jag fick smaka.

FOTO: PRIVAT



Hallå där!

SOFIA LINDBORG

...ny som lastbilschaufför och utsedd till ”Årets karriärväxlare” 2021 av Omställningsfonden.

Grattis! Vad betyder egentligen utmärkelsen?

–Tack, det känns väldigt hedrande. Jag är jättelycklig! Men det hade aldrig gått utan det stöd jag fått från Omställningsfonden.

Du arbetade tidigare som behandlingspedagog?

–Ja, under 17 år, på HVB-hem i Falköpings kommun i 7 år. Hösten 2019 blev jag uppsagd på grund av arbetsbrist. Då var tanken framför allt att få ett nytt jobb för att överleva och kunna försörja familjen.

Hur kom du in på att växla in på yrkesförarbanan?

–Tanken att jobba som chaufför har jag alltid haft med mig, min pappa arbetade inom yrkestrafiken i alla år och själv har jag kört budbil. Det kändes som ett kul yrke och ingen risk för brist på arbete. Men när jag tittade på vad det skulle kosta att skaffa tung behörighet, och YKB, insåg jag att det skulle bli väldigt dyrt och svårt att finansiera själv.

Men nu är du ute på vägarna som yrkesförare?

–Ja, jag var klar med utbildningen en fredag. På måndag var jag på intervju i Jönköping, på ett bemanningsföretag. I dag har jag provanställning på ett mindre åkeri i Skara. Vi kör främst gods från Göteborg till Stockholmstrakten. Det bästa med jobbet är friheten och möten med människor.

Var och när var det prisutdelning?

–I Stockholm, den 10 februari. Det var lite nervöst innan!

LILLY HALLBERG

Fotnot: Omställningsfonden är en kollektivavtalsstiftelse, vars syfte är att ge stöd till offentliganställda som blivit av med jobbet på grund av arbetsbrist eller nedsatt arbetsförmåga. Stödet ges som längst i två år.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Vad gäller efter att restriktionerna försvinner?

Nu när restriktionerna tas bort börjar samhället återgå till hur det var innan pandemin. Men hur påverkar det a-kassan och din ersättning?

När pandemin startade infördes tillfälliga lättnader och förbättringar i a-kassan. En del av dem har försvunnit och återgått till de regler som gällde innan pandemin, men några gäller fortsatt under hela 2022.

Sänkt arbetsvillkor

I normala fall innebär arbetsvillkoret att:

- Du måste ha arbetat minst 80 timmar i månaden, i minst sex månader under de senaste tolv månaderna innan du blev arbetslös.

På grund av pandemin räcker det om du har arbetat:

- minst 60 timmar per kalendermånad under sex av de senaste tolv månaderna
- eller minst 40 timmar per kalendermånad och 420 timmar totalt under en sammanhängande period av sex månader.

Detta fortsätter att gälla till och med december 2022.

Högre ersättning

I normala fall kan du högst få 910 kronor om dagen i ersättning. På grund av pandemin är det tillfälligt höjt till 1 200 kronor om dagen, om du uppfyller villkoren för inkomstbaserad ersättning.

Du som uppfyller villkoren för grundersättning kan nu få upp till 510 kronor om dagen i stället för tidigare 310 kronor.

Det innebär att du som har jobbat heltid, kan under de första 100 dagarna få:

- upp till 26 400 kronor per månad före skatt, om du uppfyller villkoren för inkomstbaserad ersättning
- upp till 11 220 kronor per månad före skatt, om du uppfyller villkoren för grundersättning.

Ersättningens storlek beror bland annat på hur mycket du har jobbat, vad du har tjänat och hur länge du har varit medlem i a-kassan.

Även dagpenningstaket för inkomstbaserad ersättning för dag 101 och framåt höjdes tillfälligt från 760 kr till 1 000 kr. Detta gäller för den ersättning per dag som utbetalas för tid från och med den 29 juni 2020.

Den högre ersättningen fortsätter att gälla till och med december 2022.

Kortare karens

Antalet karensdagar minskar från 6 till 2 dagar under veckorna 1 till 52, 2022.

Läs mer på www.transportsakassa.se.

Transports a-kassa www.transportsakassa.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

VISION X
PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

KRAFTFULLA KANONER

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

BLACKOFF CORNER KIT

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

(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT

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

GRILL-KIT (ÖVRE)

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

GRILL-KIT (NEDRE)

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



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

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

RINDAB

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