TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 6 juni 2022

Lönsamt kolla försäkringar – 20 fick dela på 800 000

Kriget i Ukraina
Ordföranden i ukrainska hamn- och sjöfolksfacket om attackerna

Transportgymnasium i Oskarshamn lockar fler tjejer

KULTUR
Ljudböcker – texten är som musik

Tidig morgon i Gamla stan

Matbud Plattformsjobbare får facklig hjälp i Frankrike
Åkeri Förslag på längre lastbilar inte bara positivt

DETTA ÄR EN ANNONS.

Transports
VALKOMPASS

Tycker ni som parti att allmänvisstid ska tas bort som anställningsform?

TRANSPORT TYCKER att anställningsformen allmänvisstid (AVA) ska bort. Lagen innebär att arbetsgivare kan stapla korta kontrakt på varandra utan vidare anledning och vi får osäkra och tysta arbetsplatser. Det är fel! Alla arbetare förtjänar trygga och rättvisa anställningar. Ingen ska vara rädd för att ryta ifrån mot sin arbetsgivare vid oschysst behandling. Dessutom minskar möjligheten till banklån och förstahandskontrakt drastiskt när det bara finns visstidsanställningar.

Partierna svarar

L *Nej* KD *Nej* MP *Ja* V *Ja*

SD *Nej* M *Nej* C *Nej* S *Ja*

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Rabbe Collmar
Foto: John Antonsson

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 30/6 – 1/7.

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

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

REDAKTION
I redaktionen för detta nummer:



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



PERNILLA AHLSÉN
Reporter
010-480 33 07



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

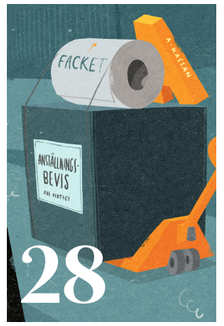
Innehåll Nr 6



Transportarbetarens reporter Pernilla Ahlsén följde med stolta sopgubbarna Rabbe Collmar och Pierre Yudego en dag på jobbet i Gamla stan. John Antonsson fotade.









4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 MÖTE MED MAKTEN
LORENTZ TOVATT (MP)
Miljöpartiets klimatpolitiska talesperson om nödvändig klimatomställning.

10 KRIGET I UKRAINA
Oleg Grygoriuk, som är ordförande för det ukrainska hamn- och sjöfolksfacket, om fackligt arbete under brinnande krig.

12 HITTADE GLÖMDA FÖRSÄKRINGSPENGAR
Försäkringsinformatören Andreas Ehms arbete gav över 800 000 kronor till Transports medlemmar.

17 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

16 FRANKRIKE
Plattformsarbetare får fackliga personalrepresentanter.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 UNGDOMSFORUM
Fackligt engagemang bland unga transportare på kurs i Bommersvik.

20 ARBETSMILJÖ
Rabbe Collmar och Pierre Yudego drar sopkärl genom trånga gränder i Gamla stan.

28 SNABBKOLL
7 tips för dig som tar första steget ut i arbetslivet.

30 8 FRÅGOR SIGALIT SLUTBÄCK
Tya:s vd om parternas gemensamma jobb för framtidens transportare.

32 KULTUR TEXT SOM MUSIK
Möt Katarina Ewerlöf, välkänd skådespelare och omtyckt ljudboksinläsare.

34 JUNIKRYSSET

36 MÅNADENS MÖTE
Manifestation längs E4:an.

39 KRÖNIKA
TOMMY WREETH

Ledare

Historiska beslut i krigets skugga

När vi trodde att det värsta eländet var över, en pandemi som skördat åtskilliga människoliv och rest nya murar mellan människor, är nästa elände en verklighet. Men till skillnad från ett elakt virus är Putin och Rysslands angreppskrig mot sitt grannland Ukraina planerat och genomfört av människor. Mot idioti, maktbegär, satanism och elakhet hjälper inga vaccin. Inga böner i världen, till alla sorters gudar, kan stoppa vansinnet. Hoppet står till vår solidaritet och envishet att aldrig ge efter för förtryck och terror.

I Ryssland sätts Putins oliktänkare, människor som protesterat mot Putin och kriget, i fängelse. Punk- och aktivistgruppen Pussy Riot har länge varit ett gruskorn i ögat på Putin, för att uttrycka det milt. Pussy Riot-medlemmen Maria Aljochina och hennes flickvän såg till slut ingen annan utväg än att fly landet. Det gjorde de utklädda till matbud.

> ”Mot idioti, maktbegär, satanism och elakhet hjälper inga vaccin.

SAMMA DAG, DEN 11 maj, var Storbritanniens premiärminister Boris Johnson på besök hos Sveriges statsminister Magdalena Andersson. De satt bokstavligen i samma båt, i en eka i Harpsund. Johnson och Andersson skrev under en politisk solidaritetsförklaring där Boris Johnson lovade att Storbritannien skyddar Sverige i läge av kris. Avtalet innebär också att länderna kan dela underrättelseinformation och teknologi. Den 15 maj röstade Socialdemokraterna för ett Nato-medlemskap. Ett historiskt beslut. Rätt eller fel? Jag vet inte.



TRANSPORTARBETAREN HAR VARIT i kontakt med Oleg Grygoriuk, ordförande för hamn- och sjöfolksfacket MTWTU i Ukraina. Du kanske kommer ihåg honom från vårt aprilnummer, där Oleg berättade hur hamnfacket hjälpte familjer att fly? Då, för knappt två månader sedan, gick det fortfarande att arbeta rätt obehindrat i Odessa, där basen för MTWTU ligger. Nu är det ständiga attacker från ryska armén. Läs mer på sidan 10.

I det här numret har vi också följt med Rabbe Collmar och Pierre Yudego, renhållningsarbetare i Gamla stan i Stockholm. Eller stolta sopgubbar som Rabbe säger. Pittoreska och vackra miljöer men också trånga gränder och svåråtkomligt för sopbilar och andra transporter. Stolt men inte nöjd brukar det heta efter avtalsförhandlingar. Nog borde arbetsmiljön ute på arbetsplatserna vara något som vi ska kunna vara både stolt och nöjda över. Är det verkligen omöjligt att jobba ett helt arbetsliv utan att gå sönder? Se sidan 20.

SOMMAREN STÅR FÖR dörren och jag hoppas att du har en inplanerad lång och skön ledighet att se fram emot. Först ska kanske studentskivor, skolavslutningar och midsommar klaras av. En stund över med Transportarbetaren hoppas jag ändå att du ska hinna med. Jag önskar dig en trevlig läsning. Och tipsa gärna redaktionen på redaktionen@transportarbetaren.se. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vi skrev om skattefusk i matbudsbranschen:

”Kan du inte gå ut och köpa din snabbmat så skall du fan ingen ha heller!”
JvE

Sagt på webben

Vi skrev om taxibranschens problem:

”Ska det bli bättre villkor till förarna så måste kostnaden tas ut i något led. Det naturliga vore att slutkunden står för notan. Kommuner, privatkunder, företag och myndigheter. Priset bör minst öka med 50–100 procent utan att mellanhänder snor åt sig något i dagsläget.”
Fd åkeriägare

Plus & minus

↑ Studentskivor och skolavslutningar med fester på riktigt.

↓ Människors idioti, maktbegär och elakhet.

Nästa tidning

på papper kommer till dig den 30 juni. Men som vanligt finns vi att läsa på transportarbetaren.se och på vår Facebooksida.

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare
2. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
3. Lönerna nu klara för alla mackanställda

Insänt

Förkyld, jobbar hemifrån!

Att jobba i en samhällsbärande tjänst har under pandemin varit direkt förknippat med risk för att bli smittad. Som renhållningsarbetare har vi inte haft möjligheten att jobba hemifrån. Samma gäller för lastbilschaufförer, tidningsbud, taxichaufförer, hamnarbetare med flera.

De i ledande position har däremot haft möjligheten att jobba hemifrån.

Ska detta tas med i årets lönekriterier så kan jag tycka att mer ansvar ska rendera högre lön och är det någon som haft ansvar så är det vi som inte kröp bakåt utan stod kvar på barrikaden och kämpade Sverige genom denna tuffa period.

Vad har då denna heroiska insats gett oss? Återhållna löneförhöjningar tack vare det samhällsansvar vi arbetare väntas ta. Sjukfrånvaro vid förkylningar, till skillnad från de kontor som stod tomma med en lapp där det stod: ”Förkyld, jobbar hemifrån”.

Vi tog oss igenom denna pandemi, och nu kommer nästa dråpslag. Kriget i Ukraina! Detta renderar ökade priser och driver på inflationen, det ger oss mindre i matkassen eller bränsletanken för samma peng varje månad. Detta hindrar inte arbetsgivarsidan från att försöka hålla nere löneutvecklingen ändå, marknaden som tidigare sagt att vi inte behöver ha högre löner, det finns folk som arbetar, ropar nu högt efter arbetande människor. Och för att få fler människor att vilja jobba behövs bättre arbetsmiljö, trevligare arbetsplatser och högre löner.

Helt plötsligt ska vi inte lyssna på marknaden längre utan nu ska vi ta vårt samhälleliga ansvar igen.

Jag blir så trött!

Örjan Wallon, Transport avdelning 26

> *”En konkurs vore naturligtvis tråkig för alla SAS-anställda som genom åren visat större lojalitet med sitt företag än man kan begära. En katastrof för Sverige? Nej, andra aktörer lär snabbt fylla hålen i linjenätet.”*
>
> **ANDREAS CERVENKA**
> Aftonbladets ekonomikommentator undrar om det är dags för staten att sluta hålla SAS under armarna.

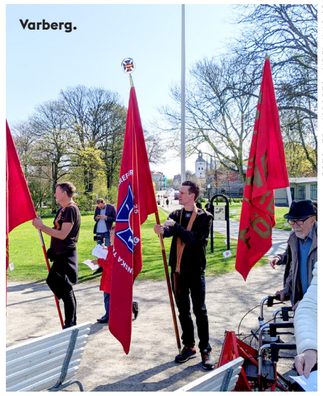
Bilder

FOTO: TRANSPORTS AVDELNING 3



Göteborg.

FÖRSTA MAJ 2022: Transportarbetare runtom i landet kunde i år fira första maj utan pandemirestriktioner. Vi fick in bilder från olika platser i Sverige.



Varberg.

FOTO: TRANSPORTS AVDELNING 25



Älvsbyn.

FOTO: TRANSPORTS AVDELNING 26



Halmstad.

FOTO: TRANSPORTS AVDELNING 25

Glöm inte klimat aspekten!



Lorentz Tovatt anländer på cykel till jobbet i riksdagshuset. Efter valet i höst lämnar dock Miljöpartiets energipolitiska talesperson politiken, i alla fall tillfälligt.

LORENTZ TOVATT

- Miljöpartiets klimat- och energipolitiska talesperson.
- 32 år, bosatt på Södermalm i Stockholm, uppvuxen i Ekerö kommun.
- Ordinarie riksdagsledamot sedan 2021, innan dess tjänstgörande ersättare från 2017.
- Språkrör för Grön ungdom 2013–2016. Invald i Stockholms kommunfullmäktige 2014.
- Har tidigare bland annat studerat på Stockholms universitet, varit skribent på Supermiljöbloggen och politiskt sakkunnig på miljödepartementet.
- Engagerad i hållbart mode och utsedd till bäst klädde manliga politiker under Almedalsveckan 2014.

Hur ska omställningen från fossila drivmedel genomföras utan att tusentals arbeten försvinner, slår ut branscher – och människor? Miljöpartiets klimatpolitiska talesperson Lorentz Tovatt talar i Transportarbetarens serie *Möte med makten* både om schysta arbetsvillkor och nödvändig klimatanpassning.

Text **Lilly Hallberg** *Foto* **John Antonsson**

TRANSPORTSEKTORNS UTSLÄPP SKA minska med 70 procent under knappt tio år, fram till 2030. Det har riksdagen slagit fast. Lorentz Tovatt (MP) konstaterar att omställningen måste vara ordnad och välplanerad. Han vill lyfta kopplingen mellan rysk energi och svenska transporter.

– Den situation vi nu hamnat i är inte bra. Men vi kan dra en viktig lärdom av nuvarande situation, hur vi hamnat i beroende av rysk energi, säger Lorentz Tovatt.

Han pekar på importen av flygplansbränsle från Ryssland, men också import av både råolja till svenska raffinaderier och färdigraffinerad olja.

– Vi lägger årligen mellan 10 och 13 miljarder svenska kronor på energi som nu går till Putins krigsmaskineri, säger Tovatt.

Miljöpartiets klimatpolitiska talesperson säger att han inte vill skryta. Men:

– Vi har i över 30 år talat om att vi måste bryta vårt fossilberoende, många har valt att inte lyssna. Om vi byggt ut de svenska bioraffinaderierna tidigare, och fått fler att köra med biogas producerad av svenska lantbrukare, hade vi kunnat undvika dagens situation, säger Lorentz Tovatt.

Under vintern och våren har drivmedelspriserna nått rekordhöga nivåer.

– Jag förstår absolut oron hos dem som jobbar inom transport- och petroleumindustrin. Och just därför måste omställningen ske på ett planerat vis, så att de sociala trygghetssystemen bibehålls och omställningen till nya arbeten underlättas.

Tovatt återkommer under intervjun just till att den nödvändiga klimatomställningen – ”vi måste gå snabbare framåt” – måste ske på ett ordnat vis.

– Vi är absolut inte ute efter att attackera dem som kör bil. Bilen behövs i stora delar av landet, säger Lorentz Tovatt.

MP:s politik beskriver han i stället som ett slags växling: Bilismen ska kraftigt minska i tätorter genom politisk styrning, med både negativa konsekvenser för fossilfordon och positiva för kollektivtrafik och cykelbanor. På landsbygden handlar det om andra insatser, som bättre reseavdrag.

– Vår politik syftar till att underlätta för människor, oavsett var de bor. Men våra subventioner görs inte genom lägre krav på andel biodrivmedel, utan genom sänkt skatt för folk som bor på landsbygden och genom kontantstöd.

Lorentz Tovatt har kallat Kristdemokraternas förslag om att EU-anpassa reduktionsplikten för diesel (minskning av andelen biodrivmedel från 30,5 procent till 14 procent) för ”fossilpopulism som gynnar Putin”. Och det står han för:

– Vi kan inte backa oss in i framtiden när det gäller fossila drivmedel.

LORENTZ TOVATT VILL gärna lyfta positiva exempel: Preem (”bra att de slutat köpa olja från Ryssland”), grönt stål, Northvolts fabriker för batterier till elbilar (”Sverige är faktiskt näst bäst i världen på att elektrifiera transporter, efter Norge”) och trängselskatt som de flesta var emot men MP för (”i dag uppskattar många effekterna, inte minst yrkesförare, av att trafiken inte är så tät”).

Han framhåller också att Miljöpartiet lyckats få gehör för en hel del under regeringssamarbetet med Socialdemokraterna. Och vill inte bara tala om sådana fall där MP – och klimatet – fått vika ned sig för jätten S och prioritering av jobben.

– Vi lyckades faktiskt påverka i hög grad, om man tittar på resultatet. Ett exempel är bonus malus, en reform som aldrig hade utvecklats om vi inte drivit på.

Bonus malus-systemet innebär att en bonus delas ut vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp ”bestraffas”, får en malus, genom högre skatt under en treårsperiod.

– Bonus malus är en helt avgörande pelare i omställningsarbetet. Ett annat exempel på hur vår politik gett resultat är just reduktionsplikten, säger Lorentz Tovatt.

SJÄLV KOMMER LORENTZ Tovatt till jobbet på cykel. En vikcykel från Brompton, ”vikcyklarnas vikcykel” enligt honom. Den är grön.

– Jag vet, det är lite klyschigt för en miljöpartist, säger Lorentz.

Men han ångrar inte köpet, och cyklar året runt (”fungerar fint på saltsandade banor”). Lorentz Tovatt har inte körkort:

”Efter två år av pandemi och ett krig vore det en tragedi om vi nu inte kan se till fler frågor samtidigt, och se att det finns en växelverkan mellan olika kriser.”



Miljöpartiets Lorentz Tovatt intervjuas av Transportarbetarens Lilly Hallberg.

– Det har bara inte blivit av att jag tagit det, det är inget ideologiskt eller så. Jag har faktiskt ambitionen att göra det i sommar.

Efter valet kommer han att lämna politiken, i alla fall tillfälligt. Vad det blir i stället är inte helt klart.

– Jag vill hinna tänka. Läsa, kanske studera. Försöka hitta ett jobb inom omställning, som hantering av all ny energi som behövs för transporterna.

– Hållbara godstransporter är så himla viktigt. Och det är helt ohållbart med den konkurrenssituation vi har i dag, där utländska fordon kan köra in i landet utan några som helst krav på sig. Där förarna har katastrofala arbetsvillkor, där fordonen är usla och sliter hårt på våra vägar.

Miljöpartiet vill se en avståndsbaserad skattelösning: Det ska inte vara möjligt att köra in i Sverige från exempelvis Polen med en lastbil som miljömässigt inte håller måtten utan att betala skatt.

– En sådan skattelösning skulle gynna både dem som arbetar och klimatomställningen, säger Lorentz Tovatt.

Hur går det i valet i höst för MP?

– Jag tror att vi klarar spärren till riksdagen. 4,7 procent är min gissning.

Kommer klimatet att bli en viktig valfråga?

– Jag både hoppas och tror att vi får en livlig klimatdiskussion. Det finns en stor fara i att glömma klimataspekten när andra frågor debatteras. Efter två år av pandemi och ett krig vore det en tragedi om vi nu inte kan se till fler frågor samtidigt, och se att det finns en växelverkan mellan olika kriser. Det måste vi politiker klara. ■

BONUS MALUS

Bonus – till bilar med låg klimatpåverkan:
Bonus innebär ett stöd för den som köper personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar med låg klimatpåverkan.

Malus – förhöjd fordonsskatt:
Malus innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar.

Källa: Transportstyrelsen

Kent Källqvist

Kan vi lita på MP?

Partiet som lämnade samarbetet med Socialdemokraterna precis när Magdalena Andersson utsetts till statsminister i höstas, men som valt att fortsätta att regera med det mörkblå styret i Stockholms stad. De har också valt att samregera med Moderaterna i regionen under ledning av finansregionrådet Irene Svenonius.

Och inte bara i huvudstaden och regionen där, utan också i flera kommuner och regioner runt om i landet har de valt att svänga rejält åt höger. Att sälja ut allmännyttans bostäder, att sälja ut skolor och vårdcentraler, har blivit en reell politik som Miljöpartiet ägnar sig åt.

Det är visserligen en del kloka saker som Lorentz Tovatt säger, 32-åringen som bor i en lägenhet värd närmare fem miljoner kronor mitt i Miljöpartiets starkaste fäste på Södermalm i Stockholm. Och ingen kan förneka att Miljöpartiet fått de flesta andra partier att vässa sina idéer när det gäller miljön. Det är bra.

> ”Miljön är en viktig del i svensk politik och våra liv, men absolut inte den enda delen.

Efter valet lämnar Lorentz Tovatt politiken för att, som han säger, ”hinna tänka. Läsa, kanske studera.” Ett klokt val av den unge politikern. Det är så mycket av hans politiska åsikter som han borde tänka igenom flera gånger. Och att läsa och studera är aldrig fel.

DAGEN EFTER DET att Transportarbetarens reporter Lilly Hallgren träffar Lorentz Tovatt presenterar partiet sin vårbudgetmotion.

Intressantast är deras framtidsvisioner. De vill kraftigt begränsa transporterna på väg och hävdar att ”mer transporter behöver därför ske på tåg och till sjöss”. De vill också ålägga ”Trafikverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle”. Men varför ska vi snåla med transporter? Om de kan ske på ett klimatsmart sätt så är transporter en viktig del av vårt välfärdssamhälle.

Studietips till Lorentz Tovatt & co: En Sverigekarta. Ska hela Sverige leva måste transporterna på våra vägar fortsätta att utvecklas, inte avvecklas.

De vill också ha mer statliga bidrag till städerna för ”mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik”. Tips på studiebesök för Lorentz Tovatt & co: Följ med en varutransport i någon av våra större städer. Ett mer tålamodsprövande jobb får man leta efter.



JA, MILJÖPARTIETS STORHETSTID i svensk politik verkar vara över. Partiet saknar kandidater i var fjärde kommun till valet i september och ligger enligt väljarundersökningarna fast förankrade under riksdagsspärren på fyra procent. De blev ju ändå rätt långlivade för att i princip vara ett enfrågeparti.

Så tack Miljöpartiet för att ni envist lyft miljöaspekterna och fått de flesta andra partierna att också se grönt. Miljön är en viktig del i svensk politik och våra liv, men absolut inte den enda delen. Välfärd, jobb, utbildning, sjukvård, kultur, bostäder, trygghet, trafik och transporter är andra delar av politiken och livet som andra än Miljöpartiet hanterar bättre.

Kent Källqvist, **krönikör. Åsikterna är mina egna och delas nödvändigtvis inte av Transport.**

Hamnar höjer säkerheten

Hamn. Att Sverige ansökt om medlemskap i militäralliansen Nato gör att kraven på säkerhet skärps. Den bedömningen gör flera av de ansvariga i hamnarna i Sverige.

Göteborgs hamn får in allt fler riskobservationer, rapporterar SR Göteborg, som på sin hemsida också skriver att fyra av sex hamnar i regionen höjer säkerheten.

– Många är oroliga och vill rapportera in allt misstänkt, säger Tomas Fransson, säkerhetsansvarig i Göteborgs hamn, till radiokanalen. ■



FOTO: MARTIN HÖRNER KLOO

Leif Isaksson, LO, Javaid Rehman, FN:s specielle rapportör mänskliga rättigheter i Iran, Saied Tagavi, projektledare Facklig plattform Iran.

För fackliga rättigheter i Iran

Internationellt. Det är fortfarande risk för att avskedas om du engagerar dig fackligt i Iran. I Sverige jobbar Transport och flera andra fackförbund tillsammans i projektet Facklig plattform Iran för att stödja iranska arbetare så att de ska kunna organisera sig. På LO-borgen i Stockholm anordnade de Irandagarna i maj. Det var fjärde gången sedan starten 2014 Irandagarna hölls. Medverkande i år var bland andra Javaid Rehman, FN:s specielle rapportör mänskliga rättigheter i Iran och Transports Saied Tagavi. ■

Buss på väg – igen

Åkeri. Långfärdsbuss var en av de branscher som pandemin slog som allra hårdast mot. Under 2020 minskade antalet klass 3-bussar – ”turistbussar” – med 43 procent. Men nu är suget efter bussresor stort, enligt den svenska turistbussbranschen, vars företrädare samlades i Tylösand den 24-25 mars.

– För många bussföretag kan denna vår avgöra om de överlever. När restriktionerna slopades avslutades också de stödåtgärder som företagen kunnat få, säger Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag, i ett pressmeddelande från Transportföretagen. ■

Miljoner i skattefusk av Ubers underleverantör



Ett bolag som körde ut mat till Uber Eats hade undanhållit 2,3 miljoner från Skatteverket. Nu ska hela branschen granskas.

Skattefusk. Svarta löner, momsfiffel och utnyttjade bud. En underleverantör till Uber Eats undanhöll 2,3 miljoner kronor i skatter och avgifter. Nu ska Skatteverket specialgranska matbudsbranschen.

Text och foto **John Antonsson**

Det var i slutet av 2020 som Skatteverket fattade beslut om att en underleverantör till Uber Eats undanhållit 2,3 miljoner kronor i skatter och avgifter.

I UTREDNINGEN SOM Transportarbetaren begärt ut nystas en krånglig härva upp. Där går att läsa om banköverföringar, avstängda konton, förmodat svarta löner och falska momsavdrag.

UNDERLEVERANTÖREN till Uber Eats anställde chaufförer som körde ut mat i Stockholmsområdet.

Med den här första pilotstudien kommer Skatteverket att fortsätta granskningen av företagen som jobbar direkt mot Uber Eats och andra plattformar som inte anställer egna bud. Bland dem finns Wolt och Bolt.

Emma Lindmar Viberg är kontrollsamordnare på Skatteverket, hon berättar att det går att göra granskningar mot plattformsföretagen, men att det ibland kan vara lite mer komplicerat då vissa av bolagen bolagen finns i utlandet. Exempelvis Uber Eats finns i Nederländerna.

– Det är rätt tidskrävande. Men just i det här fallet tittar vi inte på plattformarna utan på underleverantörerna och de finns i Sverige.

EMMA LINDMAR VIBERG berättar att Skatteverket stöter på många som blivit utnyttjade.

– De kanske trodde att de fått ett vanligt vitt jobb, sedan upptäckte det att det var svart. En som påtalade det blev hotad av sin arbetsgivare, säger Emma Lindmar Viberg.

– Skatteverkets jobb är att granska skattefrågan. Men det är lätt att komma in på andra områden som arbetsmiljö och moraliska aspekter kring arbetsförhållanden.

Emma Lindmar Viberg jobbar till vardags mot den ”vanliga” transportbranschen och där finns en regelbunden dialog och information för att transportföretag ska använda sig av seriösa underleverantörer.

– Vi ser gärna att det blir samma med de stora plattformarna. Vi vill gärna samarbeta med dem och att de gör leverantörskontroller som inte bara är att se till att underentreprenörerna har f-skatt.

TRANSPORTS centrala ombudsman Mats H Andersson välkomnar granskningen.

– Det är positivt att Skatteverket fått upp ögonen för alla möjligheter att fuska som finns i branschen, och vet hur det fungerar.

– Många som är matbud har migrationsanställningar. Så de är i beroendeställning till arbetsgivaren och riskerar ofta att bli hemskickade om de klagar. Jag vet om några företag som jobbar som underleverantörer till Uber Eats och Wolt men vi har inga medlemmar där, säger han.■

”Skatteverkets jobb är att granska skattefrågan. Men det är lätt att komma in på andra områden som arbetsmiljö och oraliska aspekter kring arbetsförhållanden.”

Emma Lindmar Viberg, Skatteverket.

Snart kan vi se 34,5 meter långa lastbilar

Åkeri. Maxlängden på lastbilar är på väg att förlängas till 34,5 meter inom kort. Regeringen hoppas att det ska gynna klimatet. Transport tror att de som egentligen gynnas är industrin.

– Inom två år har vinsten i att kunna lasta mer rationaliserats bort och industrin har tagit hand om pengarna, säger förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**



FOTO: LILLY HALLBERG

Chauffören Peter Fredriksson ser vissa fördelar men mest nackdelar med att tillåta 34,5 meter långa lastbilar.

Regeringen har skickat in en ansökan om att få öka maxlängden på lastbilar från 25,25 till 34,5 meter. Det är på ett visst antal ännu ospecificerade sträckor de långa bilarna ska tillåtas. Enligt Trafikverkets analyser kan längre lastbilar leda till att koldioxidutsläppen minskar med 4–6 procent.

– Möjligheten att köra med längre lastbilar är efterfrågad av branschen och ger ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i ett pressmeddelande.

PETER FREDRIKSSON, CHAUFFÖR från Nyköping, känner sig kluven inför att tillåta längre lastbilar.

– Jag har ju hört om att regeringen vill det, men det är både och, tycker jag. Med vårt vinterväglag kan det ju redan nu vara svårt att ta sig fram, säger han.

Han tycker också att det är problematiskt med långa ekipage.

– Det första jag tänker på när jag är ute är hur många utländska bilar som kör med trailer, mer än varannan man möter. Det vore i och för sig bra om man fick bort dem.

Men Peter Fredriksson lyfter även att bostadsområden i dag byggs på så sätt att det blir allt svårare att ta sig in med lastbil. Och att hitta parkeringsplats inne i städerna är redan svårt.

– Det riskerar ju att bli ännu värre då, säger han.

Peter Fredriksson kör framför allt byggmaterial, som betong och marksten. Någon längtan efter det häftiga i att köra ett längre fordon, med ännu tyngre last, känner han inte.

– Nä, haha, något sådant behov har jag inte, säger Peter Fredriksson som denna dag kör en 24-metersbil.

Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har länge jobbat för att Sverige ska tillåta längre lastbilar och hoppas på skyndsam implementering.

MEN TRANSPORTS förbundssekreterare Lars Mikaelsson är skeptisk. Han oroas för att andrahandsvärdet på svenska åkeriers bilar ska rasa och att konkurrenstrycket ökar från de utländska åkerierna, som redan kör trailerdragare.

– Svenska åkerier får en hög investeringskostnad och de utländska har redan rätt typ av lastbilar på plats och kan lätt ändra till längre ekipage, säger han.

Förlängda bilar, är precis som tyngre last en så kallad produktivitetsökning. En chaufför producerar mer på sin arbetstid. Men Lars Mikaelsson tror inte att mycket av vinsten hamnar i chaufförers eller åkeriers händer.

– Det som kommer att hända är att fraktpriserna sjunker och det är väl det industrin vill. Historiskt har varken åkarna eller chaufförerna blivit mycket rikare när vi har ökat produktiviteten.

Lars Mikaelsson fortsätter att rada upp sina argument.

– Sedan vill industrin fortsätta att skämma bort sig med lediga flakmeter på sina transporter istället för att planera samlastning och utnyttja de ekipage som rullar fullt ut och därmed ge åkerierna möjlighet till en vettig avkastning och främja miljö, trafiksäkerhet, och våra medlemmars jobb.

Mikaelsson är rädd att de nya bilarna försämrar arbetsmiljön.

– Många kör ekipage som har svenskanpassade byggnationer med bra bakgavelhissar och öppningsbara sidor. Regler som tillåter längre bilar kommer att driva på utvecklingen mot två 40-fotscontainrar som ofta saknar sidor som går att öppna och är högre upp från marken, säger han.

Lars Mikaelsson oroar sig också för att trafiksäkerheten kommer att drabbas och pekar på att chaufförsperspektivet borde ha varit mer framträdande i utredningen som ligger bakom förslaget

– Om man ska dra det till sin spets. Säg att en person i Spanien ska fylla 20 år och tar kort för lastbil och trailer. De kör på asfaltsvägar med 18 meter långa ekipage och sedan säger arbetsgivaren: ”Du ska köra mellan Göteborg och Luleå med en extra trailer.” Hur ser det ut i våra backar på vintern? I utlandet har de tvåaxliga lastbilar och de är inte lämpade för vinterbruk i Sverige. Det är såna vi ser slå ihop som fällknivar och hamnar i diket, säger Lars Mikaelsson. ■



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

MOA LINDELL

...lastbilschaufför från Huddinge och en av åtta tävlande i kategorin Lastbil på Yrkes-SM i Växjö i mitten på maj.

Hur var det att tävla i Yrkes-SM?

– Det var väldigt roligt! Både att få köra de svåra och trånga banorna som domarna hade gjort och att träffa de andra tävlande.

Vad var roligast?

– Det roligaste var att få utföra varje gren och att sedan kunna förbättra sig i de grenarna det inte gick bra i. Men det bästa med Yrkes-SM var nog att vi tävlande inte hade några ”hard feelings” mot varandra. Vi käkade med varandra, pratade mycket, hade roligt och peppade varandra på tävlingsdagarna.

Vad var svårast?

– Det svåraste var nog den första truckbanan. Det var en väldigt trång bana med många moment. Domarna ger minuspoäng för minsta lilla. Men det är väl så det ska vara i en SM-final.

Hade du räknat med att gå till final och få vara med i Yrkes-SM?

– Nej, det var inte väntat. Jag åkte till kvaltävlingarna i Västerås i höstas, tillsammans med min lärarcoach som var min mentor på gymnasiet, mest för att det var kul.

Men du har gått ut gymnasiet?

– Ja, jag tog studenten våren 2021. Nu kör jag lastbil, med släp och kran, med byggmaterial i Stockholm.

Det verkar som utbildningen på Stockholms transport- och fordonstekniska gymnasium var bra?

– Ja, den var mycket bättre än jag förväntade mig faktiskt. Det är en jättebra skola.

PERNILLA AHLSÉN

Varsel om ny hamnblockad

Ukraina. Hävningen av blockaden blev inte långvarig. Hamnarbetarförbundet, som också organiserar stuveriarbetare, varslade om ny blockad – förbundets andra – mot ryska fartyg samma vecka som den tidigare avslutades i förtid.

Hamnarbetarförbundets första blockad inleddes den 28 mars. Arbetsgivarparten, Sveriges Hamnar, tog frågan om blockaden stred mot fredsplikten till Arbetsdomstolen (AD). Där kom parterna överens den 6 maj och Hamnarbetarförbundet avblåste konfliktåtgärderna följande vecka. Men bara dagar senare lades ett nytt varsel, i omfattning snarlikt den föregående blockaden: Från och med den 27 maj kommer stuveriarbetare anslutna till Hamnarbetarförbundet åter att upphöra med hantering av ryskt gods. ■

Flydde Ryssland utklädd till matbud

Ukraina. Maria Aljochina, medlem i aktivistkollektivet Pussy Riot, lyckades fly från husarresten i Ryssland utklädd till matbud, skriver New York Times. Den dramatiska flykten gick genom Belarus och Litauen för att sedan landa på Island.

Aljochina satt i husarrest då hon kritiserat Putins krig mot Ukraina. Ett straff som var på väg att omvandlas till internering på en straffkoloni.

Redan 2012 skickades hon till en straffkoloni i Uralbergen efter det att Pussy Riot framfört sin låt *Jungfru Maria, fräls oss från Putin* iförda rånarluvor i Frälsarkatedralen i Moskva. Ett framförande som gjorde Pussy Riot världskända. Året efter gjorde Pussy Riot en uppmärksammad aktion i Almedalen, men då utan Maria Aljochina som var fängslad. Pussy Riot planerar nu flera framträdanden i Europa för att stödja Ukrainas kamp för frihet. ■

13 miljoner

Så många människor är på flykt undan kriget i Ukraina, enligt FN:s flyktingorgans UNHCR:s siffror den 24 maj.

Fackligt jobb under missilbeskjutning



En man sopar utanför ett köpcenter som totalförstördes efter rysk missilbeskjutning den 9 maj.

FOTO: TT NYHETSBYRÅN/AP PHOTO/FRANCISCO SECO

Ukraina. Hamn- och sjöfolksfacket MTWTU i Ukraina utgår från hamnstaden Odessa som fått utstå ryska attacker.

– Den 9 maj blev staden beskjuten av missiler. Vi förstår att vi inte är i säkerhet och det är skrämmande. Vi fortsätter att fokusera och leva så vanligt som möjligt. Men vi är alltid redo och vet att ingenting är säkert, säger Oleg Grygoriuk, ordförande för MTWTU.

Text **John Antonsson**

Oleg Grygoriuk är ordförande för Transports systerförbund MTWTU. När Transportarbetaren når honom har han just rest genom krigets Ukraina. Intervjun fick först skjutas upp då hindren på vägen var många och resan blev försenad.

VERKSAMHETEN STÅR STILLA i Ukrainas hamnar men många hamnarbetare har fortfarande ett jobb att gå till. Där de får sköta daglig drift, underhåll och reparationer. Facket har haft fullt upp med att förhandla med de offentligt ägda hamnbolagen. Vissa hamnarbetare får full lön, andra lägre och vissa ingen alls.

– Vi förhandlar med arbetsgivarna och förstår att det inte är som vanligt, men vi anser att de måste göra på samma sätt på alla arbetsplatser. Jag tycker att staten borde stötta sitt folk och inte lämna dem utan försörjning, säger Oleg Grygoriuk.

DEN UKRAINSKA regeringen har presenterat ett antal lagförslag som försvagat fackets position. Som att ge arbetsgivare rätt att sparka arbetare utan att förhandla med facket.



– Sedan kom en ny lag som ger nya rättigheter som skyddar arbetare. Vi balanserar hela tiden fram och tillbaka, säger Oleg Grygoriuk.

Förra gången Transportarbetaren (nr 4 2022) talade med Oleg Grygoriuk var den humanitära situationen i hamnstaden Mariupol svår. Sedan dess har det blivit ett helvete på jorden. Stora delar av staden har jämnats med marken efter den ryska krigsmaktens beskjutning.

– Vi hade 3 000 medlemmar som jobbade i hamnen. 1 200 av dem har lyckats fly till andra delar av Ukraina. De andra vet vi inget om. Vi hoppas att vissa av dem lever. Kanske lyckades några fly över den ryska gränsen.

Intervjun görs i mitten av maj. Oleg Grygoriuk är i västra Ukraina och väntar på en hjälpsändning från tyska systerfacket Verdi.

– Sedan kommer förnödenheter att delas ut till våra medlemmar.

Facket jobbar också med att skydda sjömännen som jobbar på fartyg. Det rör sig om tiotusentals sjömän som är fast på båtar. Oleg Grygoriuk och hans förbund har uppmanat sjömännen att fortsätta jobba och inte gå i land.

– De hjälper oss bäst genom att se till att det finns kvar ukrainare som kan försörja sig, dessutom är pengarna de skickar hem viktiga.

– 5–10 procent av sjömännen har militär erfarenhet och de har redan anslutit som frivilliga till försvaret av landet.

Trots förödelsen försöker Oleg Grygoriuk hålla sig positiv.

– Jag har tillgång till mycket information och vi får mer och bättre vapen. Jag tror och hoppas att vi kan knuffa ut Ryssland från landet.

DET ÄR DAGS att lägga på. Nästa vecka fortsätter facket att bocka av listan på sjömän som behöver stöd. Resorna i landet med humanitär hjälp fortsätter.

– President Zelenskyj har sagt att vi ska fortsätta arbeta. Det är det vi ska göra, säger Oleg Grygoriuk. ■

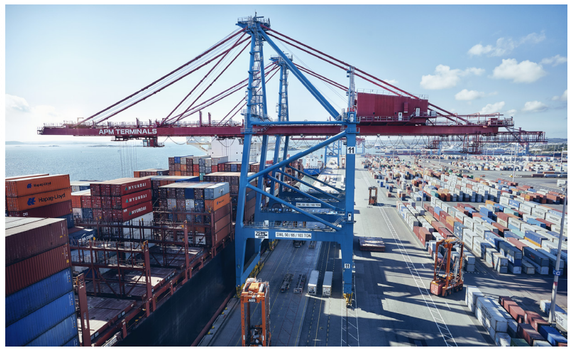


FOTO: GÖTEBORGS HAMN AB

”Vår blockad har haft effekt”

Ukraina. Transports blockad av ryska, ryskkontrollerade och ryskflaggade fartyg har som varslats pågått under hela maj månad. Vid denna tidnings pressläggning hade inget beslut om eventuell förlängning ännu fattats.

Text **Lilly Hallberg**

– Jag är stolt över det vi gjort och vi upplever att blockaden haft effekt – till skillnad från EU:s sanktioner, som vi betraktar som helt urvattnade, säger Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

Att Transports blockad, till stöd för Ukraina, påverkat fartygstransporterna bygger på statistik från förbundets ITF-inspektörer som följt anlöpen till svenska hamnar.

TRANSPORT LADE VARSLET om blockad redan i slutet av mars, till stöd för Ukraina i det ryska angreppskriget.

Normalt sett skulle omkring 280 ryska fartyg anlöpt svenska hamnar fram till slutet av april. EU:s sanktioner undantog cirka hälften av fartygen från bojkott eftersom de seglar under bekvämlighetsflagg. Av de cirka 140 fartyg som inte omfattas av EU:s blockad anlöper 4–5 fartyg per vecka svenska hamnar. Om enbart EU:s blockad hade gällt hade samtliga omfattats av EU:s undantag.

– Antalet ryska fartyg i EU har minskat rejält och mer eller mindre upphört i svenska hamnar. Det talar för att vår blockad har nått sitt syfte, säger Tommy Wreeth.

Svenska Transportarbetareförbundet fick tackhälsningar från fackliga kamrater i Ukraina efter att varslet lagts, innan blockaden trädde i kraft måndagen den 1 maj.

Hamnarbetarförbundet (HF), som också organiserar stuveriarbetare, varslade om ny blockad – förbundets andra – mot ryska fartyg samma vecka som den tidigare avslutades i förtid, i mitten av maj.

HF:s förra blockad inleddes den 28 mars. Arbetsgivarparten, Sveriges Hamnar, tog frågan om blockaden stred mot fredsplikten till Arbetsdomstolen. Där kom parterna överens den 6 maj. Det varsel som nu är lagt innebär att från och med den 27 maj kommer stuveriarbetare anslutna till Hamnarbetarförbundet åter att upphöra med hantering av ryskt gods.

Enligt Tommy Wreeth är turerna kring det andra hamnfackets blockad inget – den sista hela veckan i maj – som hittills påverkat Transports konfliktåtgärder.

– Vår bedömning är att vår blockad lagts korrekt. Vi har hittills inte fått några invändningar från Sveriges Hamnar, säger han.

HF:s blockad är mer omfattande än Transports, bland annat när det gäller gods. Redan i samband med att HF:s första varsel lades, kort efter det ryska anfallet mot Ukraina, begärde Sveriges Hamnar ett förtydligande. Då det nya blockadvarslet är påfallande likt det första kan det också denna gång sluta i Arbetsdomstolen, men det var fortfarande oklart veckan innan Transportarbetaren gick i tryck.

– Vi kommer givetvis att bevaka dels vad som händer med HF:s nya varsel och hur Sveriges Hamnar agerar, dels kommer vi fortsätta att bevaka om det är så att ryska fartyg börjar återvända till svenska hamnar framöver, säger Tommy Wreeth. ■

BIGSIZE

Kläder för fullvuxna män

Bigsize.nu har kläderna för dig som önskar en komfortabel passform med en stilfull, snygg design!



www.bigsize.nu



Kontakta oss på 031 724 98 00 eller scanna QR-koden för att läsa mer om radiostyrning.

tele radio® wireless solutions

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



Alexandra Einerstam

Friskvård för alle

Jag har en teori. Den är helt ovetenskaplig men den går ut på att ju mer friskvårdsbidrag en arbetsgivare erbjuder, desto mer värdesätter arbetsgivaren sina arbetstagare. Erbjuds du inte friskvårdsbidrag? Ja, då vet du att du bara är ett anställningsnummer på papperet och inte en människa av kött och blod.

FÖR TVÅ ÅR sedan förvärvade mitt företag ett annat bevakningsföretag och vips kunde vi ansöka om friskvårdsbidrag. 1 000 kronor per år får vi. En lax är bättre än ingen, men jag blev lite avundsjuk på min hustru häromdagen då hon meddelade att hennes friskvårdsbidrag hade höjts med det dubbla. Hon får numer 3 000 kronor per år.

> ”Jag är övertygad om att sjukskrivningstalen skulle sjunka och att arbetstagarna hade mer ork och lust om fler arbetsgivare satsade på friskvård.

JAG ÄR DEN första att erkänna att jag tränar och rör mig alldeles för lite med tanke på mitt nuvarande jobb. Min kropp blir inte yngre, snarare har ålderskrämporna smugit sig på. Rygg, nacke, axlar och tummar värker i tid och otid så i helgen gick jag och köpte ett årskort på simhallen.

Det är andra gången jag köper ett årskort men första gången kom en pandemi i vägen. Nu är simhallen öppen som vanligt igen och min ambition är att simma minst en gång i veckan. Utegymmet vågar jag mig inte på, men promenader och hemmayoga borde även jag få till.

VAD JAG INNERST inne önskar är följande: att de arbetsgivare som inte satsar på sina anställda börjar göra det. Jag är övertygad om att sjukskrivningstalen skulle sjunka och att arbetstagarna hade mer ork och lust om fler arbetsgivare satsade på friskvård. ■

Alexandra Einerstam är växtare och skribent.



Jurist Henric Ask utanför Varbergs tingsrätt.

Facket överklagar Ringhals-domen

Skyddsombud. Andreas Ehm stängdes av från statligt ägda kärnkraftverket Ringhals för två år sedan. Tingsrätten ansåg inte att kärnkraftverket gjort sig skyldigt till hindrande av skyddsombud. Men nu ska frågan upp i hovrätten. – För mig är det en principfråga, säger Andreas Ehm.

Text och foto **John Antonsson**

Andreas Ehm var huvudskyddsombud för Avarns skyddsvakter på Ringhals. Men stängdes av och kunde inte längre jobba kvar på arbetsstället. Han och Transport anser att det var ett sätt för Ringhals att hindra honom som skyddsombud. Ringhals hävdar å andra sidan att det berodde på andra skäl. I tingsrätten var anläggningens argumentation att Ehm inte sökt tillträde sedan hans så kallade föranmälan drogs in. Den är nödvändig för att jobba på arbetsstället. Transports vittnen sa att Ehm och andra förtroendevalda känt sig hotade redan innan avstängningen och berättade att de avsagt sig sina uppdrag i rädsla för att förlora sina jobb.

– Jag tycker att tingsrättens dom fokuserar för mycket på om jag sökt tillträde. Som jag ser det blev jag av med möjligheten att vara skyddsombud när jag inte längre fick jobba där.

Transport och Andreas Ehms juridiska ombud Henric Ask är inne på samma linje.

– Ett skyddsombud ska vara utsedd av arbetstagarna på arbetsstället. Vilket han inte längre är när Ringhals inte låter honom vara där. Redan där har vi ett hindrande, säger han.

Målet gäller ett särskilt stycke i arbetsmiljölagen som rör skyddsombuds rätt att verka på arbetsställe som arbetsgivaren inte råder över. Vad Henric Ask vet hade lagen, som funnits sedan 1994, inte prövats i domstol tidigare. Därför vill Henric Ask se en klargörande hovrättsdom som avgör vilken rättstillämpning som gäller på främmande arbetsställe.

– Det är viktigt för bevakningspersonalen men också på alla byggen, för alla som jobbar för städfirmor på industrier och sjukhus och så vidare, säger Henric Ask.

Varför var det nödvändigt att överklaga?

– Det enkla svaret är att vi tycker att det är feldömt. Domstolen har inte tagit hänsyn till det regelsystem vi anser vara gällande. Vi tycker att det är mycket som de missar i sin dom. Inte minst gör de en felaktig bevisvärdering. De anser att det inte är styrkt att Andreas Ehm varit hindrad som skyddsombud. Men det är inte klarlagt varför han fick sin föranmälan inkallad, säger Henric Ask.

I DOMSKÄLEN SKRIVER tingsrätten om en särskild händelse vid en öppning av skalskyddet som Ringhals menar låg till grund för Andreas Ehms avstängning.

Det vittne Ringhals kallat var inte själv på plats vid händelsen. Trots det valde Tingsrätten att utgå från Ringhals utsaga i domskälen.

– Andreas Ehm är det enda vittnet som hördes och var på plats vid händelsen. Eftersom han är den enda som hörs får man lägga hans uppgifter till grund för bedömningen. Det är felaktig bevisvärdering att då ta en andrahandsuppgift som sanning. Och där finns grund för att hovrätten kan tycka annorlunda, säger Henric Ask. ■

Färre transportare behöver a-kassa

A-kassan. Transports arbetslöshetskassa har betalat ut mindre i ersättning under årets första tre månader än tidigare nivån är i dag lika, eller till och med något lägre, än före pandemin. Tvärtemot trenden hos andra a-kassor, som ökat utbetalningarna första kvartalet i år.

Text **Lilly Hallberg**

Ersättningen från landets 24 a-kassor sköt i höjden under pandemins första år. Men sedan slutet av 2020 har utbetalningarna minskat. Den trenden är nu bruten. Det första kvartalet var utbetalningarna till arbetslösa från a-kassorna sammanlagt 4 294 miljoner kronor, en ökning med 0,3 procent jämfört med föregående tremånadersperiod.

– Hos oss har det faktiskt fortsatt att gå ned under de tre första månaderna i år, säger Eva Ekström, kassaföreståndare för Transports a-kassa.

En förklaring till att Transports a-kassa avviker från mönstret hos andra a-kassor kan vara att anställda i branscher som pandemin slog mycket hårt mot inledningsvis – som taxi och flyg – nu åter har arbete, tror Eva Ekström.

Transports a-kassa hade vid årsskiftet 97 903 medlemmar. Arbetslöshetskassan var förra året en av få a-kassor som inte tappade medlemmar. Men i år har det skett en minskning av antalet.

– Vi har i år tappat runt 100 medlemmar i månaden, säger Eva Ekström.

Det är dock ett tapp från en hög nivå. Under pandemin ökade antalet medlemmar dramatiskt initialt, vilket hårt belastade de anställda på a-kassan.

– Bara på ett par, tre månader gick över 5 000 nya med i vår a-kassa, säger Eva Ekström.

Transports a-kassa lyckades ändå under perioden hålla nere väntetiderna på en godtagbar nivå. I dag är tiden mellan anmälan och första utbetalning av ersättning knappa tre veckor.

Varför vissa nu väljer att gå ur Transports a-kassa kan bero på byte av yrke. Men också på en tilltro till att politikerna löser situationen om en liknande situation skulle uppstå. Eva Ekström pekar på regeringsbeslutet att under mars–december 2020 få räkna varje medlemsmånad som fyra månader, för att fler skulle få möjlighet till ersättning från a-kassan.

Tomas Eriksson, kanslichef på Sveriges a-kassor, varnar för att förlita sig på sådana lösningar:

– Den trend med minskade utbetalningar från a-kassan som pågått efter pandemin verkar nu ha brutits. Trendbrottet understryker vikten av att vara medlem i a-kassan för att vara trygg genom arbetslivet, säger han.

Sveriges a-kassor är en service- och intresseorganisation för 24 a-kassor, de flesta kopplade till yrkesområden i likhet med Transports a-kassa. Totalt är nästan 4 miljoner medlemmar i någon av landets a-kassor. ■

> **”Den trend med minskade utbetalningar från a-kassan som pågått efter pandemin verkar nu ha brutits. Trendbrottet understryker vikten av att vara medlem i a-kassan för att vara trygg genom arbetslivet.”**
>
> Tomas Eriksson, kanslichef på Sveriges a-kassor.

FOTO: RIKSBANKEN / JOHN ANTONSSON



Han drog in 800 000 till transportarbetare

Försäkringar. Under hösten förra året jobbade Andreas Ehm som försäkringsinformatör för Transport och Avtalat och hjälote 20 personer dela på mer än 800 000 kronor i försäkringsutbetalningar.

Text **John Antonsson**

Från augusti förra året och fram till årsskiftet jobbade Andreas Ehm med försäkringsinformation. Det var pandemi, så Andreas Ehm som togs in som försäkringsinformatör kunde inte åka runt till arbetsplatserna.

– Jag fick jobba lite old school och ringa runt. När jag gick igenom vilka försäkringar som finns märkte man att vissa missat ansökan och då var jag behjälplig med att skriva ansökningar, säger Andreas Ehm.

Försäkringarna han informerade om ligger hos Afa Försäkring, ett bolag som ägs gemensamt av fack och arbetsgivare. Det finns flera olika försäkringar. Det kan röra sig om pengar för en arbetsskada, men det finns också pengar till tjänstepension för den som är sjukskriven i mer än 14 dagar.

– För den som är sjukskriven en längre period blir det mycket pengar vid pension, säger Andreas Ehm.

Mest fick en person som förlorat sin livskamrat.

– Det var en som inte anmält till efterlevandeförsäkringen och fick 350 000 kronor, säger Andreas Ehm. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.



SCANNA QR KODEN MED DIN MOBILKAMERA FÖR ATT KOMMA DIREKT TILL WEBBPLATSEN MED MER INFORMATION

KONTAKTA OSS FÖR MER INFORMATION
031-724 98 00 | sverige@tele-radio.com

5 tycker till

Får du semester när du vill ha den i sommar?



Oscar Köhler, DHL, Borås:

– Jag har fått de veckorna jag önskade. Fick lite kompensation för att jag fick ta senare semester förra året. Vi har husvagn i Varberg, så det blir nog till att hänga där lite. Och så har min flickväns familj hus i Båstad. Förra året var det rätt dåligt väder så hoppas på bättre dessa veckor.



Sonja Chyle Kauko, väktare och ny ordförande avdelning 7 Södermanland:

– Jag fick anpassa semestern efter min man som var tvungen att ta en tidig semester. Men själv brukar jag få den semesterperiod jag önskar, så även i år. Vi tänkte åka och hälsa på släkten i Prag, och sedan segla/motorsegla i Göta kanal och besöka intressanta platser längs vägen.



Nicklas Vilhelmsson, lastbilschaufför, Skara:

– Vi har ett förarsystem uppdelat på tre förare som har tre veckors semester var. Vi kan byta med varandra om vi vill, och om det inte passar kan man säga till på kontoret så får man se om det finns någon ersättare för de veckor man vill ha. Annars får man ta den veckan man blir tilldelad. Jag ska åka till Legoland och Öland med barnen.



Elina Matinlompolo, anställd på bensinstation, Luleå:

– Jag är tjänstledig och utbildar mig till lastbilsförare, så jag har ingen specifik semester eftersom jag har skola till september. Men jag och sambon ska på bröllop i Stockholm, och sedan ska jag hitta på något med barnen när jag inte har skola.



Jonas Morin, ramparbetare på Arlanda flygplats, Upplands Väsby:

– Jag har jobbat i sex år på Arlanda och det här är andra sommaren som jag får semester när jag vill ha den. Jag har inget planerat men ska vara ute på landet. Sedan är jag sugen på att åka till Borås för att kolla fotboll och träffa fackliga kamrater.

Kommittén på väg med taxi

Taxi. På ett historiskt svårt avtalsområde föddes en arbetsgrupp med påtaglig positiv energi. Taxikommittén består enbart av yrkesverksamma förare. För förbundet centralt en kunskapskälla – för dem som kör en kanal in, för att komma till tals. Win-win.

Text och foto **Lilly Hallberg**



Sven-Åke Österberg och Ronnie Persson är engagerade färdtjänstchaufförer.

Att kunna hjälpa flera passagerare in i en sjuktransport, att kunna hantera allt fler hjälpmedel, att hålla allt snävare tidsramar. Eller att inte få månadslön för att en liten del av körningarna är ”vanlig” taxi, inte färdtjänst. Att se hur taxi för allmänheten skrotas som konsekvens av att lägsta bud vunnit i upphandling av samhällsbetald trafik.

DE VET HUR det är, de som kör.

– För oss handlar det om jätteviktig input från yrkesförare, från er som fortfarande jobbar med det, säger Anna Erixon, ombudsman med ansvar för taxiföraravtalet och själv tidigare färdtjänstförare.

Taxiförarkommittén grundades för drygt ett år sedan, av fem chaufförer som alla då ingick i förbundets avtalsdelegation när nytt kollektivavtal skulle förhandlas fram.

– Under förhandlingarna diskuterade vi allt från det som skedde på golvet till himlen. Och vi kände att vi ville hålla fast vid det, säger Ronnie Persson, färdtjänstförare från Storfors.

– Vi vill få taxichaufförerna att förstå att det är snacket runt fikabordet, och högre organisationsgrad, som gör att vi på sikt kan få de villkor vi önskar oss. Där tror jag att vi kan göra skillnad.

AVTALSRÖRELSEN BLEV NÅGOT av en islossning, i en ”brokig bransch med många viljor i medlemskåren” för att använda Sven-Åke Österbergs ord. Han är färdtjänstchaufför ifrån Vetlanda och ordförande i kommitén.

– I avtalsdelegationen fungerade arbetet optimalt, vi kompletterade varandra i våra olika roller, säger Sven-Åke Österberg, färdtjänstchaufför ifrån Vetlanda.

När Transportarbetaren drygt ett år senare träffar honom har han och kollegan, Ronnie Persson från Storfors, kommit till förbundskontoret i Stockholm.

På plats är också ombudsmannen Anna Erixon och förbundsordförande Tommy Wreeth. Båda är positivt inställda till kommitténs arbete, i en bransch som beskrivits som Transports sorgebarn. I dag finns ett färdigt program för Taxikommittén, med handlingsplan för framtiden. Det handlar om sådant som att fastställa krav från medlemmarna inför nästa års avtalsrörelse och utveckla medlemsvärvning på arbetsplatserna.

EN ANNAN PUNKT är att vara delaktiga i Transports taxiprojekt, som också det kom till efter 2021 års avtalsrörelse med syfte att belysa problem inom taxi, att förändra och även stärka den fackliga verksamheten bland förarna. I det projektet har fem uppsökare sedan i höstas arbetat med att söka upp chaufförer och företag.

– När jag varit ute och pratat har jag tagit Taxikommittén som ett lyckat exempel på just den typ av arbete som behövs, säger Tommy Wreeth.

– Även om vi, och de centrala ombudsmännen, har kunskapen som krävs vid förhandlingar i många fall och kartlagt löner – och har rätt i kanske åtta av tio fall – så är det i de andra två fallen som annan kunskap kan bli avgörande.

Alla fyra som möts på Transportarbetarförbundets kontor i Stockholm i början av maj är eniga: Taxikommittén är en del av förbundet, styrkan är dynamiken.

– Det handlar om ett slags upprop. Låt er röst höras! Som allt fackligt arbete handlar det om att kliva fram. Det kan vara obekvämt, och processen lång, säger Sven-Åke Österberg.

– Grunden är lagd. Nu väntar hårt arbete. ■

Transports Taxiförarkommitté

➔ Är en nationell arbetsgrupp, av och med taxiförare, inom Transportarbetareförbundet.

➔ Kompletterar förbundets avdelnings- och sektionsarbete, och ska fungera som fältresurs både regionalt och centralt.

➔ Har som en huvudinriktning att skapa kontaktnät med taxichaufförer i hela landet, för att tillsammans ta tillvara den kunskap och erfarenhet hos dem som är ”ute i verkligheten”: de yrkesverksamma.

➔ Strävar efter ett nära och integrerat samarbete med förbundet centralt.

➔ Har avsikt att få två ledamöter från varje avdelning. Yrkesaktiva, och i någon form aktiva inom sina avdelningar.

Kontakt:
taxiforarkommitten.transport@gmail.com

Facket tappar medlemmar

Transport. Två år med pandemi har slagit hårt mot organiseringen. Transports ledning ser allvarligt på utvecklingen med vikande medlemsantal. Men också chansen att vända på utvecklingen – nu.

Text **Lilly Hallberg**

Den 1 januari i år hade Svenska Transportarbetareförbundet 54 386 medlemmar. Det är en minskning med över 700 personer under 2021. Bland medlemmarna är omkring 7 000 pensionärer och 600 elever.

DE SIFFRORNA HAR legat relativt konstant under perioden, också sett till de tre första månaderna i år. I mitten av april i år var medlemssiffran totalt 54 401 personer.

– Läget är bekymmersamt, men vi blundar inte för problemen. Vi har haft en intern diskussion och jag tycker förbundsstyrelsen agerar klokt, säger Lars Mikaelsson, Transports vice ordförande och förbundssekreterare.



– Det är först nu, när covidrestriktionerna släppt, som vi kan komma ut och ta tag i arbetet med medlemsvärvning på allvar.

FÖRBUNDSSTYRELSENS intention är att skapa en bild av hur avdelningarna arbetar långsiktigt och strategiskt med medlemsutveckling. Som ett led i det får samtliga Transports avdelningar besök från förbundsstyrelsen. Det handlar inte om något slags kontroll utan möjlighet till stöd utifrån de olika avdelningarnas skilda förutsättningar – och att få in idéer att sprida i organisationen, betonar Lars Mikaelsson.

– Jag tror att det finns många bra arbetssätt att ta med. Och vi är inte alls dåliga på att värva nya medlemmar. Förra året fick vi i förbundet 6 200 nya, trots covid. Men sedan var det fler som gick ur, i samband med pension, säger han.

Transport är inte ensamma om att ha tappat medlemmar under pandemin, tvärtom. Bland LO:s förbund är Transport det förbund som tappat minst medlemmar. Men det är inget att slå sig till ro med, enligt Lars Mikaelsson:

– Och vi kan inte vänta med att starta arbetet tills efter kongressen.

UPPFÖLJNINGSMÖTENA med avdelningarna är också viktiga inför kommande budgetarbete. Att förbundet har klarat att hålla budgeten de senaste åren har till stor del en tråkig förklaring: Inställda resor, konferenser och utbildningar under pandemin minskade kostnaderna.

– Att spara sig ur situationen tror jag inte alls på. Vi har en stor utbildningsskuld som skapats under två år, säger Lars Mikaelsson.

– Och det är viktigt att få utbildning som ny medlem, också för att se vad medlemsavgiften går till. Vi måste ha något att erbjuda! Startpunkter och avtalspunkter lokalt är jättebra. Kontakta din lokala avdelning om du är intresserad!

ÄVEN OM ETT stort arbete gjorts för att kunna genomföra utbildningar digitalt, med lyckat resultat, är det stor skillnad i omfattning jämfört med före pandemin. Vilket påverkat medlemsutvecklingen negativt, enligt Transports förbundssekreterare. Men nu är det alltså hög tid att vända utvecklingen – ett stort och starkt förbund är viktigt, inte minst inför kommande avtalsrörelse.

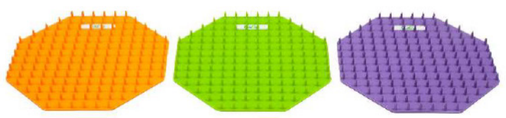
– Det är dags att kavla upp ärmarna och börja arbetet. Det finns potential att värva fler medlemmar, säger Lars Mikaelsson. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Lindrar värk och stela ryggar



Avslappning



DISC, praktisk att ha med på resan



✓ Akupressur som tar på djupet
✓ 20 års garanti
✓ Tillverkas i Sverige

www.spikmattan.com Svenska Spikmattan™



Cykelbuden har ingenstans att ta vägen mellan körningarna. Zabihullah Ahmadi sitter på en kartongbit utanför en nedlagd butik och väntar på nästa jobb.

Franska fack vill förbättra plattformsarbetarnas villkor

Matbud. Franska plattformsarbetare får nu personalrepresentanter. 120 000 chaufförer och bud har fått rösta i fackliga val. Ett litet, första steg för bättre skydd av en utsatt grupp, enligt facken.

Text och foto
Anna Trenning-Himmelsbach

Några av plattformsarbetarna brukar hänga framför ett av Metz köpcentrum.

– Jag önskar att jag kunde få a-kassa, säger en man i 30-årsåldern, som sitter på gatan och lutar sig mot ett skyltfönster.

Han berättar att han har en it-utbildning. Men eftersom hans franska är dålig, han är uppvuxen i Nigeria och har engelska som modersmål, kan han inte jobba inom dataområdet i Frankrike. I stället levererar han mat. Ja, han vet om att det är fackliga val för plattformsarbetarna och tänker rösta. Men innan han hinner säga på vem, kastar han sig upp på cykeln.

– Ursäkta. Jag har en körning.

PÅ TRÖSKELN UTANFÖR en nedlagd butik utmed en annan gata i den här staden i nordöstra Frankrike, väntar Zabihullah Ahmadi. McDonalds ligger runt hörnet. En strategisk plats.

Han berättar att han körde taxi i Afghanistan. Nu levererar han för Uber Eat som ”fri yrkesutövare”. Han jobbar sju dagar i veckan från tio på förmiddagen till tio på kvällen, med en paus på eftermiddagen. Han har fru och ett litet barn.

– Men jag har för lite jobb, säger han och visar upp några fakturor, som han inte vet hur han ska kunna betala.

Zabihullah Ahmadi har hört om de fackliga valen, men har ingen aning om hur kan rösta.

FÖR FÖRSTA GÅNGEN någonsin har omkring 120 000 chaufförer och leverantörer för olika plattformar i Frankrike kunnat rösta i fackliga val. Och detta även om de inte är anslutna, och oavsett om de är löntagare eller inte.

Bakom står en nybildad statlig instans, Arpe, som snart också ska organisera förhandlingar på nationell nivå. Målet är att förbättra plattformsarbetarnas villkor.

– Det handlar om en grupp som är superexploaterad och dåligt skyddad. Det är inte normalt att folk kan jobba under sådana villkor i Frankrike i dag, säger Abderrahim El Kasri. Han är långtradarchaufför till yrket och ledare för Transportarbetarna hos facket CGT i Metz.

Han berättar att facken inte har mycket kontakt med plattformsarbetarna. Nyligen var han i alla fall varit ute på stan, delade ut flygblad och gjorde kampanj inför valet.

CGT kräver inte att alla ska få fast anställning, eftersom många av arbetarna själva inte vill det.

– Men plattformarna borde se till att de får sjukersättning, har en olycksfallsförsäkring, får pensionspoäng, och betalt för väntetiderna, säger El Kasri.

Transportarbetarnas ledare anser också att arbetarna måste ha någonstans att ta vägen mellan körningarna. I några städer, bland annat i Paris, har kommunen öppnat lokaler.

Men på de flesta håll i landet är det som här i Metz, arbetarna väntar ute på gatan, vilket dessutom gör att det är ännu svårare att organisera dem.

ABDERRAHIM EL KASRI säger att valet är en liten, men bra början.

Men svårigheterna är tydliga när resultatet av valet offentliggörs. Ludovic Rioux, fastanställt cykelbud för Just Eat i Lyon, och engagerad för CGT på nationell nivå, berättar att bara 1,8 procent av dem som levererar varor för plattformarna röstade i valet.

Han är kritisk till det nya systemet, som går ut på att det ska finnas nationella personalombud som förhandlar för alla plattformsarbetare i klump.

– I stället borde det finnas representanter hos varje företag, säger Ludovic Rioux. ■

Fakta om franska fackföreningar

Fackföreningsrörelsen skiljer sig mycket från i Sverige.

Omkring 10 procent av löntagarna är medlemmar i ett fackförbund.

Inom den privata sektorn är anslutningsgraden ännu lägre. Fler offentliganställda är med i ett fack.

En transportarbetare kan välja mellan olika fack, eftersom det finns flera konkurrerande fackliga centralorganisationer, som var och en har ett transportarbetarfack.

De två största centralorganisationerna är CFDT och CGT.

CFDT är reformistiskt och CGT mer radikalt.

Även personer som inte är fackligt anslutna kan rösta i de fackliga valen, där löntagarna utser personalombud.

De ska göras på varje arbetsplats (med minst 11 anställda) vart fjärde år.

Strejkrätten i Frankrike är individuell.



”Vi har inte mycket kontakt med plattformsarbetarna”, säger Abderrahim El Kasri i facket CGT Transport, som har delat ut flygblad för att få arbetarna att rösta för personalrepresentanter.

Valet av ombud för plattformsarbetarna

De franska matbuden organiserades för första gången i år. Valet sker via internet, och berör drygt 120 000 personer, oavsett om de är fast anställda eller ”fria yrkesutövare”, som arbetar med transporter på uppdrag av plattformar: 39 000 chaufförer och 84 000 bud.

För att få rösta måste man ha arbetat ett visst antal dagar under det senaste året.

Valet organiseras av en offentlig institution, Arpe, som också kommer att leda förhandlingar med plattformarna på nationell nivå under hösten.

Få deltog i detta första val; 1,83 procent av buden och 3,91 procent av chaufförerna.

Institutionen bakom valet säger att det är lägre än väntat, men att det här bara ska ses som början på en process som är unik i Europa.

CGT är ett av flera fack som kommer att ha representanter vid förhandlingarna. ■

David Ericsson

Som vi slet

Som vi arbetade. Bara den som var med kan föreställa sig slitet som enbilsåkare i dragbilssvängen på åttio- och nittiotalet (och säkert innan dess också). Dag och natt, vardag som helgdag, gick körningarna över hela landet, och Norden. Tills det ibland tog stopp och inget jobb fanns på flera dagar. Sen var det full fart igen!

Kör och vilotider, vad var det?

– När du dragit ner den där trailern från Vikingterminalen i Stockholm till Götet får du koppla nytt i kväll och stå uppe i Stockholm igen i morrn bitti, kunde det låta från vår transportledare ”Broan”, Lasse Broström. Tidigare fotbollsspelare i Djurgården och känd som en av ”järnkaminerna”.

Andra dagar lät det.

– Du kan sova lugnt, det finns inget jobb i morgon.

> ”Efterfrågan på transporter var enorm, ändå fick vi knappt betalt.

Var man då några stycken på samma ställe, som på Stig Center i Göteborg, så var kvällen given. Först Systemet, sedan bad i Scandic-hotellets bassäng (vi hade självklart aldrig råd att bo på hotellet). Sedan taxi in till jazzklubbarna runt Järntorget med minst ett halvdussin andra lika strandsatta chaufförer.

Många klagade på Lasse Broström och andra dragbilsförmedlare och kallade dem för procentare då de tog runt 10 procent av inkörda belopp. Själv sa han.

– Vi finns, alltså behövs vi...

DRAGBILARNA VAR I varierande stadier av förfall. Som min första som var, liksom stoppad av polismans tecken i sista stund, hindrad från att köras in i Fundias stålugnar i Smedjebacken.

Andra åkare var mer seriösa. Men frågan är om det var så mycket bättre. De leasade halvgamla bilar till räntor på upp till 25 procent. Nya bilar hade förstås ingen råd med utan det blev sådana som redan gått ett varv och hade det mesta av reparationer kvar.

Deras ägare hade heller inte min monumentalt stora verktygslåda med sig, utan fick lämna in bilarna med växellådsras, fodersjunkningar och gud vet allt till verkstäderna.

VISST HADE VI mycket roligt ute på vägarna och upplevde ett slags frihet där vi drog tusentals ton stål, papper, virke och livsmedel över landet. Men det hade ett pris och tyvärr gick de flesta jag känner från den tiden i personlig konkurs. Själv klarade jag mig men lärde att den ”fria marknaden” inte har någon som helst självläkande kraft. Efterfrågan på transporter var enorm, ändå fick vi knappt betalt.

Regler behövs för att kunna leva ett hyfsat liv, kunna ta hand om sin familj och ha råd med en biff på lördagen.

Därför gäller nu fast anställning för mig. Och så Transportarbetareförbundet – for ever! ■

Toppen & botten

↑ Nåt bra måste väl ändå hända i världen snart...

↓ Natoanslutning känns lite grann som ”vi sålde våra hemman”.



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Anna Fröberg, Tobias Bergqvist, Marko Markovic och Reber Omar deltog på förbundets ungdomsforum på Bommersvik.

Tre dagar med facket i fokus

Efter två år av restriktioner och inställda fysiska möten kunde ett 30-tal unga transportare i början av maj mötas på kursgården Bommersvik. I dagarna tre diskuteras fackliga frågor blandat med föreläsningar och paneldebatt.

Text och foto **KRISTINA SJÖBERG**

Flera av årets deltagare på Ungdomsforum är redan engagerade i Transport. Och andra är på god väg in i ett fackligt engagemang. Marko Markovic, Tobias Bergqvist och Anna Fröberg är tre av dem.



MARKO MARKOVIC arbetar på Securitas och är aktiv i avdelning 5, närmare bestämt i Solna. Han är också reservofficerare i försvaret och kan därför bli inkallad. Marko vill engagera sig som skyddsombud. På Markos arbetsplats arbetar ungefär 100 personer och om han inte blivit just inkallad så hade han redan varit skyddsombud.

– I dag har vi inget skyddsombud på arbetsplatsen och det känns som att cheferna utnyttjar det. Därför vill jag engagera mig säger Marko Markovic.

– Jag arbetade i försvaret förut och där kunde man säga till cheferna om man tyckte något var fel, så jag har inte några problem med det. Sedan är jag mobil då jag sitter i bil och enkelt kan ta mig till medlemmarna. Det borde vara en fördel för ett skyddsombud.



TOBIAS BERGQVIST jobbar som taxichaufför och på OK i Härnösand. För honom var anledningen till att engagera sig ungefär densamma, han vill arbeta mot orättvisor.

– För att en taxichaufför ska få ihop en rimlig lön måste man jobba 12–13 timmar mer jämfört med en lastbilschaufför. Det är orättvist, säger Tobias Bergqvist.

Tobias fick kunskap om facket genom att en man som redan var aktiv i Transport frågade om han ville följa med på möte. Det lockades med pizza, så Tobias gick dit. Det var ungefär ett halvår innan pandemin bröt ut.

– Efter första mötet med Transport är jag nu ungdomsansvarig i avdelning 32, representantsledamot, sitter i sektionsstyrelsen och i den regionala ungdomskommittén. I augusti ska jag vara med på min första kongress som kongressledamot, säger Tobias Bergqvist.



ANNA FRÖBERG blev tipsad om ungdomsforum av en kollega som är huvudskyddsombud. Anna vill också bli skyddsombud. Hon jobbar på Avarn i Eskilstuna.

– Lite kul att det är så många från bevakningsbranschen här. Vi utgör mer än hälften av deltagarna. Det är extra kul att lära känna nya människor som har samma engagemang som en själv, säger Anna Fröberg. ■

Ungdomsforum

Syfte: Att engagera unga för att bygga förbundet.

Förkunskaper: Helst ska du ha gått en Startpunkt, en introduktionsutbildning för dig som är ny medlem eller funderar på att bli medlem.

Vem får gå? Yrkesverksamma medlemmar upp till 30 år.

Varför borde du gå? En chans att träffa andra unga transportare från hela landet och utvecklas genom föreläsningar, grupparbeten och övningar som baseras på årets tema. Samt, inte minst, ha kul!

Hur ofta anordnas det? En gång om året. Nästa ungdomsforum hålls i maj 2023.

Hur anmäler jag mig? Cirkulär med information skickas till lokalavdelningarna, kolla med *din* avdelning.

Fotnot: Tommy Wreeth, förbundsordförande och Lars Mikaelsson, vice ordförande och förbundssekreterare, deltog på Ungdomsforum under 1990-talet.

Rött kort för övervakning...

Politik. Ungdomsforums andra dag gästades av representanter från Moderaternas, Liberalernas, Kristdemokraternas, Centerns, Vänsterpartiets och Socialdemokraternas ungdomsförbund.

Text och foto **Kristina Sjöberg**

I en paneldebatt som modererades av Sirin Celik och Sandra Tenggren, båda utredare på Svenska Transportarbetareförbundet, luftades frågor om arbetsmiljö, anställningstrygghet och förutsättningar för fackligt arbete.

Paneldebatten inleddes med tio snabba frågor där paneldeltagarna skulle hålla upp grön eller röd lapp ifall de höll med om påståendet eller inte. Första frågan handlade om fackförbund ska få utse skyddsombud. Där var panelen helt överens och enbart gröna skyltar hölls upp. När frågan om övervakning av personal ställdes blev det ett engagemang i salen. Att de politiska partierna har olika uppfattning i frågan blev också tydligt i handuppräckningen. Erik Berg, förste vice ordförande i Liberala ungdomsförbundet, höll upp en grön lapp och fick möjlighet att utveckla sina tankar.

– Staten övervakar redan oss och det utan att be om lov. På arbetsplatserna är det parterna som kommer överens om hur övervakningen ska ske och det är mycket bättre, sa Erik Berg.

LISA NÅBO, förbundsordförande i Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund, arbetade som larmoperatör på Securitas direct under sina studier till polis. Hon var då också medlem i Transport och frågan om övervakning såg hon från två håll, att den dels handlar om trygghet och dels om kontroll.

– Vid till exempel ensamstängning på en mack kan övervakningen vara en trygghet, sa Lisa Nåbo och la till att just ensamstängning är en facklig fråga i sig och kanske inte borde få förekomma. Övervakning som handlar om kontroll är däremot inte positivt.

Panelen diskuterade också frågan om nya LAS, lagen om anställningstrygghet. Lagen har kommit till efter partsförhandlingar, partsförhandlingar som Transport ställt sig utanför. Stefan Sarmes, andre vice ordförande i Kristdemokratiska ungdomsförbundet, tycker att befintliga LAS missgynnar unga med sin regel sist in – först ut. Han är därför positiv till förändringarna.

– Jag älskar den svenska modellen där starka parter kommer överens. Det är mycket bättre än politisk lagstiftning, sa Stefan Sarmes.

AVA RUDBERG, förbundsordförande Ung Vänster tyckte annorlunda i frågan.

– Nya LAS handlar mest om omställningstrygghet, men man måste kunna ha det och anställningstrygghet. Undantag från LAS-listor kan man redan göra med befintliga LAS, så att säga att gamla LAS missgynnar unga stämmer inte. Men nya LAS missgynnar arbetare, sa Ava Rudberg.

Lisa Nåbo protesterade mot själva historiebeskrivningen om hur förändringar i lagen kom till. Förändringarna kom inte till i ett vacuum menade hon.

– Det är fel att säga att det är en fackligt förhandlad lag då förändringarna var framtvingade från politiskt håll, sa Lisa Nåbo och fortsatte:

– Om den svenska modellen ska fungera med starka parter måste politiken se till att återställa det som man under 20–30 år har nedmonterat för fackföreningsrörelsen. Så att alla, oavsett storlek på plånbok, kan organisera sig. ■



I frågan om övervakning var panelen inte helt överens, de flesta höll upp rött kort. Luf var det enda ungdomsförbundet som enbart visade grönt kort. I panelen från vänster: John Granqvist, Muf, Erik Berg, Luf, Stefan Sarmes, KDU, Oscar Berggren, Cuf, Ava Rudberg, Ung Vänster, och Lisa Nåbo, SSU.

Expo om SD:s framväxt i Sverige

Expo. Transport har en tydlig hållning mot Sverigedemokraterna. På Ungdomsforum fanns Morgan Finnsiö från Expo på plats för att berätta om ytterhögern, arbetarrörelsen och Sverigedemokraternas framväxt.

Text **Kristina Sjöberg** *Foto* **Expo**



Morgan Finnsiö, är utredare och utbildare på organisationen Expo. Han är också journalist och har länge granskat Sverigedemokraternas (SD) framväxt i Sverige. På Transports Ungdomsforum ger han en beskrivning av SD:s historia

Inför valet 2018 var Jimmie Åkesson, partiledare SD, inbjuden till Uppsala universitets studentförening Heimdal, ett finrum i universitetsvärlden, där han berättade hur hans parti skulle kunna hjälpa högern att få något de aldrig hade haft förut. Nämligen arbetarklassen.

– Det kanske inte går att säga att Sverigedemokraterna är ett fascistiskt parti i dag. Det är klart att de har utvecklats. Men för att förstå deras ideologi måste man ändå ha kunskap om deras historia, om var de kommer ifrån, säger Morgan Finnsiö.

FÖR ATT FÖRSTÅ det måste man också ha kunskap om Sveriges historiebeskrivning. Morgan Finnsiö börjar historiebeskrivningen i perioden 1924–1956.

– Sverige har en unik historia där vi inte deltog i andra världskriget, vi var neutrala. Vi var aldrig ockuperade av nazisterna och behövde aldrig ta itu med att slänga ut fascistiska organisationer. Sverige har en obruten historia av högerextrem organisering.

Historiebeskrivningen hoppar sedan till 1979 då Bevara Sverige svenskt, BSS, bildades. Knappt tio år senare bildades Sverigedemokraterna, med Anders Klarström från Nordiska rikspartiet (NRP) som partiets första ordförande. Det var han fortfarande 1994, då Jimmie Åkesson gick med i SD. Åkesson blev partiledare 2005.

– Även om SD har utvecklats och mer anpassat sig till finrummen har de ändå samma berättelse de för fram. En berättelse som har tre hörn, eliten, folket och främlingar. Berättelsen går ut på att eliten, boendes på Södermalm i Stockholm, ger främlingar fördelar. Fördelar som borde ha kommit folket till del. Det kan vara att flyktingar kommer hit och kräver resurser, och får allt de pekar på. När folket sedan säger ifrån skrattar eliten åt dem. Och det är bara SD som kan rädda folket från både främlingar och eliten.

HUR STICKER MAN då hål på den här berättelsen som tar sig så många uttryck?

– Det är inte lätt. Ofta spelas det på känslor och då biter inte fakta. Det man kan göra, och det tror jag man ska göra så ofta man kan, är att berätta sin egen historia. Vilket samhälle vill du ha? Hur ser vägen ut för att komma dit?

– Organisationer som tycker att alla människor är lika mycket värda måste bli bättre på att berätta det, säger Morgan Finnsiö. ■

Fotnot: Expo är en religiöst och partipolitiskt obunden stiftelse vars vision är en levande demokrati där rasistiska idéer och organisationer saknar inflytande. Stiftelsen startades av Stieg Larsson, också känd som deckarförfattare och för Millenniumtrilogin.

SOPHÄMTNING I GAMLA STAN

Husen i Gamla stan är k-märkta, vilket innebär att man inte får ändra särskilt mycket. För Rabbes och Pierres del innebär det att de får släpa sopsäckar och kärl långa sträckor där sopbilen inte kommer fram.

”En charmig men väldigt svårjobbad stadsdel”

Soprum i svårtillgängliga källarvalv, ojämna kullerstenar och trånga gränder. Transportarbetaren följde med Pierre Yudego och Rabbe Collmar när de hämtade sopor en tidig morgon i Stockholms Gamla stan.

Text PERNILLA AHLSÉN *Foto* JOHN ANTONSSON

Solen är på väg upp över Skeppsholmen och färgar himlen gul och rosa när Rabbe Collmar och Pierre Yudego från Prezero svänger in med sopbilen på Skeppsbrokajen i Gamla stan. Klockan är fem på morgonen och det är arbetsdagens första stopp.

– Egentligen får vi bara vara här mellan klockan 6 och 11, men vi måste börja tidigare för att hinna klart. Efter 11 är det för mycket folk, säger Pierre.

I början av veckan är det extra stressigt, för då hämtar de alla hushållssopor. I slutet av veckan är det lugnare. Då är det bara hotellens, kontorens och restaurangernas sopor de ska hämta.

FÖRST UT ÄR restaurangerna på kajen. Rabbe och Pierre drar fram de överfulla sopkärlen, hakar fast och tömmer dem i sopbilen.

– På en del restauranger trampar de ner soporna för att de ska få plats med mer utan att behöva betala för det. En gång var det ett kärl som vägde 250 kilo, säger Rabbe.

Allt möjligt slängs i soporna som ska till Högdalen för att brännas och bli till fjärrvärme. Även matavfall förekommer, trots att det numera är obligatoriskt för restaurangerna att sortera matavfallet för sig.



Tidiga morgnar. Pierre Yudego och Rabbe Collmar lägger sig tidigt för att orka vara på jobbet senast halv fem på morgonen.

– Den lagen verkar tandlös. Det är inte mycket som har förändrats under den tid som jag har jobbat här, säger Rabbe som har hämtat sopor i Gamla stan sex dagar i veckan i 20 år nu.

De senaste sex åren har han haft sällskap av Pierre.

– Vi funkar bra ihop och har samma humor och samma driv. Det är viktigt. Man sitter ju tillsammans varje dag. Vi talar om livet och delar bekymmer. Det är lite som ett äktenskap, man kommer inte ifrån varandra, säger Rabbe.

Vad gör man om man hamnar med någon som man inte trivs med då?

– Då får man byta, säger Pierre och hoppar upp i förarsätet.

De är klara på kajen och kör mot slottet där de ska hämta sopor från Livrustkammaren. Sedan är det dags att krångla sig in i de trånga gränderna.



Det är ett tungt arbete men varken Rabbe eller Pierre skulle vilja byta. ”På sommaren är det underbart. Man är ju fri och får vara ute i friska luften och röra på sig.”



Det blir mycket spring i gränderna. På en arbetsdag kommer de ofta upp i 18 000 steg.

”Värst är det efter löning, då ska alla rensa ur kylskåpet. Då slänger folk allt möjligt, även oöppnade förpackningar. Varför köper man en vattenmelon om man inte ska äta upp den?”

Rabbe Collmar om tunga sopsäckar.

GAMLA STAN ÄR en av Europas största och bäst bevarade medeltida stadskärnor. De trånga vindlande gränderna bidrar till stadsdelens charm, men gör det svårt att komma fram med sopbilen. Mårten Trotzigs gränd är till exempel bara 90 cm bred på sitt smalaste ställe. Hela stadsdelen är dessutom kulturmärkt, vilket betyder att mycket lite får ändras.

För Rabbes och Pierres del innebär det att de får springa i trappor för att soprummen ligger i källarvalv, och släpa säckar och kärl långa sträckor när bilen inte kommer fram.

– Kullerstenarna hjälper ju inte till direkt. Det är inte lätt att dra kärlen när det är så ojämnt underlag. Dessutom blir det väldigt halt på vintern, säger Rabbe.

I DAG BOR det drygt 3 000 personer i Gamla stan, men stadsdelen är full av sevärdheter, restauranger, barer och kaféer som lockar till sig horder av turister.

– Behovet av leveranser och hämtning av sopor är enormt. Men stadsdelen är inte anpassad för det. På sommaren går det inte att komma fram för att det är så packat med turister. En gång fick en polis åka på segway framför sopbilen och bana väg för oss med en visselpipa. Det var så tjockt med folk att det var helt absurt, säger Rabbe.

– På så vis har det varit ganska skönt under pandemin, för det var inte lika mycket folk här då, säger Pierre.

SOPBILEN TUTAR VARNANDE när den backar in i en av de trånga gränderna. Det händer att folk vaknar och skriker på dem för att de är där så tidigt.

– Vi är ju inte där för att jävlas, vi är där för deras skull, för att hjälpa dem. Men de allra flesta vi möter är trevliga. Det är bara några få som klagar, säger Rabbe och letar fram rätt nyckel på nyckelknippan.

Den ser ut att väga flera kilo.



Det händer att det är råttor bland soporna, men det har blivit bättre på senare år.

Hur vet ni vilken nyckel som går till vilken port?

– Man lär sig ganska snabbt. Det krångliga är när någon byter ut sin nyckel eller kod och glömmer att meddela oss. Då kommer vi inte in och folk blir arga för att soporna svämmar över. Men det är ju inte heller vårt fel, säger Pierre.

Han försvinner i väg in i ett soprum i ett garage och kommer tillbaka med sitt kärl samtidigt som Rabbe drar undan sitt. De rör sig vant runt varandra, som i en inövad koreografi.

SEDAN VÄNTAR DE en stund medan sopbilen tuggar i sig soporna.

– En gång var det en sprayburk med grädde som exploderade så jag fick grädd-



Sopkaruseller med pressfot som pressar ihop soporna så att det ska rymmas mer förbjöds för att det blev för tungt. ”Men nu verkar de vara tillbaka”, säger Rabbe Collmar.



”Det finns en anledning till att de flesta sopnedkasten har tagits bort”, säger Pierre. Soporna fastnar ofta i röret eller hamnar utanför om inte soppåsarna sitter fast ordentligt.

de i hela ansiktet, säger Rabbe.

En annan gång skar han upp benet på en sopsäck som innehöll trasigt glas.

– Det var sommar så jag hade kortbyxor. Det ska man ju inte ha, men det var så varmt. Jag lade en kökshandduk om såret men det blödde så mycket att hela skon fylldes med blod.

DET HÄNDER ÄVEN att det är råttor bland soporna. En gång var det flera stycken i en soptunna som klättrade upp för armarna på Rabbe.

– Jag brukar försöka få ut dem med en kvast innan jag tömmer kärlet i sopbilen. Men det var värre förr, nu är det inte så mycket råttor längre, säger han.

VI HAR KOMMIT fram till Skeppar Karls gränd. Här finns ett av Gamla stans äldsta sopnedkast som fortfarande är i bruk.

– Men soppåsen sitter inte på plats så soporna hamnar utanför. Eller så fastnar soporna i röret. Det finns en anledning till att de flesta sopnedkasten har tagits bort, säger Pierre.

Ett annat hus har en gammal ”sopkarusell”. Det är en anordning med sopsäckar som roterar när säcken är full.

– Men de underhålls inte som de ska, så det blir ofta krångel. Den här karusellen har dessutom en pressfot som pressar ihop soporna. De förbjöds för att säckarna blev för tunga att bära. Men nu verkar de vara tillbaka, säger Rabbe och fortsätter:

– Värst är det efter löning, då ska alla rensa ur kylskåpet. Då slänger folk allt möjligt, även oöppnade förpackningar. Varför köper man en vattenmelon om man inte ska äta upp den?

KLOCKAN HAR HUNNIT bli halv sju och vi har kommit fram till Själagårdsgatan. Rabbe tar fram ett äpple och äter.

Stannar ni aldrig och äter lunch?

– Nej, det händer väl att vi tar en kaffe, men vi tar inte lunchpaus. Det är skönare att bli klar tidigt, säger Rabbe och försvinner ner för trapporna.

Det blir mycket spring.

– Under en arbetsdag kan det lätt bli 18 000 steg, säger Pierre som kommer släpande på tre tunga säckar.

För att kroppen ska orka lyfta så tungt tränar han regelbundet.

”Om man lyfter rätt är jobbet ett träningspass i sig, men det är mycket som sliter också, tunga gamla dörrar som är svåra att öppna och stentrösklar som kärlen ska över.”

Pierre Yudego tränar regelbundet för att klara av alla tunga lyft.

– Om man lyfter rätt är jobbet ett träningspass i sig, men det är mycket som sliter också, tunga gamla dörrar som är svåra att öppna och stentrösklar som kärlen ska över.

Flera av Rabbes och Pierres kollegor har förslitningsskador och har opererat axlar och höfter.

– Många får frozen shoulder för att det är så mycket tunga lyft, säger Pierre.

Att klättra in och ut ur bilen blir också en belastning. Under en arbetsdag hoppar de och landar på marken uppemot 500 gånger.

NÄR RABBE KOMMER upp ur soprummet kommer en svart labrador rusande och kastar sig över honom. De tumlar runt och leker. Hundens matte säger att de träffar Rabbe och Pierre nästan varje morgon på sin morgonpromenad.

– Jag har jobbat här så länge så det känns som att jag känner alla i Gamla stan. Ett tag bodde jag till och med här själv. Då hämtade jag mina egna sopor, säger Rabbe.

HAN OCH PIERRE är överens om att det är ett hårt arbete, men ingen av dem skulle vilja byta.

– På vintern kan det vara ett helvete, men på sommaren är det underbart. Man är ju fri och får vara ute i friska luften och röra på sig. Det är naturligtvis tungt, men jag trivs. Det är ett av de bästa knegarjobben jag har haft. Annars skulle jag inte ha stannat så här länge, säger Rabbe.

De tidiga morgnarna är inget problem.

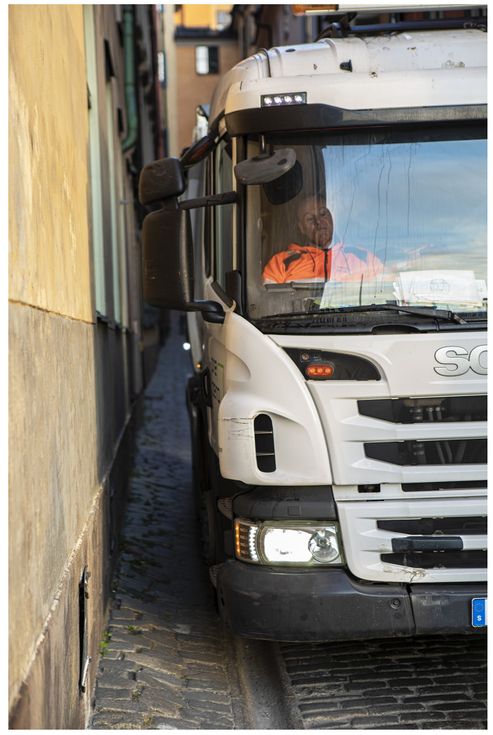
– Jag tycker att det är skönt att komma upp. Om jag vaknar vid 10 eller 11 känns det som att hela dagen har gått. Men det är lite som att vi lever i en annan tidszon än alla andra. Man kan ju glömma att sitta uppe och se klart filmer på kvällarna. Vi måste i säng senast nio, säger han.

Pierre har inte heller några problem med att ställa klockan på 3.

– Det är en vanesak. Vi slutar ju dessutom tidigt, ofta är vi klara på sex timmar och kan gå hem. Jag gillar det, säger han.

VID DET HÄR laget har stadsdelen vaknat och sophämtningen i Gamla stan går mot sitt slut. Rabbe och Pierre ska ta ett varv på Stora Essingen också innan de är klara för dagen. Transportarbetaren frågar vad vi ska skriva att de har för titel i artikeln, renhållningsarbetare eller miljöarbetare? Rabbe skakar på huvudet.

– Jag är sopgubbe. Stolt sopgubbe. ■



De trånga gränderna i Gamla stan är inte anpassade för dagens sopbilar.



Hunden Aston hälsar glatt på Rabbe. Han är ofta ute på morgonpromenad när sopbilen kommer.



Pierre tränar regelbundet för att kroppen ska orka alla tunga lyft. Många av kollegorna har förslitningsskador.



Linnéa Elofsson, Moa Sääv, Karolina Järback och Elin Olsson trivs på Oscarsgymnasiet.

Rätt vägval

Chaufförsyrket är stressigt och de har redan hunnit stöta på en del fördomar. Men de är övertygade om att de har valt rätt yrke.

Text och foto **URBAN LÖFQVIST**

Linnéa Elofsson, Elin Olsson, Moa Sääv och Karolina Järback är elever vid fordons- och transportprogrammet inriktning transport vid Oscarsgymnasiet i Oskarshamn, en skola där en tredjedel av transporteleverna är tjejer.

Oscarsgymnasiet är en av de gymnasieskolor som har lyckats locka till sig fler tjejer. I dagsläget har skolans fordons- och transportprogram 32 elever i årskurs 1, varav 13 tjejer. Årskurs 2 har 32 elever varav 12 tjejer och årskurs har 30 elever, varav 5 är tjejer.

LINNÉA ELOFSSON GÅR andra året, medan Elin Olsson, Moa Sääv och Karolina Järback är inne på sitt sista år och tar examen i början av juni i år. Årskurs 3 ägnas i huvudsak åt praktik, APL, arbetsplatsförlagt lärande.

– När folk säger att jag går fordon för att det är så slappt, så nej, det är det inte! Det är mycket att göra. Vi har yrkestester varje vecka och det är körkortsteori. Det här är saker du måste kunna, fixar du inte det och hamnar på efterkälken så får du inte dina behörigheter. Och då blir det ju ingen examen, säger Karolina Järback.

Eleverna tar C-, CE-kort och truckkort under sin utbildning, och kan också komplettera med andra behörigheter utifrån vilket område de väljer att specialisera sig mot. Just möjligheten att skaffa sig olika körkortsbehörigheter lockar många elever och är ett av skälen till transportinriktningens popularitet. Så populär att Oscarsgymnasiet och flera andra skolor runt om i landet valt att lägga ned mekanikerinriktningarna.

Karolina Järback praktiserar på KÅIS Transport AB som kör för Arla i Kalmar. Och hon stortrivs med att köra mjölktransporter.

– Jag vaknade upp en morgon och insåg att jag vill köra mjölk och nu gör jag det säger hon med ett skratt och fortsätter:

– Längre fram vill jag köra farligt gods, gärna bulkbil med sprängämnen, men då snackar vi mycket, mycket längre fram i tiden.

ELIN OLSSON HAR flyttat från Gotland till Oskarshamn för att plugga på fordons- och transportprogrammet. Av sammanlagt 94 transportelever är 16 från Gotland.

– Transportprogrammet med inriktning transport lades ned 2019 på Gotland så det blev att flytta hit i stället, säger hon.

Uppvuxen i en lantbrukarfamilj är det djurtransporter som ligger Elin Olsson varmt om hjärtat.

– Det gäller ha ett gott djuröga och att ta det lugnt och systematiskt. Stressar du blir djuren också stressade. Det är inte bra!

Praktiken gör Elin vid ett åkeri på Gotland, vilket oftast innebär att hon är hemma på ön måndag till och med torsdag. Fredagarna tillbringar hon i skolbänken på fastlandet med teoretiska lektioner.

”Jag vaknade upp en morgon och insåg att jag vill köra mjölk och nu gör jag det.”

Karolina Järback, sistaårselev på Oscarsgymnasiets fordons- och transportprogram.

LINNÉA ELOFSSON GÅR i årskurs 2 och hon är den enda av de fyra tjejerna som har valt att läsa utökat program för att få högskolebehörighet. Hon har ännu inte fått prova på att praktisera, men intresset för fordon är genuint och hon är övertygad om att hon hamnat på rätt utbildning.

– Intresset har alltid funnits där. Det är kul med bilar och motorer. När det var dags att välja till gymnasiet tänkte jag att fordons- och transportprogrammet nog passar mig och att det verkar kul att köra lastbil.

En gemensam nämnare för de fyra eleverna är att bil- och motorintresset kom i tidig ålder.

– Jag har alltid varit med pappa i garaget sedan jag var liten så det här kändes som ett naturligt val. Det stod mellan det här och makeup-stylist. Jag är skitnöjd, kunde inte ha valt något bättre. Stylist i lilla Oskarshamn? Nej, då är det bättre att köra lastbil, säger Karolina Järback, som har valt att specialisera sig mot temperade transporter.

MOA SÄÄV FÅR prova på blandade körningar under sin praktik vid ett åkeri i Mönsterås, grannkommun till Oskarshamn. Hon får även köra olika typer av anläggningsmaskiner.

– Det är roligt och att köra anläggning är något som jag kan tänka mig fortsätta med i framtiden, säger Moa Sääv.

Att arbetsmarknaden inom transportsektorn är mycket god har spelat roll för tjejernas utbildningsval. Många elever på fordons- och transportprogrammet har anställningar att gå till direkt efter examen. APL-perioderna, praktiken, blir ofta en inkörsport till den första anställningen.

I en bransch som fortfarande är mansdominerad stöter Linnéa Elofsson, Elin Olsson, Moa Sääv och Karolina Järback ibland på fördomar. I princip är det alltid äldre män som har en trist lilla gumman-attityd.

– Det finns väldigt många fördomar, att man inte klarar av saker, att man är för svag för att kunna hålla på med slangar och att koppla ihop saker, säger Elin Olsson.



Karolina Järback på väg att starta sitt yrkesliv. Hon betonar vikten av att undvika stress och att använda de hjälpmedel som finns för lastning och lossning.

Hur bemöter ni det?

– Jag fick en sådan kommentar förrförra veckan. Då log jag bara och sa: ”Nej jag löser det här så bra själv”, säger Karolina Järback.

ELIN OLSSON OGILLAR när manliga kolleger oombett kommer och ska hjälpa till.

– I stället för att ta över borde de fråga snällt ifall jag behöver hjälp. De behöver ju inte förminska en genom att ta arbetet ifrån en.

De är alla medvetna om att de har valt ett stressigt yrke som också kan vara fysiskt påfrestande och slitsamt. Men de tycker att skolan ger en bra grund och de får lära sig vikten av att förebygga stress och arbetsskador. Till exempelvis är ämnet idrott och hälsa obligatoriskt i tre år för transporteleverna, vilket inte är fallet på alla gymnasieprogram.

– Om du stressar upp dig i lastbilen så blir det inte bra, du kommer ju att gå in i väggen. Det gäller att du jobbar med dig själv, säger Karolina Järback och får medhåll av Elin Olsson.

– Du får också många bra tips och tricks under praktiken, och du lär dig att du skapar problem när du stressar. I dag finns det också så många hjälpmedel när du lastar och lossar och då gäller det att ta några extra sekunder och använda dem till att göra det ordentligt. På det sättet minskar du risken för arbetsskador. ■

KAROLINA JÄRBACK



Ålder: 19.

Bor: Oskarshamn.

Familj: Sambo och husdjur, en katt som heter Diesel och hamstern Vida, döpt efter Volvos programmeringsprogram.

Fritidsintresse: Bilar och husdjuren.

Drömbilen: ”En vinröd Audi A6, 3.O TDI, med skitmycket utrustning och taklucka”.

LINNÉA ELOFSSON



Ålder: 18.

Bor: Mönsterås

Familj: Hemma hos mamma och pappa.

Fritidsintresse: Jakt.

Drömbil: Volvo 760 D24.

MOA SÄÄV



Ålder: 19.

Bor: Mönsterås.

Familj: Bor hemma.

Fritidsintresse: Hästar.

Drömbil: Ford Ranger.

ELIN OLSSON



Ålder: 19.

Bor: Oskarshamn.

Familj: Mamma och pappa hemma på Gotland.

Fritidsintresse: Hästar, lantbruk och jakt.

Drömbil: Dodge Ram.



FÖRSTA JOBBET: TÄNK PÅ DET HÄR

Har du tagit studenten och ska börja jobba i sommar? Eller går du i gymnasiet och ska sommarjobba för första gången? Då har du säkert många funderingar. Här är några tips som är bra att ha i bakhuvudet.

Text **John Antonsson** *Illustration* **Mattias Käll**

1 Anställningsbevis

Anställningsbeviset är livsviktigt. Det reglerar vilka villkor som gäller för just dig. Arbetsgivaren måste enligt lag lämna det till dig inom en månad. Men försök att få det så tidigt som möjligt. Helst före första arbetsdagen. Beviset ska innehålla:

➜ Ditt och arbetsgivarens namn och organisationsnummer.

➜ En kortare beskrivning av dina arbetsuppgifter och din yrkestitel.

➜ Vilken anställningsform du ska ha. Om du har ett tillfälligt jobb ska det stå när anställningen slutar. Olika tillfälliga anställningar ger dig olika rättigheter.

➜ Hur lång uppsägningstid du har.

➜ Din lön. Plus andra villkor.

➜ Arbetstider.

➜ Hur mycket semester du har rätt till. Det får aldrig vara mindre än 25 dagar per år.

➜ Vilket kollektivavtal som gäller på din arbetsplats (förutsatt att det finns ett).

2 Gå med i facket...

Har du varit studerandemedlem i facket? Då kan det vara dags att registrera dig som ordinarie medlem när du tagit studenten och börjar jobba. Det finns många anledningar att vara med i ett fackförbund. Först och främst för att många medlemmar kan se till att avtalen blir bättre.

Men det är också bra att vara med om något strular på jobbet. Då kan facket hjälpa dig. Går du med i facket efter att chefen betett sig ruttet kan det vara för sent. Transport har som grundregel att du får hjälp från den första dagen du är med.

3 ...och i a-kassan

Du ska ha varit medlem i en a-kassa i tolv månader för att få arbetslöshetsersättning baserad på din inkomst. Förutom det måste du uppfylla arbetsvillkoret. I normalfallet ska du ha jobbat motsvarande halvtid de senaste sex månaderna. Under covidpandemin sänktes kraven för att uppfylla arbetsvillkoret, och de sänkta kraven gäller 2022 ut: Det krävs att du arbetat minst 60 timmar under sex månader under de senaste 12 månaderna, eller totalt 420 timmar under en sammanhängande sexmånadersperiod.

4 Ha koll på rutiner

Se till att du vet hur du ska göra om du blir sjuk. Vem du ska kontakta och om det är något du behöver fylla i.

5 Allmänt jobbhyfs

Visa gärna framfötterna och ta för dig. Kom i tid. Men när arbetsdagen är över ska du sluta jobba om arbetsgivaren inte sagt att du ska jobba övertid, med lön för det. Du gör varken dig själv eller kollegorna en tjänst om du jobbar utan att få betalt.

6 Prata med ditt skyddsombud

Skyddsombudet kan förhoppningsvis berätta om viktiga rutiner och säkerhet, som din arbetsgivare missat att berätta om.

Finns det inte ett lokalt skyddsombud på din arbetsplats kan du vända dig till Transports regionala skyddsombud om något i arbetsmiljön oroar dig.

7 Om vi målar fan på väggen

Se till att få lönespecifikation med organisationsnummer vid varje löning. Får du inte det, ligg på!

En del oseriösa arbetsgivare struntar i att betala skatt.

Har du en lönespecifikation där skatteavdraget är angivet är du skyddad om arbetsgivaren fuskar. Men har du inte det kan du i värsta fall bli återbetalningsskyldig på grund av chefens fusk.

Anar du ugglor i mossen kan du själv kontakta Skatteverket för att kontrollera att företaget betalat in din inkomstskatt och sociala avgifter.

Experten



Elsa Alm, LO:s ungsekreterare.

Vad ska jag tänka på när jag tar mitt första jobb?

– Kolla vad det är för kollektivavtal på arbetsplatsen. Om det inte finns är det viktigt att man får ett anställningsavtal där det står vad man har för lön och arbetstider, och andra skyldigheter och rättigheter. Det är också viktigt att påpeka att det inte finns något som heter provjobba. Man ska inte jobba gratis i två veckor för att kanske få jobb sedan, utan man har rätt till ersättning från dag ett. Man ska heller aldrig arbeta svart. Det är viktigt av många anledningar, bland annat för att man inte är försäkrad om det händer något.

– Det är också bra att känna till att man har rätt att jobba de timmar man har kommit överens om, även om behoven förändras och det inte finns tillräckligt med arbetsuppgifter. Då ska man ändå få ersättning för den tiden.

Vem ska jag vända mig till om jag får problem?

– I första hand är det bäst att vara medlem i ett fackförbund och vända sig dit. Men om man inte är det kan man alltid ringa LO:s hjälptelefon.

Vilka är de vanligaste frågorna ni får av unga?

– En vanlig fråga rör rätten till dygnsvila. Man har rätt att ha ledigt 36 timmar sammanhängande i veckan och 11 timmar per dygn. Det är inte alltid det uppfylls så det är något att hålla koll på. Sedan hör många av sig för att de arbetar många timmar utan rast eller tillgång till toalett. Det är också vanligt att man blir erbjuden saker eller sovplats i stället för lön, då är det viktigt att ha koll på att det ska förmånsbeskattas.

Vad gäller för mig som är under 18 och sommarjobbar?

– Du som är under 18 får inte hantera pengar, utsättas för farliga maskiner, tunga lyft eller psykiskt krävande arbete.

PERNILLA AHLSÉN

DETTA ÄR EN ANNONS.

Ska du vara föräldraledig?
Lugn, det är avtalat.

Du som jobbar på ett privat företag med kollektivavtal har pension och försäkring via jobbet. Det ger dig både ett tryggare arbetsliv och ett tryggare liv som pensionär. Hos oss hittar du allt du behöver veta.

avtalat.se

Avtalat
PENSION OCH FÖRSÄKRING VIA JOBBET

”Gemensamma insatser ger resultat”

För snart sex år sedan tog Sigalit Slutbäck över som högsta chef för Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Tya. Hon spelar ned sin egen roll, lyfter samarbete för ökad kunskap och vikten av bra klimat i alla betydelser.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

Mycket positivt har hänt under de gångna åren. Mycket arbete återstår. Och 50 000 nya yrkesförare.

1 Kan du kortfattat beskriva vad Transportbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd är, och gör?

– Vi är en organisation som ska verka för alla dem som jobbar inom transportområdet. Grundidén är att bidra till nya och uppfräschade kunskaper.

2 Först: Är det något du själv vill ta upp och nå ut med spontant?

– Jag vill gärna tipsa Transports medlemmar, och alla som jobbar inom branscher på transportområdet, att gå in på vår hemsida, Tya.se. Vi har så många verktyg där, många riktade till speciella målgrupper. Till exempel har vi ett helt gäng nya lastsäkringsfilmer – gå in och kolla, kanske finns det något nytt att lära eller något som behöver fräschas upp!? Och SAM-guiden är till stor hjälp i arbetsmiljöarbetet på företag.

3 Den senaste Skolledarrapporten från Tya visar allt fler tjejer är på väg in i branschen. Det är en positiv utveckling?

– Ja! Vi kan se att gemensamma insatser ger resultat. Och självklart är det ett viktigt mått på jämställdhet att en så stor andel som utbildar sig till yrkesförare är tjejer. Det är också viktigt att lyfta att så otroligt många som går transportprogrammet kommer direkt ut i arbete. Att så många som gått gymnasiet inte gör det är förkastligt, både för individen och samhället.

4 Hur ser det ut några år senare, är de som börjat som chaufförer kvar i branschen efter några år – och är det skillnad mellan könen?

– Ja, jämfört med andra yrkesprogram i gymnasieskolan är andelen som är kvar i branschen hög. Tre år efter examen är det generellt sett till alla yrkesprogram 71 procent av killarna och 53 procent av tjejerna som jobbar inom det område de utbildat sig för. För dem som gått ut transportprogrammet läsåret 2015/2016 är siffran för killar 81 procent, 68 procent för tjejerna. För vård- och omsorgsprogrammet är siffran för tjejer bara 52 procent.

5 Allt fler söker gymnasiets fordons- och transportprogram. Antalet utbildningsplatser har ökat men räcker det?

– Långt ifrån. Enkelt uttryckt är vi underfinansierade i utbildningssystemet. Vi räknar med att det kommer att behövas 50 000 nya yrkeschaufförer under kommande tioårsperiod med tanke på kommande pensionsavgångar. Merparten kommer att komma från gymnasieutbildningen, omkring och det finns ett stort behov av långsiktighet på regionsnivå. När det gäller yrkesvux och omskolning genom Arbetsförmedlingen är antalet färre och hur arbetsmarknadsinsatserna är beroende av konjunktur.

6 Är machoattityden inom transportyrkena ett utbrett problem för unga tjejer i dag, tror du?

– Oavsett bransch, eller organisation, är det viktigt att det är ett inkluderande klimat på jobbet. Det gäller självklart oavsett om du är man eller kvinna. Jag har erfarenhet av detaljhandeln, det är inte alltid kul att vara en ung kille där. Enkönade arbetsplatser är ett exempel, det finns andra. Vi är alla olika, våra familjer ser olika ut, andra har en sexuell läggning olik majoritetens, en del har bagage som inte syns men kan skapa känsla av att inte höra in.

7 Transports ordförande, Tommy Wreeth, som ju också sitter i Tya:s styrelse, har talat om bättre löneutveckling, som ett sätt att locka fler unga...

– Det kan jag säga direkt, att det där är något som du får ta upp och fråga arbetsmarknadens parter om.

8 Okej. Är det svårt att leda en organisation som består av motsatta parter på arbetsmarknaden? För fem år sedan svarade du i en intervju att du ”ännu inte” känt dig klämd mellan fack och arbetsgivares intressen.

– Nej, det tycker jag fortfarande inte att jag gjort. Tya:s styrka är att kunna lyfta frågor där det finns ett gemensamt intresse från parterna. ■

”Tya:s styrka är att kunna lyfta frågor där det finns ett gemensamt intresse från parterna.”

Kortkort om Tya:

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd är en partsneutral organisation med ideellt uppdrag att gynna alla aktörer inom transportområdet, exempelvis genom säkrare och mer hållbara arbetsmiljöer. Tya ägs av bland annat Svenska Transportarbetareförbundet, Unionen, Sveriges Hamnar, Svenska Flygbranschen och Biltrafikens arbetsgivareförbund.

Tya arbetar tillsammans med skolor, företag och myndigheter för att skapa goda jobb genom utbildningar och läromedel, att erbjuda rådgivning och samarbetslösningar.

Tya sammanställer Skolledarrapporten. Årets rapport, som släpptes i mars, visar att andelen tjejer på transportprogrammet stadigt ökar. Från 16 procent år 2015 till 33 procent detta läsår.

Skolledarrapporten visar också att ännu större andel än tidigare får jobb direkt efter examen, hela 80,5 procent för senaste studentkullen.

Sam-guiden förenklar det systematiska arbetsmiljöarbetet på arbetsplatser inom transportnäringarna. Innehåller handfasta råd och verktyg, som checklistor och mallar. På hemsidan Tya.se finns allt samlat.



Marken mullrar under Sigalit Slutbäck, här i Solna dras nya tunnelbanelinjen fram under Tya:s kontor. Själv står hon stadigt med fötterna på jorden.



Katarina Ewerlöf har en egen studio, både hemma i stan och i sommarstugan.

”All text är ju musik”

Lyssnar du på ljudböcker? Då vet du att uppläsningen är nästan lika viktig som berättelsen. Transportarbetaren har träffat Katarina Ewerlöf – en av Sveriges mest populära ljudboksinläsare.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

DEN ÄR INTE så stor, Katarina Ewerlöfs studio, men rymmer allt hon behöver för att spela in ljudböcker: En stol att sitta på, mikrofon, hörlurar, läsplatta och ett litet bord att ställa koppen med örtte på. Dessutom har hon utsikt över takåsarna i Gamla stan.

Studion ligger vägg i vägg med Katarinas lägenhet så att hon kan kila över när som helst. Det är en förutsättning för att hon ska hinna spela in ljudböcker vid sidan om jobbet på Stockholms stadsteater.

– Det händer att jag sitter och läser in vid midnatt. Då har jag repeterat på dagen och spelat en föreställning på kvällen. När jag kommer hem har jag en väldigt djup och uppvärmd röst. Sex timmar Norén med skrik och bråk kan vara jättebra när man ska läsa in ljudbok, säger hon.

Katarina började spela in talböcker för synskadade redan innan hon började på scenskolan.

– Det var ett drömjobb för någon som ville bli skådespelare. Man fick ju tolka text, säger hon.

När ljudbokstjänsterna kom hörde Bonnier av sig och frågade om Katarina kunde tänka sig att läsa in ljudböcker för dem. Ett drygt decennium senare har hon spelat in över 200 böcker och har även prisats för sina insatser.

Numera blir det mellan 10 och 15 ljudböcker om året.

– Egentligen har jag inte tid att läsa in så många, men jag vill, för jag tycker att det är så kul. Alla skådespelare vill läsa in ljudböcker, säger hon.

Vad är det som lockar?

– Jag tror att det är en slags återhämtning för oss. Det är sådan apparat kring scen och film. Då är det så skönt att få sitta ner och bara berätta. Jag tror att det är lägerelden i oss. Men det kan förstås vara krävande också.

Hur då krävande?

– Man måste vara väldigt koncentrerad och närvarande hela tiden. Det funkar inte att vara stressad eller sitta och tänka på annat.

Vilka böcker tycker du mest om att läsa in?

– Jag är gladast i att läsa in romaner. Inget ont om deckare, de är ofta roliga och välskrivna, men härliga relationsromaner är min egen favorit. Och klassiker, jag önskar att man gjorde mer klassiker. Men egentligen tycker jag om att läsa in all bra litteratur, oavsett genre.

Har du någon favoritbok bland de du har läst in?

– Det går inte att välja en, men Majgull Axelssons roman *Jag heter inte Miriam* som vi fick ljudbokspriset för, var en jättestor läsupplevelse för mig.

– Den var så välskriven och handlar om en rom under andra världskriget. Den påminner om hur viktigt det är med civilkurage hos oss som står runt omkring utsatta grupper och orättvisor. Den borde vara obligatorisk läsning i skolan. Jag rekommenderar den så varmt.

Finns det böcker som är svåra att läsa in?

– Ja, ibland kanske man sitter med en bok som man inte tycker om, det är en svårighet i sig, för det får ju inte märkas. Men det händer tack och lov väldigt sällan. Sedan är det så att vissa böcker inte låter sig läsas in hur som helst trots att det är bra litteratur. All text är ju musik. Man fraserar och jobbar musikaliskt gentemot texten. Därför kan jag bli så sur när jag hör att folk sätter på högre hastighet. Då försvinner ju rytmen. Men vissa texter har alldeles för långa meningar eller en rytm som inte passar att läsas högt. Då får man verkligen jobba för att ändå vara trogen författaren och göra det uppläsningsbart. Men det är en rolig utmaning också.

Läser du böckerna innan du spelar in dem?

– Nej, jag känner mig så säker på min textintuition. Jag förbereder mig genom att kolla vad det är för rytm. Är det en jazzig bok, eller en marsch? Sedan tittar jag på hur karaktärerna förhåller sig till varandra och vad de har för ålder, det påverkar hur jag gör dem. Och så kollar jag naturligtvis upp språk och uttal. Ibland är det jättesvåra namn till exempel. Men jag läser inte själva texten. Om det inte är en väldigt komplicerad meningsuppbyggnad, då händer det att jag går igenom texten inför nästa dag.

Har du kontakt med författarna?

– Ja ibland. Det är bra att kunna ställa frågor om man undrar något. Det var till exempel en bok om en man som var hemlig agent i Vietnam som hade opererat sig till kvinna men låtsades vara man. Då var jag tvungen att fråga författaren hur jag skulle låta, som en man eller som en kvinna?

Har du någon dröminläsning?

– Ja om ett förlag ringde mig och sa: ”Hej Katarina, nu ska vi göra en ljudboksserie med 20 klassiker”. Det skulle jag kalla ett drömprojekt, gud vad roligt det vore. Sedan vore det kul att läsa in mer lyrik. Men det gör man nästan aldrig.

Hur långt läser du åt gången?

– Oftast tre till fyra timmar, ungefär 70 sidor. Men ibland har man inte så mycket tid. Så var det med den nya boken av Ia Genberg, *Detaljerna*. Den kom lite fel och jag hade verkligen inte tid, men det var en så bra roman så jag kunde inte låta bli. Då fick det bli en halvtimme här och en halvtimme där.

Brukar du ta om mycket?

– Ja, ibland har man ju dagar då man inte förstår vad som händer, när tungan fastnar bakom framtänderna hela tiden, man sluddrar och säger fel. Andra dagar flyter det bara på.

Hur förbereder du rösten om du inte har spelat sex timmar Norén innan?

– Då brukar jag sjunga en liten trudelutt.

Du är en av de inläsare som svenskarna helst lyssnar på. Varför tror du att det har blivit så?

– Det är svårt mig att svara på. Men jag tycker verkligen om att läsa in och det kanske påverkar? Egentligen gör jag inget annat än vad jag brukar göra. Det är ju en skådespelarinsats. Jag tolkar texten och försöker överlämna den så där lagom målande. Det är ju en skiljelinje. En del spelar ut jättemycket, andra inte alls och jag ligger kanske någonstans mittemellan.

Lyssnar du själv på ljudböcker?

– Det händer inte så ofta, jag läser nog helst själv. Men i somras lyssnade jag på Jonas Karlssons *Regnmannen* medan jag gick och grejade i trädgården. Den var jättebra. Jag har också lyssnat jättemycket på Tomas Tranströmers inläsning av sina egna dikter. Det är så underbart avspänt för det låter som att han har släpat med sig en kassettbandspelare. Ibland sitter han i köket och man hör någon gå i kylen. Eller så sitter han i någon trädgård så man hör bilar åka förbi eller någon som hostar. Jag har lyssnat på dem säkert 50 gånger. Det är så fint. Om man är nyfiken på lyrik tycker jag verkligen att man ska lyssna på Tranströmer.

Varför tror du att ljudböcker har blivit så poppis?

– Vi har så bråttom hela tiden och då kan det vara långt till det där med att läsa, men vi behöver ändå fylla på anden. Då är ljudböcker en sådan enkel sak. Man kan ju lyssna medan man gör något annat. Dessutom får man litteraturen tolkad, man får både skådespeleri och litteratur. Man får lyssna till någon annans berättelse och gå i någon annans skor ett tag. Det gör att vi vidgar våra perspektiv och ser på våra egna liv på nya sätt. ■



Katarina Ewerlöf har prisats för sina inläsningar och är en av dem som den svenska ljudbokspubliken helst lyssnar på.

KATARINA EWERLÖF

Född: 1959.

Bor: Gamla stan i Stockholm.

Gör: Skådespelerska med fast anställning på Stockholms Stadsteater. Spelar även in film och ljudböcker.

Aktuell med: Har precis spelat *Hiroshima min älskade* på Stadsteatern, och är mitt i inspelningen av TV-serien *Vuxna människor* som sänds på TV4 och C More till hösten.

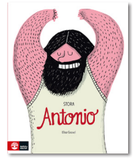
3 barnböcker med transporttema

Bojans mamma kör sopbil



Det är kul att sopsortera, men vad händer egentligen med soporna efter att vi har slängt dem? Det vet Bojans mamma Bibbi, för hon har jobbat med att köra sopbil. Böckerna om Bojan är skrivna av Johan Anderblad, som har varit programledare för Bolibompa på SVT i många år. Varje bok handlar om ett nytt fordon och blandar saga med spännande fakta. Den senaste i raden kom ut nu i vår och heter *Bojan och sopbilen* (Bonnier Carlsen).

Fint om stark hamnarbetare



Stora Antonio (Natur och Kultur) är berättelsen om hamnarbetaren, brottaren och starke mannen Antonio Barichievich. Antonio har funnits på riktigt och var så stark att han kunde dra en buss full med människor i sitt hår och slåss mot japanska mästare. Han hade dessutom världens längsta flätor och slog en hel radda världsrekord. Men livet var inte alltid lätt visar den här fina gestaltningen, av den kanadensiska författaren och illustratören Elise Gravel. Boken passar lite större barn som nyss lärt sig läsa, och kom på svenska nu i våras, översatt av Johanna Ringertz.

Fordonsälskande tjej för de yngsta



Mix kör (Olika förlag) är en bok för de allra minsta fordonsfantasterna. Den handlar om Mix som älskar allt som går att köra. Vi får följa med när hon kör alltifrån bil till rymdraket. Och fort går det. Boken är skriven av Malin Lilja med illustrationer av Matilda Salmén och har ett par år på nacken. Den gavs ut av ett bokförlag som arbetar för att motverka stereotyper i barnlitteraturen.

PERNILLA AHLSÉN



						DOMÄN I WIEN	VÄM-JELSEN	OFFRA ETT KORT	MUSIK-ORD-NING	BLEV PO-PULÄR MED TIDEN	
FINSK STAD I ÖSTER-BOTTEN										SÄMRE VANOR	
KYL OCH FRYS						TORFTIG / FREDS-GUDINNA					
DRÄ-NERA									STRÅ / EJDER-HO-NORNA		
ÄR INTE DÅLIG								BLEV INTAGEN / ASTRA-KAN			
DESTIL-LERADE											KLASS FÖR BOXARE
ÄR BONO ETT	GRIL-LADE	RÖJER GÖMT	GÖRA INTRYCK	HAR HUVET PÅ SKAFT	GÖRS SÄLLAN EN STRAFF	EKO-RADIO		SAGO-MAMMA	NY SOM FÖRLED	GÅR INTE ALLT	
										40 GRADER / SLAV I NORDEN	
STRYK-TÅLIGA						KRÄVER TVÅ / FRÖMT LYDIG					
ÄR DEN VI KAN INTA		ANSTÅ / VANLIGA LÖVTRÄD						FOG / DET BOLMAR I KÖK			
					LÄR UT SVINGAR / BO-RICKOR				EFTER-STRÄVA IBLAND / BLAD		
TVÅ BLIR SKA SKE			KICKA PÅ ETT SÄTT / VÄDER-STRECK				KOM-MUN / BLÖT				
STENÅLDERS-GRAV				AV-FATTADE / ÄTTA PÅ SCEN						FÖLJD I UTTRYCK / MAGA-SIN	
						MED HÖG MORAL / VÄDRADE					
MÄN-NISKA	PUPPA / KAN FÅNGA DJUR							GÖR TJÄDRAR / SAMLING KÄRVAR			
TON			KUNG-LIGA RUM / STÖT								
					KAN KON STÅ I / ÄR LADY				TA UPP / TVÄRSLÅ		
DEKAL		VALD ATT VARA MED / LAGER								GLATTA / NJUTA	
BRUNST							REN-HÅLL-NINGS-MAN				
TOPP-SLAG				ÖMHET I PRAKTI-KEN				DAMM-DJUR			

©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 7 juni. Märk kuvertet **"Junikrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Majkrysset.

Grattis!

Vinnarna av två trisslotter:
Jan Eliasson, Lundsbrunn
Ann-Charlotte Olsson, Piteå
Ulf Gustavsson, Nässjö.

Vinnarna av en trisslott:
Maria Röntynen, Gävle
Tony Križan, Lund
Jan Asplund, Brösarp.

Månadens Quiz

Vi lottar ut en Fjällräven Primus Klunken-termos bland er som skickar in rätt tipsrad till info@transportarbetaren.se senast den 7 juni. Skriv "Primus-quiz" i meddelanderaden, och glöm inte ange namn och adress.

1 Charlie Sheen och Emilio Estevez spelar sopgubbar i en film från 1990. Vad heter filmen på svenska?
1. Made of Steel
X. Sopåkarna
2. Hot Shots! Höjdarna!

2 Hur bred är Mårten Trotzigs gränd på sitt smalaste ställe?
1. 70 cm
X. 80 cm
2. 90 cm

3 Vilken tid måste sophämtningen vara klar i Gamla stan?
1. 8.00
X. 10.00
2. 11.00

4 Tya:s skolledarrapport visar att andelen tjejer ökar på transportprogrammet. Hur stor andel har killarna utgjort det här läsåret?
1. 67 procent
X. 72 procent
2. 83 procent

5 Skådespelerskan Katarina Ewerlöf har fast anställning på en teater. Vilken?
1. Dramaten
X. Göta Lejon
2. Stockholms stadsteater

6 Pussy Riot-medlemmen Maria Aljochina satt i husarrest för att ha kritiserat kriget mot Ukraina, men lyckades fly genom att klä ut sig. Vad var hon utklädd till?
1. Renhållningsarbetare
X. Matbud
2. Väktare



FOTO: PERNILLA AHLSÉN

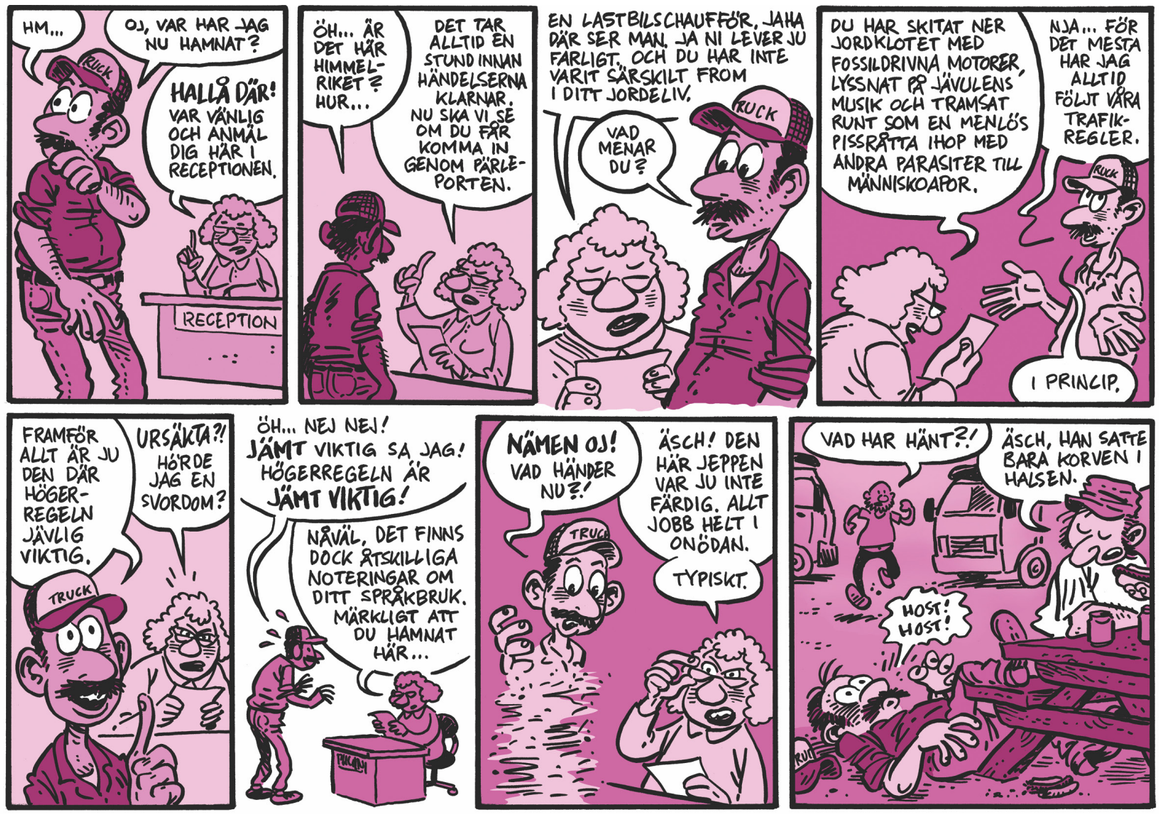
Rätt svar på förra månadens quiz:
1: 2 (I december)
2: 1 (två veckor)
3: 1 (förskollärare)
4: 1 (två)
5: 2 (I maj)
6: 1 (Thermos)
7: 1 (Yilport).

Grattis!

Vi vann varsin termos:
Niclas Larsson, Luleå
Peter Jonsson, Johanneshov
Irmeli Illikainen, Tyresö.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Möte utanför macken. Ombudsmännen Christina Mattisson (med hunden Ringostar), Mikael Humlin, Magnus Lagerqvist och Magnus Dawest tillsammans med chauffören Roger Berglund och, längst till höger, RSO Johnny Wiklund.

FRÅN NORR TILL SÖDER OCH SÖDER TILL NORR

Den 10 maj var folk från de fyra nordligaste Transportavdelningarna i region 1 och 2 ute på fem platser längs E4.

Där genomförde de för andra gången en gemensam Transportmanifestation (den första genomfördes i höstas).

➔ Avdelning 18 Hälsingland höll till vid E4:ans centrala avfart till Hudiksvall.

➔ Avdelning 26 Norrbotten vid Harrbäcken utanför Piteå.

➔ Avdelning 28 i Sävar norr om Umeå.

➔ Avdelning 32 Mellersta Norrland dels vid E4 Dockstabaren och dels vid E4 Myre Dinner utanför Sundsvall.

Månadens möte

”Det gäller att vara ute och synas”

En ström av folk på väg passerar – chaufförer, skolungdomar, bilköpare och turister. En kort bit från E4:an i Hudiksvall mötte transportare gamla och blivande medlemmar över en fika under manifestationen.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det här är ett bra ställe. Och vi är välkomna att stå här av stationschefen, säger Johnny Wiklund, regionalt skyddsombud på avdelning 18 Hälsingland.

När Transportarbetaren kommer på besök har han och de andra redan hunnit stå någon timme på platsen, utanför Circle K, och nära en större parkering där många lastbilar är parkerade. Med vid Transporttältet finns också avdelningsordförande Mikael Humlin, ombudsmännen Christina Mattisson och Magnus Dawest från avdelningen och Magnus Lagerqvist från förbundskontoret.

PÅ BORDET ÄR information från Transport framdukad. Och i en låda finns biljetter för fika och bulle från macken för den som vill.

– Det är en jämn ström som kommer förbi. Det här är en favorit i repris, säger Christina Mattisson.

Samtalen handlar om avtal, försäkringar, höstens val, medlemskap och förbundets värderingar. Och hundar. Christina Mattisson har med sin dvärgtax Ringostar och han drar uppmärksamhet till sig.

HÄLSINGEAVDELNINGEN stod här även i höstas, då de fyra avdelningarna i norr genomförde en manifestation. Mikael Humlin var då tillsammans med Magnus Larsson, central ombudsman, uppe i Gnarp, på en plats som är vanlig för chaufförsbyte.

– Det gäller att vara ute och synas. Nu är det dags att lyfta på häcken och köra i gång. Det finns potential att värva nya medlemmar, säger Mikael Humlin.

Redan vid elva-tiden på förmiddagen hade han hunnit få med fyra nya i förbundet, och en femte har visat intresse.

Några stannar för att prata fast de redan köpt fika och varit medlemmar i Transport sedan årtionden, som chaufförerna Jon Eriksson och Roger Berglund.

NORSKE EMIL JEDMEJAD, som körde från Haparanda kvällen innan, stannar också och pratar. Han ska vidare till Varberg och tycker att det är toppen att transportarna är på plats här i Hudiksvall.

Även två tyskar i en gammal Volvo får sig en kopp kaffe. De är också på väg från Haparanda, där de köpt vad de ser som en raritet.

– Inget slår personliga möten, säger Magnus Lagerqvist, central ombudsman med ansvar för medlemsvärvning och organisering inom Transport, som under dagen var på plats i Hudiksvall. ■



Norske chaufförен Emil Jedmejad hälsade på i Transporttältet.

På gång i din avdelning

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

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

Vi samlas i styrelserummet, och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vill du gå en kurs? Titta in på vår hemsida.

Vi önskar alla våra medlemmar en skön och säker sommar. Arbeta med förstånd så ingen skadar sig.

Avdelningsordförande Mikael Persson

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND



Nya på avdelningen är avdelningsordförande Sonja Chyle Kauko och ungdomsansvarig Mohannad Basim.

Utbildning Vill du gå en Startpunkt och lära dig mer om ditt medlemskap, försäkringar, kollektivavtalet, arbetsmiljö med mera? Eller en Avtalspunkt om ditt kollektivavtal?

Ta gärna med en arbetskamrat! Utbildningarna är på fyra timmar och vi bjuder på lunch. Intresseanmälan till transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Sommartider Vi vill önska alla våra medlemmar en trevlig sommar, passa på att återhämta er!

Tänk på att vi har begränsat med personal på avdelningen under sommaren. Öppettiderna kan variera. Ring innan du kommer förbi så att det finns någon på plats.



ÅRETS UTMANING

Åkeri/miljösektionen utmanar alla andra sektioner i avdelning 9. Lördagen den 10 september kl 11.00 vid Gelleråsen i Karlskoga.

Där sker utmaningen i form av långlopp i gokart. Vi kör en lagtävling med tre förare i varje lag.

Det blir tidskval och finaler. Finalen körs i 60 minuter med förarbyten. Ett vandringspris kommer att införas.

Vi fixar med grillning under dagen.

Och vi kommer att ha sektionsmöte efter utmaningen.

Varmt välkomna till en rolig dag tillsammans, önskar åkeri/miljösektionen!

...som även önskar alla en riktigt skön sommar! Kom ihåg att vara rädda om varandra i trafiken. Alla vill komma hem till nära och kära. Kör säkert.

Nya i styrelsen Avdelning 9 har fått några nya styrelseledamöter. Vi vill hälsa dem varmt välkomna och tacka dem för deras engagemang!

➤ Ordinarie ledamot: Helena Wahlberg från åkeri.

➤ Ersättare: Amne Alansare från bevakning.

➤ Ersättare: Mattias Persson från åkeri.

➤ Ersättare: Lars Bädicker från terminal.

Ungdomsansvarig Avdelningen har även fått en ny ungdomsansvarig: Jessica Linell. Jessica är en chaufför med erfarenhet av fackligt arbete som till exempel skyddsombud.

Hon brinner verkligen för att få fart på ungdomsverksamheten och att få informera våra blivande chaufförer och andra unga om facket, gemenskapen och svenska modellen. Håll utkik efter kommande aktiviteter för er under 30 år. Varmt välkommen!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Ny på avdelningen Vi har fått en ny ordförande i avdelningen. Han heter Ola Bodin och arbetar åt PreZero.



AVDELNING 12 MALMÖ

Vi önskar er alla en trevlig sommar!

Medlemsmöten

➤ Lördagen den 20 augusti kallar sektion 20 åkeri och 55 taxi/buss till medlemsmöte kl 10.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Välkomna!

Roger Holmgren, vice ordförande, 0733-900958

➤ Sektion 90 bevakning: Den 17 augusti kl 18.00 är det sektionsmöte, både på avdelningen och över Teams. Kallelse till Teams kommer att skickas ut. Välkomna!

Sektion 90 önskar alla en skön semester och trevlig sommar!

Sektionsordförande Mirja Nilsson, 0702-711635

➤ Securitasklubben: Den 14 september kl 18.00 är det klubbmöte på Securitashuset i Malmö. Är du intresserad att medverka över Teams? Hör av dig till ordförande Philip. Välkomna!

Klubben önskar alla en skön semester och trevlig sommar!

Klubbordförande Philip Kretz, philip.kretz-linden@securitas.se, 010-470 22 27



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

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Snart är sommaren här och därför vill vi passa på att önska våra medlemmar en riktigt skön sommar!

Tänk på att vi har begränsat med personal på avdelningen under sommarperioden, ring därför och boka tid i förväg på tel 010-480 30 14.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vill du ha kontakt med oss? Ring 010-480 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 010-480 33 42 eller e-post mikael.humlin@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på tel 010–480 33 41 eller e-post johnny.wiklund@transport.se.

Följ oss på våra sociala medier

➤ *Transportpodden Mellersta Norrland* hittar du på vår hemsida.

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Studenten närmar sig och i år kan vi äntligen fira som vi alltid har gjort.

Så är du studentmedlem på väg in i arbetslivet? Hör av dig så ser vi till att allt stämmer med kommande anställning.

Sommartider Avdelningens planerade verksamhet för den här halvan av året är över men avdelningskontoret är bemannat under hela sommaren. Men det är lättast att nå oss via mejl transport.19@transport.se. Om du vill besöka avdelningen, kontakta oss innan och boka tid.

Styrelsen i avdelningens pensionärsklubb önskar alla



Bränäs.



Sälen.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Stugsemester i sommar

Boka våra stugor i Bränäs och Sälen inför sommarsemestern. Det finns fortfarande några få lediga veckor kvar.

Först till kvarn får en skön och rofylld semester. Mer information på vår hemsida, avd.transport.se/avd-6/.

pensionärer en trevlig och fin sommar. Vi ses till hösten.

För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår utbildning, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar.

Så om du är intresserad, hör av dig till andreas.kedborn@transport.se för mer information.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Har du kollat så att din lön stämmer nu efter att löneförhöjningarna ska ha trätt i kraft? Om det inte stämmer, eller du har några frågor, så kontakta avdelningen på 010-480 30 20.

Studier Än finns det platser kvar till vår Startpunktsutbildning den 11 juni. Mer information och hur du anmäler dig hittar du på avdelningens hemsida avd.transport.se/avd-20.

Avdelningsstyrelsen har möte nästa gång den 27 juni. Har du något du vill att styrelsen ska ta upp så hör av dig till ordförande Anna Axelsson på mejl anna.axelsson@transport.se.

Avdelningen önskar alla våra medlemmar en glad midsommar.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Nu närmar sig sommaren och vi kommer gärna till er arbetsplats för besök.

Gå in på vår hemsida www.transport.se/avdelningar/halmstad! Där finns våra nyheter och kontaktuppgifter!

Värva en kollega så får du ett Superpresentkort värt 200 kronor när din värvade kollega betalat sin första månadsavgift!

HAR DU KOLL PÅ DITT AVTAL?

Många av våra avtal ger oss löne-höjningar dessa månader. Gå in på *Mina sidor* och kontrollera vad som gäller för just dig.

Vill du se oss på evenemang i din kommun? Tipsa ordföranden Manuel: manuel.gomez@transport.se.

Vi vill härmed också önska våra kamrater en riktigt glad midsommar!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Transport på två hjul Den 11 juni bjuder sektion 1 (Nordöstra Skåne) in till en MC-runda för Transports medlemmar. Vi samlas på avdelningskontoret på Karpalundsvägen 39A och åker därifrån vid kl 10.00. En liten bit motorväg, sedan blir det små vägar till Blekinge.

Efter en bensträckare i Sölvesborg gör vi ett besök hos Frida på Staxgård i Sandbäck, där vi bjuder på fika. Passa på att träffa oss i sektionen och avdelningen och andra transportare som har samma intresse som du.

Efter fikastunden kör vi tillbaka till avdelningskontoret, där det bjuds på kaffe för de som vill.

Styrelsen i sektion 1

Utbildningar våren 2022
➤ 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. Här fokuserar vi på frågor som berör dig och din arbetsplats, hur vi kan påverka och vilken roll du själv har som medlem.

Den 9 juni kl 8.00–12.00 i Karlskrona.

➤ Avtalspunkten: Vet du dina rättigheter och skyldigheter? En lokal ombudsman utbildar dig som medlem i det avtal som gäller på din arbetsplats.

Den 9 juni: Bevakningsavtalet, kl 13.00–17.00 i Karlskrona.

Denna dag är en planerad heldag facklig utbildning för dig som arbetar inom bevakningsavtalet. Utbildningen på förmiddagen är öppen för alla. Hör av dig om du vill delta tillsammans med några kollegor. På eftermiddagen kan enbart medlemmar som arbetar inom bevakningsavtalet anmäla sig.

Vi bjuder på frukost, lunch och fika under kursen.

Är du som medlem intresserad av dessa utbildningar? Kanske känner du någon som funderar på att bli medlem och vill veta mer om facket? Kontakta avdelningen på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se.

➤ Det finns ännu fler utbildningar för medlemmar och förtroendevalda. Kontakta avdelningen för mer information.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Öppettider Avdelningen är öppen kl 8.00–16.40. Lunchstängt kl 11.30– 2.30.

Du kan kontakta oss på tel 010-480 30 55 eller transport.55@transport.se.

Studier Hör av dig till oss på avdelningen. Vi nås på tel 010-480 30 55 eller mejl transport.55@transport.se.

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

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

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

Rätt arbetsgivare Har du bytt arbetsgivare eller blivit arbetslös?

Hör av dig till avdelningen på tel 010-480 30 55 eller mejl transport.55@transport.se.

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

Avtal/arbetsrätt
Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt? Kontakta Lennart Sköld på tel 010-480 36 29 eller lennart.sköld@transport.se

Avdelningen önskar alla medlemmar en skön och avkopplande sommar.

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? Eller du kanske vill gå en facklig utbildning? Du kanske har frågor angående försäkringar?

Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel nr 010-480 30 88.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN...

...finns ute på hemsidan för uthyrning, öppen för bokning från och med den 2 maj.

Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten.

Det är bara att boka genom att ringa direkt till avdelningen och prata med Anna, 010-480 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.



FOTO: JAN LINDKVIST

Minnesord

Kamraternas kamrat, vår Jonny saknas oss

Transports funktionär Jonny Fransson har hastigt avlidit i en ålder av 57 år. Han har haft många olika roller i förbundet – bland annat som ombudsman och ansvarig för Transport på direkten och Medlemscenter.

Inte ens när vi tänker efter riktigt intensivt så kan vi minnas att vi någonsin hört någon säga något illa om Jonny. Han var något så unikt, omtyckt av alla utan att vända kappan efter vinden. Jonny sa på sitt stillsamma vis alltid vad han hade för uppfattning.

Med stor empati, lugn, integritet och en ibland underfundig humor var det lätt att tycka om att arbeta och umgås med Jonny.

Han var teknikvisionär och pratade ofta om hur användbart AI (artificiell intelligens) skulle kunna vara hos oss. Men han var alltid klok i diskussionerna och förstod att tiden nog inte var inne riktigt ännu för att ta förbundet till en AI-nivå.

Jonny i sina blåa foppatofflor, som inte direkt sladdade runt ett hörn. Ibland kom det ett litet leende från någon mötesdeltagare som med värme frågade om ”Blixten” var på väg.

Han var inte någon som skränade, utan tvärtom så pratade han med en låg stämma så att alla oftast blev tysta för att höra vad han hade att säga.

Om det var ett trix för att få oss att lyssna eller om det bara var så, det vet man inte. Men för de som hörde honom nysa så vet vi att han även nös tyst, så tyst att en tidigare förbundsordförande undrade vad det var som lät.

Hans engagemang för den lilla människan tog aldrig slut. Ena dagen förhandlingar, andra dagen projekt i Palestina. Och de senast fem åren var han omtyckt ledare för Transport på direkten-verksamheten.

Det är svårt att sammanfatta en människas liv och gärning och vi är många som saknar Jonny Fransson enormt. Det är helt enkelt väldigt tomt efter honom.

Våra tankar går till Kirsi och sönerna.

Tommy Wreeth
Anna Ryding
Lars Mikaelsson
Transports verkställande utskott

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.

Solidaritet, kamrater, solidaritet

Det var inte så här jag hade tänkt att maj 2022 skulle vara. Planen var att planera inför Transports kongress 2022, driva förbundets frågor i valrörelsen och som inledning på valrörelsen ta en tur till Almedalsveckan nu när pandemin lugnat ner sig.

Allt det här är såklart på rull och jag och mina medarbetare jobbar för fullt för att både kongressen ska bli bra och för att Transport ska synas i valrörelsen med våra medlemmars frågor.

MEN EN FRÅGA har överskuggat allt nu i vår. Jag tänker såklart på Rysslands krig i Ukraina. Vi har fått kommunikation från fackliga kamrater i Ukraina. Bilder på våra kollegor, hamnarbetare och lastbilschaufförer, i kamouflageuniformer med vapen i hand. Det är svårt att ta till sig. I vårt förbunds portalparagraf talar vi om solidaritet. Aldrig har det varit så aktuellt som nu. Solidaritet.

Förbundet har skänkt pengar till olika hjälporganisationer i Ukraina. Vi har också lagt en blockad i svenska hamnar där våra medlemmar inte hanterar gods på ryskägda, ryskkontrollerade eller ryskflaggade fartyg. Jag är stolt över det vi har gjort och jag hoppas att det får någon effekt i alla fall, till skillnad från EU:s sanktioner som vi betraktar som helt urvattnade, med undantag för allt möjligt. Det är märkligt att en samarbetsorganisation som EU, som grundades som en garant för fred i Europa, inte har vassare klor när det väl gäller. Det är för tusan krig i vårt närområde.

> ”Nästan 30 miljoner européer jobbar på plattformsföretag, de flesta har skitvillkor. Så kan vi inte ha det. Det måste ändras.

Transport är ett internationellt verkande förbund och det har vi alltid varit. För mig är det självklart att vi går före i sådana här mörka tider.

DET FÖR MIG till en viktig del i vårt internationella arbete. Nu i slutet av maj håller ETF (Europeiska Transportarbetarefederationen) sin kongress i Budapest. ETF är vår viktigaste internationella samarbetsarena. Där träffar vi fackliga kamrater från hela Europa, och inte minst Ukraina, och samarbetar kring i första hand EU-lagstiftning. Men också med solidaritetsarbete där vi hjälper varandra över landsgränserna.

Vi kommer att vara där med en delegation och delta i inriktningsbeslut för de kommande fem åren av europeisk facklig transportverksamhet. Alla i Europa ska ha bra arbetsvillkor.

ETT VIKTIGT OMRÅDE som kommer att diskuteras är plattformsföretagen som breder ut sig som en ny pandemi över Europa. Ett viktigt område där vi som fackliga organisationer måste samarbeta och få inflytande för att inte människor ska kunna utnyttjas på den europeiska arbetsmarknaden. Nästan 30 miljoner européer jobbar på plattformsföretag, de flesta har skitvillkor. Så kan vi inte ha det. Det måste ändras. Solidaritet, kamrater, solidaritet. ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

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