TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 12 december 2022

Gravid och sänkt – kvinnor berättar

Tommy Nordberghs
Efter fajten funkar allt så mycket bättre

Osäker framtid för tidningsdistributörer

KULTUR
Möt vår mångsidiga illustratör Mattias Käll

Hopp om lugnare Black Friday

DETTA ÄR EN ANNONS.

STARKA TILLSAMMANS

Hej alla nya medlemmar!

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

Välkomna till Transport

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
I T F
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Eddie Karlsson
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: 54 700.
Nästa nummer utkommer den 29–30 december.

PRENUMERATION
250 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar: info@transportarbetaren.se.

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare och ställföreträdande ansvarig utgivare
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



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04

Innehåll Nr 12



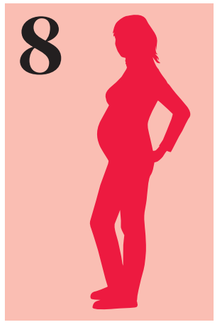
38



26



34



8



14

4 **LEDARE**
KRISTINA SJÖBERG

8 **DISKRIMINERING**
Kvinnor riskerar jobbet som gravida. DO vill att sådan diskriminering ska kosta.

14 **KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**

14 **BLACK FRIDAY**
Terminalarbetaren Eddie Karlsson har hopp om att årets högsäsong i e-handeln blir mindre stressig.

16 **RÄDD PÅ JOBBET?**
Transportarbetaren har pratat med taxiförare i Göteborg.

18 **TIDNINGSBUD**
Nedläggningar och minskad utgivning av morgontidningar gör budens framtid osäker.

23 **KRÖNIKA DAVID ERICSSON**

24 **UPPHANDLINGAR**
Färdtjänstförarna på Nilsbuss väntar på pengar och upprättelse.

26 **SNABBKOLL DINA PENGAR**
Så kan arbetsgivare blåsa anställda på lön.

28 **KRISEN LEDDE FRAMÅT**
Tre år efter fajten om ”dubbeldäckarna” är stämningen bättre på Tommy Nordberghs åkeri.

32 **FRÅGA FACKET**

34 **KULTUR MATTIAS KÄLL**
Vi hälsar på vår mångsidiga illustratör i hans ateljé i Örebro.

36 **DECEMBERKRYSSET**

38 **MÅNADENS MEDLEM**
Uppskattad medarbetare och maratonlöpare – möt skyddsvakten Kaveh Tiba.

40 **MÅNADENS AVDELNING**
Avdelning 17 satsar på fler medlemmar inom taxi.

43 **KRÖNIKA TOMMY WREETH**
Ordföranden har ordet.

Ledare

Är vallöften önskningar?

En regering är bildad och vallöftena från den blåbruna högerregeringen bryts ett efter ett. Det som sas innan valet gäller visst inte efter. Eller hur var det Liberalernas partiledare Johan Pehrson sa? Verkligheten gör det också svårt att hålla vallöften. Med andra ord var det planerade lögner från Jimmie Åkessons nya polare.

TILL EXEMPEL SOM för Sverigedemokraternas ekonomisk-politiske talesperson Oscar Sjöstedt som angående löftet om att sänka dieselpriset med 10 kronor sa till Dagens Nyheter ”...funkar det inte så funkar det inte. Ibland är verkligheten och spökar”. Mmm, den fantasin har lett till Jimmiepriser på bränslet i ditt fordon. 10 kronor vid pumpen blev några futtiga ören. Det är inte utan att jag tänker på den gamla sagan om Mäster Skräddare och den lille mannen som ville ha en rock uppsydd av sitt tyg. Efter flera löften från skräddaren blev det inte ens en tummetott. Till honom återkom aldrig mer den lille mannen.

> ”Jag passar på att önska alla läsare en riktigt god jul.



Apropå Sverigedemokraterna avgörs nu uteslutningen av Mats Fredlund i hovrätten och domen kommer den 8 december. Kommer hovrätten ge Fredlund rätt i att det var fel av Transport att utesluta honom? Märkligt kan tyckas i så fall om en förening inte har rätt att bestämma vilka som får vara medlemmar i föreningen.

VALLÖFTEN ÄR KANSKE att se som önskningar? Inget man behöver ta ansvar för. Lite som önskelistan till jultomten som jag skrev som barn. Och julen står ju för dörren. Snart första advent och Black Friday och Cybermåndag. Hur många paket kommer att skickas under dessa dagar? Och under vilka arbetsförhållanden för dem som ska leverera paketen? Fri frakt finns inte. Det är alltid någon som måste betala.

I JULETID FIRAS Jesu födelse. Men att vara kvinna och gravid i transportbranschen är inte alltid en lyckad kombination. I det här numret har vi träffat flera kvinnor som blivit utsparkade just på grund av de varit gravida. Skamligt är det snällaste jag kan säga om det.

JAG PASSAR PÅ att önska alla läsare en riktigt god jul! Nästa nummer kommer i mellandagarna så jag väntar med att utropa gott nytt år. Och glöm inte att tipsa oss om saker att skriva om, skicka mejl till redaktionen@transportarbetaren.se. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Plus & minus

↑ Gulblåa flaggor vajar åter i Cherson, Ukraina.

↓ Förödelsen som krig för med sig på alla plan.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om öppning för körkort trots vissa synfel:

”Äntligen händer något. Min man miste körkortet på grund av sämre syn i en synfältskvadrant. Vi önskar veta hur man går vidare för att rätta till felbedömningen.”
Anna-Karin

”Vad härligt det kommer bli när sunt förnuft anländer till jorden.”
Fredrik

Vi skrev att Transports ordförande röstade nej till LO:s förslag om lönepåslag i samordningen:

”BRA, tack! Ni visar vägen för oss transportare! All Respekt!”
Väktaren

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Skandalbolagen vinner viktig servicetrafik
2. Uteslutning prövas i Hovrätten
3. Transport säger nej till LO:s löneförslag

Pressgrannar

”Fotbollskort” med döda migrantarbetare

Inför fotbolls-VM i Qatar delade Byggnads ut annorlunda ”fotbollskort” i utvalda Pressbyråbutiker runt om i landet.

Korten kommer från Blankspots reportageserie *Cards of Qatar* som visar 33 personer av de tusentals migrantarbetare som dött eller allvarligt skadats under byggnationen av fotbollsarenan.

Reportageserien är nominerad till Stora Journalistpriset.

Läs mer på cardsofqatar.com. ■

> *”Det roliga är att kunna sitta med de gamla, att ge dem tid.”*

BARBRO LINDQVIST
79 år, undersköterska i KA.se.

Läsarbilden



FOTO: SAIED TAGAVI

EN LJUSMANIFESTATION till stöd för Irans kvinnor – Margot Wallström, tidigare utrikesminister (S), talar på Norra Bantorget den 12 november. Bilden är tagen av Transportmedlemmen Saied Tagavi.

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

Sagt på facebook

Vi skrev att Transports ordförande röstade nej till LO:s förslag om lönepåslag i samordningen:

”Som vanligt så sätt detta 'märke' allt för lågt av industrin som kan förhandla upp sina löner lokalt i ett senare skede. Transport kan inte det. Så vi behöver ett högre utgångsbud.”
MRG

”Med matpriser upp 14 procent och hyra upp 10 procent så är en löneökning på 4,4 procent alldeles för lite... Då blir jag bostadslös.”
JS

Siffran

20%

så mycket kräver fackklubben på LKAB i Malmberget i löneökning.

Källa: Dagens Nyheter

Insänt

Gör om, gör rätt Värmlandstrafik!

Grattis Värmlandstrafik! Återigen har ni gjort en misslyckad upphandling, precis som förra gången ni upphandlade servicetrafiken i länet. Och hur slutade det? Jo, man fick bryta kontraktet med den ”seriöse” åkaren AB Trendtaxi efter att de mist sitt trafiktillstånd.

VAD FÅR ER att tro att de kommer att få ett nytt till trafikstart? Anders Wahlén (servicetrafikchef på Region Värmland, reds anmärkning) var så säker i radion när han intervjuades att ”till trafikstart så skall tillståndet vara på plats”. Hur kan han vara så säker på det? Och hur kan företag som inte har trafiktillstånd över huvud taget vara med och konkurrera med seriösa företag som har trafiktillstånd – och hjälpte Värmlandstrafik med trafiken i de norra länsdelarna när avtalet med AB Trendtaxi bröts? Det här är tacken ni företag får av Värmlandstrafik för detta.

OM MAN GÅR in och läser på tidningen Proffs ser man hur det gick för detta åkeri när de förlorade trafiktillståndet och försökte med att byta vd och trafikansvarig. Men det blir väl som vanligt: Värmlandstrafik upphandlar fordon och skiter fullständigt i den som kör, bara fordonet rullar.

Men Transport får väl återigen städa upp efter Värmlandstrafiks misstag.

Nej, Värmlandstrafik: Gör om och gör rätt, som de gjorde Göteborgs stad den 1 juni i år. Där fick AB Trendtaxi indraget tilldelningsbeslut eftersom trafiktillstånd saknades.

Örjan Jakobsson,
ombudsman Transport Värmland

läsarbilden



FOTO: RAUL HUMA

RAUL HUMA FÅNGADE en vacker höstdag på jobbet. Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med en termosmugg.

Debatt

Lönerna i taxi – en ren katastrof

Taxibranschen står i dag inför en tuff utmaning, att säkerställa det akuta personalbehovet här och nu samt göra yrket attraktivt för framtiden.

Det är ingen nyhet att de flesta bolag är underbemannade, att det är svårt med rekrytering och att allt fler erfarna förare lämnar yrket. Generellt sett är de två största områdena att arbeta med löne-villkoren och arbetsvillkoren.

ENLIGT SCB SÅ låg medellönen i Sverige på 37 000 kronor per månad 2021. Taxiförare hade en medellön på 25 300 kronor per månad samma år. Det är långt under medellönen.

Det är en katastrof att ett legitimerat yrke är så underbetalt att förare inte klarar sig på en heltidstjänst, utan konstant arbetar övertid för att få ihop ekonomin. Detta minskar tiden för återhämtning och leder till ökad psykisk ohälsa. Det utbredda användandet av provisionsbaserad lön späder dessutom på problematiken ytterligare.

DEN STORA BRISTEN på taxiförare leder i dag till att arbetsbelastningen på varje enskild förare blir alldeles för hög. Raster och pauser hinns inte med, arbetspassen blir ofta mycket längre än vad som är schemalagt och ett berg av övertidstimmar växer i det fördolda.

Ett av grundproblemen är att uppdragsgivaren (beställningscentral/region /kommun) varken har kunskap om kollektivavtalet eller något arbetsmiljöansvar. Detta behöver förändras.

Agenda 2030 anger globala hållbarhetsmål för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Hur kan vi skapa en hållbar bransch utifrån dessa mål? Hur kan vi säkerställa hälsa? Hur kan vi uppnå jämlikhet? Hur jobbar vi med tillväxt och jobb? Minskad ojämlikhet?

Svaret på dessa frågor är ett starkt kollektivavtal som skyddar mot ohälsa och ger förutsättningar för att taxichaufför ska bli ett attraktivt yrke.

Vi är en stolt yrkeskår som har ett enormt stort ansvar för att våra regioner och kommuner ska fungera genom den upphandlade kollektivtrafiken. Vi utsätts dagligen för hot, våld, trakasserier och arbetsskador. Vi har en enormt bred kompetens och är ett stort nav i det svenska samhället.

GE OSS BETALT därefter och goda förutsättningar för att vilja och orka stanna kvar! ■



MANUEL GOMEZ
ordförande, Transport avdelning 25 Halmstad.



JAMIE SVENSSON
skyddsombud, Varbergs Taxi AB

Delta i debatten!

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

”Det är katastrof att ett legitimerat yrke är så underbetalt.”

DETTA ÄR EN ANNONS.

NYHET!
PANELER I 4-VÄGS SUPER-STRETCH

COMFORT STRETCH

INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

VINTERPAKET
DU FÅR 15 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
2 195:–

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI, TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



KLASS 1 KLASS 2

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH



MULTISCARF



ELASTIC ERGO

BÄLTE



STRETCH BEANIE



UNDERSTÄLL TRÖJA



UNDERSTÄLL BYXA



COMFORT STRETCH BEANIE



3-PACK KALSONGER



FLEECEJACKA PATCHED POCKET

KLASS 3



VINTERJACKA



WOOL BLEND WINTER

2-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS PRO BY WEXMAN WORKWEAR

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

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2023-01-31. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

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

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR /// TIDAHOLM SWEDEN /// QUALITY & IMAGE SINCE 1994

Gravid och utkörd – så här illa är det

De var uppskattade medarbetare, fick höra om sin lovande framtid av chefer och arbetsledare. Tills de talade om att de väntade barn.

Transportarbetaren har talat med kvinnor som gravida fått ta den yrkesmässiga smällen. DO vill driva fler sådana fall i rätten.

Text PERNILLA AHLSÉN OCH LILLY HALLBERG



FOTO: SHUTTERSTOCK

Chaufför, anställd på transportföretag i Stockholms län:



Hade under flera år kört servicetrafik för Stockholms läns landsting. När landstinget upphandlade trafiken 2014 vann ett nytt transportbolag uppdraget. De flesta av kvinnans kollegor, 33 chaufförer totalt, fick provanställningar hos det nya företaget. Men trots att hon hade stor erfarenhet av arbetet från tidigare transportföretag valde den nya arbetsgivaren att inte anställa kvinnan, som var gravid vid tillfället.

Diskrimineringsombudsmannen (DO) bedömde att transportföretaget uppenbart missgynnat kvinnan på grund av hennes graviditet. DO stämde därför företaget i Arbetsdomstolen och krävde ett skadestånd.

Arbetsdomstolen slog i en dom drygt ett år senare, i december 2015, att det var diskriminering som hade samband med kön och gav henne rätt till 75 000 kronor i diskrimineringsersättning.

Chaufför, anställd på mindre åkeri i Värmland:



Hade 2019 nyligen fått tillsvidareanställning efter provanställning som lastbilschaufför. Valde att berätta för sin arbetsgivare i ett tidigt skede av graviditeten för att ge åkeriet möjlighet att planera under hennes kommande frånvaro. Hon fick då höra att det var bra att hon lämnade besked. Men en vecka senare blev hon uppsagd.

Här går historien isär: Enligt arbetsgivaren berodde uppsägningen på arbetsbrist, enligt den gravida kvinnan på att hon väntade barn. Den påstådda arbetsbristen var bara ett svepskäl, enligt henne.

Kvinnan kontaktade sin Transportavdelning, som hade möte med ansvariga på åkeriet. Företaget höll fast vid sin version: Uppsägningen berodde på arbetsbrist. Ett år senare vände det, och åkeriet kunde anställa en ny chaufför.

Kvinnan valde att inte driva ärendet som ett diskrimineringsärende till DO då utgången kändes för osäker.

Chaufför, anställd på åkeri i Stockholm:



Sökte nytt jobb tidigare i år och fick i samma veva reda på att hon var gravid. Kvinnan berättade det för arbetsgivaren innan de skrev på anställningspappren. Han sa att det inte var några problem. Kvinnan började köra för åkeriet och allt fungerade bra. I vecka 8 av graviditeten började hon må fruktansvärt illa och var vissa dagar tvungen att vara hemma på grund av illamåendet. När det avtog fick hon i stället hemska bäckensmärtor på grund av foglossning, vilket gjorde det svårt att kliva i och ur hytten. Hon kämpade på ändå, men till slut ville läkaren sjukskriva henne på 50 procent. Kvinnan berättade för arbetsgivaren och det var inga problem nu heller. Hon jobbade halvtid i ytterligare några veckor, men tre veckor innan provanställningen löpte ut kom käftsmällen. Då avslutade arbetsgivaren provanställningen. Han sa att det absolut inte hade med graviditeten att göra utan berodde på arbetsbrist. Dagen efter gick kvinnan in på arbetsförmedlingens hemsida. Då såg hon en annons från samma arbetsgivare som lagts upp en vecka tidigare, där de sökte en chaufför motsvarande hennes tjänst.

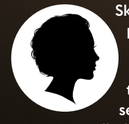
Väktare, anställd av större säkerhetsbolag i Västsverige:



Arbetade som butikskontrollant i mitten av 2010-talet. Talade tidigt i graviditeten med sin arbetsgivare om riskerna och möjlighet till omplacering eller havandeskapspenning, men nekades. När mer än halva graviditeten gått, i vecka 26, uppstod tumult under en insats: Kvinnan träffades av en armbåge i magen och fick föras till sjukhus, där hon fick stanna 2,5 dygn för observation.

Trots det erbjöd arbetsgivaren ingen annan lösning än dubbelbemanning på kvinnans pass, vilket redan var fallet vid det aktuella gripet då hon skadades. Som medlem vände sig kvinnan då till sin Transportavdelning, och fick en lösning så att hon inte behövde återvända till sina ordinarie arbetsuppgifter.

Chaufför, anställd på åkeri i Uppland:



Skulle få en provanställning på åkeriet men när hon berättade att hon var gravid fick hon bara en timanställning. När hon sedan fick missfall fick hon direkt fast anställning.

Graviditetspenning

Den som på grund av graviditet inte kan utföra sitt arbete kan få ekonomiskt bidrag i form av graviditetspenning, tidigare kallat havandeskapspenning.

Det kan gälla kvinnor med fysiskt ansträngande arbete, där arbetsgivaren inte kan erbjuda andra arbetsuppgifter.

Den gravida ansöker hos Försäkringskassan, och bidraget betalas ut tidigast två månader före beräknad förlossning.

En gravid kvinna kan dock ha rätt till graviditetspenning tidigare, vid risker i arbetsmiljön. Det gäller till exempel vid arbete med kemikalier och då finns rätt till graviditetspenning från den dag förbudet att arbeta gäller.

Källa: Försäkringskassan

Diskriminering kopplat till kön

EU-domstolen har genom praxis konstaterat att uppsägning av arbetstagare på grund av graviditet eller annan orsak, som väsentligen grundas på graviditeten, endast kan gälla kvinnor. Det utgör därför en direkt diskriminering på grund av kön.

Enligt svenska Diskrimineringsombudsmannen (DO) rör en oroväckande stor andel av de ärenden som kommer in uppsägning i anslutning till en provanställning. DO stödjer sig på EU:s så kallade mödraskyddsdirektiv, och anser att de svenska bestämmelserna ska tolkas i enlighet med direktivet: En arbetsgivare som fått kännedom om att en arbetstagare är gravid får inte säga upp arbetstagaren, förutom i undantagsfall och i så fall för skäl som är godtagbara för uppsägning utan koppling till graviditeten.

Källa: DO, EU-rådets direktiv 92/85/EEG

”Ingen förtjänar att uppleva det här”

”Att sitta där på ett sjukhus, i en korridor, inne i den sista fasen av graviditeten med mitt första barn, med alla känslor det innebär i sig och fundera på om man just fått sparken och inte förstå varför...”



Totalt utlämnad. Så kände Johanna (som egentligen heter något annat) gravid i sjunde månaden, när hon satt i en sjukhuskorridor i väntan på undersökning och blir uppringd av arbetsgivaren som vill sparka henne. Bilden är arrangerad.

Med knappt tre månader kvar till beräknad förlossning var Johanna på regionsjukhuset för kontroll. Då fick hon samtal från sin arbetsgivare, åkeriet där hon stortrivts under många år. Nu var beskedet att företaget hade noll förtroende kvar för henne – och Johanna insåg för första gången att hennes anställning kunde vara avslutad.

Text **LILLY HALLBERG** *Foto* **SHUTTERSTOCK**

– KAN JAG HJÄLPA någon annan genom att berätta vill jag gärna göra det. Jag önskar att jag själv fått mer stöd, men upplevde att det inte fanns något skyddsnät. För mig är inte det viktiga ett skadestånd, utan att rätt ska vara rätt, säger Johanna.

Hon heter egentligen något annat. Hennes erfarenhet av problem på arbetsplatsen ligger några år bakåt i tiden. Trots att Johanna både är vältalig och högskoleutbildad, och själv upplever sig som i grunden stark, kände hon sig helt utlämnad, ”som ensam i en liten gummijolle ute på havet”, och kunde bara tänka på att hålla i sig själv.

– Vad ska då inte en tjej som kanske är 24 år, ny i yrkesrollen, inte läst arbetsrätt och som är gravid, känna i en liknande situation? säger Johanna, som är i 35-årsåldern.

HON ÄR FORTFARANDE lastbilschaufför och bor kvar utanför en större stad i Mellansverige. Det åkeri Johanna kör för ligger dock i en annan region. Men det fungerar bra och hon trivs. Att hon vill vara anonym är delvis med tanke på den tidigare arbetsgivaren, trots allt:

– Jag vill ändå lyfta att det var en bra arbetsplats i många år, det var lugnt och stabilt. Jag såg nog också något av en fadersfigur i åkaren, och märkte hur bra han var med sina barnbarn, säger Johanna.

– Och jag frågar mig själv om vad problemen handlade om, var det att jag var gravid? Eller var det något annat?

Hon är medveten om att hon själv nog aldrig får svar på frågorna, hur ”världens bästa arbetsplats” under närmare nio år, plötsligt blev en plats där allt hon gjorde eller sa ifrågasattes och fick henne att känna sig värdelös.

Tiden på det gamla familjeåkeriet beskriver Johanna annars som både tuff och rolig. Stämningen var generös och tillåtande. Hon och de andra chaufförerna, och åkaren, ställde upp för varandra. Fixade med bilarna, följde varandra också på sociala medier och, inte minst, hade kul ihop.

TRANSPORTARBETAREN HAR TAGIT del av den erinran, en så kallad LAS-varning, Johanna fick från åkeriet under sin graviditet. För den utomstående är det svårt att bedöma allvaret i de påstådda förseelserna, men det är en rad punkter som bland annat rör att inget om åkeriet, eller åkeriets kunder, ska förekomma i medier – vare sig traditionella medier, som lokaltidningar och tv, eller sociala medier och bloggar på nätet. Chaufförerna måste också ta bort eventuella nallar, eller andra maskotar, från hytten i ”sin” bil efter avslutad körning. Och att det inte är okej att köra med tomteklädsel eller pynta sig med glitter vid lucia.

Johanna uppmanas i varningen att fortsättningsvis acceptera och följa reglerna, för att åkeriet ska betraktas som seriöst.

JOHANNA HAR SJÄLV kommenterat punkt efter punkt, kommit med förklaringar och kan också motsäga rena felaktigheter med dokumentation.

Hon ställer sig också frågan varför dessa regler just börjat gälla henne och ingen av kollegorna, och påpekar att hon alltid varit väldigt sparsam med aktiviteter på sociala medier, att hon helt saknar Youtube-konto och aldrig publicerat bilder på lastbil eller last i offentliga branschgrupper på exempelvis Facebook. Och att det knappast varit hon som började ”tomta” för välkända kunder, utan att traditionen förekommit innan hon började på åkeriet.

Som medlem i facket hörde sig Johanna av sig både till sin lokalavdelning, till Transport centralt och LO. Hon upplevde att stödet helt uteblev. Att hon i stället möttes av en attityd att det bästa vore sluta ”bråka”, skriva under varningen, ta gravidpenning och gå hem.

– Du kanske förstår att jag inte talade med någon kvinna om saken?

JOHANNA VILLE FORTSÄTTA arbeta, och kämpade på. Av sin barnmorska och andra inom vården fick hon rådet att sjukskriva sig. Den stress och oro arbetsmiljön skapade innebar en risk inte bara för Johanna utan också för hennes ofödda barn.

När knappt tre månader återstod av graviditeten var hon inne på sjukhus för att göra en omfattande kontroll, bland annat ett sent ultraljud och kontroll av blodsockret. Då ringde hennes arbetsgivare. Samtalet avbröts av en sköterska som kallade in henne, men Johanna hann ändå uppfatta att åkeriet helt förlorat förtroendet för henne. Hon insåg att de ville säga upp henne.

– Att sitta där på ett sjukhus, i en korridor, inne i den sista fasen av graviditeten med mitt första barn, med alla känslor det innebär i sig och fundera på om man just fått sparken och inte förstå varför... Den känslan är obeskrivlig och den önskar jag inte någon, säger Johanna.

– Jag är yrkesstolt och jag älskar mitt jobb. Även om jag i grunden vet att man inte blir dålig och slarvig på två veckor grubblade jag mycket. Det förstörde den sista delen av min graviditet och det är ju en tid som aldrig kommer att komma tillbaka. ■

TIPSA OSS

Har du egna erfarenheter av att ha blivit diskriminerad? Hör gärna av dig till oss på lilly.hallberg@transportarbetaren.se eller pernilla.ahlsen@transportarbetaren.se.



”Att utreda de så kallade gravidcasen skickar signaler som utgör en form av samhällspåverkan”, säger DO Lars Arrhenius.

FOTO: TOMAS GUNNARSSON

DO: Det ska kosta att diskriminera

Diskrimineringsombudsman Lars Arrhenius vill driva fler fall där kvinnor nekats arbete på grund av graviditet. Och att fler ska kunna få ersättning för att de diskriminerats.

Text **Lilly Hallberg**

– Det är anmärkningsvärt i hur hög grad diskriminering av gravida fortfarande förekommer, och något jag reagerat på under mina två år som ombudsman. Vi har haft lagar mot det under lång tid, ändå får vi frekvent in ärenden av det slaget, säger Lars Arrhenius, som leder arbetet på myndigheten DO.

Som diskrimineringsombudsman vill han att fler fall hamnar i domstol. Både för att ge upprättelse åt dem som utsatts för diskriminering och för att det fungerar avskräckande:

– Att fallen hamnar i rätten och prövas har betydelse för samhällsutvecklingen, och gör tydligt för arbetsgivare att det handlar om lagbrott. Det går inte att komma undan med förklaringar om att man inte kände till lagen, lika lite som vid brottmål.

LARS ARRHENIUS HAR samtidigt förståelse för att det för den drabbade kan kännas lättare med en förlikning, en överenskommelse med arbetsgivaren, innan det går till domstol.

– Det kan också fungera som en upprättelse med en överenskommelse om skadestånd, och vi kollar alltid innan med den enskilda individen och försöker vara lyhörda. Ur mitt perspektiv är det samtidigt viktigt att fler fall prövas i rätten.

Han vill inrikta sig på fall där kvinnor som nekats jobb på grund av graviditet har möjlighet att få ersättning. Rättsenheten och processenheten hos myndigheten har förstärkts.

Vad är det för slags fall, måste de vara ”lätta”?

– De behöver inte vara enkla. Vi utreder med de resurser vi har, vissa svårare fall är vår processenhet väldigt bra på att fånga upp. Det kan handla om ärenden där ord står mot ord, men där det ibland ändå finns sådant som ett sms, eller att någon annan hört något och kan vittna, som gör att det går att utreda.

Lars Arrhenius vill att arbetsgivare som bryter mot lagen ska veta att det kostar.

Vilka belopp handlar det om?

– Vi tittar på hur allvarlig diskriminerings är. Just när det rör graviditet i arbetslivet har vi på senare tid yrkat på 50 000–100 000 kronor.

HUR LÅNG TID ärendena tar varierar. Dels den tid det tar för DO att utreda ett ärende, och det kan röra sig från ett par månader till ett halvår. Dels handlar det om tiden det tar hos domstolen, från det att stämning har lämnats in till huvudförhandling och dom vilket DO inte har möjlighet att påverka. Det kan ta upp till ett år.

– Att utreda de så kallade gravid-casen skickar signaler som utgör en form av samhällspåverkan, säger Lars Arrhenius.

De individer som utsatts för diskriminering uppmanar han att göra en anmälan. Och framhåller att DO jobbat för att underlätta hur det görs, bland annat genom webbformulär och genom att vara tydliga i sitt bemötande. ■

Anmäl diskriminering

På Diskrimineringsombudsmannens, DO:s, webb förklaras vad som räknas som diskriminering och hur en anmälan görs.

Där finns ett webbformulär som gör det enkelt att göra en anmälan. Det går också att ringa myndigheten, liksom att mejla eller skicka anmälningar med post.

DO informerar även om vad som händer när anmälan är gjord.

Varje år får DO omkring 5 000 anmälningar. Alla går inte att driva, men myndigheten går igenom samtliga som kommer in. Läs mer: **www.do.se**

Två fall som DO prövat

TAXIBOLAG SA UPP BLIVANDE TVILLINGMAMMA

Kvinnan anställdes av ett taxibolag i nordöstra Skåne i slutet av 2017. Drygt en månad senare meddelade kvinnan sin arbetsgivare att hon väntade barn, och att det var tvillingar.

Taxibolagets ägare svarade med att skicka flera sms till kvinnan och skrev att hon kunde glömma anställningen och att hon skulle riva anställningsavtalet. Fem dagar senare fick kvinnan besked om uppsägning.

DO utredde fallet och bedömde att sms:en från arbetsgivaren, liksom den korta tid som passerat tills dess att hon blev uppsagd, visar att hon sagts upp på grund av graviditet och kommande föräldraledighet.

DO lämnade in en stämningsansökan till Arbetsdomstolen (AD). Taxibolaget erkände diskriminering. Medgivandet innebar att AD dömde taxibolaget det ersättningsbelopp för diskriminering som begärts, 100 000 kronor.

PROVANSTÄLLD MATLEVERANTÖR FICK INTE VARA KVAR

Under tiden som provanställd körde kvinnan ut matvaror i Storstockholmsområdet. Men när hon meddelade arbetsgivaren, ett av de större företagen inom matleverans, fick hon kort senare veta att hennes provanställning inte skulle övergå i en tillsvidareanställning efter att provanställningsperioden var slut.

DO gjorde bedömningen att företagets beslut har haft samband med kvinnans graviditet och att hon därför missgynnats på grund av sitt kön.

DO stämde därför bolaget i maj förra året för att de utsatt henne för direkt diskriminering och yrkade på att hon skulle få 70 000 i diskrimineringsersättning.

Innan fallet kom upp i Arbetsdomstolen träffade dock parterna och kvinnan en uppgörelse, och domstolen avskrev därmed ärendet.

”Bli med barn är ju e n helt naturlig grej”



Emma Brodin föreläser om feminism och var med och startade nätverket Kvinnor i Transport.

När Emma Brodin började köra lastbil och sökte jobb fick hon frågan om hon skulle skaffa barn snart.
– Vad har det med min förmåga att köra lastbil att göra? säger Emma som är ordförande för avdelning 9 Örebro – Transports första feministiska avdelning.

Text **PERNILLA AHLSÉN** *Foto* **LILLY HALLBERG**

– DET ÄR HELT sjukt. Att bli med barn är ju en helt naturlig grej. Det som är märkligt är att arbetsgivarna inte hänger med, säger Emma Brodin.

Men, tillägger hon, en förlegad syn på kön och föräldraskap slår även mot männen.

– Det är inte helt ovanligt att män som ska vabba får höra av chefen att ”har inte du en kärring hemma?”. Om vi jobbar för jämställdhet så kommer vi åt det problemet också. För det är klart att män också vill ta hand om sina barn.

INFÖR KONGRESSEN I augusti i år skrev några män på avdelning 9 Örebro en motion om att Transport skulle kalla sig ett feministiskt förbund. Motionen röstades ner.

– Jag blev inte jätteförvånad. Det är väl lite för tidigt för vår organisation att säga att vi är feminister. Men det är synd, det är ju många andra LO-förbund som har det i sina stadgar att de är ett feministiskt förbund, säger Emma.

Ett av kongressens argument mot motionen är att de först måste bestämma vad det innebär att kalla sig ett feministiskt förbund. Emma tror att ordet feminist har fått en negativ klang.

– Folk tror att en feminist är någon som hatar män, och så är det absolut inte. Feminism handlar om jämställdhet, att alla ska behandlas lika oavsett kön.

NÄR MOTIONEN RÖSTADES ner valde avdelningen att utnämna sig till Transports första feministiska avdelning. Varför det?

– För att det är viktigt att visa att vi tar ställning för jämställdhet.

Vad innebär det att ni är en feministisk avdelning?

– Att vi tänker på att lyfta och få med kvinnor i den fackliga kampen. Alla ska ha samma möjligheter, könet ska inte ha betydelse.

VÄGEN HIT BÖRJADE för några år sedan när avdelningen reagerade på att det var en hård ton och machokultur på många arbetsplatser, och att de inte hade så många kvinnliga förtroendevalda. Av 65 skyddsombud var det bara 3 som var kvinnor. Hur kom det sig?

– När vi började granska oss själva såg vi att ofta när vi väljer förtroendevalda så är det de som hörs och syns mest som väljs, och oftast är det män. Då måste vi kanske tänka oss för och låta andra ta plats, säger Emma.

De började uppmuntra kvinnor att gå fackliga utbildningar och gav dem de verktyg och det självförtroende som de behövde för att ta olika förtroendeuppdrag.

Det ledde till att det blev fler kvinnliga förtroendevalda på arbetsplatserna.

– Vi försöker ha minst två förtroendevalda på varje arbetsplats, så att de alltid har en kompis som kan stötta. Då tycker vi att det är bra om det är en man och en kvinna. Det är extra bra om vi även täcker in olika ålder och etnicitet. Det är inte så att vi alltid måste välja utifrån de premisserna, men det är bra att ha det i åtanke så att alla får chansen, säger Emma och fortsätter:

– Vi har märkt att det fungerar väldigt bra när man tänker jämställt. Arbetslagen är väldigt nöjda också.

MÅLET ÄR FORTFARANDE att Transport ska bli ett feministiskt förbund, men Emma tror att det kommer att ta tid.

– Vi behöver utbilda och dela erfarenheter. Men jag hoppas att alla inser att det inte är så farligt som det låter. Det betyder ju bara att man är för jämställdhet och det är vi väl allihop? ■

Stoppad direkt som kvinna

Petra var inte ens gravid. Hon var bara kvinna. ”Så vi har anställt en kille som börjar nu i oktober. Hoppas du har förståelse” skrev åkeriet. Nu utreder DO fallet.

Text **Lilly Hallberg** *Bild* **Shutterstock**



Efter att ha kört tungt i drygt 15 år sökte Petra, som egentligen heter något annat, jobb på ett åkeri hemma i Värmland. Tre gånger. Sista gången fick hon svar, och ett nej med ”förklaring” från åkaren.

– Han skriver svart på vitt att tjejer inte klarar jobbet. Kanske för att de aldrig fått chansen utan blir åsidosatta direkt... Men att det händer 2022 är helt otroligt, säger Petra.

För henne var det självklart att göra en anmälan till Diskrimineringsombudsmannen (DO), som startat en utredning av fallet som diskriminering av kvinna i mansdominerad bransch.

VARFÖR JUST DET jobb som chaufför hon sökte på Karlstadsåkeriet skulle vara så extremt tungt eller fysiskt framgår inte.

– Jag har ingen aning vad han syftar på, vad som skulle vara så krävande att man som tjej inte klarar det, säger Petra.

I svaret från åkaren står bara: ”Hej – tack för din ansökan. Jobbet är väldigt fysiskt krävande och jag vet ingen tjej i hela branschen som jobbar med detta vi har aldrig haft någon. Men vi har många killar som tycker det är för fysiskt.” Mejlet avslutas med förhoppningen att Petra förstår att de anställt en kille som börjar inom kort. Det gör hon inte.

– Man kan tro att sådant här är i utdöende, men uppenbarligen inte, säger Petra.

Redan direkt efter utbildningen råkade hon ut för ett företag med samma syn:

– Det var en isoleringsfirma som vägrade anställa tjejer. Det kändes som att få en käftsmäll det första man får i branschen.

Petra har sedan dess provat det mesta inom transport och har i dag en deltidstjänst på ett annat åkeri.

– Det är jättebra kamrater och jättebra chef så det är inget att klaga på där.

Hon har haft kontakt med Transport i det ärende som DO utreder.

ÖRJAN JAKOBSSON ÄR en av de ombudsmän som haft kontakt med Petra och en annan ombudsman på Värmlandsavdelningen har skrivit en inlaga till DO.

– Just det här är ett extremfall, här finns solklara bevis och det är bra att DO som har rätt kunskap driver det, säger Örjan Jakobsson.

När det gäller andra fall där kvinnor upplever sig diskriminerade på grund av kön är det svårare, som när någon fått provanställning avslutad då hon blivit med barn, enligt Örjan:

– Vi kan kalla till överläggning, men har väldigt liten chans till att arbetsgivaren ska ändra på sitt beslut att avbryta provanställningen.

Läs mer om hur DO arbetar med olika diskrimineringsfall på sidan 11. ■

Arbete och graviditet – Bya och Tya vill ge information

– Många arbetsgivare har inte koll på vad som gäller för gravida och ammande arbetstagare.
Det säger Marko Juvonen, regionalt skyddsombud på avdelning 17.

Text **Pernilla Ahlsén**

Han arbetar med ett projekt inom Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Bya, som syftar till att ta fram ett informationsmaterial om vad lagstiftningen säger om vad som gäller vid graviditet. Tanken är att det ska bli en folder som ska delas ut till arbetsgivare och skyddsombud. Ett liknande projektförslag är inskickat till Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Tya.

– I materialet som vi kallar *Graviditet och arbetsliv* går vi igenom befintlig lagstiftning, vad som gäller när man blir gravid och vad arbetsgivarens ansvar är, säger Marko Juvonen.

När en kvinna blir gravid ska arbetsgivaren tillsammans med henne och skyddsombudet göra en riskbedömning och anpassa arbetet utifrån det.

– När man är gravid ska man kanske inte jobba med ordningshållning där det förekommer hot och våld. Samma sak inom åkeribranschen, där är det kanske inte helt lämpligt ergonomiskt att köra distribution när man är gravid, säger Marko.

OM ARBETSGIVAREN INTE kan anpassa tjänsten eller hitta något annat som den gravida kan göra inom företaget så kan arbetsgivaren stänga av henne från arbete. Hon kan då söka graviditetspenning från Försäkringskassan.

– Men det kräver att arbetsgivaren



har uttömt alla möjligheter till anpassning och omplacering och det är dokumenterat i en riskbedömning, säger Marko.

TYVÄRR ÄR DET inte alltid arbetsgivaren uppfyller de kraven. Som regionalt skyddsombud har Marko flera gånger fått hjälpa medlemmar som har fått problem med arbetsgivaren under graviditeten.

– Det brukar vara lite diskussioner innan vi får rätsida på det. Men oftast brukar arbetsgivaren lyssna när jag eller skyddsombud påtalar vad lagen säger om rättigheter och skyldigheter. Ofta handlar det om okunskap. Därför behövs det här materialet där vi på ett väldigt lättillgängligt sätt förklarar vad som gäller, säger Marko och fortsätter:

– Om vi tittar inom Tyas områden så har vi 40–50 procent tjejer i klasserna på Transportgymnasierna. Branschen måste ta höjd för att det kommer att vara hälften kvinnor och hälften män i framtiden. Det börjar ju redan bli 50 procent tjejer på vissa arbetsplatser. Då måste branschen vara beredd på att folk får barn. ■

FOTO: KAMILLA KVARNTORP



Alexandra Einerstam

Jag råkade säga något om privilegier

Det finns en bok jag ständigt återvänder till när jag vill få bekräftelse eller hämta argument och det är Anneli Jordahls bok *Klass – är du fin nog?* Nästa år firar den 20 år men den är minst lika aktuell i dag som när den släpptes. Då, 2003, talade ingen om klass, men tack vare Jordahls bok kom klass upp på tapeten igen.

Nu har jag återvänt till den igen efter att jag råkade vara lite väl ”politisk” när min familj och en annan familj, ur en annan samhällsklass, sammanstrålade för att grilla och kallbada.

Jag råkade säga något om privilegier.

I LIKHET MED Jordahl, som i sin bok kallar sig för ”klassfundamentalist”, har jag oerhört svårt att ta klassomedvetenhet. Att vara omedveten om vilka privilegier man har, eller till och med förneka att man är privilegierad, får mig att slå bakut. Inget är så lätt att ursäkta som sina egna privilegier.

> ”Jag har ingen årslön på banken.

ATT GÅ PÅ toaletten när man vill är ett privilegium som många inte reflekterar över. Att kunna ringa till Försäkringskassan eller läkaren på arbetstid är ett annat. Ett tredje är att kunna flexa, det vill säga att gå tidigare en dag och sedan kompensera för det en annan dag.

Att vara privilegierad, handlar även om tillgångar, om kapital. Kommer ni ihåg Ann Wibble? Hon var borgerlig finansminister 1991–1994 och känd för att ha yttrat ”alla svenskar borde ha en årslön på banken”. Jag har ingen årslön på banken. Jag har heller inga tillgångar jag kan sälja av om jag får det knapert. Det enda jag kan göra är att sälja min tid och även den är reglerad.

Men jag är i viss mån också privilegierad. Jag har ett heltidsjobb, min fru likaså, jag har ett kollektivavtal, jag har tak över huvudet och mat på bordet. Dock har det blivit mindre i plånboken.

TILL OCH MED den välbeställda medelklassen påverkas och beklagar sig över att de måste sälja av sina tillgångar och börja handla i lågprisbutiker. Tyvärr består deras obefintliga insikter om sina egna privilegier. Vi ses i kassakön! ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Eddie mådde då ligt inför Black Friday

Terminal. Tidigare år har varit stressiga och tunga. Men i år är Eddie Karlsson på DHL Express i Göteborg inte lika orolig. Nya chefer har lyssnat på personalen och sett till att det är ordentlig bemanning och bra planering till Black Friday.

Text och bild **John Antonsson**

Inspirerat av USA kickstartar den svenska julhandeln runt Black Friday, i år den 25 november. Först visste vi inte ens vad det var. Nu är dagarna med engelska låneord många: Singles day, Black Friday, Cybermåndag. I branschen kallas hela kalaset för Black month. Det är perioden då handlarna på nätet och butikerna i stan slåss om kunder med REA skrivet i stora svarta bokstäver.

DU BLIR INTE rik av att jobba som deltidsanställd terminalarbetare. Men om Eddie Karlsson ska ha något från rean går han ner till Nordstan i Göteborg. Det är inte tal om att beställa på nätet.

– Jag vet hur högt tryck det är och vill inte påfresta de andra för att jag är för lat för att gå på affären. Jag vet exakt hur högt tryck det är för alla. Jag har sett chaufförer gråta för att de är så sönderstressade, säger Eddie Karlsson som är Transportombud på DHL Express i Göteborg.

EDDIE BÖRJADE PÅ DHL Express som praktikant innan han kunde köpa folköl på Ica. Han har jobbat sig upp i sex år. Från 56 procent tjänstgöring till 84. Nu är han en av en handfull som jobbar heltid under de hektiska månaderna. Det känns helt okej att det smäller till snart.

– I år har företaget faktiskt lyckats. Alla andra år har de misslyckats.

TERMINALEN HAR TAGIT in extra personal, gett befintliga anställda fler timmar och har planerat så att leveranserna kommer i ett jämnt flöde. Inte som förr.

– Problemet har varit att vi har fått allt gods samtidigt och vi har varit alldeles för få. Vi har varit normalbemannade, till och med färre ibland. Nu kommer vi att vara mer än dubbelt så många som tidigare år. Då har det varit väldigt högt tempo, slitsamt och stressigt.

Hur mådde du inför högsäsong tidigare år?

– Jag mådde psykiskt dåligt då jag visste hur mycket vi skulle få slita.



Eddie Karlsson är Transportombud på sin arbetsplats, DHL Express i Göteborg.

Det tär både psykiskt och kroppsligt.

EDDIE BESKRIVER EN arbetssituation där tunga lyft var vanligt förekommande. Enligt honom var det få chefer som lyssnade på de anställda. Han berättar om en situation.

– Han sa: ”Är det du eller jag som är chef? Bra, då gör du som jag säger”.

Vad hade du sagt?

– Jag ifrågasatte om det är mänskligt att lyfta paket som väger 80 kilo själv.

DET VAR DROPPEN som fick Eddie Karlsson att koppla in Transports lokalavdelning och facket kontaktade i sin tur chefens chef. Då började processer dras i gång och nu är situationen en helt annan. Alla lyft över 25 kilo ska tas med en kompis. Företaget har tagit fram en utbildning i säkra lyft (läs mer på sidan 27) och det har köpts in lyftarbälten till terminalen.

DEN POSITIVA FÖRÄNDRINGEN gör att jobbet känns mycket roligare. Bakom den ligger två saker, enligt Eddie. För det första har det kommit till nya chefer som vill lyssna och prioriterar arbetsmiljön. Det andra är ihärdigt fackligt arbete.

– Vi har pushat och legat på. Vår avdelning nöjer sig inte om arbetsgivaren inte gör allt som krävs. Nu kan vi jobba tillsammans med cheferna och de förstår oss. De förstår att vi inte vill skada företaget. Vi vill att företaget ska gå bra, för vi vill också leva på företaget. Men vi måste också få ha ett bra liv på arbetsplatsen.

– Nu vet jag att det alltid kommer att bli en hyfsat bra dag när jag går till jobbet. Det känns mycket bättre. ■

Skakigt läge för e-handeln

Efter flera år av uppgång dalar handeln på nätet. Raketsiffrorna från pandemin är bortblåst och handlarna fruktar att försäljningen ska dala.

Under pandemiåren slog handeln på nätet rekord nästa varje månad. Transporterna ökade och särskilt hemleveranserna. Men redan under förra året gick det att se en dämpning.

Under Black Friday förra året minskade handeln med 11,4 procent, jämfört med året innan. Men veckan som helhet ökade alltjämt.

Postnord ger ut en e-handelsbarometer en gång i kvartalet. I den senaste, som gäller april–juni står det att branschen har negativ tillväxt, alltså att handeln går ner.

I en undersökning som e-handlare svarat på är det få företag som tror på mer försäljning. Den största gruppen, 42 procent av företagen, tror tvärtom att e-handeln kommer att minska under resterande delen av 2022.

Om det blir mindre försäljning inför julhandeln är det från väldigt höga nivåer. En undersökning Postnord gjorde efter förra årets Black week visade att svenskarna handlat för 9,7 miljarder på nätet under perioden. Det var ett tapp från 13,5 miljarder året innan. ■

Så gör företagen vid arbetstoppar:

Transportarbetaren kontaktade ett flertal transportföretag som levererar varor från e-handeln med frågeställningen: Nu närmar sig Black Friday, Cybermåndag och därefter julhandeln. Hur gör ni för att säkerställa goda arbetsförhållanden vid arbetstopparna?

AIRMEE: Inget svar.

BEST TRANSPORT: Best Transport följer de lagar och regler som gäller på arbetsmarknaden samt ingångna kollektivavtal.

BRING: Inför högsäsongen som börjar strax bemannar vi upp både i form av chaufförer, terminalarbetare och på kundtjänst. Detta gör vi för att kunna hantera ett ökat tryck samtidigt som vi vill vara måna om att arbetsbelastningen inte blir för hög på personalen.

BUDBEE: Inget svar.

DB SCHENKER: Vi lägger stort vikt vid planeringen, vilken är A och O för att hantera arbetstoppar. Vi använder bland annat underlag från tidigare motsvarande perioder och tar in volymprognoser från våra kunder. På så sätt kan vi planera på ett bra sätt och säkerställa rätt bemanning.
I år har vi dessutom införskaffat en ny typ av lastbärare för paketleveranser som kommer underlätta hanteringen både för våra terminalarbetare och chaufförer.

DHL: Vi har en noggrann planering tillsammans med våra kunder för att underlätta arbetstoppen som kommer under den här perioden. Det görs riskanalyser, vi tillsätter resurser under perioden, samt säkerställer att personal får återhämtning och vila.

POSTNORD: Vi har alltid tjänstgöring dygnet runt på våra terminaler och delar av vår chaufförskår, ingen skillnad inför peak. Men, vi bemannar upp inför peak för att minska arbetsbördan för våra medarbetare.

INSTABOX: Inget svar.

UPS: Vi lägger tid och resurser på att anställa för både hel- och deltidstjänster inför säsongen.

Fotnot: Vissa av svaren har kortats av utrymmesskäl.



Är du rädd på jobbet, taxiförare?

Taxi. En måndag i början av november ringlar sig kön av taxibilar lång vid Franks gatukök utanför Göteborgs centralstation. Transportarbetaren knackade på några rutor och frågade: Känner du dig säker när du jobbar?

Text och foto **John Antonsson**

Men först talar vi med John Federstedt, ordförande för Transports taxisektion i Göteborg.
Han kör från taxifickan vid centralstationen och till höger om bilen är det som en gång var stadskärnans gräns.



– För ovanlighetens skull regnar det här, säger han och rattar in på en gata med gångtrafik. Elbilen smyger fram.

Han har tänkt på frågan om trygghet och hört sig för bland kollegorna på åkeriet. John kör inte natt längre. Men har gjort det.

Jobbet är nästan helt kontantfritt och med det har den värsta rånrisken försvunnit. När kunder sätter sig i bilen tar en kamera blixtsnabbt en bild och så finns en larmfunktion.

– Om någon trycker på larmet så går det direkt till växeln och alla chaufförer som är i närheten kommer dit direkt. Det brukar räcka med att det är fler människor där för att lugna ner situationen.

John Federstedt kan inte minnas att han varit rädd på jobbet. Men nog kommer han ihåg tillfällen som varit stökiga. Som den där gången då han först upplevt ett regelrätt slagsmål mellan två kunder i baksätet. Släppt av dem och så kommer en kille springande, jagad av flera män. Killen slängde sig in i bilen och John låste dörren. Två killar satte sig på huven.

– Vi chaufförer har alltid koll på var polisstationen är och jag funderade på om jag skulle köra dit med dem och lämna dem där. Men till slut så tittade jag i backspegeln och såg att ingen var bakom mig. Jag tog gas bakåt och de gled av huven

Men annars är det oftast lugnt.

John har en arbetsgivare som är förstående och har sagt att det inte är någon vits att bråka med kunder som vägrar betala.

– I slutändan är det en kvart av ditt liv. Det är ingenting att bråka om i det stora hela, säger han.

Finns det platser du inte gärna åker till?

– Nej, egentligen inte. Men vissa ställen är jobbigare att åka till. I lite ”finare” områden är det vanligare att de som är vana att pappa betalar klagar på priset och inte vill betala vad det kostar.



Paul Rahmquist, taxichaufför.



Albahad Butros, taxichaufför.

TILLBAKA I TAXIFICKAN vid korvkiosken på stationen. Paul Rahmquist vevar ner rutan och berättar att han känner sig trygg på jobbet. Han kan inte komma på att han någonsin är rädd.

Paul Rahmquist lyfter hellre upp allt det som är bra med jobbet. Som gammal lastbilschaufför blev han förvånad över hur socialt taxijobbet var när han började för fem år sedan. Alla pratar med alla och hjälper till.

Många taxiförare blev sjuka under pandemin, du blev inte rädd då?

– Nej, inte alls.

Fick du corona själv?

– Ja. Men det var ganska lindrigt. Min chef ringde och frågade om han kunde handla lite mat till mig och ställa utanför dörren. Det betyder mycket att ha en arbetsgivare som ser oss som riktiga människor.

ALBAHAD BUTROS KÄNNER sig inte lika säker. Han tycker att han ser mer brottslighet och narkotika på gatorna.

– Du vet. Vi taxichaufförer ser allt, mer än polisen. Det är mycket knark och brottslighet.

Mest oroar ekonomin honom. Han ser hur priserna går upp och små ringar på vattnet som visar att vi går in i andra tider.

– När jag står här vid stationen och väntar ser jag dem. Alla som letar burkar. De har helt vanliga kläder på sig. Förr kunde jag kanske se en eller två på en timme. Nu kan jag se tio som letar i den där, säger han och pekar på papperskorgen på den närmaste perrongen.

Är du trygg?

Han rycker på axlarna.

– Jag vet inte. Man vet aldrig. Förra månaden mördades en taxichaufför och ingen vet varför. ■

SD-fall i hovrätten

Arbetsrätt. Svea hovrätt ska ta ställning till om Transport hade rätt att utesluta en yrkesförare på grund av att han var ledamot för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige. Dom i målet faller den 8 december.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det saknas lagstöd i Sverige för att göra ingrepp i Transports medlemmars föreningsfrihet. Redan av det skälet ska uteslutningsbeskedet kvarstå intakt, sa LO-TCO Rättsskydds jurist Annett Olofsson som företräder Transport i sitt slutanförande.

Hon framhöll i hovrätten också att tingsrättens bedömning innebär en begränsning av fackföreningars autonomi, i strid med både Europakonventionen och regeringsformen. Det då det gäller statlig inblandning i fackföreningens inre angelägenheter.



Inför hovrättsförhandlingarna. Mats Fredlund, till vänster, och Transports vice ordförande och förbundskassör Lars Mikaelsson till höger.

FÖRHANDLINGEN I HOVRÄTTEN ägde rum drygt ett och ett halvt år efter Stockholm tingsrätts dom: Transport gjorde fel som uteslöt chauffören Mats Fredlund efter att han 2018 valts in i Kiruna kommunfullmäktige. Facket kunde inte visa att det finns grund för uteslutningen i förbundets stadgar, enligt tingsrättens bedömning. Den bygger på flera felaktigheter, enligt Transport.

Båda parter har överklagat till högre domstol – Mats Fredlund den del som rör hans skadeståndskrav på Transport, vilket tingsrätten avslog.

I HOVRÄTTEN FRAMFÖRDE Transport åter varför det inte är förenligt att både vara medlem i förbundet och aktiv politiskt inom Sverigedemokraterna.

Det utifrån att partiets högerextrema bakgrund, antifackliga och rasistiska hållning står i motsats till fackföreningens ändamål, där alla människors lika värde ligger som värdegrund. Och att Transports hållning är något som bygger på ett demokratiskt fattat beslut inom förbundet; medlemmarnas vilja uttryckta i Transports stadgar.

– Förbundet har rätt att själv tolka sina stadgar, utan inblandning av myndigheter, sa Annett Olofsson.

– Förbundets värdegrund utgår från de stadgar som fattats på kongressen.

MATS FREDLUNDS JURIDISKA företrädare tog å sin sida åter upp att facket inte går att betrakta som en förening som andra.

Skadeståndskravet på 100 000 kronor, plus ränta från 2019, bygger på att Transport inte fullgjort det ingångna avtalet och att Fredlunds ”i stort sett enda möjlighet att hävda sin rätt på arbetsmarknaden har fråntagits honom”, heter det i Mats Fredlunds överklagan.

– Det här är ett ytterst viktigt mål, som inte bara rör Mats Fredlund som person, utan alla som går med i en fackförening. I förlängningen riskerar det bli avgörande för att fackföreningar bestämmer vilka partier medlemmarna får engagera sig i, sa advokat Jenny Fugleberg.

LO-TCO Rättsskydd tog i avslutande anförandet upp två mål som rör fackföreningars rätt att utesluta medlemmar och som behandlats i Europadomstolen för mänskliga rättigheter, en överstatlig domstol med säte i Strasbourg.

EUROPADOMSTOLEN HAR I två domar slagit fast fackföreningars rätt att neka arbetstagare medlemskap. Europadomstolen konstaterade alltså i båda fallen att föreningsfriheten skyddar fackföreningarnas rätt att bestämma vem som får bli medlem i organisationen. Och, vidare: Att föreningsfriheten inte innebär en rätt att bli medlem i alla organisationer man vill bli medlem i.

I hovrätten på Riddarholmen i Stockholm tog fackförbundet också upp att Mats Fredlund faktiskt haft ett val, och det formulerat i ett brev från Transportarbetareförbundet november 2018. Fortsätta vara medlem i Transport eller fortsatt ledamot för Sverigedemokraterna i fullmäktige i hemkommunen.

SVEA HOVRÄTT SKA nu överlägga och meddelar sin dom torsdagen den 8 december. ■

Bakgrund

→ Det är inte förenligt att vara Transportmedlem och att aktivt arbeta för Sverigedemokraterna politiskt. Däremot är det inget hinder för aktiva sverigedemokrater att vara med i Transports a-kassa. Inte heller att vara medlem eller rösta på partiet.

→ Transport har konsekvent förhållit sig på samma vis till aktiva SD:are sedan 2004. Då drogs den ”hårda linjen” upp, men kan ha tillämpats redan tidigare i enstaka fall. Åtminstone sedan kongressen 1997 har förbundets hållning i frågan beaktats.

→ Det aktuella fallet rör Mats Fredlund, som valdes in som ordinarie ledamot för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige i Kiruna i valet 2018. Beslut om uteslutning togs formellt av förbundsstyrelsen i februari 2019. Fredlund överklagade till Transports förbundsråd som fastställde beslutet i maj 2019.

→ Mats Fredlund har som SD-ledamot bland annat motionerat i fullmäktige om stopp för ekonomiska bidrag till Folkets hus, på grund av ”kränkande särbehandling av politiskt parti”. Motionen avslogs.

Pandemi gjorde a-kassa dyrare

Arbetslöshet. Hög arbetsbelastning och ökade administrativa kostnader ledde till att flera a-kassor höjde avgiften för medlemmarna pandemiåret 2021. Det konstaterar Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen i sin årliga rapport. Anställda inom flyg och taxi drabbades hårdast av arbetslöshet när coronan slog till. För medlemmarna i Transports a-kassa ökade avgiften från 120 till 130 kronor i fjol när a-kassan behövde anställa mer personal. ■



FOTO: TYA

SYAB i Hultsfred är årets transportskola

Vinnare. Den 5–6 oktober fick ett gäng glada lärare från SYAB Transportgymnasium i Hultsfred ta emot diplom och en check på 10 000 kronor då de utsetts till Årets transportskola. Priset har delats ut i åtta år. I juryns motivering står det att SYAB Transportskola är ”en skola som har levererat hög kvalité över lång tid. Skolan har nått sina mål genom strukturerat arbete och långsiktiga mål”.

– Med sitt långsiktiga arbete har SYAB Transportutbildning i Hultsfred visat att de kan leverera en Transportutbildning med hög kvalitet, hög måluppfyllnad och förmåga att sätta eleven i centrum. ■

Förarlösa fordon snart på E6:an?

Utbildning. Ja det kan bli verklighet inom några år om Einride lyckas med planerna att testa sina elektriska, förarlösa lastbilar på E6:an.

– Vi har sagt att vi ska göra det här 2025 och vi har tidigare demonstrerat att vi kan köra 85 kilometer i timmen. Sedan finns det många aspekter att ta hänsyn till på en motorväg för att fordonen ska vara säkra att framföra, säger Andreas Allström, ansvarig för forskningssamarbete på Einride, till Göteborgs-Posten. ■

FOTO: PRIVAT



Hallå där!

MARIE-LOUISE RINDÅ

... Flygtekniker på SAS vid Arlanda som ställde upp som fritidspolitiker för Socialdemokraterna i kommunvalet i Tierp, där en del av platserna ska lottas ut.

Hur gick det?
– Bra. Jag blev ordinarie i både fullmäktige och kommunstyrelse.

Du satt i barn- och ungdomsutskottet också. Behåller du din plats där?
– Jag vet inte, jag hoppas på en utskottsplats. Men det har varit en riktig soppa att få fram ett nytt styre i Tierp. Platserna i utskotten ska lottas fram. Jättekonstigt!

Det låter kaotiskt?
– Kan man lugnt säga. Det blir jättesvårt att få fritidspolitiker att ställa upp när det är så här rörigt på grund av att det blev så jämnt mellan blocken. SD och det nya partiet Tierpslistan får en vågmästarroll.

Varför har du engagerat dig politiskt, på din fritid?
– Jag tröttnade på att det snackas så mycket i fikarummet men att inget händer. Så jag tog kontakt med S.

Du jobbar fackligt också?
– Ja, jag har varit huvudskyddsombud i 100 år och suttit i klubbstyrelsen.

Vad tar du med dig från ditt fackliga arbete till ditt politiska?
– Min erfarenhet av gemenskap och hur vi behandlar varandra. I den fackliga världen har jag lärt mig samarbete och att lyssna på varann. Jag har fått facklig ledarutbildning och lärt mig känna igen härskarteknik. Det är helt annorlunda mot i politiken.

JUSTINA ÖSTER

Tidningsbud – ett hotat yrke?

Tidningsbud. En av Transportarbetareförbundets kärngrupper, tidningsdistributörerna, har blivit allt mindre. Tidningsdöd och minskad utgivningstakt har slagit hårt. Nyligen aviserade Tidningen Ångermanland att det nästa år bara blir utdelning tre dagar i veckan.

Text **Lilly Hallberg**



FOTO: JOHAN LINDSTÉN

Nedläggningar och minskad utgivning av morgontidningar har gjort tidningsbudens framtid oklar i många fall. Bilden är en genrebild.

I mitten av oktober skedde MBL-förhandlingar på grund av att Tidningen Ångermanland planerar att halvera sin utgivningstakt under nästa år.

– Det är ännu inte klart vilka förändringar det blir för tidningsbuden, innan risk- och konsekvensanalysen är gjord. Osäkerheten gäller framför allt landsbygden, och det är svårt att säga något säkert, säger Åke Wijkmark, ombudsman på avdelning 32 Mellersta Norrland.

– Men jag tror att det kommer påverka abonnenterna rätt mycket, de är ju vana att få morgontidningen sex dagar i veckan. Min personliga reflektion är att risken finns att de blir ännu färre.

ÅKE WIJKMARK VAR med när tidningsbuden helt skulle avskaffas i Örnsköldsvik, och morgontidningen i stället levereras med post senare på dagen. För fem år sedan, i oktober 2017, gick dåvarande mediekoncernen Mittmedia och distributionsbolaget Tidningstjänst AB (Tab) ut med planen. 50 av 53 tidningsbud förlorade jobbet när Postnord tog över.

– Så allvarliga blir absolut inte konsekvenserna den här gången, säger Åke Wijkmark.

Och Mittmedias satsning, tänkt att bara vara den första i landet, föll inte väl ut. Tidningsbuden kom tillbaka, även om antalet prenumeranter på Örnsköldsviks Allehanda fortsatt att minska. Men Åke Wijkmark framhåller samtidigt att minskningen i utgivning, från sex till tre dagar i veckan, inte innebär att det saknas jobb för tidningsbuden kommande ”tidningsfria” dagar. Paket och annan post som buden levererar tidigt på morgonen har ökat.

Tidningen Ångermanland har i sig en historia som speglar utvecklingen i branschen. Från början skapad som en sammanslagning, av socialdemokratiska Nya Norrland och liberala Västernorrlands Allehanda för drygt 20 år sedan, var det redan då en konsekvens av krympande marknad för prenumererade morgontidningar.

Fortfarande har distributionsbolaget Tab ansvaret för utdelningen.

I dag ingår Tidningen Ångermanland, som i huvudsak täcker Kramfors, Sollefteå och Härnösands kommuner, som en av ett fyrtiotal tidningar i Bonnier News Local.

BONNIER HAR REDAN skurit hårt i lokaltidningsland. Så sent som i somras la koncernen ner fyra editioner av Lokaltidningen i Skåne: editionerna för Hässleholm, Kristianstad, Sjöbo-Tomelilla och Simrishamn. Utgivningstakten för två andra editioner, Limhamn respektive Svalöv, mer än halverades, från 45 till 22 nummer per år.

MEN INTE ALLT behöver betyda parallell avveckling av tidningsbud. Inte bara i Örnsköldsvik har den planerade anpassning till ett nytt medielandskap fått rivas upp.

I Småland drogs det stora varslet, som dåvarande Hallkoncernen lade 2019, tillbaka. Någon uppsägning av de 95 varslade tidningsbuden blev aldrig av.

Enligt den gamla planen skulle både tidningsbud och journalister sägas upp och posten ta över en del av utdelningen.

Vidare skulle flera tidningar slås ihop. Dåvarande direktören på Hall Media räknade också med att det i framtiden bara skulle bli digitala utgåvor.

HALL MEDIA SÅLDES till två stora medieföretag med inriktning på lokaltidningar – norska tidningskoncernen Amedia och Bonnierägda Mittmedia.

Inga bud sades upp på Hall Media i Småland, som i dag alltså också ingår i Bonniersfären.

Gamla Hall Media ger i dag ut ett tiotal prenumererade dagstidningar, med olika utgivningstakt: Jönköpings-Posten, Smålands-Tidningen, Vetlanda-Posten, Tranås Tidning, Smålands Dagblad, Värnamo Nyheter, Smålänningen, Falköpings Tidning, Västgöta-Bladet och Skaraborgs Läns Tidning. Dessutom ett antal gratistidningar som delas ut till samtliga hushåll i respektive täckningsområde. ■

”Så allvarliga blir absolut inte konsekvenserna den här gången.”

Åke Wijkmark, ombudsman Transport.

Foodora fick rätt i AD

Arbetsrätt. Transport förlorade målet i Arbetsdomstolen. Domen slår fast att ett matbud var anställd av ett så kallat egenanställningsföretag och inte Foodora.

Text och foto **John Antonsson**

Transportarbetaren har tidigare skrivit om Transports stämning av Foodora i Arbetsdomstolen (AD). Målet handlar om huruvida ett matbud varit uthyrd till Foodora från företaget Pay Salary, eller om han varit anställd direkt av Foodora.

ARBETSDOMSTOLEN ANSER att matbudet var inhyrd och att han därmed inte sagts upp av Foodora när han stängdes av från företagets app.

Transport såg målet som ett sätt att pröva arbetstagarbegreppet i domstol. Frågan var om de egenanställnings- eller bemanningsföretag som mer eller mindre bara betalar ut löner och överlåter all arbetsledning och plantering till arbetsplatsen där jobbet utförs är att betrakta som arbetsgivare.



FOODORA HAR INTE längre det här upplägget för några av sina anställda. Det har däremot varit vanligt förekommande bland andra stora aktörer på så kallade plattformsföretag.

Transports centrala ombudsman Mats H Andersson tar emot domen med besvikelse och påpekar att förbundet kommer att analysera domen i detalj.

– Domen innebär att plattformsföretagen kan undvika arbetsgivaransvar genom att använda så kallade egenanställningsföretag, något som Foodora faktiskt inte gör längre, säger han.

MATS H ANDERSSON välkomnar samtidigt att domen fastslår spelreglerna framöver.

– Min första bedömning av domen är att den här typen av egenanställningsföretag är bemanningsföretag och omfattas av uthyrningslagen, oavsett hur företagen marknadsför sig eller har registrerat sin verksamhet. Då har vi ett kollektivavtal som är tillämpligt på dem: bemanningsavtalet. Nästa steg blir att få företagen att teckna kollektivavtal, säger han.

DOMEN VAR ENHÄLLIG och Transport ska nu betala rättegångskostnader på 1 085 000 kronor, varav 985 000 är kostnader för Foodoras juridiska ombud. ■

Låga krav kan öka risk för självmord

Arbetsmiljö. Låga krav kombinerat med låg kontroll över den egna arbetssituationen ökar risken för självmord och självmordsförsök bland män. I arbeten med höga krav och hög kontroll är risken lägre. Den slutsatsen dras i en studie vid Göteborgs universitet.

Hur självmordsbeteende påverkas av psykosociala faktorer på jobbet är dåligt utforskat. Studien har syftat till att undersöka sambanden mellan att män generellt är mindre benägna att söka hjälp för psykisk ohälsa och att självmord bland män i arbetsför ålder är betydligt vanligare än bland kvinnor.

– Det är viktigt med ett engagerande ledarskap på arbetsplatsen och att man känner en delaktighet i hur ens arbete är utformat för att öka känslan av kontroll, säger Maria Åberg vid Sahlgrenska akademin, Göteborgs universitet. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Låna förmånligt som LO-medlem

Som medlem i LO kan du enkelt ansöka om vårt förmånliga medlemslån. I lånet ingår livskydd och betalskydd helt utan extra kostnad, så att du som lånetagare ska kunna känna dig trygg.

* Ett lån på 100 000 kr med 7,30 % rörlig ränta (2022-09-30), med rak amortering, återbetalningstid på 5 år och avisering och uppläggningsavgift 0 kr ger en effektiv ränta på 7,55 %. Totalt belopp att betala under lånets löptid är 118 554 kr. Återbetalningsbeloppet är i snitt 1 981 kr och antalet betalningar är 60 stycken.



För få timmar för att få YKB

Åkeri. I Norrbotten-Kurirens granskning av Praktiska gymnasiet i Luleå har nu Transportstyrelsen fått upp ögonen för yrkeskompetensbeviset (YKB). Tidigare elever vittnar om att de inte har fått tillräckligt många körtimmar. För att personer mellan 18 och 21 år ska kunna ta C och CE-behörighet krävs att de genomför ett yrkeskompetensbevis på sammanlagt 280 timmar där 20 timmar ska vara körträning.

– Om det är så är det allvarligt, säger Magnus Janzén från Transportstyrelsen till Norrbotten-Kuriren

Transportstyrelsen har inte befogenhet att dra in tillståndet för skolan, något som de annars har för körskolor. Skolinspektionen kan ingripa med andra verktyg på undermåliga utbildningar. ■

Storstrejk stoppar transporter

Konflikt. Belgiens samtliga tre stora fackliga paraplyorganisationer ställer sig bakom den strejk som inleddes i november, med krav på bland annat lönehöjningar och frysta engergipriser. Lönerna i landet räknas automatiskt upp, men fackförbunden anser att det inte räcker för att undvika att fler hamnar i fattigdom.

Flygplatsen Charleroi höll helt stängt den 10 november, men redan tidigare hade mer än hälften av alla flyg till Bryssel ställts in. Tre av fyra tåg i landet ställdes även in, skriver nyhetsbyrån AFP. Också arbetet i hamnarna i Gent, Brygge och Antwerpen omfattas av konflikten. ■

Ny linje från Gävle hamn

Hamn. Speditören Containerships har startat en ny så kallad kortsjölinje mellan Gävle och de baltiska hamnarna i Klaipeda, Litauen, och Gdynia i Polen. Dessutom kommer nya förbindelser i gång till tyska Bremerhaven och Wilhemshaven.

Första anlöp till Gävle hamn var den 4 november. Den nya sjölinjen ger möjlighet att utan omlastning frakta pallbreda containrar från Klaipeda till Gävle och från Gävle hamn till Gdynia.

De pallbreda containrarna erbjuder samma lastyta som en trailer, 33 EU-pallar, och bolaget Containerships har för avsikt att också erbjuda dörr till dörr-leveranser med lastbil eller järnväg till hela Sverige. ■



Oro för lågkonjunktur i containerhamnen

Hamn. **Förmidddagsskiftet lossar MSC Amy den här gråmulna tisdagen. Containrarna lyfts ur fartyget och placeras på dragbilar i jämn takt. Amy anlände vid elvatiden igår kväll och lossningen körde i gång direkt. Om allt rullar som det ska lyfts bortåt 35 containrar av i timmen, säger kranföraren Peter Swärdh.**

Text och foto **Sven Rosell**

– Amy kommer hit en gång i veckan och går även till Göteborg. Många av ”burkarna” ska av här i Helsingborg, men inte alla, säger Peter Swärdh och nickar mot feederbåten.

Peter ingår vanligen i ett av elvamanna gängen som jobbar treskift, men för tillfället utbildar han Robin Westlund till kranförare. Utbildningen sker till en början på dagtid.

Alla i elvamannagänget cirkulerar mellan att arbeta ombord på fartygen, köra dragbil och att plocka av klackarna som sitter i hörnen på containrarna. Ett byte av arbetsuppgift då och då är helt enkelt bra för kroppen. Att köra dragbil, till exempel, innebär mycket stillasittande. Normalt ingår fyra kranförare i varje gäng.

Feeder-båten MSC Amy går med upp till 630 containrar. På andra sidan hamnområdet lossas det något mindre fartyget Elbsund som rymmer 500 containrar. Förra året, 2021, passerade 8 394 ton gods genom hamnen.

DE FLESTA AV containrarna (eller ”burkarna” som Peter också kallar dem) är rödbruna, men nedtill i staplarna finns även vita fryscontainrar. Julen rycker närmare och det betyder att många fryscontainrar innehåller apelsiner och andra citrusfrukter. I Helsingborg finns, enligt uppgift från kommunen, ett 40-tal frukt- och grönsaksgrossister. Till de största hör Ewerman, Everfresh, Ica och AB Banan-kompaniet.

HELSINGBORGS HAMN ÄR specialiserad som containerhamn. Innehållet i containrarna varierar stort vilket medför att flödet är ganska jämnt. Under pandemin ökade flödet något. En nischad hamn, på till exempel trävaror, är vanligen mer konjunkturkänslig. Men en lågkonjunktur skulle märkas även här i Helsingborg.



– Den här veckan är rätt normal. Inga tomma luckor, i princip båtar hela tiden. Båtar tre nätter, säger Erika Backler, klubbens ordförande i hamnen, när hon läser igenom veckans båtlista.

Erika har just parkerat dragbilen och kopplat i elkabeln. Klockan är 12 och förmiddagsskiftet är slut. De tre skiften täcker dygnets timmar mellan klockan 6 på morgonen och midnatt. De som jobbar skiftet klockan 18–24 måste jobba övertid om det ligger båtar inne.

MÅNGA ÄR OROLIGA för att vi är på väg in i en lågkonjunktur, men Erika tycker inte att det märks än.

– Extringarna rullar på och vi har jobb, säger hon.

Under lågkonjunktur ökar antalet tomma containrar.

Uppdraget som klubbordförande gör att Erika är inhoppare i de gäng som jobbar treskift. Ett 40-tal av de runt 100 som arbetar i hamnen är anslutna till Transport.

Erika arbetar mest dagtid, men emellanåt även nattskift.

– Jobbet är fritt, man är utomhus och man jobbar i lag med trevliga arbetskamrater. Jag hoppar runt så det blir en variation. Innan var jag lastbilschaufför, men det här är bättre. Det var genom att jag var lastbilschaufför som jag upptäckte jobben i hamnen, säger Erika innan vi skiljs åt. ■

Mikael ingrep när lastbil brann

FOTO: PRIVAT



Åkeri. En vanlig dag i början av november. Mikael Bodén ska lasta av lastbilen och plötsligt ser han tjock dimma. Dimman visar sig vara rök från en brinnande lastbil. Och Mikael blir dagens hjälte.

Text **Kristina Sjöberg**

Mikael Bodén körde in på Hedenstorpsområdet utanför Jönköping för att lasta av sin lastbil. Där möttes han av rök och trodde först det var dimma han körde in i. Röken kom från en brinnande lastbil som det small oroväckande från. Mikael larmade 112 och rusade ut mot det brinnande ekipaget.

– Jag tänkte inte så mycket. Jag såg att lastbilen brann och att en person sprang fram med en brandsläckare så jag hoppade ur min lastbil, tog min brandsläckare och sprang efter. Såg att lastbilen var frånkopplad ifrån trailern och att det brann bakom hytten så utav ren instinkt började jag försöka släcka branden och se till att ingen person var i fara.

CHAUFFÖREN TILL DEN brinnande lastbilen stod utanför och försökte släcka med sin brandsläckare som han troligen hade haft i sin hytt. När den tog slut försvann han och Mikael och en till person som kommit senare för att hjälpa till undrade vart han tog vägen.

– Vi varken såg eller hörde honom. Helt plötsligt hörde vi någon hosta i från röken och då såg vi att han var på väg upp på baksidan av lastbilen där han hade två till brandsläckare. Vi sa att han skulle komma ner direkt men han lyssnade inte, vi vrålade på svenska och på engelska då vi inte visste vilket land chauffören kom ifrån.

CHAUFFÖREN STOD KVAR i röken och eldslågor slog upp underifrån lastbilen och emot honom. Mikel gick upp för att försöka få ner honom. När de väl kom ner så hade chauffören två till brandsläckare i handen som han slängde på marken.

– Jag såg först till att han var okej och sedan tog vi brandsläckarna för att försöka släcka branden. Den slocknade men så fort vi slutade använda brandsläckarna tog det eld igen. När brandsläckarna tog slut så fick vi tag på en trädgårdsslang ifrån ett närliggande företag som vi kunde använda oss utav, men den räckte inte hela vägen fram så vi såg till att kyla ner bränsletanken då elden slog upp emot den med.

Chauffören satte sig en bit bort då han inte alls mådde så bra, den andra personen som kom och hjälpte till stod och kylde ner bränsletanken medans Mikael såg till att chauffören mådde bra tills ambulansen kom.

– Fem till sjuk minuter efter att vi ringt till 112 var brandkåren och ambulansen på plats och tog över, berättar Mikael Bodén. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.



SVERIGES STÖRSTA HUNDRALAPP!

Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse (aug 2022) av 13 pensionsbolag har vi på Folksam LO Pension varit bäst i Sverige på att få våra kunders fondsparande att växa. En sparad hundralapp 2009 har vuxit till imponerande 330 kronor 2021, jämfört med 250 kronor i genomsnitt. Så ska det se ut!

VÄLJ FOLKSAM LO PENSION PÅ FORA.SE!

FOLKSAM • LO PENSION

5 tycker till

Vad vill du uppnå med det nya avtalet?



Petra Sand, parkeringsvakt:
– Jag vill ha fler lönesteg. Som det är i dag har de som har jobbat i 40 år samma lön som de som har jobbat i tre år, trots att de besitter mycket mer kompetens. Det är en viktig fråga om man vill att folk ska stanna. En annan viktig fråga är semestern. Ju högre upp i åldern man kommer desto mer ledighet behöver du för att återhämta dig. Därför borde man ha fler semesterdagar ju äldre man är.



Johan Duvskog, miljöarbetare:
– Som alla andra – det är pengar det handlar om. Och precis som andra sagt, alla har ju räkningar att betala.



Meddy Linond, flygplans-plåtslagare inom civilflyget:
– Ökad lön! Det är viktigast, särskilt om det blir ett avtal som bara gäller i 12 månader. Om det blir ett avtal på 32 månader så kan man tänka mer på att få in arbetsmiljö. Jag tycker att man ska kunna kräva skadestånd vid arbetsmiljöbrott på arbetsplatsen. Arbetarna kan skada sig eller dö på arbetsplatser, och arbetsgivarna har ansvaret. Är det ingen bra säkerhet på arbetsplatsen så ska det kosta.



Penny Wikström, tidningsdistributär:
– Jag är kluven. Det handlar om pengar, men frågan är ob eller lön? Ob-tillägget är skrämmande lågt i dag, men högre lön ger fördelar om man blir sjuk och för pensionen.



Filip Rydlow, flygplats-kontrollant:
– Det viktigaste är pengarna. Allt blir dyrare nu med inflationen. Jag är orolig över hur det ska gå med tanke på märket som verkar bli lågt. Om det bara är vi som ska ta ansvar för samhället så tror jag att vi tappar medlemmar.

Pengar i fokus när kra ven spikades

Avtal. Pengar, pengar, pengar. Och mer jämlik fördelning i samhället. Inför kanske tuffaste och krångligaste avtalsrörelsen någonsin samlades förtroendevalda i Transports två sista, stora avtalsråd inför nästa års förhandlingar.

Text **John Antonsson och Lilly Hallberg**



FOTO: PERNILLA AHLSÉN

Medlemmar från bevakning, miljö, flyg och tidningsdistribution samlades till avtalsråd.

Under de första dagarna i november samlades förtroendevalda inom Transport från bevakning och flyg för att diskutera sina krav inför kommande avtalsförhandlingar. Dagen innan avtalsrådet hade LO:s styrelse röstat ja till att utgå från 4,4 procents löneökning i nästa års avtalsrörelse. Transports ordförande Tommy Wreeth var ensam om att rösta nej till samordningen.

TRANSPORT HAR TITTAT på ett avtal för tyska metallarbetare som landade på 6,5 procent under 18 månader och en engångsutbetalning på ett antal tusenlappar. Vilket skulle vara ungefär 4,5 procent i lönepåslag och en möjlig engångsbetalning utöver det.

– Om man tittar förhandlingsresultaten tidigare år har Facken inom industrin fått ut ungefär 70–80 procent av vad de har krävt. Om man får 75 procent landar vi på en löneökning på 3,3 procent och det är inte bra nog, sa Tommy Wreeth.

Vid avtalskonferensen deltog också Bevakningsföretagen från Almega och Transportföretagen. De var tydliga med att hela arbetsgivarsidan under Svenskt Näringsliv står bakom det märke som fack och arbetsgivare inom industrin ställer sig bakom.

– Varje gång vi går in i en avtalsrörelse är det katastrof för de svenska företagen och vi måste stå tillbaka. Jag kan konstatera att många företag inom bevakning och åkeri går väldigt bra och har gjort det en lång tid, också under pandemin, sa Tommy Wreeth och fortsatte:

– Svenska åkerier har ofta en klausul som gör att de får bättre betalt när dieselpriserna går upp. Men arbetarna har ingen liknande klausul som höjer lönerna när deras utgifter går upp.

TRANSPORTS SISTA STORA avtalsråd den 3–4 november samlade tidningsbud och miljöarbetare.

– Det är ett svårt läge, med krig i omvärlden och inflation. Samtidigt har vi i 35 år fått höra att det ska gå åt helvete, att det inte finns pengar, att allt är ett mörker… Motparten har också ett ansvar, sa Tommy Wreeth på Transports fjärde och sista avtalsråd.

DETTA ANSVAR VAR det många av de förtroendevalda tidningsbuden och miljöarbetarna som ville ta upp. Liksom den allt mer ojämlika fördelningen av samhällets resurser – liksom löneutvecklingen för vd:ar och finanstoppar. Och kapitaltillväxt.

När Medieföretagens förhandlingschef Anders Bergqvist visade en graf över reallöneutvecklingen 1965–2021 för anställda hördes önskemål om motsvarande för vd:ar.

Bergqvist, som representerar arbetsgivarparten i förhandlingarna om nytt tidningsdistributörsavtal, ville peka på den stora reallöneökningen som skett efter mitten på 1990-talet. Och risken med att stora löneökningar bara blir inflationsdrivande, och att reallönerna då ändå sänks.

– Från 1995 och framåt har vi sett en exempellös reallöneökning. Det är viktigt att förstå att det inte bara går att blåsa på, att inflationen då riskerar att äta upplöneökningarna. Att industrin har satt märket har varit framgångsrikt, sa Anders Bergqvist.

– Om alla vill ha mer kommer det bara att driva inflationen.

Även Biltrafikens arbetsgivarförbunds Annika Nordin, förhandlingschef på Transportföretagen, uttryckte vikten av märket. Och även att det finns en stor fara i att driva inflationen.

– Vi har inte varit i den här situationen på länge, och kunskapen är begränsad på båda sidor. När det gäller lönekrav har arbetsgivarsidan en annan syn på saken. Det handlar också om förhållanden i omvärlden som spelar in, oavsett om jag och Tommy bråkar om 4,4 procent, sa Annika, som också underströk miljöarbetarnas samhällsviktiga funktion.

Tommy, Transports ordförande, talade om de reaktioner han möter när han är ute och träffar medlemmar. Det handlade om stigande priser, på mat och bränsle, men också om oro för stigande räntor på bostadslån. Och att kommande avtalsförhandlingar kommer att handla om pengar, pengar, pengar.

– På så vis är det enklast med ett kort avtal, och så får vi börja förbereda oss för processen med ett längre avtal nästa år, sa Tommy Wreeth. ■

Då går avtalen ut

- Bevaknings – och säkerhetsavtalet den 31 maj 2023.
- Riksavtal arbetstagare på fraktflygområdet den 30 september 2023.
- Riksavtal på civilflygområdet den 30 september 2023.
- Riksavtal flygteknisk underhållspersonal på civilflygområdet den 30 september 2023.
- Miljöarbetareavtalet den 31 mars 2023.
- Tidningsdistributörsavtalet den 30 april 2023.

Hallå där!

DANIEL HILMÉR

…tidningsbud och avtalsrådsveteran från Trollhättan.



FOTO: KRISTINA SJÖBERG

Hur ser du på läget inför avtalsrörelsen 2023?

– Just nu ser det ju ut att bli korta avtal. Som Tommy Wreeth sa, det handlar om pengar, pengar, pengar. Och det finns stora låsningar, men det kan man alltid känna. Löser man dem går det att få bra avtal.

Du har varit med ett tag?

– Ja, det blir fem, sex gånger nu. Jag har varit med om resan från styckepris till timlön. Det var plågsamt, men med facit i hand så var det rätt. Det hade inte fungerat i dag att få betalt efter antal artiklar man delar ut.

Hur kom det sig att du engagerade dig?

– Det var en gång för länge sedan som vi satt på jobbet – på VTD – och pratade om något vi ville rätta till. Och jag åkte på något fackmöte, och så fortsatte det.

Något särskilt du vill skicka med till förhandlingarna nästa år?

– Det är ju så stora olikheter mellan avtalen, och hur det ser ut på avtalsområdena. Vi har många deltidsanställda och också många utrikesfödda, så det rör också frågor om arbetstillstånd. Men det handlar alltid om maktfrågor. *LILLY HALLBERG*

David Ericsson

Den socialdemokratiske utlandschauffören

Han är som de flesta av oss som kör tradare, ett ego. Men med blick för jobbet och känsla för kamraterna. Kunnig om smitvägarna när det blivit stopp på Autobahn och allt annat som hör vägarna till. Som de bästa Raststättena och var det går att övernatta ostört på parkeringar som inte är alltför ansatta av rånare.

Älskar sin familj gör han, men inte mer än att han efter en körning till Spanien kan vända i Travemünde och ta en ny trailer söderut i stället för att köra på nattfärjan hem. Allt för att uppfylla en speditörs, högst tillfälliga, högsta önskan.

JAG OCH MIN chaufförskamrat sågs över en kopp kaffe en morgon i Danmark. Vi pratade som man brukar. Inga djupsinnigheter utan mer om trafiken och just om snabbaste vägarna genom Tyskland. Jag menade att om man blir omkörd av brandbilar på Autobahn är det bara att gå av vid första avfart vart den än leder. Det är bättre att irra runt på småvägar genom bondbyar än att bli stående i timmar vid en olycka.

> ”Sen blev det politik och jag bävade lite.

Sen blev det politik och jag bävade lite. Många långtradar- och särskilt utlandschaufförer jag träffat är lite ”hillbillys” när det gäller sånt. Där kan det individuella, egot, slå igenom fullt ut och SD vara deras parti.

”Många lustiga typer som kör nuförtiden”, sa han.

Jag kopplade genast till det ökande antalet invandrare i Sverige som kör lastbil. Jag kontrade.

”Det är väl tur. Vilka skulle annars köra godset nu när det är sån brist på folk?”

Till min förvåning svarade han inte med något om ”svartskallar”, ”är för många” eller ”tar våra jobb”.

I STÄLLET HÖLL han med om att landet skulle braka ihop om vi inte haft invandrarna som hjälper till med både transporter och en åldrande befolkning.

På tal om energi och dyrtider sa han inte, som en sann SD:are hade gjort, att det var för jävligt med reduktionsplikten på bränsle. Eller att han skiter i några miljoner ton koldioxid hit eller dit. I stället menade han att det var väldigt märkligt att elen och bränslet ska vara så dyrt.

”Folk verkar tro att det är ödesbestämt, att Gud sitter på ett moln och bestämmer det där. Men det är ju människor som sätter priserna. Så det kan inte vara en naturlag utan måste gå att ändra på!”

Sedan sa han något jag mycket sällan hört bland utlandschaufförer.

”Jag har i vart fall alltid röstat på Socialdemokraterna.”

Rasten var slut, vi skildes åt och vinkade åt varandra från varsin lastbilshytt när vi körde i väg.

En vacker morgon var det - och jag hatade mina fördomar. ■



Toppen & botten

↑ Att ryssarna tvingas backa i det fruktansvärda anfallskriget mot Ukraina.

↓ Theodor Engström och den politiska bakgrunden till hans brott.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Så ska servicetrafik på vill ovägar stoppas

FOTO: JAN LINDKVIST





FOTO: JAN LINDKVIST



FOTO: LILLY HALLBERG



FOTO: LILLY HALLBERG

Facket har i många år försökt komma till rätta med oseriösa bolag som kör servicetrafik. Men som är återkommande när trafiken ska upphandlas – och ofta vinner. Nilsbuss är ett av bolagen, ett annat är Trendtaxi. Färdtjänstföraren Ronnie Persson i Storfors (bilden längst ned till höger) är tveksam till att fortsätta köra sedan Region Värmland upphandlat servicetrafik från skandalbolaget.

I pengar handlar det om chaufförer som blivit blåsta på tusentals kronor varje månad. I arbetet handlar det om stress, arbete på ”raster” och fordon med stora brister.

Både fack och förare hoppas nu att ett pilotfall ska visa Nilsbuss att bolaget måste göra om – och rätt betala sina skulder till förarna för utfört arbete.

Text **Lilly Hallberg**

– Vi är inne på tredje året, det har varit problem sedan de vann upphandlingen och tog över. Nu är rasterna det stora problemet. Själva jobbet är inte något bekymmer utan det handlar om en oseriös arbetsgivare, som vägrar lyssna. I princip alla jag jobbat med har slutat, säger en färdtjänstförare i Emmaboda.

Det handlar om Nilsbuss, som bland annat har två avtal med Kalmar länstrafik (KLT) som sträcker sig fram till och med 2025 respektive 2027 och dels rör skolskjutsar, dels färdtjänst och sjukresor.

TRANSPORTARBETAREN HAR flera gånger tidigare skrivit om problem kring Vimmerbybolaget. Transports medlemstidning har också upprepade gånger sökt företagets vd, Anders Fransson, både på telefon och via mejl. Hittills förgäves. Men i lokalpress har Fransson förklarat att grundorsaken till dagens problem är den stora förarbristen. För förseelser under årets första åtta månader har Nilsbuss dömts till att betala viten på sammanlagt 1,7 miljoner kronor till trafikbolagen i regionerna Kalmar och Kronoberg.

– De klarar ju inte att sköta uppdraget. Det är inställda turer, trasiga fordon och förseningar. Att de inte får tag på chaufförer är inte så konstigt när de blåser förarna på lön, säger en färdtjänstförare i Gamleby.

> ”De klarar ju inte att sköta uppdraget. Det är inställda turer, trasiga fordon och förseningar.”
>
> Färdtjänstförare i Gamleby.

Transport har i flera år påtalat felen. Dels gäller det Nilsbuss så kallade flexsystem där arbetstiderna ändras mer eller mindre godtyckligt, så att förarna exempelvis måste vara tillgängliga en halvtimme före och efter ordinarie arbetstid – utan övertidsersättning. Dels gäller det fusk med raster. KLT lägger in rast om 45 minuter, men Nilsbuss gör avdrag för ytterligare 45 minuter. Det gör att förarna får löneavdrag för 45 minuter när de är tillgängliga.

– Det vi får blir ju inga egentliga raster utan måltidsuppehåll där vi ska vara tillgängliga. Sammantaget med att vi inte får ut övertidsersättning gör att det blir stora summor. Transports ombudsman har räknat ut att det för varje gubbe blir 4 000 kronor i månaden, säger färdtjänstföraren, som kört för bolaget i knappt tre år men är något av veteran vid Gamlebydepån.

– Vi väntar på pengar. Och vi väntar på upprättelse, säger han.

Nu hoppas han och kollegorna på att ett fall som Transport driver civilrättsligt blir prejudicerande. För färdtjänstföraren i Gamleby skulle det betyda över 130 000 kronor i lön. Liksom kollegan i Emmaboda upplever han att företaget inte lyssnat när de påtalat uppenbara problem, bland annat när det gäller färdtjänstbussarnas utrustning. Att Nilsbuss förhalat, gjort mindre justeringar, betalat ut lön retroaktivt till någon men åter börjat fuska med lönerna…

– Vi har fått mycket hjälp och stöttning av facket, som gjort att vi kommit vidare, säger Emmabodaföraren.

TOMMY SAHLBERG ÄR ordförande för avdelning 51 Sydöstra Sverige och Kennet Thernström är ombudsman.

– Det är ett solklart fall som vi driver centralt, men fler är snarlika. Både vi och Mats jobbar brett när det gäller Nilsbuss, säger Kennet.

Mats L Andersson är ombudsman på Linköpingsavdelningen, och ombudsmännen har i kontakt med länstrafiken i Kalmar visat att Nilsbuss inte hanterat lönerna rätt. Även KLT blir blåsta på pengar, en insikt som i dag finns hos de ansvariga på regionens trafikbolag.

Kennet framhåller också att arbetsgivarparten, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, har ett ansvar. Och att de också borde ställa krav på sina medlemmar, åkerierna. Men vad gör de egentligen?

HÅKAN FILIPSSON ÄR kommunikationsansvarig med fokus på arbetsgivarservice och juridik på branscharbetsgivarorganisationen Transportföretagen.

– När det gäller upphandlingar arbetar vi med alla regionala trafikmyndigheter för att ta fram rekommendationer och vägledning för goda upphandlingar. Inom Kollektivtrafikens avtalskommitté, Kolla, arbetar vi också med att ge stöd och inspiration, och sprida kunskap om rekommendationerna om sådant som fordonskrav, säger han.

PÅ TRANSPORTAVDELNINGEN I sydöstra Sverige går arbetet också vidare.

– Vi har också haft en diskussion med Kronoberg, och en träff där vi diskuterat hur mycket vi kan stötta. Vi från facket skulle kunna fungera som referens vid upphandlingar och kika på avtal. Det är ett stort jobb, både regionalt och lokalt, säger Tommy Sahlberg.

– Att ha en dialog med fackförbunden om vilka villkor som ska ställas i en upphandling borde vara den mest självklara saken.

Sahlberg lyfter vikten av kunskap och utbildning när det gäller upphandlingar, inte minst bland politiker och upphandlingsenheter lokalt. Och inte slentrianmässigt använda EU-lagstiftningens skrivningar om fri rörlighet som en ursäkt att gömma sig bakom för att avvisa krav på kollektivavtal.

– Min uppfattning är att man kan kräva kollektivavtal till dess att någon säger att man inte kan, säger han.

MATS L ANDERSSON från Östgötaavdelningen vill också lyfta hur uppföljningen av ingångna avtal fungerar.

– Samtliga krav i en upphandling behöver följas upp. Nu ställer man massor med krav på fordon och förare vilka man kontrollerar relativt ofta, alla brister har en prislapp och företagen får betala viten. Men kraven på exempelvis sociala villkor följer man aldrig upp, säger han.

– Om det till exempel saknas varselväst eller ficklampa i ett fordon får företaget vite på x antal kronor. Men om företaget blåser sina anställda så anser de flesta regioner att det är fackets uppgift att lösa.

Kennet Thernström framhåller att en stor del av grundproblemet ligger i privatisering:

– Så fort du får in vinstdrivande intressen så blir det en konflikt. De som kör drabbas till förmån för vinsten. ■





I förra numret skrev vi om upphandlingar. Då främst om skandalbolaget Trendtaxi, som har verksamhet i Mälardalen och Värmland.



Kennet Thernström



Tommy Sahlberg



Mats L Andersson

Lag och rätt

Upphandling av samhällsbetald trafik regleras i lagen om offentlig upphandling (2016:1145); LOU, en av fyra lagar i den svenska upphandlingslagstiftningen.

Vad som gäller vid tilldelning står i lagens tolfte paragraf:

”Den upphandlade myndigheten ska tilldela kontraktet till den leverantör vars anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga på grundval av de tilldelningskriterier som anges i annonsen om upphandling eller i inbjudan att bekräfta intresse.”

Den som upphandlar trafik, exempelvis en region, har möjlighet att ställa vissa egna krav men i hög utsträckning är offentlig upphandling styrd för att säkerställa att konkurrensen sker öppet, och att skattepengar används så effektivt som möjligt. Det är därför inte tillåtet att vända sig till en tidigare leverantör för att det fungerat bra, eller någon med ”gott rykte” i branschen.

Upphandlingslagarna bygger på fem grundläggande principer:

- ➜ icke-diskriminering
- ➜ likabehandling
- ➜ proportionalitet
- ➜ öppenhet
- ➜ ömsesidigt erkännande. ■

Dyrt att fuska vid upphandling

Två taxibolag i Västsverige som samarbetade när de lämnade anbud i en upphandling av färdtjänstresor ska betala drygt 1,5 miljoner kronor i straffavgift. Det enligt beslut i oktober av Konkurrensverket, som fungerar som tillsyningsmyndighet.

Konkurrensverket inledde sin utredning efter tips från kommunen som misstänkte att de två konkurrerande taxibolagen samarbetade. Bland annat var de bud företagen lämnat snarlika. Utredningen kom fram till att företagen haft otillåtna kontakter med varandra via mejl och telefon för att gemensamt utarbeta en plan för hur de skulle agera. Ett sådant samarbete är en allvarlig överträdelse av konkurrensreglerna.

Att taxibolagen inte ska betala ännu mer i konkurrensskadeavgift beror på den svåra ekonomiska situation de befinner sig i, bland annat till följd av pandemin, enligt Konkurrensverket. ■

Allt fler överklagar

Antalet upphandlingar som överklagas och prövas i domstol har ökat i samtliga instanser under senare år. De som överklagat får helt eller delvis rätt i vart nionde mål.

Under 2020 kom det in totalt 3 594 överprövningsärenden till förvaltningsdomstolarna, som är första instans. Av de ärenden, totalt 742 stycken, som överklagades till kammarrätt ändrades bedömningen i ett av fem fall.

Källa: Konkurrensverket



SÅ BLIR DU BLÅST PÅ LÖNEN

Arbetsgivare kan blåsa anställda på lön på många sätt. Här är några exempel att vara vaksam mot. Hämtade från verkligheten.

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

1 Timlön i stället för månadslön

I Transports avtal ska timanställning bara användas i undantagsfall. Som timanställd förlorar du i regel viss inkomst eftersom du bara får betalt för arbetad tid. Som månadsanställd har du under en arbetsvecka i praktiken inte 40 timmar, utslaget på ett år. Det beror på att röda dagar är betald ledighet.

Månadslön har du också rätt till oavsett om det finns något att göra eller inte. Om bilen står på verkstad eller om åkeriet är mellan körningar ska du ändå få betalt. Risken att inte få betalt ökar ofta om du är timavlönad.

2 Garantlön i taxi

Taxiförare som jobbar på provision har alltid rätt till att få sin garantilön. Garantilönen är beräknad på en heltidsanställning. Så den taxiförare som jobbar mer än heltid ska ha mer garantilön.

3 Lönebesked

För att undvika att luras på lön är det viktigt att få ett bra lönebesked där det står när du har jobbat, hur länge du har jobbat och vilken typ av lön du fått för olika typer av körningar.

Inom taxi är det inte ovanligt att du har timlön när du kör samhällsbetald trafik, men kanske provisionslön annars. Då måste det framgå i lönespecifikationen, så att du själv kan kontrollera att du fått rätt betalt.

Månadslön innebär inte att du ska jobba 176 timmar varje månad. Antalet timmar per månad varierar med antal dagar i månaden och eventuella fridagar. I snitt är en taxichaufförs arbetsvecka 38,25 timmar.

4 Övertid

En fälla du riskerar att hamna i är att du bara får vanligt timlön vid övertidsarbete. Övertidsersättning är i regel betydligt högre än "vanlig" lön. Olika avtal har olika regler kring övertid och förskjuten arbetstid. Därför är det värt att ha koll på just ditt kollektivavtal.

5 Rak högre timlön

Det är inte ovanligt att chaufförer erbjuds en så kallad "rak timlön". Den är oftast något högre än den i avtalet. Men chaufförer får då varken ob-tillägg eller övertidsersättning.

Jämfört med nivåerna i avtalet blir upplägget ofta en förlustaffär. Har företaget kollektivavtal är det avtalsbrott att inte betala ob eller övertid. Saknar företaget kollektivavtal kan du kontakta facket och berätta att du som medlem vill att din arbetsgivare tecknar avtal.

6 Pension

Om din arbetsgivare har kollektivavtal har du rätt till 4,5 procent i tjänstepension. Tyvärr har det förekommit att mindre noggräknade arbetsgivare skippat vissa eller alla inbetalningar. För att kontrollera att pengarna verkligen betalats i behöver du själv gå in på minpension.se där du kan se om du fått regelbundna inbetalningar av tjänstepension.

All lön är pensionsgrundande, också övertid och ob.

7 De blåser dig och staten

Bara för att arbetsgivaren drar av skatt från din lön betyder det inte att de betalat in pengarna till Skatteverket.

Om du har bra och tydliga lönespecifikationer där arbetsgivarens organisationsnummer finns utskrivet, ska du vara skyddad. Men om dina lönespecifikationer är felaktiga eller saknas kan du i värsta fall bli betalningsskyldig för den skatt din chef "glömt" att betala in.

”Det är viktigt att spara lönespecifikationer och scheman.”

Experten



Mats L Andersson, lokalombudsman på Transport avdelning 4 i Östergötland.

Vilket lönefusk brukar du stöta på?

– Att man jobbar för många timmar varje månad i taxi. Man jobbar helt enkelt mer än heltid.

– Jag uppfattar att många jobbar 5–10 timmar mer per månad och det blir kanske 1500 kronor mindre i månadslön. Och mellan 15 000 och 20 000 minus per år.

– Dessutom förlorar man semesterersättning och pension på det. Ofta ska de där extra timmarna vara övertid och då är det 1,5 gånger pengar, det blir kaka på kaka i förlusten.

Vad ska en anställd som misstänker lönefusk göra?

– Det är viktigt att spara lönespecifikationer och scheman. Man måste också anteckna avvikelser från schemat och hålla koll på det själv.

– Då har vi något att gå på i en förhandling.

Kan ni hjälpa en medlem som jobbar på ett företag utan kollektivavtal också?

– Ja. Men då är det ännu viktigare att man har sparat sitt anställningskontrakt, för då är det de villkoren som gäller.

Så lyfter och bär du rätt

Ergonomen Jan-Erik Ståhl ger tips och råd om hur du som terminalarbetare och chaufför kan bära och lyfta på ett bättre sätt för att spara din kropp. Att strunta i hjälpmedel och ta snabba genvägar kan kosta dig värk och besvär längre fram. Och du? Stressa inte i trafiken. Andas!

Text **Justina Öster** *Foto* **Jens Reiterer**

Tänk på detta på paketterminalen:
Se upp med lyften på låg och hög höjd. Din arbetsgivare ansvarar för att erbjuda hjälpmedel anpassade för verksamheten. Du ska få instruktioner om hur du använder den tekniska utrustningen och kunna jobba i ett rimligt tempo med rotation mellan arbetsuppgifterna.

➜ Använd den tekniska utrustning och de hjälpmedel som finns.

➜ Vid lyft från låg höjd – böj på knäna och fall i höften, ut med rumpan och försök lyfta med bibehållen svank.

➜ Om du måste lyfta från hög höjd, försök spänna magmusklerna så att du blir mer stabil och inte svankar för mycket i ländryggen.

Tänk på detta på omlastningsterminalen:
Olyckor med truck toppar olycksstatistiken så var uppmärksam när du kör för att inte skada dig själv eller andra. Din arbetsgivare ansvarar för att truckarna servas, kan ställas in för olika förare och att du har rätt utbildning och truckkort.

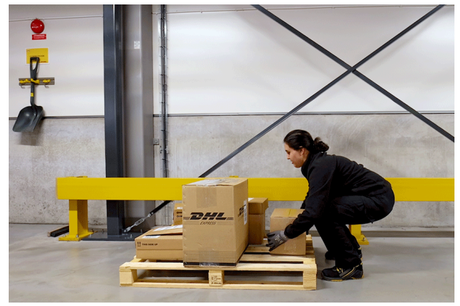
➜ Ta dig tid att ställa in truckstolen och alla reglage efter din egen kropp.

➜ När du reglerar avståndet till ratten: Se till så att du kan hålla armarna så nära kroppen som möjligt.

➜ Så fort du får en chans, kliv ur trucken och rör på dig, gå en vända.

Tänk på detta som distributionschaufför:
Det är lätt att tro att alla lyft av gods och paket tär hårdast på kroppen, men hur tar du dig ur hytten? Att hoppa innebär en hård belastning av höfter, ländrygg och knän. Din arbetsgivare ansvarar för din arbetsmiljö även när du besöker andra företag.

➜ Hoppa aldrig från trappsteg, lastutrymme eller bakgavellyft!



Böj på knäna och fall i höften, ut med rumpan. Försök lyfta med bibehållen svank. Kader Kavak visar.

➜ Använd hjälpmedel som pirror och kärror och bär mindre.

➜ Dra med lätt böjda armar så att musklerna skyddar lederna.

Tänk på detta som kurir:
Hopp från hytten kan belasta kroppen hårdare än de många lyften. Jobbet innebär väldigt många stopp och åtskilliga trappor att ta. Du kan bära paket smartare genom att använda pirror och kärror. Din arbetsgivare ansvarar för din arbetsmiljö under hela passet, oavsett om du besöker andra företag.

➜ Bär inte paket under armen och tryck dem inte mot sidan/höften.

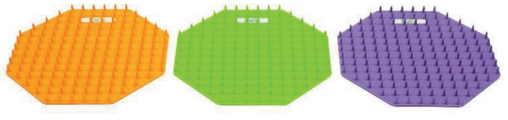
➜ Försök i stället att bära med två händer framför kroppen.

➜ Gå uppför trappor men ta hissen ner. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Lindrar värk och stela ryggar





DISC, praktisk att ha med på resan



- Avslappning
- Bättre sömn
- 20 års garanti
- Tillverkas i Sverige

www.spikmattan.com

Svenska Spikmattan™



Så här tre år efteråt är den gamla konflikten om Icas mattransporter på Tommy Nordberghs åkeri överspelad och tillhör det förflutna. ”Nu jobbar vi med andra saker. Det har blivit mycket bättre, säger chauffören och skyddsombudet Kenneth Fransson.

Kris ledde framåt

Hösten 2019 hamnade två skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri i en konflikt med arbetsgivaren när de tog strid för säkerhet och bättre arbetsmiljö på bilar med dubbla lastplan. Tre år senare är bilarna fortfarande i bruk, men stämningen en helt annan.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

– Förändringen är väldigt stor i hur arbetsgivaren bemöter oss nu. Det märks att de har tagit vår oro på allvar, säger Kenneth Fransson, chaufför och huvudskyddsombud, när Transportarbetaren besöker honom i åkeriets nyrenoverade fikarum.

När tidningen träffade Kenneth och hans dåvarande kollega Jimmy Nilsson för tre år sedan, var läget ett annat. Konflikten med arbetsgivaren var så infekterad att även kollegorna undvek dem.

– Stämningen blev inte bra under den där konflikten. Det var väl lite så att man höll sig åt sidan för att inte riskera att bli indragen, säger Kenneth.

KONFLIKTEN HANDLADE OM Icas mattransporter. De görs med lastbilar med dubbla våningsplan, eller bord som de också kallas. Det övre planet lastas först och hissas sedan upp i vajrar och låses fast med stålklackar.

Problemet med de lastbilar som åkeriet köpte in för uppdraget, är att taket inte går att höja, så utrymmet på det nedre planet är bara 160 centimeter. Där ska chaufförerna in med ståtruckar och lasta och lossa varuburar som väger uppåt 500 kilo.

NÄR FACKET IFRÅGASATTE det ur ett ergonomiskt perspektiv, föreslog åkeriet att chaufförerna skulle hissa upp det övre planet så långt det gick för att få mer utrymme. Men det innebär att låsklackarna frigörs och att chaufförerna arbetar under en platta med 5,5 ton gods som bara hänger i vajrar.

Med risk för sina liv gjorde många chaufförer just så. Det ledde till att Transport la ett skyddsstopp. Efter det var det inte längre tillåtet att pressa upp det övre planet, eller att arbeta under ett lastplan som inte hade säkrats på rätt sätt.

Med lastbilar med ett höjbart tak skulle det övre planet kunna hissas högre upp och samtidigt vara låst. Men åkeriet tyckte att det var för dyrt att byta ut eller bygga om bilarna så att de fick ett höjbart tak. Däremot justerades en del längst bak på bordet så att det blev lite lättare att lasta med truck.

En del chaufförer fortsatte ändå att riskera livet genom att trycka upp det övre planet. Då såg skyddsombuden ingen annan lösning än att göra en så kallad 6:6a-anmälan till Arbetsmiljöverket.

DET VAR I samband med det som konflikten förvärrades. Som Transportarbetaren rapporterade då, svarade företaget med omplaceringar, påtvingade hälsokontroller och skriftliga varningar.

– Vi mötte väldigt mycket motstånd. Det hade inte funnits något fackligt engagemang på företaget tidigare och det kändes som att de såg facket som ett hot, vilket det ju inte är. Vi är bara ena sidan av två. Arbetsgivaren har en sida och så har vi facket som representerar oss. Den roll man har tagit på sig som skyddsombud är ju att ha ögonen öppna och försöka förhindra olyckor och att kollegor skadar sig, säger Kenneth.

I FEBRUARI 2020 slog Arbetsmiljöverket fast att åkeriet ska ha rutiner för hur lastplanen ska kontrolleras och underhållas, och att de ska se till att det övre lastplanet används på ett säkert sätt. Däremot var 160 centimeters takhöjd vid lastning och lossning okej.

– Det var lite förvånande. Vi trodde ju att det räckte för oss att säga att vi hade problem med arbetsmiljön och att det fanns en säkerhetsrisk, så skulle de komma ut och göra en egen bedömning där de tittade på alla aspekter. Men de gick bara på det vi skrev i anmälan, säger Kenneth.

Men han är ändå nöjd med utslaget. För ganska direkt efter att Arbetsmiljöverket sagt sitt, ändrades arbetsgivarens inställning gentemot skyddsombuden.

– De insåg väl under utredningens gång att de där våningsplanen innebär en viss säkerhetsrisk och förstod att vi kände en oro. För efter det fick vi en mycket bättre samverkan, säger Kenneth.

TILLSAMMANS MED ARBETSGIVAREN tog de fram förslag på hur företaget kan utbilda och informera nyanställda om hur bilar med två lastplan ska lastas på ett säkert sätt.

– Det har kommit till instruktioner om hur man ska lasta med två bord i chaufförshandboken som alla nyanställda ska läsa igenom. Det här har även lett till att Tya tittar på om det behövs en särskild utbildning för att lasta i två plan. Så det har ju dragit i gång något som är väldigt positivt. Det här var ett första steg, säger Kenneth.

FÖRETAGET ÄNDRADE OCKSÅ sina rutiner för service.

– Nu servar vi borden var tredje månad. Vi ser över vajrarna som lyfter dem så att de inte har några skador, smörjer och besiktar dem. Det finns egentligen inget lagkrav på det. Så det är något som vår arbetsgivare själv har tagit på sig och ser till att det blir gjort, säger Kenneth.

Men de gamla bilarna med fast tak är alltså fortfarande i bruk?

– Ja, men de nya bilarna som har köpts in sedan dess har höjbara tak, vilket innebär att det blir mer plats att jobba där under. Tanken är att de gamla ska fasas ut när de är uttjänta och bytas ut mot bilar med höjbart tak.

KENNETH KÖR SJÄLV de gamla bilarna.

– Det fungerar bra. De är krångliga att lasta för att det är så trångt. Men jag har fördelen att vara kort. För någon längre skulle det kanske bli mer problematiskt, säger han och tillägger:

– Det finns kollegor som tycker att det är bökigt och fortfarande höjer upp det övre bordet och då är de ju inte längre låsta och säkra att gå under. Det är allas vår uppgift att informera om att det är en risk att göra så. Arbetsgivaren vill inte heller att man ska göra så, för de är ju ytterst ansvariga vid en olycka.

Men hur var det med ergonomin, är det inga kollegor som har ont i ryggen nu?

– Det är klart att folk har ont i ryggen. Men det har de ju även när de arbetar med andra bilar. Vi hade en ergonom här som tittade på det och det gick inte att fastställa att det är det trånga utrymmet som skulle vara orsaken. Hade det varit det hade väl Arbetsmiljöverkets utslag varit ett annat.

– Dessutom körs de tyngsta lassen oftast med de nya bilarna i dag, de som har höjbart tak. Jag kör ofta det vi kallar specialen, då kör jag textilier och annat som inte är kylvaror. De burarna är många gånger lättare.

NUMERA FINNS ÄVEN en fackklubb på arbetsplatsen.

– Den har vuxit sakta men säkert. I dag har vi en regelbunden samverkan med arbetsgivaren. När det uppstår säkerhetsrisker så löser vi det snabbt och ganska enkelt.

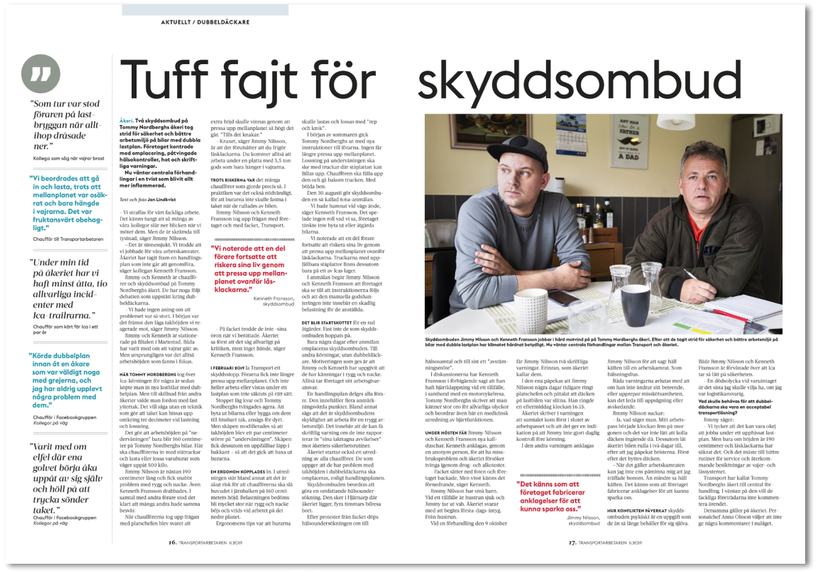
Så den gamla konflikten är över nu?

– Ja, det är överspelat och tillhör det förflutna. Nu jobbar vi med andra saker. Det har blivit mycket bättre. Det behöver inte vara vi och dom, det skulle kunna vara en bra samverkan mellan hela registret. Jag tycker att vi är på väg dit. ■

”I dag har vi en regelbunden samverkan med arbetsgivaren. När det uppstår säkerhetsrisker så löser vi det snabbt och ganska enkelt.”

Kenneth Fransson, chaufför och skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri.





AKTUELLT / DUBBELDÄCKARE

”Som tur var stod föraren på lastbryggan när alltihop drissade ner.”

Kollega som såg när vajrar brast

”Vi beordrades att gå in och lasta, trots att mellanplanet var osäkrat och bara hängde i vajrarna. Det var fruktansvärt obehagligt.”

Chaufför till Transportarbetaren

”Under min tid på åkeriet har vi haft minst åtta, tio allvarliga incidenter med lca-trailrarna.”

Chaufför som bärt för lca i ett par år

”Körde dubbelplan innan åt en åkare som var väldigt noga med grejerna, och jag har aldrig upplevt några problem med dem.”

Chaufför i Foxbeskyddsgruppen Kollegor på väg

”Varit med om effekt där ena golvet börjar åka uppåt av sig själv och höll på att trycka sönder taket.”

Chaufför i Foxbeskyddsgruppen Kollegor på väg

Tuff fajt för skyddsombud

Åkeri. **Två skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri tog strid för säkerhet och bättre arbetsmiljö på bilar med dubbla lastplan. Företaget kontrade med omplacering, påtvingade hälsokontroller, hot och skriftliga varningar.**

Text och foto Jan Lindkvist

Vi straffas för vårt fackliga arbete. Det känns hungt att så många av våra kollegor slår ner blicken när vi möter dem. Men de är skärmda till tystnad, säger Jimmy Nilsson.

– Det är stämningsläckt. Vi trodde att vi jobbade för våra arbetskamrater. Åkeriet har tagit fram en handlingsplan som inte går att genomföra.

Jimmy och Kenneth är chaufför och skyddsombud på Tommy Nordberghs åkeri. De har nyss fått debatten som uppstått kring dubbeldäckarna.

Vi hade ingen aning om att problemet var så stort. I början var det främst den låga takhöjden vi reagerade mot, säger Jimmy Nilsson.

Jimmy och Kenneth är stationerade på Rinkeby i Mariehtad. Båda har varit med om att vajrar gått av. Men utspaningligen var det alltså arbetsmiljön som fotos i fokus.

HÅR TÖMMAT HORISBERGS tog över lca-körningen för några år sedan, körde man in två lastbilar med dubbelplan. Men till skillnad från andra åkerier valde man fordon med fast yttertak. Det vill säga utan en teknik som gör att taket kan hissas upp omkring tre decimeter vid lastning och lossning.

Det gör att arbetsmiljön på ”nedervåningen” kana bli väldigt dålig när på Tommy Nordbergs åkeri. Här är det 160 centimeter takhöjd och bara en och kana eller kosa varuburar som väger uppåt 500 kilo.

Jimmy Nilsson är nästan 193 centimeter lång och fick snabbt problem med rygg och nacke. Även Kenneth Fransson drabbades. I samtal med andra åkare stod det klart att många andra hade samma besvär.

När chaufförerna tog upp frågan med planscheften blev svaret att extra höjd skulle vinnas genom att pressa upp mellanplanet så högt det går. ”Tills det knakar.”

Knaret, säger Jimmy Nilsson, är att det förutsätter att du frigör låsklackarna. Du kommer alltså att arbeta under ett platta med 5,5 ton gods som bara hänger i vajrarna.

TROTS RISKERNA har många chaufförer som gjorde precis så. I praktiken var det också nödvändigt för att burarna inte skulle fastna i taket när de rullades av bilen.

Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson tog upp frågan med företaget och med facket, Transport.

”Vi noterade att en del förare fortsatte att riskera sina liv genom att pressa upp mellanplanet ovanför låsklackarna.”

Kenneth Fransson, skyddsombud

På facket trodde de inte sina öron när vi berättade. Åkeriet sa först att det såg allvarligt på ärenden, men inget hände, säger Jimmy Nilsson.

I FEBRUARI 2020 la Transport ett skyddsstopp. Förarna fick inte längre pressa upp mellanplanet. Och inte heller arbeta eller vistas under ett lastplan som inte säkrats på rätt sätt.

Stoppet låg kvar och Tommy Nordbergs tvingades agera. Att byta ut bilarna eller bygga om dem till höjdtak tak, ansåga för dyrt. Men skåpen modifierades så att takhöjden blev ett par centimeter större på ”undervåningen”. Skåpen fick dessutom en uppdelbar lämpa i taket så att det gick att hissa upp burarna.

EN ERGONOM KOPPLADES in. I utredningen står bland annat att det är okat risk för att chaufförerna ska slå huvudet i järnbalken på höjd centimeters höjd. Belastningen bedöms bli mycket stor när rygg och nacke böjs och vrids vid arbetet på det nedre planet.

Ergonomens tips var att burarna skulle lastas och lossas med ”rep och kavle”.

I början av sommaren gick Tommy Nordbergs åt med nya instruktioner till förarna. Ingen får längre pressa upp mellanplanet. Lossning på anläggningen ska ske med truckar där stöptalen kan fällas upp. Chaufförerna ska fälla upp den och gå bakom trucken. Med rep och kavle.

Den 30 augusti gör skyddsombuden ett så kallad 6:6a-anmälan.

Vi hade hamnat vid väg ände, säger Kenneth Fransson. Det spelade ingen roll vad vi sa, företaget tänkte inte byta ut eller ändrda bilarna.

Vi noterade att en del förare fortsatte att riskera sina liv genom att pressa upp mellanplanet ovanför låsklackarna. Truckarna med upplåtbara stöptalar finns dessutom redan på flera av åkarens.

I samtalen begär Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson att företaget ska se till att instruktionerna följs och att den manuella godshanteringen inte innebär en skadlig belastning för de anställda.

DET BLIR STARTSKOTTET för en vad digtefer. Fast inte de som skyddsombuden hoppats på.

Bara några dagar efter anmälan omplacerias skyddsombuden. Till arbetsuppgifter som de uppfattar som ”åtskrivningar som ger är utan ansvar”.

Jimmy och Kenneth har uppgivit att de har klämningar i rygg och nacke. Allmä tar företaget sitt arbetsgivaransvar.

En handlingsplan delges alla förare. Den innehåller flera anmärkningsvärda punkter. Bland annat säger att det är skyddsombudens skyldigheter att arbeta för en trygg arbetsmiljö. Det framhår att de kan få skriftlig varning om de inte rapporterar in ”sina iakttagna arbetsfaror” med åtgärdens nödvändighet.

Det är också skrivet att skyddsombuden ska ”ge alla chaufförer. De som uppgår att de har problem med tidtabellen i dubbeldäckarna ska omplaceras, enligt handlingsplanen.

Skyddsombuden beordras att göra en omfattande hälsoundersökning. Den sker i Hjärtsarp där åkeriet ligger, fyra timmars bilresa bort.

Efter protester från facket dröps hälsoundersökningen om till

”Det känns som att företaget fabricerar anklagelser för att kunna sparka oss.”

Jimmy Nilsson, skyddsombud

hälsosamtal och till sist ett ”avsiktsmingsintyg”.

I dokumenteras har Kenneth Fransson i förhörande sagt att han haft hjärtklappning vid ett tillfälle, i samband med en motorcykelkrisa. Tommy Nordbergs skrivet att man känner stor oro för alkoholiga olyckor och bestämt även här en medicinsk utredning av hjärtfunktionen.

UNDER HÖSTEN FÅR Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson sagt att de ska köra Kennets åkarbil igen – utan att ansvara för passagerare. Det är ju mostridsproblem och åkerier förvänta lgenom drog- och alkotester.

Facket sätter med fotos och förtaget backade. Men visst känns det förnedrande, säger Kenneth.

Jimmy Nilsson har smä barn. Vid ett tillfälle är hantran sjuk och Jimmy tar ut vab. Åkeriet svarar med att begära förra- dags- intyg. Från hantran.

Vid en förhandling den 9 oktober för Jimmy Nilsson två skriftliga varningar. Ertiran, som åkeriet kallar den.

I den ena påpekas att Jimmy Nilsson några dagar tidigare ringt planscheefen och påtalat att däcken på lastbilen var slitna. Han ringde en eftermiddag klockan 16.35.

Åkeriet skriver i varningen att samtalet kom först i slutet av arbetspasset och att det ger en indikation på att Jimmy inte gjort dagliga kontroll före körning.

I den andra varningen anklagas Jimmy Nilsson för att vagt hålla käften till en arbetskamrat. Som hälsostimpulsen.

Båda varningarna avhetas med att om han inte ändrar sitt beteende, eller uppvisar misslotsamheten, kan det leda till uppsägning eller avskedande.

Jimmy Nilsson suckar:

– Ja, vad säger man. Mitt arbetspass började klockan fem på morgonen och det var inte lätt att hålla ögonen öppna då. Dessutom åt jag ju mediciner mot hjärtklappningen. Först efter det fattes däcken.

– När det gäller arbetskamraten kan jag inte ens påminna mig att jag trätfade honom. Än mindre sa hål kälften. Det känns som att företaget fabricerar anklagelser för att kunna sparka oss.

HUR KOMPLIKTEN FÖRVERKAT skyddsombuden psykiskt är en uppgift som de än så länge behåller för sig själva.

Både Jimmy Nilsson och Kenneth Fransson är förvånade över att Ica tar så lätt på säkerheten.

– En dödsolycka vid varuintaget är det sista jag skulle vilja ha, om jag var ingeblåsansvarig.

Vad skulle behöva för att dubbeldäckarna ska vara en acceptabel transportlösning?

Jimmy säger:

– Vi tycker att det kan vara okej att jobba under ett uppförsat lastplan. Men bara bilarna är bra och utrustade med låsklackar och bra takhöjd. Och det skulle vara till bättre mämner för service och återkommande besiktningar av vajrar- och lämpsystemet.

Transport har kallat Tommy Nordbergs åkeri till central förhandling. I väntan på den vill de fackliga företrädarna inte kommentera ärendet.

Detsamma gäller på åkerier. Personalchef Anna Olsson vidjer att inte ge några kommentarer i nuläget.

Transportarbetaren nummer 11 november 2019.

Utbildning ska minska olyckorna



FOTO: JOHN ANTONSSON

”Eftersom utbildningen ser olika ut på olika åkerier, skulle det behövas en säkerhetskampanj till alla åkerier som jobbar med dubbelplan”, säger regionala skyddsombudet Marko Juvonen.

Konflikten på Tommy Nordberghs åkeri har lett till att Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Tya, ser över vad de kan göra för att öka medvetenheten om riskerna vid dubbelplansekipage. Syftet är att förhindra tillbud och olyckor.

Text **Pernilla Ahlsén**

– Vi har gjort en förstudie där vi har tittat på olycksstatistik, vad lagstiftningen säger och hur åkerierna arbetar med det här i dag. Nu ska den behandlas i Tyas styrelse, säger Marko Juvonen, regionalt skyddsombud på avdelning 17 Skövde-Borås.

Vad finns det för regler kring lastning i dubbla plan?

– Det finns egentligen inget reglerat förutom att det ska vara tryggt och säkert. Det finns heller inget besiktningskrav på den här typen av ekipage, som det gör för bakgavellyft.

Hur vanligt är det med olyckor kopplade till dubbla lastplan?

– När vi har tittat på olycksstatistiken så har vi hittat 31 fall mellan 2015 och 2020 som handlar om balkolyckor och dubbelplan. Det är svårt att se exakt hur många som rör dubbelplan.

– Men det handlar om svåra olycksfall som har lett till antingen sjukskrivning i minst 30 dagar, medicinsk invaliditet eller dödsfall. Så det är allvarligt.

Vad beror olyckorna på?

– Det kan handla om att vajrar går av eller att sprintar och väggfästen är för slitna. Det råder också en osäkerhet kring hur dubbelplansekipagen ska underhållas och hur man ska kunna se och upptäcka materialbristningar.

– Det finns ju ingen scanningsutrustning som kan kolla hållfastheten i vajrar och liknande. Det finns i byggbranschen, men skulle vara väldigt dyrt för åkerierna att köpa in.

– Det finns också en osäkerhet på åkerierna kring regelverk och vad man får göra och inte. Hur långt sträcker sig ansvaret och för vem? Vissa verksamheter kontrollerar inte sin utrustning mellan tillståndsperioder och saknar löpande underhåll.

Vad behövs för att minska olyckorna?

– Eftersom skadorna blir allvarliga när det väl händer något behövs mer utbildning. Föraren som lastar och lossar behöver ha kunskap om hur man lastar säkert med dubbelplan. Det är nummer ett. Sedan ligger ansvaret på arbetsgivaren att service och underhåll sköts.

Vad kan Tya göra?

– Eftersom utbildningen ser olika ut på olika åkerier, skulle det behövas en säkerhetskampanj till alla åkerier som jobbar med dubbelplan. Det finns goda exempel, en del åkerier använder sig av filmer som visar hur man jobbar med dubbelekipage. Det är ett bra sätt att göra det mer förståeligt.

– E-utbildning för bakgavellyft finns redan, det vore bra om det fanns motsvarande om att jobba med dubbelplan. ■

Vad är en 6:6 a-anmälan?

➔ Om ett skyddsombud upptäcker risker i arbetsmiljön ska hen i första hand kontakta den hos arbetsgivaren som har ansvar för arbetsmiljön och be att risken åtgärdas. Om det inte räcker kan skyddsombudet begära åtgärder från Arbetsmiljöverket.

➔ För att Arbetsmiljöverket ska ingripa ska det gälla risker som det finns regler om i arbetsmiljölagen. En 6:6 a-anmälan kan också handla om att arbetsgivaren bryter mot de regler för mertid, extra övertid och nödfallsövertid som finns i arbetstidslagen.

➔ På Arbetsmiljöverkets hemsida av.se finns information om hur du som är skyddsombud gör en anmälan.

Källa: Arbetsmiljöverket

ARBETSMILJÖ VERKET

”Föraren som lastar och lossar behöver ha kunskap om hur man lastar säkert med dubbelplan. Det är nummer ett. Sedan ligger ansvaret på arbetsgivaren att service och underhåll sköts.”

Marko Juvonen, RSO i Transport avdelning 17 Skövde-Borås.

DETTA ÄR EN ANNONS.



FRAMTIDENS LASTBIL ÄR TRÅDLÖS

Med vår radiostyrning kör du din lastbil samtidigt som du styr din påbyggnation. Kontakta oss så berättar vi mer!

031-724 98 00 | sverige@tele-radio.com

Riskabelt med upphissade lastplan

Under hösten 2019 rapporterade Transportarbetaren om brister och allvarliga incidenter med bilar med dubbla lastplan.

En stor del av Icas mattransporter går på sådana ”dubbeldäckare”. Bilderna här nedanför publicerades i tidningens novembernummer 2019. De är tagna av anonyma chaufförer som kört Ica-gods.

FOTO: PRIVAT



En av Brings släpvagnar med dubbelplan. Här har den bakre högra låsklacken inte fungerat.

FOTO: PRIVAT



Vajrarna brast och det nedfallna lastplanet tryckte ut hela skåpsidan på trailern.

FOTO: PRIVAT



Chauffören hade hissat taket och övre plan samt fått klarteckен. Då dalade övre plan sakta nedåt.



Det är mörkt och ibland slaskigt ute. Är det hushållens ansvar att se till att det finns lampor tända så miljöarbetarna ser att hämta soporna? Och borde inte arbetsgivaren hålla med torkarblad? Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration **MARTIN HEAP**



Nytt jobb, hur byter man fackförbund?

Nytt jobb och jag behöver byta fack – hur gör jag?

Fråga: Jag vill avsluta mitt medlemskap på grund av att jag inte längre jobbar inom transport utan har skiftat till helt annan sysselsättning. Hur löser man detta smidigast?

Eric

Svar: Om du byter bransch inom LO så är det enklast att använda dig av webbsajten www.bytlofack.se.

Om du till exempel ska byta till Unionen som inte är med i LO så måste du dock avsluta ditt medlemskap för att få ett utträdesdatum. Du behöver ett utträdesdatum för att ansöka om ett nytt medlemskap hos det nya fackförbundet om ditt nya fackförbund inte är inom LO-familjen.

När du vill avsluta ditt medlemskap i Transportarbetareförbundet ringer du till oss på Transport på direkten på telefonnummer 010-480 30 00.

Vi behöver veta anledningen till att du bestämt dig för att gå ur för att skicka rätt blankett. Och du behöver information om förmåner, som till exempel försäkringar, som ingår i ditt medlemskap och som du behöver ta ställning till.

Vi skickar dig en blankett för utträde ur förbundet och den ska sedan skickas tillbaka till oss för handläggning. Inom tre arbetsdagar bör du ha fått en bekräftelse från Transport via brev.

Ha gärna mobilt bank-id tillhands när du ringer.

Khan, Transport på direkten

Premiekomp för lastbilsförare

Jag undrar vad premiekompen ligger på för lastbilsförare.

Sofie

Svar: Premiekompensationen för förare är 2–7 kronor per timme, beroende på tid i yrket, arbetsuppgifter och var i landet du arbetar. För mer detaljerad information kontaktar du din fackklubb eller din avdelning.

Magnus Thelander, central ombudsman Transport

Ska inte arbetsgivaren hålla med torkarblad?

Det regnar mycket nu, och jag har superdåliga torkarblad och ser knappt någonting. Men min arbetsgivare säger att det inte är hans problem. Vad ska jag göra?

Kim

Svar: Det var tråkigt att höra. Självklart är din arbetsgivare skyldig att tillhandahålla utrustning som fungerar som den ska.

Sikt vid körning yrkesmässigt är en arbetsmiljöfråga och vad jag kan förstå så har du också påtalat att det finns brister i din arbetsmiljö.

Det innebär att arbetsgivaren är skyldigt inte bara inom arbetsmiljölagen, utan även gällande det regelverk som är kopplat till trafiksäkerhet att åtgärda problemet.

Om arbetsgivare inte åtgärdar din sikt tycker jag att du ska fundera på om det är trafiksäkert att köra. Kontakta ditt skyddsombud eller regionala skyddsombud, som i värsta fall får driva fråga om god arbetsmiljö gällande sikt.

I värsta fall får skyddsombudet eller det regionala skyddsombudet överväga ett skyddsstopp om arbetsgivare vägrar byta torkarblad.

Martin Miljeteig, arbetsmiljöansvarig Transport

Kan jag ansöka om de 10 procenten i efterhand?

Jag är föräldraledig just nu och undrar över de här 10 procenten jag får från jobbet. Kan jag ansöka om dem sedan i efterhand? Räknas det 180 dagar på raken eller enbart de dagar jag tar ut föräldrapenning på? Ska man spara tills man tar ut fler dagar i veckan för att få ut mer pengar?

Victoria

Svar: Vid föräldraledighet kan du ha rätt till föräldrapenningtillägg på upp till 10 procent av din vanliga lön om det finns kollektivavtal på din arbetsplats.

Du kan få ersättning för *en* sammanhängande ledighetsperiod. Du behöver inte vara föräldraledig alla dagar under perioden utan kan ta ut ledigheten så som du och din arbetsgivare blir överens om.

Tänk på att söka om ersättning för perioden med flest föräldraledigа dagar (föräldrapenningdagar från Försäkringskassan) om du planerar att dela upp din föräldraledighet i flera perioder.

Det är därför viktigt att du gör en plan för hur du vill lägga ut hela din föräldraledighet innan du söker, så att du vet vilken period och vilka dagar du ska söka för. När du planerat och också pratat ihop dig med din arbetsgivare gör du en anmälan hos Afa Försäkring.

Du kan bara göra en anmälan, så se till att få med all den planerade ledigheten i perioden. Anmälan ska göras inom 5,5 år efter ditt barns födelse/adoption.

När du ansöker om föräldrapenningtillägg hos Afa Försäkring ser de till att du också blir anmäld till den så kallade premiebefrielseförsäkringen.

Det gör att du inte går miste om några avtalspensionsinsättningar på grund av att du varit föräldraledig.

För att läsa mer om de avtalsförsäkringar du omfattas av, gå in på avtalat.se. Där finns information om villkor och länkar vidare för att ansöka.

Pia Edvall, försäkringsansvarig, Transport



Jodå, det är arbetsgivarens ansvar att se till att det finns fungerande torkarblad.



Mörkt när soporna ska hämtas.

Mörkt när soporna ska hämtas

Nu när hösten har kommit börjar det vara ganska mörkt när jag jobbar. Jag hämtar hushållssopor inne på gården hos kunden och det är ibland väldigt mörkt.

Kan min arbetsgivare kräva att hushållen sätter upp lampor vid kärlen?

Berra

Svar: Frågan är lite mer komplex än att man bara kan svara ja eller nej.

Jag blir lite mer intresserad av att du skriver att du hämtar soporna inne hos kunden. Det betyder vanligtvis långa dragavstånd vilket garanterat inte är en bra arbetsmiljö.

Det är din kommuns renhållningsförordning som berättar var kärlen ska stå och hur platsen ska utformas av abonnenten.

Att det ska vara upplyst är inte ett av kriterierna som vanligtvis står med. Men kanske kunde du få någon sorts arbetsutrustning av din arbetsgivare för att underlätta i mörkret?

Jag rekommenderar dig att söka kontakt med ditt lokala behöriga skyddsombud eller avdelningens regionala skyddsombud. De kan hjälpa till både med förslag för förbättringar och undersökningar av belastningen för dragavståndet.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare Transport

Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra?

Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-480 30 00.

Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.

FOTO: LILLY HALLBERG



Mattias Käll medverkar ofta i Transportarbetaren. I det här numret hittar du en av hans illustrationer på sidan 26.

Uppdrag konstnär: Mattias Käll

Mattias Källs människor hittar sedan länge vägen in i Transportarbetaren. Tidningens ofta anlitade illustratör utforskar i sin konst också vårt förhållande till varandra och till naturen – och är sedan årsskiftet utvecklingsledare för bild och form i Region Örebro.

Text **LILLY HALLBERG**

DEN ENORMA MÄNGDEN rosa sopsäckar utplacerade i landskap är spektakulär, påminner om konstnären Christos inslagningar av riksdagshuset i Berlin och öar utanför Miami i färgstarkt material. Och, utan pekpinnar: Att det är hög tid att ta sitt eget ansvar för avfallet vi lämnar.

– Under ett år samlade jag all förpackningsplast från familjen, både sådan från inslagen mat och soffor, säger Mattias Käll.

DE ÄR FEM i familjen; Mattias med fru och tre barn – samt katt – i ett hus i Örebros utkant.

– Tanken väcktes när jag bar ut avfall, det problematiska i hur mycket det är. Vad berättar det om vår konsumtion?

Funderingarna utmynnade så småningom i konstverket *Förpackad/Wrapped up* (2018) där sopsäckarna i plast är fotograferade på olika platser, vid olika tidpunkter – på Lillsjöns is i naturreservatet Stenbäcken, i kanten av mörk trollskog och i öppna sommarlandskap.

– Jag försökte visualisera hur plasten hamnar på fel ställe, krockar och ställer till det. Det var samtidigt en läroprocess för egen del. Jag läste mycket om plast, varifrån den kom, vart den hamnar, säger Mattias, som också bland annat gått kursen *klimatförändringar* vid Linnéuniversitetet.

– Att försöka få en helhet utifrån olika spår känns viktigt.

MATTIAS KÄLL ÄR i grunden målare, men arbetar även med fotografi och form. Uppvuxen på landet, på en gård på Småländska höglandet, är Örebro sedan ett kvartssekel hemma: ”För mig känns staden väldigt stor, med välmående stadskärna, bra musikscen och konst, och nära till friluftsliv och vandringsleder”.

Som illustratör har Mattias varit verksam i drygt 15 år. Arbetat för tidningar och med bokformgivning bland annat. Han har sin ateljé i en gammal skofabrik, där tolv andra konstnärer också arbetar.

MATTIAS KÄLLS STIL är distinkt, och i Transportarbetaren brukar han illustrera texter om allt från pensionssystem till nya avtal. ”Rätt grafisk, med svepande linjer och lite ruffig textur” beskriver han själv. Och idébaserad:

– Jag tolkar form av text, och gillar att ha med människor i centrum. Och lite humor. Men jag vill inte att det ska bli övertydligt, och säga samma sak som texten som tårta på tårta, utan bli ett tillägg som samspelar med text.

SEDAN JANUARI I år är Mattias Käll också utvecklingsledare i länets kulturförvaltning, med ansvar för form och bild. Uppdraget är på halvtid och handlar om olika sätt att stödja och utveckla konsten. Både genom att ge tillfällen att uppleva konst, som på utställningar, och ekonomiska: bygga nätverk mellan konstaktörer och möjliggöra utbildningsplatser.

– Jag lyssnar in behov, säger Mattias.

I dagens politiska klimat ifrågasätts ibland det riktiga i att med skattebetalarnas pengar finansiera olika slags kulturuttryck, ”flummig” konst som icke figurativa målningar till exempel. Ofta ställt i motsats till behov inom vård och omsorg. Mattias Käll ser inget motsatsförhållande.

– ATT UTTRYCKA sig konstnärligt kan fungera vårdande också, och konstupplevelser vara läkande, säger han. Apropå att inte vara övertydlig, kultur går också att se som ett fält där jag hoppas fler kan mötas och diskutera. Känna igen sig själv – eller inte, och då brottas med det, säger han.

– Jag tror att konst och kultur behövs, både för individen och samhället. Och ser på det liksom yttrandefrihet som ett tydligt uttryck för demokratin. ■

MATTIAS KÄLL

Ålder: 45.

Yrke: Konstnär och illustratör.

Bor: Örebro.

Familj: Fru och tre barn.

Aktuell: Som ansvarig för form och bild i Region Örebro kulturförvaltning.

FOTO: ROINE MAGNUSSON



Förpackad/Wrapped up. Konstnären Mattias Käll mitt i ett års samlat plastavfall.

FOTO: LILLY HALLBERG



Utanför ateljén i en fabriksbyggnad där även tolv andra kulturarbetare håller till. Passande för skostaden Örebro är det en nedlagd skofabrik.

FOTO: LILLY HALLBERG



Mattias Käll drar upp linjerna till en illustration.

Storslagna Nobelfesten tillbaka

Foto: Catherine Hélie



Annie Ernaux (född 1940) har bland skrivit *Min far å kvinnan* och *En flickas memoarer*, utgivna på Norstedts förlag.

Den 6 oktober blev det klart att den franska författaren Annie Ernaux tilldelas Nobelpriset i litteratur, för sitt mod och kliniska skärpa ”varmed hon avtäcker det personliga minnets rötter, främlingsskap och kollektiva rötter” med Svenska Akadamiens ord i motiveringen.

Den 12 december blir det prisutdelning ”på riktigt”, med stor bankett i Stockholms stadshus, efter skandaler som ledde till inställt pris i litteratur, och sedan två år av pandemibegränsningar. ■

Ingen klockren kanon

När den nya M-KD-L–regeringen presenterade sin politik fick Liberalernas Johan Pehrson ansvara för kulturen och löftet att det ska tas fram en ”kulturkanon”. Experter kommer att diskutera vilka böcker, konstverk och filmer som bör ingå i en lista av viktiga nationella verk.

Nya kulturministern Parisa Liljestrand (M) fick förklara meningen med en kulturkanon i SVT:s morgonsoffa. Där hon också uttryckte att Ruben Östlund var ”en fantastisk författare”. Det fick regissören till bland annat Guldpalmsbelönade filmen *Triangle of Sadness* att surna till, och påpeka att en kulturminister borde känna till Sveriges stora internationella stjärnor. Men mest kritisk var Östlund till statsministerns utnämning. Alla verkade dock känna till Selma Lagerlöfs *Gösta Berglings saga* – given i kanontoppen. ■

Hilmas väldiga verk

Foto: Albin Dahlström/Moderna museet



Hilma af Klints *Barnaåldern* (tempera på papper) målad 1907.

Hilma af Klint (1862–1944) är en särling inom svenskt konstliv, och hennes verk väckte uppmärksamhet och hyllades först långt efter hennes död. Nu visar Moderna museet i Stockholm *De tio största*, målningar i gigantiskt format, som skildrar människans fyra åldrar. Ett konstnärligt uppdrag som hon beskriver som förmedlat genom andeväsen.

Utställningen pågår till och med den 8 januari. ■

DECEMBERKRYSSET


FOTO: ISTOCK

ÖVER-KÄNS-LIGHET	DE SLING-RAR I TRÄD		BLI LÄNGRE	DOS		MILNE-DJUR	AGERAR TJUVEN HELST		OVERK-LIG	BUR-FÅGELN		MÖSS-SORT STÅR TEXT I			KRIS-ÅLDER?		SÖKA PÅSKINA
TVÅ I ROM			SMAK-ÄMNEN SNURR-PLATSEN							PÅMIN-NELSE FÖR-DRAGET							
INKAR-NATION							RIT YLLE-TRÖJA				SATT DIT MATRIX-FIGUR						
						KULTUR-VERK-SAMHET								TUGGAS BEGÄRT			
EN SKY-WALKER		ÄR MUSIK I C-DUR IRONISKT						TIMA GULD-MAKERI				SVÄNG-FRI DROG DEJAN I				FANTAST	
FLYTER GENOM BASEL						MJÖLK-SOCKER TRÄD-SLAG							EGEN-SKAP GÅR SNETT				
ÄR NÄRA NOG				KELT STYR TILL SJÖSS					TRIM-MADE		SLÅS PÅ PALM-FRUKT						ÄR JUMBON
I ÖVRIGT							SÖTA YTAN PRIS-BOLAG								INTEN-SITET TURK		
HAR GRÖN	FÅR SUR SÅD		AKTEN MAGER TÖS							KROPPS-STUDIER SOV-PLATSER							
						MED TIDEN KRÖK PÅ RÖR								MESS BETYDER JAG			
STICKER TILL					IRRITE-RADE							ÄMNET DAGS-MEJA					
DEM MÄTTE MAN MED								ÄR MED I SPELET									
TOG UTAN LOV					DE HÅLLER SIG I SKINNET?						HAND-TAGEN						©Bulls

SES VID FÅGEL-BORDET		STYR PJÄSER?		RAGG-MUNKAR		FABEL-DJUR		SKOGS-RÅR			21 HÄR MEN ALDRIG I BERLIN		KAN MAN KALLA HANDEN					
KYL OM VI TALAR FÅR								SLOG VI MYNT AV TAG										
HAR VI ALLA NATURLIGA																		
GÖR MISSAR											DARR PÅ RÖSTEN							
PARKETT-MATE-RIAL						TRASSEL SÅDANA VÄRMER												
LÄRO-SATS																		

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm**. Märk kuvertet **"December-krysset"**. Senast den 6 december vill vi ha din lösning.

Vi delar ut fyra vinster. 1:a–2:a pris är en Transport-termos, 3:e–4:e pris är en termosmugg.



Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på Novemberkrysset.

Grattis!

Vi vann varsin Transport-termos:
Per-Ivar Skogqvist, Kåge
Ann-Charlotte Olsson, Piteå.

Vi vann varsin termosmugg:
Jörgen Ednarsson, Ljungby
Berno Landström, Ljungby.

Månadens Quiz



Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 6 december, och skriv "Jul-quiz" i meddelanderaden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får varsin Transport-termosmugg i pris.

1 Vilket av följande band kommer från Örebro?
1. Randy
X. Refused
2. Millencolin

2 Vilken svensk skådespelare är med i filmen *Taxi* (1998)?
1. Emma Wiklund
X. Lena Olin
2. Happy Jankell

3 Vilken av följande filmer handlar om en framtid där barnafödande upphört?
1. Idiocracy
X. Tre män och en baby
2. Children of men

4 När släpptes det oväntade succéspelet *Paperboy* där spelaren är ett tidningsbud?
1. 1978
X. 1985
2. 1996

5 Vilken av följande romaner handlar inte om hamnarbete?
1. Stuv Malmö, kom!
X. Yarden
2. Badkarsmusik

6 Förr, när butiker var stängda på söndagar, vad kallades dagen som inledde julhandeln?
1. Fjärde advent
X. Skyltsöndag
2. Månglarsöndag

7 Vad heter den svenska filmen vars handling kretsar kring rasister och nynazisters demonstrationer på Karl XII:s dödsdag?
1. 30 november
X. Nattbuss 807
2. Thriller – en grym film

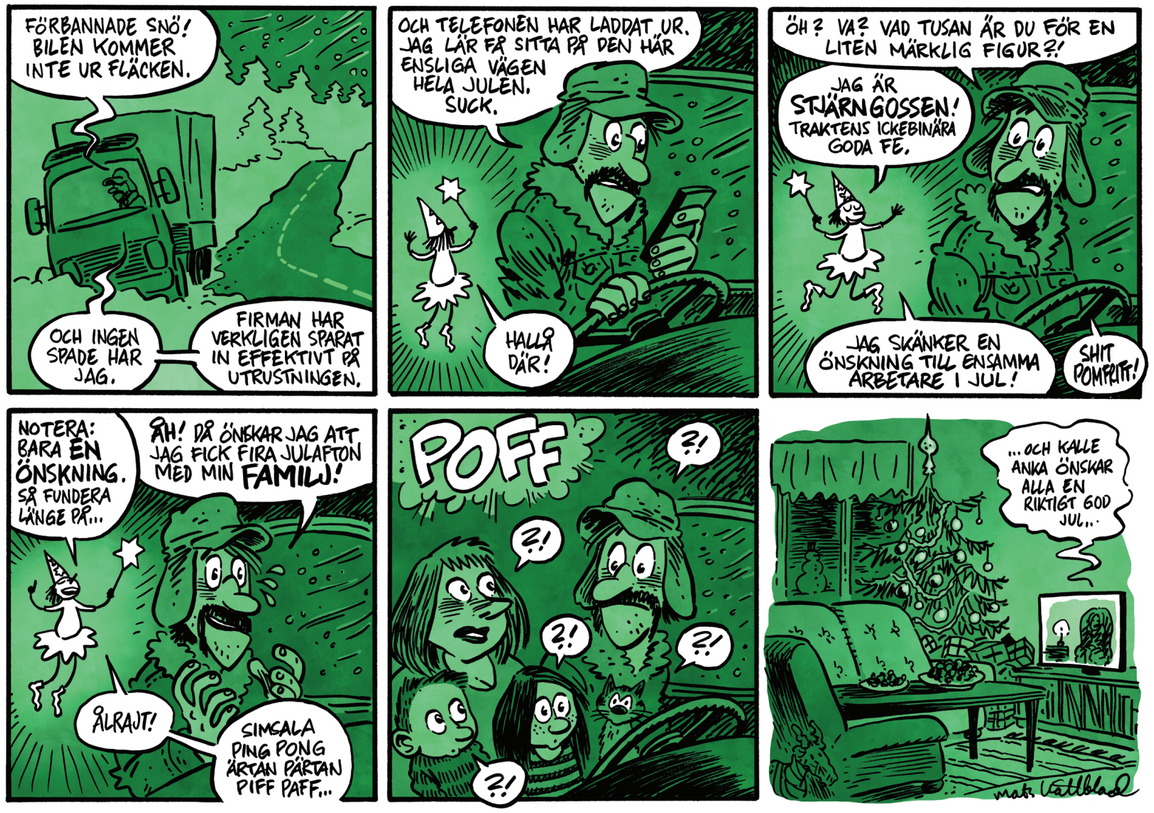
Rätt svar på November-quizet:
1: X (Johan Erlandsson)
2: 1 (Blixt)
3: 2 (Arbetsdomstolen)
4: X (TMA-fordon)
5: 2 (I4)
6: 1 (Scania)
7: 1 (Försvunna människor)

Grattis!

Vi vann varsin termosmugg:
Peter Jonsson, Johanneshov
Bim Milde, Upplands Väsby.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Årets kollega inom säkerhetsbranschen

Utmärkelsen delades i år ut för första gången av Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya). Juryn kommer från Bya:s medlemsparter, som utser en eller flera vinnare.

”Mitt mål är att springa 100 maratonlopp”

Kaveh Tiba arbetar som skyddsvakt på Arlanda och utsågs till ”Årets kollega inom säkerhetsbranschen” på den stora branschmässan Skydd 2022. Transportarbetaren har träffat en medlem som uppskattas av medarbetarna – och har som mål att springa fem maratonlopp om året.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

EN FÖREBILD, YRKESKUNNIG och inkluderande. Så beskrevs Kaveh Tiba när han tog emot priset och utmärkelsen ”Årets kollega inom säkerhetsbranschen” på Stockholmsmässan i Älvsjö i oktober. Utöver äran fick han en check på 10 000 kronor och en hotellnatt med trerätters middag.

När Transportarbetaren hälsar på honom på jobbet i början av november bjuder han på årets första lussebullar. Han är fortfarande rörd och lite generad över utnämningen.

– Det var väldigt oväntat. Det är ju inget man tänker på när man arbetar att man ska få en belöning. Men jag försöker alltid göra jobbet med hjärtat och tänka på mina kollegor och vänner. Det är klart att jag blev väldigt glad över att de tycker att jag gör ett bra jobb och är en bra kollega, säger Kaveh.

– Men personligen tycker jag att alla i mitt team är lika duktiga. Vi kompletterar varandra. Så utmärkelsen kunde lika gärna ha gått till vem som helst av dem.

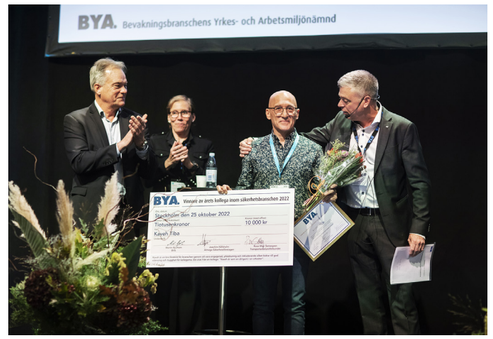
KAVEH HAR JOBBAT som skyddsvakt på Arlanda i 19 år.

– Jag gick en utbildning till säkerhetshandläggare och ville skaffa mig erfarenhet av säkerhetsbranschen för att sedan kunna arbeta med säkerhetsanalyser. När jag började här hade jag bara tänkt stanna en kort tid. Men jag blev kvar. Jag trivs så bra, säger han.

Jobbet handlar om alltifrån att skydda flygplatsen mot angrepp eller terrorism till att hänvisa passagerare som behöver hjälp att checka in till rätt bolag – och utföra livräddande insatser när någon drabbas av hjärtstopp.

– Vi är i princip alltid först på plats när det händer något. Det är ett enormt viktigt arbete och väldigt spännande. Ingen dag är den andra lik och det är det som gör det här jobbet så roligt, säger Kaveh.

Men sommarens långa köer var något av en utmaning.



Kaveh Tiba fick 10 000 kronor och en hotellnatt med trerätters middag tillsammans med sin fru när han utsågs till ”Årets kollega inom säkerhetsbranschen”.

– Det var kaos, men alla jobbade helhjärtat för att hjälpa till i stressen så att folk inte skulle missa sina resor.

När Kaveh inte jobbar tränar han långdistanslöpning. Fem mil minst blir det i veckan. Och fem maratonlopp per år. Hittills i år har han sprungit loppet i Madrid, Stockholm, Oslo och Uppsala. Näst på tur är Florens.

– Mitt mål är att springa 100 maratonlopp. Hittills har det blivit 64, säger han.

DET LÅTER SOM väldigt mycket löpning, men Kaveh håller sig på en nivå som är precis lagom för honom.

– Jag har bestämt att löpningen aldrig ska få gå ut över mitt jobb. Så jag ser till att inte ta ut mig för mycket eller skada mig. Om jag har ont någonstans så taggar jag ner. Men jag mår bra av att springa.

Genom åren har Kaveh fått löparvänner över hela världen.

– Vi brukar planera ett maratonlopp ihop i en stad som ingen av oss har varit i. På så vis blir det en minisemester där vi ser sevärdheter och gör något kul ihop vid sidan om loppet. ■

KAVEH TIBA

Ålder: 61 år.

Bor: Uppsala.

Familj: Fru och två vuxna barn.

Gör: Skyddsvakt och maratonlöpare.



Kaveh Tiba trivs med spänningen på jobbet.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54 700 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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



Det här är gänget på avdelningskontoret i Skövde: Jerry Walthéreson, Marko Juvonen, Ulf Nordenberg och Jarmo Nevala

Månadens avdelning

De gör medlemssatsning för taxi

Avdelningen 17 Skövde-Borås satsar på att växa och att få flera förtroendevalda på arbetsplatserna. Nu med en särskild satsning på taxibranschen.

Text och foto **John Antonsson**

Bullkransen och godisskålen står på bordet. Taxichaufförerna sitter först tysta och lyssnar. Sedan höjer de sina röster. Lönefusk. Låg lön. Ansvarslösa arbetsgivare.

Vi sitter på bottenvåningen i ett hus som ägs av Transport och två andra fackförbund. Det är basen för Skövde-halvan av Transports avdelning 17. Den andra halvan sitter i Borås.

DAGEN INNAN HADE avdelningen skickade ut ett sms till samtliga medlemmar som jobbar med taxi i regionen för att bjuda in till träffen. Vissa har kört tio–tolv mil för att höra vad facket har att säga.

Längst fram i rummet står Marko Juvonen och visar resultatet av enkätundersökning som skickats ut till alla taxijobbare i avdelningen. Juvonen är ett av två regionala skyddsombud (RSO) i avdelningen. Hans jobb är att vara skyddsombud på alla arbetsplatser där det inte finns lokala skyddsombud, samt att stötta och rekrytera nya skyddsombud.

Marko har många lokala skyddsombud att samarbeta med. Det finns 38 stycken i Skövdeområdet och 20 i Boråsområdet. Och intresset ökar.

En taxichaufför som kört in från Falköping bär sin skyddsombudsknapp på bröstet. Alla i rummet är med i diskussionen som handlar om allt från låga löner till att facket måste visa sig mer på arbetsplatserna.

TIDIGARE PÅ DAGEN sitter Marko Juvonen bakom sitt skrivbord och konstaterar att det ska, och kommer att bli, fler skyddsombud i taxibranschen snart. Så här gjorde de för att växa bland tidningsbuden:

– Jag och vår ordförande Jerry Walthéreson besökte samtliga arbetsställen för tidningsbud i regionen. De blev glada och förvånade när vi dök upp där mitt i natten. Efteråt hade jag en lång lista på saker till arbetsgivaren som behövde åtgärdas. Arbetsgivaren var bara tacksam att få veta, säger han.

Resultatet var ett 30-tal nya medlemmar i facket och tre lokala skyddsombud.

TILLBAKA TILL MÖTET:

– Vi har 29 taxiföretag i avdelningen, säger Jerry Walthéreson till taxichaufförerna på mötet.

Men han stoppar sig och inser att han sagt fel.

– Det är bara de företag som en person driver, säger han och alla skrattar. En företagare är inblandad i hälften av alla taxibolag i regionen.

FÖRETAGEN ÄR ÄNNU fler och från förteckningen av antal företag går det att se hur många som jobbar på taxiföretagen.

– Vi har alldeles för få medlemmar i taxibranschen om vi ska kunna kämpa oss till bättre avtal, säger Jerry Walthéreson och konstaterar samtidigt att anslutningsgraden är bättre i avdelningen jämfört med landet som helhet.

– Och där måste ni tipsa oss om var vi ska leta upp er, säger Johan Holmgren, taxichaufför och ordförande för Transports sektion i Skövde till taxikompisarna på mötet.



Johan Holmgren.

FÖR ETT TIOTAL år sedan slogs Transports avdelningar i Skövde och Borås ihop. Än i dag är avdelningen lite uppdelad. Hälften sitter i Borås och hälften i Skövde.

– När jag tillträdde kändes det lite som att alla körde sitt eget race, som om vi fortfarande hade två avdelningar. Men nu har det blivit bättre och vi jobbar mer gemensamt, berättar Jerry Walthéreson. ■

TRANSPORT AVDELNING 17

Är en sammanslagning av avdelningarna i Skövde och Borås. I Skövde sitter ordförande, en ombudsman, ett regionalt skyddsombud och en resurs.

I Borås sitter två ombudsmän och ett regionalt skyddsombud.

I avdelningen finns två regionala sektioner, för Skövde respektive Södra Älvsborg. Det finns sex klubbar. Och fler är på gång.

På g ång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 6 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING I NORRLAND/MELLANSVERIGE (HAMN)



HYR AVDELNINGENS STUGA I LOFSDALEN

Nu har snön fallit för första gången i Lofsdalen denna säsong!

Gå in på avdelning 1:s hemsida och säkra upp någon av de lediga veckorna, som ännu så länge finns kvar inför kommande högsäsong!

Vid frågor eller funderingar angående stugan, tveka då inte att kontakta ordförande Jimmy Åsberg (010–480 31 15) för mer info.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 6 december kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi samlas i studielokalen, och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

Kommande Startpunkter:
➤ Tisdagen den 13 december kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Tisdagen den 10 januari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

➤ Torsdagen den 2 februari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

Du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier och får ett stipendium från avdelningen för dagen.

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

Julhälsning Avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 6 VÄRMLAND



Sälen.



Branäs.

VÅRA STUGOR

Det finns några veckor obokade i våra stugor under vintersäsongen 2022–2023. Se vår hemsida, avd.transport.se/avd-6/.

Studier Vi håller utbildning på dina kollektivavtal löpande. Kontakta avdelningen för tider med mera.

Vi tillhandahåller även en utbildning som vi kallar Startpunkten – en introduktion på ett lätt sätt för att förstå hur den svenska modellen fungerar, och lite facklig historia. Kontakta avdelningen för tider.

Ska vi hälsa på? Vi driver en del projekt på företag så kom gärna med önskemål om du vill ha fackligt besök på din arbetsplats.

Avtal Då det nu åter är en avtalsrörelse så är det viktigt att vi är enade, och även kan få våra kolleger och vänner att förstå att medlemskap är viktigt! Och att antalet medlemmar är det som sätter press på arbetsgivare.

Julhälsning Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar en skön och säker jul. Ta hand om er!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND



Välkommen på lussefika!
Vi är på plats på avdelningen hela tisdagen den 13 december, från 00.01 till 23.59, och bjuder på traditionell lussefika och bra samtal. Kom före, under eller efter ditt arbetspass, vi ses!

Adress: Tingshusplatsen 2, 2 trappor upp. Ring på, eller ring 010-480 30 07 vid frågor.

Var rädd om dig och använd reflex i vintermörkret.

Julhälsning. Avdelningen önskar alla en god jul och ett gott nytt år! Om du planerar att besöka avdelningen, ring innan för att se att vi finns på plats.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Studier

➤ Nästa Startpunkter är den 18 januari, 22 februari och 22 mars och kommer hållas i avdelningens lokaler kl 9.00–6.00.

➤ Avtalspunkt åkeri: Den 8 februari.

➤ Avtalspunkt bevakning: Den 15 mars.

Intresseanmälan sker till studier.9@transport.se.

Nästa representantskapsmöte är den 3 december kl 10.00 på Restaurang Svalan, Brunnsparken i Örebro.

Är du nyfiken på vad vi gör på ett "repmöte" eller besöka oss? Kontakta ordförande Emma Brodin, 010-480 32 21 eller emma.brodin@transport.se, så kan du få hänga med som besökare på nästa möte.



INFORMATIONSMÖTE

Ni som har hörselnedsättning är varmt välkomna torsdagen den 15 december kl 15.00 till Transport på Elementvägen 5!

Vi kommer att få information ifrån Phonak om vilka hjälpmedel som finns tillgängliga. Och det kommer finnas tolkar till er som behöver det. Fika kommer även att finnas på plats.

Välkomna önskar Transport avdelning 9 och åkeri/miljösektionen!

Vårt kvinnliga nätverk kommer att träffas den 15 december för lite julfika.

Vi ses i avdelningens lokaler kl 17.00 för att fika tillsammans och diskutera hur vi kan påverka våra arbetsplatser och i våra förtroendeuppdrag. Vi kommer även att diskutera hur vi kan utveckla gruppen tillsammans.

Anmäl gärna till emma.brodin@transport.se att du kommer så vi vet hur mycket fika som ska inhandlas.

Alla medlemmar som är kvinna, och de som definierar sig som kvinna, är välkomna att delta på medlemsmötet! Tillsammans flyttar vi normer och gör skillnad för kvinnor i våra branscher! Varmt välkomna, hälsar avdelningsordförande Emma Brodin.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND NORDUPPLAND

Fråga oss!
Hej medlem! Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Du kanske funderar på ditt kollektivavtal? Du är välkommen att höra av dig till oss på avdelningen.

➤ Vill ni lära er mer om facket eller gå en utbildning? Ta gärna kontakt med vår studieorganisatör Jessica, 010–480 32 48.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar så prata med vårt RSO Fredrik, 010–480 32 45.

➤ Har du frågor om anställning eller kollektivavtalet så prata med Niclas, 010–480 32 41, eller Magnus, 010–480 32 46.

➤ Vid alla andra övriga frågor. Ring vår ordförande Ola, 010-480 32 49.

Om du känner att du inte vill ringa utan hellre kommer in och pratar med oss så är du välkommen att komma in på avdelningen.

AVDELNING 12 MALMÖ

Hej kamrater! Höstmörkret har kommit till oss med stormsteg.

Avtalsrörelsen har startat och samtliga avtalsråd har träffats för gemensamma dialoger om vad som är viktiga punkter i branscherna.

Håll dig uppdaterad via avdelningens hemsida (avd.transport.se/avd-12/) och på sociala medier, där du finner det som händer i avdelningen, utbildningstillfällen med mera.

Tveka inte att höra av dig, kontaktuppgifter till oss på avdelningen finner du på hemsidan, eller så kan du kontakta växeln 010-480 30 12.

Avdelningsordförande
Henrik Holmgren

Medlemsmöten
➤ Sektion 90/bevakning: Onsdagen den 7 december kl 18.15. Vi kommer att köra mötet fysiskt på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 5 i Malmö.

Ni som inte kan närvara fysiskt kommer att kunna delta digitalt. Senare utskick kommer. Sektionen bjuder på fika!

Sektionsordförande
Philip Kretz Lindén

➤ Securitas fackklubb: Årets sista klubbmöte är här och vi kommer köra det onsdagen den 21 december kl 18.30.

Det kommer vara ett fysiskt och digitalt möte på Securitashuset i Malmö, Agnesfridsvägen 113A.

Alla medlemmar är välkomna. Vi bjuder på en lättare middag för er som deltar fysiskt. Kommer ni att göra det, meddela undertecknad innan mötet.

Philip Kretz Lindén

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna om representantskapssammanträdet torsdagen den 1 december.

På dagordningen:
➤ Fyllnadsval till valberedningen för ledamot 1 och 3 samt ersättare för ledamot 1, 3 och 5.

➤ Budget 2023.

➤ Fastställande av medlemsavgift.

➤ Arvoden och ersättningar 2023.

➤ Val och arbetsordning 2023.

Enskild medlem har närvarorätt i mån av plats. Kontakta avdelningen på tel 010-480 30 14 för anmälan.

Vill ni ha en försäkringsinformationstavla på er arbetsplats? Mejla transport.14@transport.se så återkommer vi.

Glöm inte följa avdelningen på sociala medier: Facebook, Instagram och vår podd! Podden hittar du på avdelningens hemsida avd.transport.se/avd-14/.

Julhälsning Vi vill även passa på att önska våra medlemmar en riktigt god jul!

AVDELNING 16 GOTLAND

Årets budgetmöte för verksamheten 2023 är bestämd till torsdagen den 1 december, med start kl 18.00. Jultallrik är planen. Brev med inbjudan har sänts ut cirka 14 dagar innan mötet, och några viktiga delar av dagordningen är:

➤ Beslut om avdelningens budget för 2023.

➤ Beslut om avdelningsavgift medlemmar för 2023.

➤ Avdelningens verksamhetsplan för 2023.

➤ Gäst: Ordförande är tillfrågad, ej klart.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte. **Obs!** Anmäl dig senast måndagen den 28 november.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Lördagen den 3 december så har avdelning 17 representantskapssammanträde. Kallelse till ledamöterna har gått ut separat.

Årsmöten
➤ Söndagen den 8 januari har sektion Skaraborg sitt årsmöte på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde.

Start kl 15.00. Sektionen bjuder på smörgåstårta! Har man någon kostavvikelse så kan man meddela detta till avdelningen på 010-480 30 17 i god tid.

➤ Söndagen den 15 januari har sektion Södra Älvsborg sitt årsmöte på Norrby Tvärgata 3, Arbetarrörelsens hus i Borås. Start kl 15.00. Sektionen bjuder på smörgåstårta! Har man någon kostavvikelse så kan man meddela detta till avdelningen på 010-480 30 17 i god tid.

Studier För anmälan kring fackliga studier så kan man kika in på avdelningens hemsida, eller mejla till studier.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

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 för att boka in en Startpunkt.

Har du frågor om…
… ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

➤ Christina Mattisson: tel 010-480 33 40 eller e-post christina.mattisson@transport.se.

➤ Magnus Dawest: tel 010-480 32 46 eller e-post magnus.

dawest@transport.se.

...arbetsmiljö eller försäkringar?
➤ Johnny Wiklund, regionalt skyddsombud: tel 010-480 33 41 eller e-post johnny.wiklund@transport.se.

Håll koll på vår hemsida och kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

Följ oss på våra sociala medier
➤ Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify.

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

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl8/

KAMPDAGAR 2022

Torsdagen den 1 december kommer vi att finnas på plats vid tankstationen vid Iggesunds Bruk och bjuda på glögg och pepparkakor.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater!

Sektionernas nomineringsmöte är den onsdagen den 30 november kl 18.00 och kommer att hållas digitalt.

För att delta, skicka en intresseanmälan till transport.19@transport.se.

Representantskapet sammanträder lördagen den 3 december kl 10.00. Mötet gästas av förbundsordförande Tommy Wreeth.

Avtalsråden är avklarade och det ser ut att handla om pengar inför nästa avtalsperiod. Om du vill veta mer så har vi löpande rapportering på alla våra möten och sammanträden.

Pensionärsklubben önskar alla pensionärer en god jul och ett gott nytt år.

Utbildningsdag För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår utbildningsdag, 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.

Om du är intresserad, hör av dig till vår studieorganisatör nina.larsson@transport.se för mer information.

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 19 eller mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej! Inför den kommande avtalsrörelsen så behöver vi bli fler medlemmar. Så glöm inte att ställa frågan till dina kollegor om de är medlemmar i facket. Ju fler vi är desto starkare avtal kan vi få. Om du värvar en medlem så får du ett presentkort på 200 kronor från förbundet och 600 konor från avdelningen när medlemmen har betalat in sin första medlemsavgift. Vill du läsa mer om det så logga in på avd.transport.se/avd-20/.

Ta det lugnt i jultrafiken och kör försiktigt det är bättre att komma fram lite sent än inte alls. Glöm inte bort att låta bilen stå på juldagen om det blivit någon snaps för mycket till maten på julafton.

Julhälsning Vi på avdelningen vill önska alla våra medlemmar en riktigt god jul om vi inte hörs eller syns innan.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Winter is coming. Nu börjar mörkret ta över mer och mer, men tillsammans lyser vi starkt! Vi från avdelningen önskar er en lugn och fridfull vinter och glada helgdagar!

Avtalsrörelsen är på gång, där våra kamrater förhandlar för bättre kollektivavtal. Var med på våra möten och påverka ditt fackförbund!

Vi önskar att DU vill bli mer aktiv som transportombud, skyddsombud eller något annat fackligt uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig!

Besök vår hemsida www.transport.se/avdelningar/halmstad för att läsa mer om fackliga uppdrag, eller kontakta oss på avdelningen.

Kontrollera att dina uppgifter är korrekta och läs ditt kollektivavtal på Mina sidor, som du finner på www.transport.se

Glöm inte att boka din personliga ekonomiska rådgivning, som är gratis. Anmäl dig via vår hemsida.

Besök vår Facebooksida, Transportavd25!

Studier Som medlem i Transport har du möjlighet att delta i vår omfattande studieverksamhet. Det finns kurser för alla nivåer, både för dig som bara vill veta mer om facket och för dig som har fackliga uppdrag. Vissa är förlagda på avdelningen och andra på internat.

Kontakta vår studieorganisatör Andreas Ehm om du är intresserad av en utbildning. Ring 010-480 33 94 eller mejla studier.25@transport.se.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektionerna vecka 48

Måndagen den 28 november
➤ Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.

➤ Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.

Tisdagen den 29 november
➤ Boden: ABF, Fabriksgatan 6.
➤ Kiruna: Hotell EIO, Lastvägen 9 (observera, ny lokal).

Onsdagen den 30 november
➤ Piteå: Framnäs folkhögskola, Öjebyn.
➤ Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1.

Torsdagen den 1 december
➤ Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2.
➤ Haparanda, ABF Gallerian, Storgatan 82.

Utdrag ur dagordningen: Nominering av uppdrag i sektionen.

Alla möten börjar kl 18.00 och vi bjuder på fika.

Om du inte har möjlighet att vara med på mötet fysiskt så finns det möjlighet att delta digitalt.

Information om hur man kan göra det kommer via sms, avdelningens hemsida www.transport.se/avdelningar/norrbotten/ och Facebook.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen

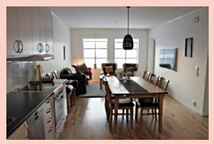
➤ 28 november: Sektionens nomineringsmöte.

➤ 29 november: Startpunkt i Umeå.

För mer information och tider, besök avdelningens hemsida på transport.se.

Nomineringar
Vi söker fler förtroendevalda till vår organisation. Är du själv intresserad av ett fackligt uppdrag eller vet du av någon kollega som är det?

Fram till nomineringsmötet den 28 november finns möjlighet att nominera till fyllnadsval 2022 samt till årsmötet 2023. Läs mer på avdelningens hemsida.



LÄGENHETEN I HEMAVAN

Fram till den 31 december har du möjlighet att skicka in en intresseansökan för veckorna 19 till 32, 2023.

Efter brytdatumet företar vi lottning om det finns flera intressenter för samma vecka.

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan avd.transport.se/avd-28/.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelse Förbundet har startat avtalsrörelsen för 2023 och samlat avtalsråd inom varje avtal för att föra en dialog om vilka frågor som är viktigast. Kontakta gärna avdelningen på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se om du vill framföra något till dessa avtalsråd.

Vi behöver bli fler Hjälp oss att värva fler medlemmar och få ett presentkort på 200 kronor för varje värvad individ som tack.

Representantskapet håller sammanträde den 3 december. Samtliga representantskapsledamöter hälsas varmt välkomna! Anmäl dig till avdelningen på tel 010-480 30 51 eller e-post transport.51@transport.se. Även om du inte kan delta eller får förhinder ska du anmäla det. Är du inte vald repskapsledamot, men intresserad? Vänd dig till avdelningen.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta avdelningen på 010-480 30 51 eller transport.51@transport.se. Du kan påverka tider och platser för våra utbildningar. I nuläget är följande utbildningar på agendan:

➤ Exklusiv medlemsutbildning som riktar sig till dig som vill lära känna oss på avdelningen, veta vad som ingår i ditt medlemskap samt förstå dina rättigheter på arbetsplatsen. Detta är en exklusiv utbildning under en heldag (kl 8.00–16.00). I nuläget är enbart datum planerade i Kalmar, (det är begränsat med platser) men fler datum kommer att läggas upp. Håll koll på vår hemsida avd.transport.se/avd-51 om du är intresserad!

➤ Just nu planerar vi att genomföra fackliga introduktionsutbildningar, Startpunkter. Fokus ligger på vad facket gör i dag, frågor som berör dig och din arbetsplats, hur vi tillsammans kan påverka, samt din roll som medlem. Denna utbildning är öppen för anmälan även för dig som överväger att bli medlem, men vill veta mera.

➤ Avtalspunkten är en utbildning som fokuserar på det kollektivavtal som gäller på din arbetsplats. Den är bara för medlemmar.

För dig med förtroendeuppdrag finns fler utbildningar att gå. Kontakta avdelningen för mer information.

Julhälsning Avdelning 51 önskar alla medlemmar och kollegor en riktigt god jul!

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Nu är det snart dags för medlemsmöte! Samtliga sektioner träffas gemensamt även denna gång. Vi träffas den 17 november kl 18 på Kuröd i Uddevalla. Mer information på hemsidan, avd.transport.se/avd-55/.

På dagordningen:
➤ Nominering inför fyllnadsval i avdelningen (ledamöter till valberedningen, ersättare till avdelningsstyrelsen och även till LO).

➤ Nomineringar inför sektionernas årsmöten.

Vi bjuder på fika. Alla medlemmar är välkomna!

Nästa representantskapsmöte är den 3 december. Kallelse går ut till valda ledamöter, övriga intresserade anmäler sig till avdelningen. Mer information på hemsidan.

Avdelningen är öppen vardagar 08.00–16.40 lunchstängt 11.30–12.30.

➤ Växel: 010-480 30 55.

➤ E-post: transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

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

Vill du gå en facklig utbildning, eller har du frågor angående försäkringar? Kontakta oss via mejl transport.avd88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.



VÅR LÄGENHET I SÄLEN

... finns ute på hemsidan, avd.transport.se/avd-88/, för uthyrning.

Där finns även bilder och en beskrivning på lägenheten, så planera in höstens och vinterns fritidsaktiviteter.

Det finns bra fiskevatten i norra Dalarna, skoterleder och en fantastisk natur för vila och rekreation. Fler tips hittar du på salen.se.

Boka genom att ringa direkt till avdelning 88 och prata med Anna, 010-480 30 88.

Julhälsning
Till alla medlemmar i avdelning 88 så önskar Tomten en riktigt god jul!



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.

Det är dags att säga ifrån nu!

Hej Transportare! Som ni säkert både läst och hört i diverse media och nyhetsrapportering den senaste tiden så har jag som enda ledamot av fjorton i LO-styrelsen sagt nej till den så kallade siffersatta LO-samordningen.

Detta gjorde jag efter att i ett första läge sagt ja till steg ett, som rörde de principer som skulle ligga till grund för en samordning. Det jag sedan sa nej till i det andra steget var kravet på löneökningarna då jag inte tyckte att kravet motsvarande vad svenska arbetare behöver och borde få i de kristider som råder.

MIN UPPFATTNING ÄR att det finns utrymme för högre krav utifrån att den konkurrensutsatta svenska industrin har gått bra, och fortsätter att gå bra. Jag har även noterat att tysk industri tecknat avtal på 18 månader med 6,5 procentiga löneökningar samt ett engångsbelopp på 500 euro.

Det bekymrar mig mycket att facken inom industrin i Sverige inte tar rygg på Tyskland. Man hör ju alltid annars att nu när vi inte ska titta på inflationen när den är ”för hög”, så ska vi titta på den internationellt konkurrensutsatta industrin. Men nu ska vi visst inte göra det heller utan lägga oss ännu lägre i förväntat utfall.

Jag köper heller inte detta utifrån att de krav som de svenska industrifackenen lägger fram historiskt brukar ge ett förhandlingsutfall på cirka 75 procent.

> ”Jag uppmanar er att prata med fackligt aktiva kamrater inom andra LO-förbund. Be dem sätta press inom sina förbund och lyfta frågan, det är dags att säga ifrån nu!

Detta skulle ju innebära att industrifackens nuvarande krav på 4,4 procent skulle resultera i ett förväntat utfall på cirka 3,3 procent Det finns inte heller med några krav på engångsbelopp i LO-samordningen, vilket jag tycker är fel. Dels för att detta gick att få ut i Tyskland, men också för det faktum att den förra avtalsperioden innehöll en prolongering som innebar att svenska löntagare fick vänta sju månader på sina löneökningar. Ett engångsbelopp skulle passa alldeles utmärkt för att kompensera det.

FORTSÄTTNINGEN I DENNA följetong är nu att samtliga fjorton förbund inom LO ska svara ja eller nej till den siffersatta samordningen – som föreslås av en oenig LO-styrelse – senast den 9 december.

Jag hoppas fortfarande på att fler förbund än Transport säger nej till samordningen. Att knäcka ett satt industrimärke är så klart oerhört mycket svårare att göra på egen hand, än i sällskap av några fler LO-förbund som tar kampen för sina medlemmar på samma sätt som vi gör. Jag uppmanar er att prata med fackligt aktiva kamrater inom andra LO-förbund. Be dem sätta press på sina förbund och lyfta frågan, det är dags att säga ifrån nu!

Svenska arbetare är trötta på att ta ansvar när inte staten och näringslivet gör det. Den här gången ska vi ha vår del av kakan och lite till.

Jag måste avsluta med att beklaga mig lite i frågan om att inte ta ansvar. Det gäller den nytillträdda regeringen. Vart tog alla fina löften om sänkta bensinpriser, elbidrag och annat vägen? Svaren som kommer låter ungefär som att verkligheten knackade på dörren. Det gör mig ytterst förvånad, vilken verklighet har dessa drömmare levt i? För det kan väl ändå inte vara så att man i valrörelsen lovade väljarna saker som man redan i förväg visste var omöjliga att (eller aldrig ens tänkt) genomföra? ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

På Black Friday finns ingen fri frakt!

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

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

STARKA TILLSAMMANS

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897