TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 1 januari 2023

Flera paketleverantörer saknar kollektivavtal

Arbetsmiljö
Det är viktigt att sko sig rätt på lagret

Män som vabbar möts av ilska och förvåning

KULTUR
Ove Allansson och livet till sjöss

Jobbar-kompisar

DETTA ÄR EN ANNONS.

TRANSPORT

WRAPPED

Under 2022 har vi träffat

28950

arbetare i hela Sverige

Det är 815% fler än året innan då pandemin gjorde det besvärligt för oss att besöka arbetsplatser.

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:
Moa Petersdotter
Foto: Pernilla Ahlsén

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 2–3 februari 2023.

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 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 1











4 **LEDARE**
KRISTINA SJÖBERG

6 **PAKETLEVERANSER**
Många utmanare saknar fortfarande kollektivavtal.

9 **AVTALSRÖRELSEN**
Transport säger nej till LO-samordningen på 4,4 procent.

10 **ARBETSMILJÖ**
UPS får rekordstort vite för bristfällig arbetsmiljö.

12 **KRÖNIKA**
ALEXANDRA EINERSTAM

14 **DISKRIMINERING**
Män blir också diskriminerade – vård av sjukt barn väcker fortfarande ilska.

16 **SNABBKOLL TILLBUD**
Om fler tillbud anmäls kan arbetsplatsolyckor undvikas.

18 **BESÖK I FÄRJEHAMNEN**

19 **KRÖNIKA**
DAVID ERICSSON

20 **SKOPROVNING PÅ ZALANDOLAGRET**
Rätt skor är viktigt för arbetsmiljön, särskilt om du går en mil om dagen.

26 **MÖTET**
Angelica Larsson är lastbilschaufförен som berättar om sitt liv i boken *Vägval*.

24 **FRÅGA FACKET**

30 **KULTUR**
Ove Allansson skrev om livet i hamn och på haven. Nu uppmärksammas hans noveller i en samling.

32 **JANUARIKRYSSET**

34 **MÅNADENS MEDLEM**
Bevakningsbranschen passar ”hundnörden” Moa Petersdotter.

36 **MÅNADENS KLUBB**
Nystart för klubb på Arlanda som väckts ur sin törnrosasömn.

39 **KRÖNIKA**
TOMMY WREETH

Ledare

”Jag vill inte vara medlem i en klubb som skulle acceptera mig”

Du känner kanske igen Groucho Marx (1890-1977) citat. Citatet är inte bara roligt, det vittnar också om att det är klubben – föreningen – som väljer vilka som får vara medlemmar. Det som kallas föreningsfrihet. Transportarbetareförbundet använde den rätten och uteslöt medlemmen Mats Fredlund då han valdes in för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige. Det hela drogs till domstol och den 8 december fastställde hovrätten den tidigare domen från tingsrätten. Det var fel av Transport att utesluta Fredlund. Det hela känns märkligt. En förening måste väl kunna välja vilka som får vara medlemmar och också äga rätten att tolka sina egna stadgar? Vad är annars föreningsfrihet? I skrivande stund har Transport inte beslutat sig för att överklaga detta till Högsta domstolen. En fråga som aldrig borde ha nått domstolsväsendet.



TRANSPORT STÅR ENSAMT i LO i att säga nej till den siffersatta samordningen med kravet på 4,4 procent. Beskedet lämnades till LO från en enig förbundsstyrelse. Transports ordförande säger till Transportarbetaren att utfallet brukar landa på 75 procent av kravet. Det skulle då ge 3,3 procent och det säger han är alldeles för lågt. Avtalsförhandlingarna drar i gång på allvar nu efter storhelgerna.

I förra numret skrev vi om diskriminering, om kvinnor som förlorat jobbet eller inte fått jobbet de sökt på grund av att de varit eller blivit gravida. Efter det hörde flera män av sig och vittnade om utskällningar och hån då de ville vara föräldralediga. Sorgligt betyg på jämställdhetsabetet och ovärdigt en modern demokrati. Tycker du inte? Är du en av dessa män som upplevt liknande diskriminering? Hör av dig till oss. Det här är för viktigt för att inte berätta.

VAD VILL DU att vi skriver om? Något du vill läsa mer? Eller mindre? Vi är nyfikna på att höra det så vi kommer med hjälp av undersökningsföretaget Axánd att göra en läsundersökning nu i vår. Om du får ett mejl med länk till läsarundersökningen hoppas jag att du öppnar länken och svarar på frågorna.

Ett riktigt gott nytt år önskar jag dig! Och du? Det finns bra mycket bättre saker att bränna pengarna på än fyrverkerier som skrämmer slag på djuren och skräpar ner i naturen. Glöm inte att du alltid kan tipsa oss om saker att skriva om, skicka mejl till redaktionen@transportarbetaren.se. ■

Avtalsförhandlingarna drar i gång på allvar nu efter storhelgerna.

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Webben

Vi skrev om bristen på flygtekniker.

”Inte så konstigt att det saknas personal när lönerna ligger kvar på samma nivå som 90-talet.”
Lusfattig tekniker

”Stor del i detta är nog Transportfacket som inte har jobbat för teknikernas villkor tillräckligt bra. Teknikers löner och villkor borde aldrig vara sämre än en kaptens om man ser till ansvaret.”
Mulle Meck

Vi skrev om rättsfallet med uteslutning av SD-politiker ur Transport:

”Demokratin har segrat. Att diskriminera arbetare utifrån åsikter är totalitärt och oacceptabelt i en demokrati.”
OG

”Ta det hela vägen till Högsta domstolen. Om de vägrar, då är det dags att ta det upp till EU. Detta handlar om föreningsfriheten och faktiskt om arbetares rättigheter!”
NK

Plus & minus

↑ Lediga dagar att spendera med nära och kära.

↓ Elaka eländiga virus och förkylningar.

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Kris ledde framåt
2. Rätt att sparka för borttagen hastighetsspärr
3. Foodora fick rätt mot Transport i AD

Pressgrannar

Prisutbrott på Vesuvio

Hotell- och restaurangfackets tidning Hotellrevyn uppmärksammar också i dessa tider inflationen och avtalsrörelsen. Och konstaterar att det går att tala om en riktig prisvulkan när det gäller pizza: Vesuvio, den variant som går bäst i Sverige, har i dag (hösten 2022) ett snittpris på 120 kronor. Om ett år kommer priset att ligga på 139 kronor, vilket Stockholms handelskammare har räknat ut. Uträkningen bygger på att energipriserna ligger på fortsatt höga nivåer. Om folk håller igen och äter mindre köpepizza kommer prisökningen på Vesuvio bli ännu större.

”Vi behöver också köpa mat, det är inte så att arbetare får billigare mjölk och limpor. Vi kan inte ta hela ansvaret för inflationen!”

GABRIELLA LAVECCHIA
Sekos ordförande i Sekotidningen.

Bilden



FOTO: KRISTINA SJÖBERG

DET RÅDER BYGGKAOS vid Slussen i Stockholm och det är svårt att komma fram på vägarna. Bra då att det går att forsla byggmaskiner via vattnet. Just den här grävmaskinen är exakt där den behövs.

Sagt på facebook

Flera kommenterade Tommy Wreeths krönika om avtalsrörelsen:

”Undrar också när vårt risktillägg ska införas, vi jobbar ett topp tre mest riskabla yrkena. Många andra grupper får ju risktillägg. Men vi är tydligen inte värda att värna om, dessutom är vi snart inte så många kvar heller. Brukar ju vara så att tillgång och efterfrågan driver priser på marknaden, dock gällande chaufförer verkar det inte vara så. Borde vi inte se en ordentlig löneökning för en gångs skull. Framförallt gällande ob-tider. Vi säljer oss för billigt för den insats vi gör för samhället. Utan oss skulle fasen inte mycket annat fungera.”
Matte

Insänt

Se lönen som en investering

Vi måste sluta bokföra arbetstagares löner som en ”kostnad” på företagens balansräkningar, då kostnader är något väldigt negativt för ett vinstdrivande företag.

Arbetstagarens lön borde bokföras som en ”investering” som genererar avkastning till företaget.

I kristider vill företag gärna minska sina kostnader men öka sina investeringar, därför ligger det i arbetstagarnas intresse att inte bokföras som en kostnad.

Kapitalisten

läsarbilden



FOTO: JOHN AHLSTRÖM

SOPGUBBEN JOHN AHLSTRÖM och kollegan drog till skogs efter avslutat skift och högg sig varsin gran. ”På mark som min arbetsgivare äger”, säger John med ett skratt. Att klä den blev en uppgift för hans bägge barn.

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

Dålig arbetsmiljö gör det svårt att få personal

Bristen på kompetensförsörjning i Norrbotten och Västerbotten ökar risken för högre arbetsbelastning hos de som redan jobbar. Det blir en nedåtgående spiral som i längden gör att allt fler lämnar sina yrken och det blir ännu svårare för företagen att matcha kompetensen. Företagen behöver därför ta sitt arbetsmiljöansvar på allvar.

TRANSPORT SER I DAG en expansion i Norrbotten och Västerbotten. Det är mycket välkommet. Men företagen har samtidigt svårt att rekrytera personal, oavsett bransch. Allt fler arbetssökande vill inte arbeta heltid. Samtidigt ser vi i landet att antalet varsel ökar vilket leder till fler arbetslösa.

Företagens svårigheter att matcha kompetensen har ökat risken för ökad arbetsbelastning hos de som redan arbetar. Ur ett arbetsmiljöperspektiv finns en uppenbar risk för skadlig arbetsbelastning, långtidssjukskrivningar och lång rehabilitering som följd, att tempot blir högre när färre ska göra samma jobb, men på mindre tid. Vilket ökar faran för stress och misstag i arbetet med arbetsplatsolyckor som konsekvens. Vi arbetar oss sjuka, fler av arbetskamraterna blir sjukskrivna, färre utför arbetet, mer stress och så vidare. Konsekvensen blir att det systematiska arbetsmiljöarbetet blir lidande eller upphör helt när allt handlar om brandsläckning för att få verksamheten att rulla.

För att förändra detta behöver företagen därför tänka på följande:

1. Vad gör oss till en attraktiv arbetsgivare?
2. Hur gör vi för att få befintlig personal att stanna kvar?
3. Hur gör vi för att få personal att söka sig till oss?

DET SOM VI har sett och som fungerar är när företagen blivit mer flexibla kring arbetstider och anställningsformer. Det har också varit viktigt att personalen får vara med och styra sin egen tid ,och när det funnits avsatt arbetstid, för skyddsronder och fackligt samverkan. Även löneökningar, olika lönetillägg, hjälp med att hitta bostäder, någon form av flyttbidrag och vidareutbildning som bekostas av företagen, har varit effektfullt för att locka till sig kompetens.

Utöver det behöver företagen få till ett hållbart och långsiktigt samarbete med staten, kommunen och regionen. Ett samarbete där man aktivt arbetar med att få loss bostäder och gör kommunen och regionen attraktiva att flytta till. Regionerna behöver även prioritera infrastruktursatsningar som ser till att människor kan flytta dit de vill och nära sina jobb.

Företagen behöver även få till ett bredare samarbete med oss på facken och de regionala skyddsombuden, så att arbetsmiljöbrister tidigt kan fångas upp.

FÅR VI INTE till en förändring omgående och det systematiska arbetsmiljöarbetet fortsatt nedprioriteras ser Transport en stor risk för att långtidssjukskrivningarna ökar ännu mer, och att kompetensförsörjningen fortsatt blir svår i Norrbotten och Västerbotten.

En god arbetsmiljö på arbetsplatser är ett mycket bra lockbete i rekryteringen av ny personal, samtidigt som man får behålla den befintliga personalen. ■

Delta i debatten!

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



ROBERT SAVELA
regionalt skyddsombud i Transport avdelning 26 i Norrbotten.

”God arbetsmiljö på arbetsplatser är ett mycket bra lockbete i rekryteringen av ny personal.”

E-handel med uppstick are utan kollektivavtal

Många av utmanarna bland transportföretagen som levererar paket saknar fortfarande kollektivavtal. Undantag finns. Early Bird har kollektivavtal i alla led och Best Transport har skärpt kraven efter svidande avslöjanden.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**



Etablerade företag som Postnord, Bring och DB Schenker har kollektivavtal och kräver ofta kollektivavtal hos underleverantörer. Nya företag som Airmee, Budbee och Instabox saknar kollektivavtal. Men förändringens tid kan vara här.

TRANSPORT HAR UNDER en längre tid fört samtal med Instabox om tecknande av kollektivavtal. Ett företag i Instabox-koncernen har gått in i Transportföretagen och därmed omfattas deras personal av kollektivavtalet.

MEN UNDER HÖSTEN slog nyheten ner som en bomb. Instabox och Budbee planerade en sammanslagning och har sedan dess gått ihop till företaget Instabee. Som det ser ut har koncernen ett flertal olika organisationsnummer och alla utom ett saknar kollektivavtal.

Företagen är tillsammans värda miljardbelopp och AMF Pension, som ägs gemensamt av arbetstagare och arbetsgivare, har investerat hundratals miljoner i Budbee.

Transportarbetaren kontaktade Budbee och ett flertal andra företag med ett antal frågor. Svaren finns presenterade här bredvid. I ett mejlsvar skrev Budbee att svar på våra frågor finns i bolagets *code of conduct* (uppförandekod). Delar av svaren fanns där. Dock inte någon information om vad företagets många terminalarbetare tjänar.

Transport hade tidigare kommit långt i samtalen med Instabox. Sedan sammanslagningen har det skett ett nytag.

TRANSPORTS ORDFÖRANDE Tommy Wreeth har inte mycket att säga:

– Vi (Transportarbetareförbundet) för samtal med Instabee men det är för tidigt i processen för att vi ska ge några ytterligare kommentarer, säger Tommy Wreeth. ■



De äldre och etablerade stora transportföretagen har i regel kollektivavtal. De nya bolagen har facket inte lyckats skriva avtal med ännu.

Enkät: Har ni kollektivavtal?

Trots bistrare tider tuffar e-handeln på. Transportarbetaren har skickat ut en enkät med frågor om kollektivavtal till de största bolagen som levererar e-handelsvaror. Alla bolag *med* kollektivavtal har svarat på frågorna. Inget av dem utan.

Text **John Antonsson**

Best Transport

Best Transport har funnits i transportbranschen länge. Bolaget genomför allt från transporter för sjukvård och mediciner till hemleverans av paket. 2021 omsatte Best Transport AB 782 miljoner kronor och gick med 58,5 miljoner i förlust.
Har ni kollektivavtal för era chaufförer och/eller terminalarbetare?
Ja, transportavtalet.
Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?
Ja, vi ställer i dag krav på kollektivavtal på samtliga anslutna åkerier med fler än fem resurser. Vi fortsätter processen med att även mindre åkerier tecknar kollektivavtal.

Bring

Bring helägs av norska staten. Under Brings namn finns ett flertal bolag i Sverige som tillsammans omsätter miljardbelopp. Enligt årsredovisningar är det enbart ett av bolagen som går med en liten förlust. Andra gör mångmiljonvinster.
Har ni kollektivavtal för era chaufförer och/eller terminalarbetare? Om kollektivavtal: Vilket?
Vi har kollektivavtal för alla våra chaufförer och terminalarbetare. Eftersom vi är organiserade i olika bolag så är det både transportavtalet och kommunikationsavtalet.
Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?
Vi ställer krav på att våra underleverantörer följer våra etiska riktlinjer. Det är inte krav på kollektivavtal, men på kollektivavtalsliknande villkor. Från och med januari kommer vi också ställa krav på att alla nya åkerier vi tecknar avtal med ska ha kollektivavtal för sina anställda.

DB Schenker

Schenker är verksamma i hela Sverige. De ägs av tyska statliga bolaget Deutsche Bahn. Schenker har ett antal bolag i Sverige. 2021 gjorde Schenker AB ett minusresultat på 548 miljoner kronor.
Har ni kollektivavtal för era chaufförer och/eller terminalarbetare?
Ja.
Om kollektivavtal. Vilket?
Ja, transportavtalet.
Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?
Våra samarbetspartners för distribution av e-handelsvaror i Sverige har kollektivavtal.

DHL

Finns i hela Sverige. DHL är till stora delar privatägt. Men en femtedel ägs av tyska staten. DHL har många bolag i Sverige. Vissa av bolagen gör förluster, men vinsterna är större än förlusterna i koncernen i Sverige. På ett globalt plan gjorde DHL rekordresultat 2021.
Har ni kollektivavtal för era chaufförer och/eller terminalarbetare? Om kollektivavtal. Vilket?
Ja vi är kollektivavtalsanslutna via transportavtalet.
Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?
Ja, vi ställer de kraven på våra åkerier, vilket inkluderar deras underleverantörer.

Early Bird

Early Bird är ett bolag som ägs av landets tidningsdistributionsföretag. De levererar främst paket från e-handeln med tidningsbud. Sedan en tid görs leveranser även kvällstid. Bolagskonstruktionen är ny för i år. Så det finns inga årsredovisningar att läsa ännu.
Har ni kollektivavtal för era distributörer och/eller terminalarbetare? Om kollektivavtal. Vilket?
Ja. Med Transport för distributörer, Handels på terminaler.
Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?
Ja.

Postnord

Finns i hela landet och ägs av svenska och danska staten. Hemleveranserna sker främst genom varubrev som landar i brevlådorna. Koncernen omsätter mer än 40 miljarder kronor och visade ett vinstresultat på 2,5 miljarder kronor för 2021.
Har ni kollektivavtal för era distributörer och/eller terminalarbetare? Om kollektivavtal. Vilket?



Distribution till kunder och företag sker mer eller mindre dygnet runt.

AIRMEE

budbee

instabox



Ja, vi har kollektivavtal och tillhör Bransch kommunikation där vi har Seko, ST och SACO som avtalsparter.

Ställer ni krav på att underentreprenörer ska ha kollektivavtal?

Vi ställer krav på att våra entreprenörer ska ha kollektivavtal eller verka under kollektivavtalsliknande förhållanden.

Har inte svarat

Airmee

Airmee är ett svenskgrundat företag som utför hemleveranser av paket från e-handeln. Storkund är Amazon. 2021 gjorde företaget en förlust på 71,6 miljoner kronor och omsatte 181 miljoner.

Transportarbetaren genomförde en liknande undersökning för snart två år sedan. Varken nu eller då svarade företaget på våra förfrågningar. Vi har testat olika kontaktvägar utan resultat.

Företaget anställer inte chaufförer, men terminalarbetare. Transports lokalombudsmän har vid ett flertal gånger drivit in löner från åkerier som jobbar som underleverantörer åt Airmee. Anställda har inte fått ut hela sina löner, som alltid varit lägre än nivåerna i kollektivavtalet.

Instabee

En sammanslagning av Instabox och Budbee. Än så länge rör det sig om två varumärken och ett flertal olika bolag.

Budbee

Budbee är ett svenskt bolag som håller på att slås ihop med Instabox till Instabee. Budbee Sweden gjorde en vinst på 2,8 miljoner kronor under 2021. Samtidigt gjorde ägarbolaget Budbee Holding ett minusresultat på 153 miljoner kronor under samma år.

Företaget svarar inte på våra frågor utan hänvisar till en *code of conduct*, som inte ger svar på alla frågor. Där framkommer att Budbee inte anställer några chaufförer men anlitar ett flertal åkerier. Budbee ställer krav på löner och ob som ligger under värdet av kollektivavtalets nivå. För en deltidsanställd chaufför rör det sig om tiotusentals kronor i lägre lön och pension per år.

I bolagets *code of conduct* står ingenting om terminalarbetarnas arbetsvillkor. När Transportarbetaren ställde frågor i början av 2021 låg lönerna en liten bit under kollektivavtalet.

Instabox

Instabox är på väg att bli Instabee, men under 2021 gjorde Instabox Sweden AB en förlust på 55 miljoner kronor efter finansnetto på en omsättning på 575 miljoner kronor. Instabox ägarbolag Instabox Holding gjorde under samma period en förlust på 351 miljoner efter finansnetto.

Instabox har inte svarat på våra frågor. Vi har talat med lastbilschaufförer som jobbar för företaget och med ombudsmän på Transport. Lönerna ska enligt deras uppgifter vara i ungefärlig nivå med det som finns i kollektivavtalet.

Instabox har ett bolag som har kollektivavtal. ■

Transport nobbar LO:s 4,4 procent

Avtal 2023. Transport ställer sig utanför LO:s siffersatta lönekrav inför nästa års avtalsförhandlingar.

Text och foto **John Antonsson**

Som Transportarbetaren tidigare berättat röstade Transports ordförande Tommy Wreeth den 1 november nej till 4,4 procent i lönekrav.

Transports förbundsstyrelse röstade också nej tisdagen den 6 december och dagen därpå skickades beskedet till LO-borgen som är ett stenkast från Transports förbundskontor.

FRÄMSTA MOTIVET VAR att Transport befarar att utfallet efter förhandlingarna blir för lågt.

– Om vi utgår från tidigare år får vi kanske 75 procent av kravet. Då landar vi på 3,3 procent och det är alldeles för lite, säger Wreeth.

– Det är just siffersättningen vi inte kan ställa oss bakom. Vi står bakom de andra kraven.

OM LO-STYRELSEN SAGT att 4,4 procent var en lägstanivå hade Transport kanske sagt ja, men så blev inte fallet den här gången.

– Jag har hela tiden sagt att vi borde klara av att få samma löneökning som tysk industri. Då är det 4,5 procent i lön och ett engångsbelopp som kompenserar oss för att vi frös lönerna under pandemin. För när vi tittar tillbaka fick anställda i kommuner löneökning under pandemin, företagen fortsatte sin aktieutdelning och vd-lönerna fortsatte öka. De enda som tog ansvar var arbetarna. Det vill vi ha tillbaka nu.

Fredagen den 9 december stod det klart att Transport var det enda förbundet som ställde sig utanför samordningen inom LO. ■



Tommy Wreeth och Lars Mikaelsson, förbundsordförande och förbundssekreterare för Transport, visar upp det brev som samma dag mejlats till LO.

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™

Securitas betalade miljarder efter ras

Bevakning. Dagens Industri (Di) skriver att Securitas har fått betala ett skadestånd motsvarande 5 miljarder kronor efter husraset i Miami förra året då 98 personer förolyckades. Detta har gått under radarn i Sverige. Securitas säger till Di att informationen till marknaden och svenska allmänheten uteblivit då bolagets försäkringar täcker kostnaderna. Skadeståndet ska betalas ut på grund av bristfällig utbildning. Den Securitasvakt som var i tjänst inte visste om larmknappen i huset. Larmet som skulle ha uppmärksammat hyresgästerna på faran. 98 personer omkom natten till den 24 juni 2021 då det tolv våningar höga huset kollapsade. ■



Rudolf med röda mulen

Jul. Om du under tiden 12–18 december befann dig i finska Lappland, närmare bestämt i Rovaniemi, kunde du precis som tomtefar åka rensläde. Och det via Uber. Vi vet dock inte om tomten beställde sin rensläde, via Uber-appen och Uber Sleigh eller om han använde sina gamla trotjänare med Rudolf i spetsen. Om nu tomten finns. Renar finns men kanske inte någon med röd mule. ■



9,5 %

är årstakten i inflation enligt SCB.



Matbuden jobbar oftast genom egenanställningsföretag. Arbetsmiljöverket vill att plattformarna tar arbetsmiljöansvar.

Wolt och Bolt hotas med vite – överklagar

Arbetsmiljö. Matbudsföretagen Wolt och Bolt hotas med 200 000 kronor vardera i vite. Företagen har inte gjort nog för matbudens arbetsmiljö. Företagen anser att matbuden inte är arbetstagare hos dem och har överklagat.

Text och foto **John Antonsson**

Det är i två separata ärenden mot Wolt och Bolt där Arbetsmiljöverket kräver åtgärder för moped- och bilburna matbuds arbetsmiljö. Wolt och Bolt hävdar att matbudens arbetsmiljö inte är deras juridiska ansvar då buden inte är deras anställda. Matbuden är antingen egenföretagare eller jobbar för så kallade egenanställningsföretag, säger företagen i en årslång korrespondens mellan myndigheten och företagen som Transportarbetaren tagit del av.

Mycket av kommunikationen har maskats av Arbetsmiljöverket, för att skydda företagens affärshemligheter. Av det som går att läsa framgår det att myndigheten och företagen delar inte alls bilden om vem som är anställd och inte. Efter en tid har bolagen kopplat in advokatbyråer för att föra deras talan.

Arbetsmiljöverket argumenterar för att det inte är företagen som bestämmer om en arbetare ska räknas som arbetstagare. Det är en rad omständigheter som avgör. Arbetsmiljöverket landade i att matbuden är anställda hos plattformsföretagen efter att ha vägt ihop flera omständigheter. Bland skälen nämns kontroll över hur jobbet utförs och att plattformarna bestämmer lön och ersättning.

OM FÖRETAGEN INTE gör riskanalyser och utför nödvändiga åtgärder kopplade till arbetsmiljön hotas de med 200 000 kronor vardera i vite.

Företagen har överklagat. Wolts driftchef och vice vd Richard Lindeen anser att de anlitar enskilda näringsidkare eller egenanställda.

Vem anser ni ska ta ansvar för kurirernas säkerhet?

– Kurirerna i egenskap av enskilda näringsidkare ansvarar själva för sin arbetsmiljö, på samma sätt som övriga enskilda näringsidkare på den svenska marknaden. I förhållande till egenanställda kurirpartners är det givetvis egenanställningsföretaget, i egenskap av arbetsgivare, som har det huvudsakliga arbetsmiljöansvaret, säger driftchef Richard Lindeen i ett mejlsvar.

Anser ni att målet är en fråga om missförstånd, otydliga regler eller något helt annat?

– Arbetsmiljöverket har antingen inte förstått hur plattformen fungerar eller också baserat sitt beslut på felaktiga slutsatser av rådande omständigheter, säger driftchef Richard Lindeen.

I ETT MEJL till Transportarbetaren skriver David Mothander på Bolt: *”Bolt håller inte med om Arbetsmiljöverkets slutsats. Bolts kurirer är antingen anställda av Bolts partners eller självständiga entreprenörer. Kurirerna är inte anställda av Bolt. Bolt tillhandahåller en digital plattform där aktörer självständigt kan ingå avtal för att köpa och sälja varor och tjänster.”*

Arbetsmiljöverket genomför sedan några år tillbaka en insats som heter Nationell tillsyn – nya sätt att organisera arbete. Syftet är att pröva arbetsgivaransvaret för så kallade plattformsföretag.

MYNDIGHETEN HAR TIDIGARE prövat arbetsmiljöansvaret på egenanställningsföretaget Cool Company och plattformarna Tipp Tapp och Taskrunner. I samtliga fall slapp företagen ta arbetsgivaransvar. ■

Dom: UPS ska betala 1,2 miljoner i böter

Arbetsmiljö. Förvaltningsrätten slår fast Arbetsmiljöverkets beslut att UPS ska betala 1,2 miljoner i vite på grund av bristfällig arbetsmiljö på terminalen på Sturup.

Text **John Antonsson**

Transportarbetaren har tidigare berättat om den tuffa arbetsmiljön på UPS terminaler. Den på Sturup har varit under Arbetsmiljöverkets lupp sedan 2019.

Lokalen är trång och de tunga lyften är för tunga och många. Det är några av de problem som tas upp i Arbetsmiljöverkets beslut.

Arbetsmiljöverket har ålagt UPS att rätta till problemen i ett så kallat föreläggande med vite. Det betyder att företaget har en viss tid på sig att fixa problemen, annars måste de betala.



FOTO: JAN LINDKVIST

Vid UPS-terminalen i Sturup är lokalerna gamla och trånga och Arbetsmiljöverket kräver åtgärder.

UPS ÖVERKLAGADE MEN förvaltningsrätten går på Arbetsmiljöverkets linje och UPS måste betala 1,2 miljoner kronor till myndigheten.

Det här är ett ärende som pågått sedan 2019 då Transports regionala skyddsombud begärt arbetsmiljöåtgärder i en 6:6a-anmälan. Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud, är kritisk till att Arbetsmiljöverket låtit ärendet dra ut på tiden och tycker att det har riskerat de anställdas hälsa.

Enligt Anders Palmqvist har UPS i flera år sagt att de ska genomföra åtgärder, men nästan ingenting har hänt.

Förvaltningsrätten tar också upp det i sitt beslut. Att Transports regionala skyddsombud varnat för att företaget kommer att förhala ärendet.

– Vi vet hur de har agerat tidigare. Det har inte funnits en vilja att komma tillrätta med problemen.

Ett av grundproblemen är enligt Palmqvist att UPS är ett centraliserat företag där makten finns högt upp i hierarkin.

– De vill att det ska vara likadant på alla ställen och tar inte hänsyn till lokala förhållanden, det blir väldigt fyrkantigt. Hur god kontakt vi än får med de lokala cheferna har de begränsat utrymme att förändra någonting.

DET VÄRSTA arbetsmiljöproblemet är belastningsergonomin, enligt Anders Palmqvist.

– Grunden är att UPS har en standard där de tycker att man ska kunna hantera gods på 70 kilo manuellt och inte har velat förändra den inställningen.

Terminalen är i gamla lokaler och det är trångt. Transportbanden är gamla och samtidigt har pakethanteringen vuxit de senaste åren.

– Jag skulle säga att den lösningen som finns är att hitta nya lokaler. De kan säkert bygga till men det kommer inte lösa grundproblemet, säger Palmqvist.

UPS har kommit med vissa åtgärder, som ett mobilt elektrifierat rullband som ska kunna ”skjutsa upp” paket på huvudbandet. Problemet är att det bara finns ett sådant och att det är begränsat till 30 kilos paketvikt. Dessutom är det fortfarande mycket manuell hantering av paket vid bilar och portar i dåliga arbetsställningar.

– Som jag ser det är det nu det stora arbetsmiljöarbetet börjar. Vi avser att ställa krav på att chaufförernas arbetsmiljö ska förbättras. Med det här beslutet hoppas jag att vi kan få UPS att förändras och få till bra lösningar för de anställdas arbetsmiljö såväl fysiskt som psykosocialt, säger Anders Palmqvist.

– Jag anser också att beslutet visar att vi som Transports regionala skyddsombud gör skillnad där ute och hoppas att anställda får upp ögonen för vad vi kan betyda för deras arbetsvardag.

TRANSPORTARBETAREN HAR varit i kontakt med UPS presstjänst. I en skriftlig kommentar skriver de att de bryr sig om anställdas arbetsmiljö och att de utvärderar ärendet. I övrigt vill UPS inte kommentera eller bli intervjuade. ■

”Det är nu det stora arbetsmiljöarbetet börjar. Vi avser att ställa krav på att chaufförernas arbetsmiljö förbättras .”

Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

ÅSA ALVETJÄRN

...snart 50 år och journalist, som ska ombilda dig till lastbilschaufför. Hur kommer det sig?

– Jag önskar att det fanns ett ord som heter tillbilda. För jag vill fortsätta som journalist och komplettera det med yrket som lastbilschaufför. Att på något sätt kombinera de två yrkena. Jag har en plan. Om den håller vet jag inte.

Varför vill du bli lastbilschaufför?

– Jag har alltid älskat att köra bil. Det är avkopplande. Ända sedan jag var barn har tunga fordon fascinerat mig. Men jag har inte motorintresset som flera andra på utbildningen har. För mig handlar det om att sitta högt och ha kontroll. Det är fascinerade med de nya reglerna som kan ge ekipage på 34,5 meter. Tänk att få köra det. Och timmer. Jag vill helst köra timmer.

Vad är det för utbildning du går?

– Utbildningen började den 21 november. Om jag klarar allt har jag både C- och E-körkort i slutet av juni. Det är en YKB i Uddevalla jag går. Vi är tio elever i åldrarna 23 till närmare 60. Vi är två kvinnor, den andra är 24 år.

Vad är det du ska göra i Transportarbetaren?

– Jag ska skriva om min utbildning. Om det som är kul och om det som är frustrerande. Förhoppningsvis kan jag intressera fler att utbilda sig till lastbilschaufförer. Branschen skriker efter ny arbetskraft. Extra roligt är om jag kan locka fler kvinnor. Och också visa att det går att ombilda sig fast man är 50 år.

KRISTINA SJÖBERG

Fotnot: Åsas väg till lastbilschaufför kommer du att kunna följa på transportarbetaren.se. Hennes första inlägg kommer den 18 januari.



FOTO: KAMILLA KVARNTORP

Alexandra Einerstam

Lönerna sänks – vinsterna ökar

Frimärket ska höjas till 15 kronor och jag tänker på Postnords vd, som fick en löneförhöjning på 22 procent i år, och nu tjänar 840 000 kronor i månaden. Hyresgästföreningen meddelar att förhandlingarna med bostadsbolagen i Stockholm har strandat. Bolagen krävde till en början en ökning av hyran med 9 (!) procent. I veckans reklamblad är det rea på smör som därmed kostar 49:90 kronor. Kaffet är också på realisation. 99 kronor för två paket. Hurra! Eller?

INFLATIONEN LIGGER PÅ drygt 9 procent och nästa år förväntas den bli 12–13 procent. Allt har blivit dyrare. Nästa år drar även avtalsrörelsen i gång på allvar. Det kommer att bli en historiskt svår avtalsrörelse. I egenskap av löneslav... eh, jag menar förstås arbetstagare, vill jag att lönerna höjs för att kompensera för den höga inflationen. ”Inga löneförhöjningar för då kommer det bli reallönesänkningar” säger förståsigpåarna men varför är det just våra löner som ska hållas nere?

SAMTIDIGT SOM VI medlemmar i Transport påverkats negativt av inflationen har de 30 mest omsatta företagen på Stockholmsbörsen ökat sina vinstandelar. Dessa börsjättar har vidare öst pengar över sina vd:ar. Bäst betalt fick Astra Zenecas vd. Han blev 171 miljoner kronor rikare. Få människor i Sverige är börs-vd:ar men håll med om att det sticker i ögonen? Om man jobbar på ett företag som gör stora vinster, samtidigt som ens egen lön sänks, skaver det rejält.

”HELA MIN POLITISKA gärning kommer att ägnas åt att bekämpa klassklyftor där ensamstående mödrar betalar skattesänkningar åt bättre ställda”, sa Göran Persson till Carl Bildt och växlade sedermera in sitt förtroendekapital till pengar. Men jag tänker banne mig fortsätta kämpa!

JAG LEKER MED tanken att vi går ut i en storskalig strejk om vi inte får igenom våra krav. Om alla medlemmar i LO-facken lägger ner sitt arbete stannar Sverige. Jag drömmer om revolution. De 99 procenten mot den enda procenten.

BOKTIPS: Girig-Sverige av Andreas Cervenka. ■

Alexandra Einerstam **är väktare och skribent.**

Bakgrund

➔Lastbilschauffören Mats Fredlund valdes in som ordinarie ledamot för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige i Kiruna i valet 2018. Hans Transportavdelning hemställde då om uteslutning, ett beslut som togs av förbundsstyrelsen i december 2018. Mats Fredlund uteslöts från Svenska Transportarbetareförbundet från och med mars 2019.

➔Fredlund överklagade till Transports förbundsråd (högsta beslutande organ mellan kongresserna), som fastställde uteslutningsbeslutet beslutet i maj 2019.

➔Stockholms tingsrätt ogiltigförklarade 2021 uteslutningen av Mats Fredlund, en dom som överklagades både av Transport och – gällande skadeståndsdelen – av Fredlund. Enligt domskälet har fackförbundet inte kunnat visa att det finns stöd i stadgarna för uteslutning.

➔Enligt Svenska Transportarbetareförbundet är det 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.



Mats Fredlund vid huvudförhandlingen i hovrätten i november. Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson längst till höger.

Hovrätten: Fel utes luta SD-politiker

Arbetsrätt. Transport förlorade målet – förbundet hade ingen rätt att utesluta en medlem då han valdes in för Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige. Det slår Svea hovrätt fast i sin dom.

Text och bild **Lilly Hallberg**

Hovrätten fastställer tingsrättens dom och ogiltigförklarar uteslutningen av chauffören Mats Fredlund. Svenska Transportarbetareförbundet ska ersätta Fredlund för hans rättegångskostnader med närmare 223 000 kronor.

– Domen är beklaglig och vi kommer att analysera den närmare. Det är oroväckande att hovrätten anser att staten kan bestämma över vem som får vara med i en förening och att föreningens egna medlemmar inte får göra det, säger Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson.

TRANSPORT HAR I två domstolar förgäves försökt visa att det finns stöd i förbundets stadgar för uteslutning av en medlem som företräder ett parti vars program står i strid med fackets grundläggande mål.

HOVRÄTTEN HAR VID en tolkning av förbundets stadgar funnit att beslutet om uteslutning inte haft stöd i stadgarna. ”Varken domstolsprövningen i sig eller tolkningen av förbundets stadgar har inneburit en begränsning av föreningsfriheten” skriver hovrättsrådet Elisabet Brunlid i en kommentar.

Yrkesföraren Mats Fredlund uteslöts ur Transport efter att han valts in som ledamot för SD i Kiruna kommunfullmäktige 2018. Fredlund stämde då Transport eftersom han anser att uteslutningen saknar giltig grund. Något Stockholms tingsrätt gav honom rätt i, men som en enig förbundsstyrelse hos Transport beslutade att överklaga.

”Endast i diktaturer tar sig staten rätt att gripa in i en ideell förenings inre angelägenheter” skriver förbundet, företrätt av LO-TCO Rättskydd, i sin överklagan till hovrätten.

Mats Fredlunds företrädare har drivit att facket inte går att betrakta som en förening som andra. På den svenska arbetsmarknaden, med starka parter, ger medlemskapet ett skydd som inte är möjligt att få på annat vis – det finns inga andra förbund att gå med i som tecknar kollektivavtal för chaufförer, framförde juristen Anders Elvingsson i hovrätten.

ENLIGT HOVRÄTTEN STÅR det klart att medlemskap i en fackförening är av ekonomisk och praktisk betydelse för den enskilde medlemmen, även om betydelsen har förändrats ”i takt med de förändringar som gjorts i regleringen av arbetsmarknaden och samhällsutvecklingen i övrigt”.

FÖRBUNDSJURISTERNA från LO-TCO Rättsskydd, som företrädde Transport, tog upp att Högsta domstolens domar från 1930- och 1940-talen, som gällt lägre domstolars rätt att pröva fackföreningars uteslutningsbeslut, måste ses just i ljuset av den samhällsförändring som skett. För snart 100 år sedan hade medlemskap i ett fack en helt annan betydelse för arbetares möjlighet att ens få arbete – i dag finns ett skydd för alla, bland annat genom kollektivavtal som arbetsgivaren är skyldig att tillämpa för samtliga anställda. Men hovrätten valde alltså ändå att stödja Fredlunds tolkning.

Men hovrätten konstaterar liksom tingsrätten att Mats Fredlund inte har rätt till något skadestånd. Det saknas rättsligt stöd för skadestånd för kränkning. Transport har inte gjort sig skyldig till något skadeståndsgrundande handlande och har inte orsakat någon ekonomisk skada för Fredlund, heter det i domen.

OM TRANSPORT SKA överklaga är ett beslut som ska fattas i demokratisk ordning inom förbundet.

– Vår förbundsstyrelse beslutar om vi ska överklaga. Att vi överklagar är inte osannolikt med tanke på att målet handlar om våra medlemmars föreningsfrihet, säger förbundssekreterare Lars Mikaelsson, tillika Svenska Transportarbetareförbundets vice ordförande. ■

Förare följer regler – och trivs

Åkeri. De allra flesta som kör godstransporter följer reglerna och är nöjda med sina arbetsvillkor. Utvecklingen går åt rätt håll när det gäller kör- och vilotider. Men lastsäkringen har blivit sämre. Det visar Transportstyrelsens tillståndsmätning.

Transportstyrelsen genomför regelbundet tillståndsmätningar inom yrkestrafik för att mäta hur väl åkerierna följer det regelverk som gäller. Årets mätning gjordes tillsammans med Polisen under tre veckor i slutet av mars och början av april. Resultaten är på de flesta punkter positivt – oavsett om det gäller krav på förare, företag eller fordon.

Inom flera områden har nästan inga överträdelser alls noterats. Det gäller bland annat förarnas behörighet och färdskrivare. Efterlevnaden när det gäller krav på däck är också mycket hög. Och inte en enda av de kontrollerade förarna rapporterades för onykterhet.

– Regelefterlevnaden är i allmänhet hög, men det finns några områden som kan förbättras. Exempel på sådana områden är kör- och vilotider. Det går åt rätt håll, men en efterlevnad på 73 procent är fortfarande mindre än vi önskar, säger Transportstyrelsens utredare Mattias Andersson i ett pressmeddelande.

Men inom vissa områden har siffrorna dock försämrats. Det gäller bland annat fordonens tekniska skick. I år var det 74 procent av de kontrollerade fordonen som var utan anmärkning, 4 procentenheter sämre än vid tillståndsmätningen 2019.

Också när det gäller lastsäkringen har siffrorna sjunkit, från 89 procent utan anmärkning för tre år sedan, till 85 procent i år.

Dessutom är det fler förare än tidigare som bryter mot hastighetsbegränsningarna. Främst är det de grövre hastighetsöverträdelserna som ökat. ■



VIKTVISNING MED EN SÄNDARE

Vi erbjuder en skräddarsydd funktion där du har möjligheten att befinna dig utanför hytten och fortfarande ha full kontroll på vikten av din last. Kontakta oss så berättar vi mer!

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

Ungdomsgäng hotar tidningsbud

Arbetsmiljö. Utdelning av reklam och gratistidningar har stoppats i två bostadsområden i Ronneby. Det efter att ungdomsgäng upprepade gånger trakasserat och hotat tidningsbuden.

Distributionsbolaget Point Logistic har beslutat att stoppa utdelningen från mitten av december. Avsikten är att minimera tiden buden arbetar i de två områdena. Prenumererade tidningar och paket kommer att delas ut som vanligt.

Enligt arbetsgivaren känner sig de anställda mycket illa till mods, även om det inte rör sig om fysiska angrepp eller hot utan ungdomar i 20-årsåldern som ”stökar och stör” tidningsbuden eller skadar budens fordon. Point Logistic har försökt lösa problemen, bland annat med dubbelbemanning, men problemen har fortsatt. Vid ett par tillfällen har arbetsgivaren polisanmält händelser. Det gäller bland annat ett tidningsbud som nyligen stoppades av maskerade män med tillhyggen. ■

Sjukskrev sig vid resa och sparkades

Arbetsrätt. Ett tidningsbud sjukskrev sig i samband med en resa till Nigera efter att inte ha beviljats semester. När han kom tillbaka till Sverige avskedades han på grund av ogiltig frånvaro.

Transport valde att först förhandla i fallet, för att sedan driva ärendet till Arbetsdomstolen, där facket och tidningsbudet till slut förlorade. Facket argumenterade att budet faktiskt hade ett läkarintyg och att tidningsbudet vårdats för en allvarlig sjukdom hemma hos en läkare som hade en mindre praktik i sitt hus. ■

Cyberattack mot a-kassan

A-kassan. Transports och landets övriga arbetslöshetskassor tvingades i början av december stänga ned på grund av säkerhetsskäl. Det sedan en annan a-kassa utsatts för en misstänkt cyberattack och då kassorna använder samma driftsystem.

Utbetalningen av ersättning torsdagen den 8 december kunde inte genomföras och många fick vänta på pengar till veckan efter. Handläggningen har också fördröjts eftersom cyberattacken också påverkat inskanningen. ■


DISKRIMINERING

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.

Gamla unkna ideal drabbar unga män

Jämställdhet. Va, vabb? Var är mamman? Arbetsgivares förvåning och missnöje när anställda försöker dela ansvar för barn och hem med en partner slår olika. Unga pappor upplever att de är mer utsatta när det gäller att utnyttja sin lagstadgade rätt att vara hemma för vård av sjukt barn.

Text **Pernilla Ahlsén och Lilly Hallberg**

I förra numret skrev tidningen om diskriminering av kvinnor inom Transports över lag starkt mansdominerade branscher. Ett exempel är gravida, som väljs bort eller får sina provanställningar avslutade på grund av mer eller mindre uppenbart påhittad arbetsbrist. En ärendetyp som Diskrimineringsombudsmannen (DO) har uppmärksammat och i högre grad vill driva i domstol.

FLERA MÄN HAR hört av sig, för att berätta om hur fördomar och ojämlikhet fortfarande präglar förhållandena ute på arbetsplatserna. Som ofta inom Transports branscher handlar det om mindre arbetsplatser, med få anställda, där frånvaro är känslig för verksamheten. ”Men de borde väl ändå förstå när de anställer en person i 30-årsålderna med småbarn att barnen kan bli sjuka och att man måste vara hemma då?” skriver en kille i mejl. Han berättar också att chefen på ett mindre åkeri återkommande – och ibland högljutt – uttryckt missnöje mot en annan chaufför som ville ta ut föräldraledighet, trots att det rörde sig om kortare tid och inte var tal om att dela rakt av med sambon.

MEN OCKSÅ MÄN som jobbat på större arbetsplatser vittnar om diskriminering, som Magnus (fingerat namn) på ett stort åkeri i Stockholm. Han blev utskälld ”som aldrig förr” när han till slut begärde att få ta ut föräldradagar på sommaren, samtidigt som hans sambo hade semester, eftersom mannens arbetsgivare inte kunde ge besked om han skulle få ledigt de veckor han önskade. För sambon, som även hon arbetade inom åkeri, var det inga problem med ledighet eller besked i god tid om att den önskade semestern blev beviljad.

”Trots förhandlingar med facket så hade arbetsgivaren sista ordet. Flera av mina kollegor tog aldrig semester på sommaren. Dom tyckte inte det var nån idé då man inte fick det man ville ha. Dom lämna in om föräldraledighet i stället... Jag läste er artikel diskriminering mot gravida. Nåt som inte tas upp är att vi pappor hamnar i kläm” skriver Magnus, som till slut sade upp sig från åkeriet på grund av den återkommande diskriminering han upplevde. Att män möts mer negativt än kvinnor då de önskar ta ut föräldraledighet eller vård av sjukt barn var även något som flera av de kvinnor, som Transportarbetaren hade kontakt med, tog upp: Även om det knappast var glada miner på arbetsplatsen när de själva exempelvis var tvungna att vara borta från jobbet var det värre för killarna. Arbetsgivarna räknade helt enkelt inte med att pappor skulle ta ut vård av sjukt barn, vabb, i samma utsträckning – eller alls – enligt tjejerna.

Det är också något som Transportarbetareförbundets förtroendevalda tidigare tagit upp.

EMMA BRODIN ÄR ordförande i Örebroavdelningen, Transports första feministiska avdelning. Hon framhåller just hur en förlegad syn på kön och föräldraskap även slår mot män:

– 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. Det som är märkligt är att arbetsgivarna inte hänger med. ■

Vi behöver din hjälp

Har du blivit diskriminerad? Eller har du varit med om att andra blivit det på jobbet? Vi vill berätta om hur det ser ut och hur det går att förändra. Men vi måste höra om det för att kunna skriva!

Vi nås på:

lilly.hallberg@transportarbetaren.se

pernilla.ahlsen@transportarbetaren.se

Då skrev vi...

Vi tog upp hur kvinnor som blev gravida diskrimineras på jobbet i förra numret.

Diskrimineringsombudsmannen prioriterar dessa fall i domstol – fler kvinnor ska ha möjlighet att få skadestånd när arbetsgivaren bryter mot lagstiftning som har gällt i Sverige i flera årtionden.

Facket släpps in av Microsoft

Bevakning. Efter år av många, långa och svåra förhandlingar kommer skyddsombud kunna utföra sitt lagstadgade uppdrag inne på Microsofts serverhallar i Gävle. Techjättens sekretesskrav gör att de kommer att ledsagas på plats.

Text och foto **Lilly Hallberg**

– Det är bra att det äntligen kommit till en lösning. Och det är inga konstigheter att det krävs föranmälan för att få tillträde, och ledsagare som följer med – vi har ju inget behov av att springa fritt för att komma åt känslig företagsinformation, säger Niclas Sandström, ombudsman på Transports Gävleavdelning.



Microsoft och Securitas öppnar grinden. En lösning med ledsagare gör det möjligt för facket att komma in vid Microsofts anläggningar, som här i Gävle.

DÄREMOT FINNS ETT stort, uppdämt behov att kunna bedriva arbetsmiljöarbete. Och för facket att komma in och kunna organisera väktarna vid Microsofts serverhallar, jättelika datacentraler som förutom i Gävle finns i Sandviken och Staffanstorp.

Lösningen med ledsagare innebär att det arbetsmiljöarbetet är möjligt, enligt facket. Vid anläggningen i Ersbo i Gävle är redan två skyddsombud utsedda, och fler är på gång. Regionala skyddsombud kommer också att komma in hos Microsoft så länge det anmäls två veckor i förväg.

– Nu kan vi jobba framåt och komma i gång med arbetsmiljöarbetet. Det har varit problem tidigare, mycket på grund av okunskap. En del anställda har råkat illa ut, och det finns ett antal människor som inte jobbar kvar. Det är beklagligt men går inte att göra något åt nu i efterhand, säger Niclas Sandström.

Microsofts agerande i samband med utbyggnaden av serverhallarna i Sverige har väckt kritik. Bevakningsuppdraget har som helhet gått till Securitas, vilket innebär omkring 300 väktartjänster. Microsoft har ställt som krav att väktarna, i likhet med övriga anställda, skriver på omfattande avtal om tystnadsplikt för att få jobba. Den som bryter mot avtalet riskerar åtal – i USA, Microsofts hemland.

FÖRRA HÖSTEN AVGICK Securitas huvudskyddsombud i Gävle med omedelbar verkan. Gävleavdelningens regionala skyddsombud stoppades i receptionen på anläggningen i Ersbo i Gävle kort senare. För Transport blev det då en central fråga.

Transports centrala arbetsmiljöombudsman, Martin Miljeteig, framförde att det Microsoft gör inte är kompatibelt med svensk arbetsrätt. Men i höstas kom en dialog med bolagen till stånd.

LOKALT ÄR DET eftersatta arbetsmiljöarbetet i gång. Också covidpandemin har bidragit till tidigare svårigheter när det gäller utbildning, men nu kommer bland annat en kurs i Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnds (Bya:s) regi. Microsoft och Securitas har också anordnat väktarmöte där regionala skyddsombud från Transport varit med. ■

Tiger-fallet har fått en lösning

Arbetsrätt. Två bröder arbetade för det Örebrobaserade åkeriet Tigrarna AB, under sommaren 2021, men fick aldrig någon lön. De har inte alls arbetat för oss, hävdade arbetsgivaren. Men när Transport drev fallet till Arbetsdomstolen gick åkeriet med på förlikning och ersatte bröderna med 80 000 respektive 20 000 kronor.

Text **Pernilla Ahlsén**

– Tigrarna hyrde ut bröderna till ett annat åkeri, Rockpartners AB, och fakturerade det åkeriet för den tid som bröderna arbetade för dem. Men bröderna själva fick aldrig någon lön, säger Niclas Sandström, ombudsman på Transports avdelning 11 i Gästrikland/Norduppland.

En stor del av arbetet utfördes dessutom på obekväm arbetstid så bröderna hade enligt kollektivavtalet rätt till ob-ersättning.

BRÖDERNA VÄNDE SIG till Transport för att få hjälp. Förbundet kallade först till lokal förhandling. Men varken det eller en central förhandling ledde till att bröderna fick den ersättning Transport yrkade på.

Transport valde därför att driva fallet i Arbetsdomstolen. Men redan vid den muntliga förberedelsen den 14 december, enades parterna om en förlikning. Den bror som arbetat mest för åkeriet fick 80 000 kronor, medan den bror som kört mindre fick 20 000 kronor. Transport fick 40 000 kronor.

– Det får vi vara nöjda med. Meningen verkar redan från början ha varit att blåsa killarna på pengarna, så det var skönt att de fick upprättelse. Det går inte att ljuga sig ur allt, säger Niclas Sandström. ■


FOTO: PERNILLA AHLSÉN

Hallå där!

FILIP RYDOLW

...ordförande för Arlandaklubben som organiserar flygplatskontrollanter. Först pandemi och nedskärningar, sen sommarkaos och personalbrist.

Hur har ni det nu på Arlanda?

– Det går åt rätt håll men läget är fortfarande pressat. Vi har fått in betydligt fler kollegor och har lyckats få igenom en del schemaändringar för att folk ska få sina pauser. Ändå finns en viss oro. Det är snart jul så vi nojar lite. Förra julen var kämpig och vi har många nya oerfarna som ska läras upp

Från att ha varit för många var ni i somras för få flygplatskontrollanter?

– Det var fullt kaos när man kom vid 2, 3 på morgonen. Swedavia är inte bra på att planera. I klubbstyrelsen låg vi på vår arbetsgivare Avarn så hårt vi kunde för att kontrollanterna skulle få återhämtning. Vi fick till rätt schysta deals för dem som gick med på att skjuta upp fyra veckor av semestern. 20 000 kronor och rätt att ta ut ledigheten efter oktober. Ganska många nappade.

Hur reagerade passagerarna på väntetider och missade flyg?

– Blandat. Många betedde sig riktigt illa. Kollegorna fick ta emot obefogad skit. Det är aldrig okej när du gör ditt jobb. Apokalypsstämningen hejdades när Avarn satte in yttre vakter som stoppade folk från att ta sig in på terminalen långt före avgång.

Dyrare flygbiljetter, sämre ekonomi och mer miljötänk. Hur kommer det att påverka resandet, tror du?

– Jag tror inte folk slutar flyga förrän vi uppfinner teleportering. Allt går i vågor. Får vi ingen till pandemi tror jag att resandet kommer att fortsätta.

JUSTINA ÖSTER



Experten



Caroline Evertsson, projektledare Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya).

Varför gör ni en kampanj om tillbud?

– Vi vill göra det enklare, särskilt för mindre företag, att komma i gång med rapporteringen av tillbud. I dag har vi en stor underrapportering och vi vet att små företag har mindre resurser att arbeta med frågan.

Ni hänvisar till er hemsida, tya.se/tillbud?

– Ja, där lägger vi fortlöpande ut tips, förslag och information om vad tillbud är och hur man kan göra ett enkelt system för rapportering av tillbud, som alla på företaget känner till. Vi tar gärna emot goda exempel!

En del arbetsgivare kanske drar sig för mer pappersarbete?

– Systemet behöver inte alls vara avancerat. Man kan använda sig av post it-lappar som vi visar på hemsidan. Vi har också tagit fram block i fickformat som Tya-anslutna företag kan beställa gratis i vår webbshop. Om en olycka inträffar blir det betydligt mer att följa upp.

Varför ska anställda rapportera om tillbud?

– Arbetsgivaren får se var det finns risker och kan vidta åtgärder för att minska dem. Säg att du halkar på en isfläck, men klarar dig oskadd. Rapporterar du det kan din arbetsgivare se till att det finns salt eller sand. Det är viktigt att följa upp och åtgärda händelser. Om alla hjälps åt kan vi förhindra olyckor. ■

RAPPORTERA OM NÄSTAN-OLYCKOR

Oj, det kunde gått illa. Du kunde ha klämt handen och ser dig snabbt om, hoppas att ingen såg att du var nära att ”klanta till det”. Tänk tvärtom! Var rädd om dina kollegor och rapportera om risker i arbetsmiljön så att arbetsgivaren kan förebygga, åtgärda och förhindra olyckor.

Text **Justina Öster** *Illustration* **Mattias Käll**

1. Tänk oj och aj!

Inom arbetsmiljön brukar man tala om ”oj” för tillbud och ”aj” för arbetsolyckor. Före en arbetsolycka har det ofta skett tio tillbud, som om de rapporterats kunde ha förhindrat olyckan.

2. Vad är ett tillbud?

Tänk ”oj”, en nästan-olycka eller händelse som kunde ha lett till ett olycksfall, som att halka på en isfläck utan att du skadar dig. Men. Den som kommer efter kanske har bråttom, ramlar och bryter foten på samma fläck.

3. Vad är ett allvarligt tillbud?

Allvarliga händelser som medför stor fara för liv eller hälsa. Någon kan exempelvis falla från några meters höjd utan att skada sig. Det kan också vara så att hängande last eller gods rasat ner i närheten av någon eller där en person kunde ha stått.

4. Räknas händelser som drabbar någon psykiskt?

Ja, de kan räknas som allvarliga tillbud, exempelvis en enstaka kränkande handling, trakasserier eller mobbning.

Det kan gälla hot om våld, hot med skjutvapen eller kniv eller ett allvarligt menat mordhot.

Om en anställd under en längre period varit utsatt för skadlig stress och reagerat starkt på det kan det också klassas som allvarligt tillbud.

5. Vad ska jag som anställd rapportera?

Tillbud, allvarliga tillbud och arbetsolyckor. Rapportera alltid tillbud till din arbetsgivare som ska behandla, åtgärda och återkoppla till den som anmält och hela arbetsgruppen – för att förebygga olyckor.

6. Vad ska arbetsgivaren rapportera?

Arbetsgivaren är skyldig att anmäla allvarliga tillbud och arbetsskador till Arbetsmiljöverkets (AV:s) och Försäkringskassans e-tjänst anmalarbetsskada.se.

7. Vem bedömer om en olyckshändelse ska anmälas till AV?

Arbetsgivaren avgör från fall till fall hur allvarlig en händelse är. Vid osäkerhet är AV:s råd att göra en anmälan.

Att inte anmäla en allvarlig händelse kan leda till böter enligt kapitel 8, §2 i arbetsmiljölagen.

8. Jag rapporterar, men min chef gör ingenting.

Vänd dig till skyddsombudet på din arbetsplats. Har ni inget? Kontakta det regionala skyddsombudet på Transportarbetareförbundets lokala avdelning. Gå in på transport.se och klicka på ”Avdelningar” för kontaktuppgifter.

9. Min chef pratar om avvikelser i stället för tillbud.

Avvikelser kan exempelvis vara att du inte kunde tömma ett sopkärl eller inte lyckades lossa gods hos en kund. Även om tillbud rapporteras ihop med avvikelser är det viktigt att både tillbud och avvikelser följs upp.

10. Vad har jag själv för skyldigheter?

Enligt arbetsmiljölagen är anställda skyldiga att följa säkerhetsföreskrifter och anvisningar, använda säkerhetsutrustning och rapportera om tillbud och olyckor. ■

”Om alla hjälps åt kan vi förhindra olyckor.”

Transport måste spara pengar

Facket. Transportarbetareförbundets anställda samlades på en personalinformation i december. Där berättades om kommande omorganisering för att komma i balans med ekonomin. Det kan komma att handla om uppsägningar.

Text **Kristina Sjöberg**

Förbundet tappar i medlemsantal och nu måste intäkter och utgifter harmoniseras. Den 14 december kallades därför anställda inom förbundet till personalinformation för att höra hur verkställande utskottet, VU, planerar att lösa de akuta problemen.

– Vi kommer att genomföra en omorganisation där vi lägger ner receptionen och Medlemscenter. Transport på direkten kommer också att beröras. Det blir en återgång till hur det fungerade förut där ombudsmän och regionala skyddsombud ingår i Transport på direkten, sa Peter Lövkvist, förbundskassör och andre vice ordförande i Transport.

– Vi kommer inte heller att automatiskt återbesätta andra vakanta tjänster som kan komma att uppstå. Varje sådant tillfälle kommer vi att granska grundligt.

FÖRHANDLINGAR PÅGÅR NU med funktionärsklubben samt de två Handelsklubbar som finns inom förbundet. Verkställande utskottet har ambitionen att vara klara med förhandlingarna med respektive klubb den 1 mars 2023.

– Jag vill inte föregå några förhandlingar men vi kommer att försöka hitta lösningar så gott det går till alla berörda. Det är en jäkla skitinformation att komma med så här inför jul men vi är tvungna att göra något, sa Peter Lövkvist. ■



FOTO: JOHN ANTONSSON

Peter Lövkvist valdes till förbundskassör och andre vice ordförande på Transports kongress i augusti i år.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Swedbank

Låna förmånligt som LO-medlem

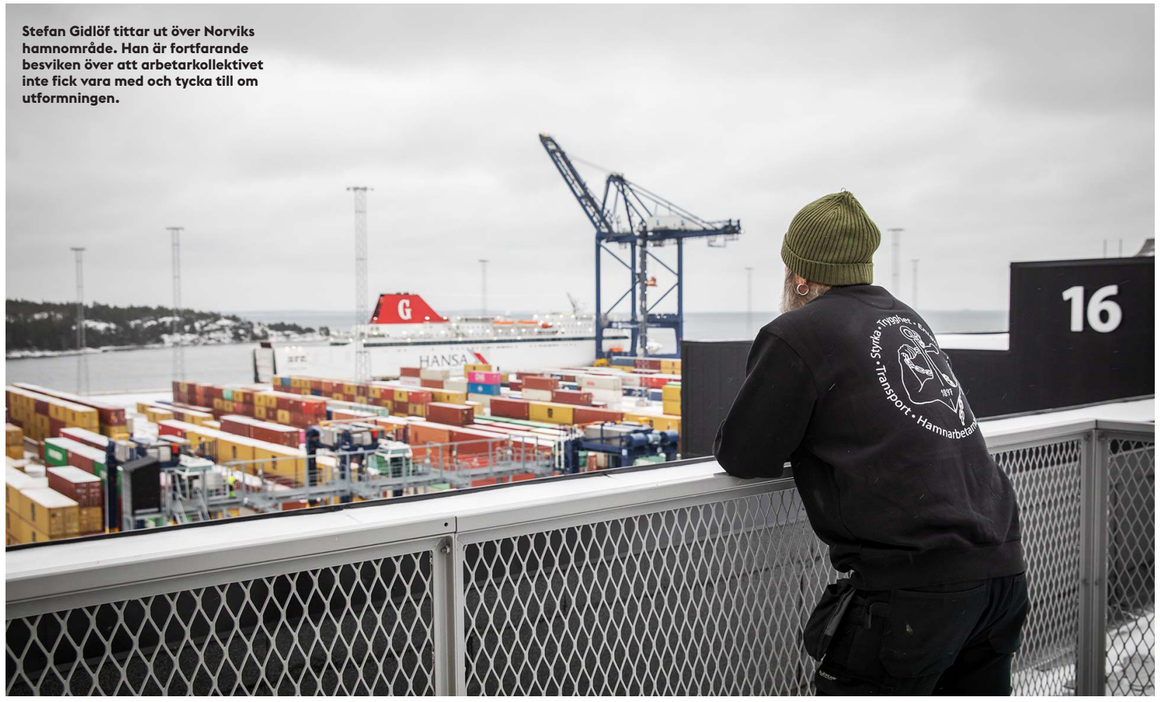
Som medlem i LO kan du enkelt ansöka om vårt förmånliga medlemslån. I lånet ingår livskydd och betalskydd helt utan extra kostnad, så att du som lånetagare ska kunna känna dig trygg.

* 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.



Läs mer och ansök i appen eller på swedbank.se/medlemslan

Det blåser upp vid hamne n i Nynäs



Stefan Gidlöf tittar ut över Norviks hamnområde. Han är fortfarande besviken över att arbetarkollektivet inte fick vara med och tycka till om utformningen.

Hamn. En råkall dag vid färjehamnen i Nynäshamn. Transportarbetaren möter Stefan Gidlöf. Fulltatuerad hamnarbetare som vill att facket tänker nytt.

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

– Hade jag jobbat i dag hade vi inte haft tid att prata, säger Stefan Gidlöf när han leder oss genom det kombinerade garaget och spolhallen.

Det hörs att han har rötterna i Västernorrland.

HAN PEKAR PÅ skylten och tar av sig skorna innan han går in i den blå byggnadens kontorsdel.

Det är morgon för journalister och strax lunch för hamnarbetare. Stefan Gidlöf har semester, men är på jobbet för att träffa Transportarbetaren.

Utanför är det mulet och Gotlandsfärjan ska snart förtöjas vid Nynäshamns hamn.

Men Stefan hade nog kunnat snacka i alla fall. Det har blåst upp i Östersjön och det som skulle hända under dagen händer någon annan gång. Väder, vind och fartygsrutter ändrar planerna. Så funkar det i hamnen.

Stefan Gidlöf håller glasögonen i händerna. Bläcket under knogarnas hud har levt hamnarbetarliv i dryga femton år. Ända sedan han kom ner till hamnen med en stor kopia på körkortet och en önskan om påhugg, då det var för lite jobb i tatueringsstudion.

Lika länge har han varit fackligt aktiv. Och eftersom en mycket av allt förekommande arbete vid hamnen är senarelagt tar han chansen att prata om facket innan rundturen börjar.

STEFAN HAR EN enkel lösning på fackets svårighet att locka nya medlemmar: luvtröjor.

Kanske inte fullt så enkelt. Men Stefan känner alla hamnarbetarna på firman och han vet vem som är med i facket och inte. Han vet också vilka anledningar som ligger bakom.

Transports hamnarbetare har en luvtröja som delas ut vid kurser. Stefan fixade pengar så att han kunde ge tröjor till jobbarkompisarna i Nynäshamn.

– Grabbarna har slitit ut dem så att det knappt finns något tryck kvar på dem. De drar upp luvan när det blåser småspik.



Stefan Gidlöf, hamnarbetare och Transports huvudskyddsombud.

– Och loggan på tröjan är jävligt snygg, det är nämligen jag som har gjort den, säger Stefan.

STEFAN JÄMFÖR FACKET med en fotbollsförening. Tusentals går på fotbollsmatch på söndagar. Nio av tio har supportertröjor på sig, de vill tillhöra en grupp.

– I facket får vi knappt en t-shirt men jag tror verkligen att vi behöver något som visar att vi är medlemmar och vi måste hitta nya sätt att bygga samhörighet.

Vi går uppför trappan till fikarummet. På väggarna hänger gamla kartor och svartvita fotografier på stuveriarbetare. Det går att vila på en luggsliten soffa framför en tv och i rummet bredvid sitter några hamnarbetare och käkar sista mackan efter lunch vid ett avlångt bord.

– Här har vi inte fasta platser längre. Alla sitter med alla.

Klockan är 10.20 och vi kör ett par kilometer till Norvik. Den andra hamnen i området. En färja ligger förtöjd och väntar på att vindarna ska mojna. Vi kör förbi den höga kontorsbyggnaden där kranförarna vid Huthisons del av området lastar och lossar containers på distans med 5G-teknik.

Stefan och hans jobbarkompisar förtöjer och lägger av förtöjningar varje dag. Vi står nere på kajen och han pekar på de tunga trossarna som håller ett Stena Line-fartyg i kajläge samtidigt som Östersjövinden biter sig igenom klädernas lager.

NÄR STEFAN SKA förtöja har trossen släppts ner i vattnet och besättningsmännen har kastat ner en lina till kajen. Hamnarbetarna använder linan för att dra den kraftiga och tunga trossen mot kajkanten, för att sedan hiva upp den på land. Det är ett tungt arbete, konstaterar Stefan.

Vi kör till omlastningslagret i hus nummer 24. En röd Kalmar-truck lastar om stålrör.

– Ni måste prata med ”Gurra”, säger Stefan Gidlöf när han parkerar utanför byggnaden.

”Gurra” heter egentligen Gunnar Augustsson och har jobbat i hamnen i 45 år och gör sig redo för pension.

Gunnar är irriterad på Transport.

– Det är åt helvete. Det är jävligt lätt att gå med, men när man ska går ur! Efter 45 år!

När den värsta ångan har pyst ur så ler Gunnar lite.

– Men finns det någon anledning att du stannat här så länge? frågar Stefan sin arbetskamrat.

Det har varit en bra arbetsplats, men Gunnar har inte släppt sin irritation på facket.

– Ni måste ha mer power om ni ska värva, säger Gunnar och knyter näven i arbetshandsken.

Vad ska facket strida om?

– Mer lön. En annan sak är semester, vi behöver fler dagar.

– Så vi har nog ändå lite upp till kamp kvar, säger Stefan och lämnar Gunnar som har fler rör att lasta om. ■



Äntligen fast tjänst för Axel Liljegren

Axel Liljegren har fått fast tjänst efter ett och ett halvt år som extring.

Han gör allt som en hamnarbetare på Stockholms Hamnar gör. Han förtöjer båtar, lastar och lossar.

Vad är det bästa med jobbet?

– Att vi jobbar i lag och alla hjälps åt. Vi har en bra gruppdynamik. Jag kommer inte från en bakgrund där man kör stora maskiner men jag får göra det här och det är roligt.

Axel Liljegren är provanställd och under den tiden har han en utmaning framför sig: Att ta C-körkort.

Värst på jobbet?

– Att förtöja båtar när det blåser kallt är kanske inte det roligaste. Om det går som det ska är vi kanske ute i snålblåsten i 15 minuter. Men går det inte som det ska blir det betydligt längre. ■

David Ericsson

Which side are you on?

Jag var på väg hem från Eskilstuna en sen fredagseftermiddag för många år sedan. Det var på den tiden jag drog löstrailers som enbilsåkare och jag hade haft en usel vecka. Nu såg jag fram mot att åtminstone få komma hem till middag och lite fredagsmys.

Då ringde dragbilsförmedlaren.

”Jag behöver sex bilar nu i kväll. Ni ska lasta på Vaplans mekaniska verkstad norr om Östersund. Sen ner som ett skott och stå i Göteborg till på måndag morgon!”

Det var mer en order än en fråga och han kände ju till min dåliga vecka.

I Västberga kopplade jag en tomtrailer, mötte upp de andra fem och körde norrut. Regnet som fallit hela dagen gick över i ett tätt snöfall och vinden drog upp stora drivor på vägen.

> ”Utan organisering är vi ingenting.

Det rullade ändå på och vi stannade och fikade och snackade bort en timme i Harmånger. Men alla hade nog redan jobbat sina lagliga timmar och senare syntes det på spåren i snön att någon varit över på fel sida av vägen flera gånger.

I VAPLAN VAR vi var tvungna att montera ner trailerkapellen. Vi fick stå på hala truckgafflar och slå loss de fastrostade ställningarna med slägga tills flaken var rena som skateboards.

Alla hjälptes åt att lasta de stora välvda stålplåtarna och på lördagskvällen körde vi söderut. När vi tröskade oss genom landet, mestadels i snöstorm, hade vi varit i gång i mer än ett dygn.

Till sist, sent på söndagskvällen, kunde vi ställa av trailrarna i Göteborgs hamn.

Chefen ringde och berömde och var jag stolt över att ha klarat uppdraget och tjänat några kronor.

I dag är jag inte det. Vilka risker utsatte vi oss inte för genom att bryta mot allt vad arbetstidsregler och arbetarskydd heter?

NU ÄR DE svenska enbilsåkarna med dragbilar nästan borta. Speditörer, dragbilsförmedlare och inte minst industrin tjänade stora pengar. Medan de flesta av oss gick i konkurs trots allt vårt slit.

I stället har utländska åkerier tagit över och många av dem bryter mot alla lagar och regler. Ofta med chaufförer som bara får betalt när bilen rullar – och de kan bli stående i veckor på en parkering.

Så vad har mitt tidigare dragbilsliv gemensamt med dagens utländska, lika olönsamma, dragare?

Bristen på organisering.

Tänk på det du som tycker att du inte har råd att vara med i facket. ”Marknaden” har ingen ”självläkande kraft”, vilket många tror. Utan organisering är vi ingenting. Eller som Pete Seeger sjunger: ”Which side are you on boys, which side are you on?” ■



Toppen & botten

↑ Transports beslut att rösta nej till LO:s ”märke” i löneförhandlingarna.

↓ LO:s skambud på bara 4,4 procent högre lön.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.

Med foten i fokus

På klädjätten Zalandos lager pågår årets viktigaste skoprovning. Terminalarbetare i ett pilotprojekt testar skyddsskor – en fråga som facket lyft och som är avgörande för hur arbetspasset på golvet blir.

Text LILLY HALLBERG *Foto* PERNILLA AHLSÉN

Proffs provar skyddsskor – tre medarbetare från morgonpasset väljer bland skor och sulor för att finna bästa personliga kombination, under ledning av Andreas Fransén från Hultaforsgruppen arbetskläder och -skydd.

Brunna, Kungsängen, en eftermiddag i början av december vid tid för skiftbyte på lagret: Ett mötesrum förvandlat till provrum en trappa upp hos logistikföretaget Ceva, med fönster ut mot den gigantiska lagerlokalen. Där plockas och packas produkter från Zalando, ledande inom e-handeln i Europa när det gäller kläder och skor.

Men i dag är det inte nätkunders skoval som är i fokus. Utan en säker grund för dem som ser till att logistiken flyter på, de som ofta går över en mil om dagen på arbetet.

– Tänk på att det är sulan som ska ta smällen, inte foten, säger Andreas Fransén som kommer från Hultaforsgruppen, ett företag som äger och utvecklar arbetskläder och olika slags skydd att använda i yrkeslivet.

– Så fascinerande hur stor skillnad en sula kan göra! säger en av deltagarna i pilotgruppen.



Naseer Ullah Hamdar välkomnar satsningen på skyddsskor, något han själv tagit upp både med skyddsombud och företagsledning.

SKOKARTONGER STÅR I höga staplar, olika modeller är framtagna och en apparat för fotscanning utplacerad. Den mäter hur högt fotvalv testpersonen har, för att optimalt kunna matcha rätt sula till varje enskild medarbetares fot.

– För mig känns det lättare och bättre med den här modellen som är lite bredare. De andra jag provat var tajtare och tyngre. Tidigare har jag ibland haft problem med att det gör lite ont över tårna, säger Majeda Alsaifi, som jobbat morgonpasset.



Ombudsman Nina Broman Costa är regelbundet ute på lagret i Brunna, Kungsängen. Hon lyfter skoprovningen som ett bra exempel. Transports Stockholmsavdelning har i flera år arbetet för bättre arbetsmiljö på Zalandos logistikanläggning.

Hon är en av ett tjugotal medarbetare som ingår i Ny sko-projektets pilot. De har anmält intresse och sedan valts ut med hjälp av slumpgenerator. Efter utprovning i början av månaden får de testa de nya skyddsskorna under december. I julveckan skickar företagen sedan ut ett formulär där alla får göra en utvärdering.

SATSNINGEN PÅ HÅLLBARA skyddsskor görs i samverkan med Transport. Enligt arbetsgivaren har initiativet också kommit till för att man lyssnat på facket, liksom tagit till sig synpunkter om skor som kommit fram både i Cevas medarbetarundersökning och från enskilda medarbetare.

I DAG FUNGERAR det så att företaget tillhandahåller två skomodeller och medarbetaren själv väljer vilka skor han eller hon tror passar. Vid speciella medicinska behov har det gjorts enligt rehabplan. Och enligt både företag och fack har det fungerat bra – för det mesta.

– Men det kan bli ännu bättre. Vi har märkt i rapporter att en del ändå inte fått rätt skor, eller anpassade sulor som behövs. Nu tar vi ett helhetsgrepp, säger Robert Gullbrand, arbetsmiljöchef på Ceva.

Han är också på plats i det tillfälliga provrummet, liksom Angelica Schelin från familjeföretaget 4work Yrkeskläder och Andreas Fransén från Hultaforsgruppen. De både tar fram skor, förklarar de tre olika modellernas egenskaper – ”öppen och luftig, lite tajtare, med lös plös och ultralätt” – och scannar fötter för att mäta fotvalv.

– Det är jätteroligt att vara med här. Och seriöst. Alla har något slags problem med fötterna här, säger Jouliana Butros, som har valt ett par 39:or av den något tajtare, mjuka modellen.

– Det känns bra, jag känner direkt att de är bättre för ryggen än de gamla.

DELTAGARNA I PILOTPROJEKTET kommer att få sina utvalda skor senare samma vecka. För övriga medarbetare på lagret börjar utprovningen efter helgerna. Först ut är plock- och mottagningsavdelningarna och sedan följer pack- och returavdelningarna hos Ceva Logistics. ■

Zalandos logistikcenter

➔ E-handelsjätten Zalandos 30 000 kvadratmeter stora lager i Brunna, Kungsängen, drivs av Ceva Logistic, som tog över från Ingram Micro våren 2022.

➔ Majoriteten av terminalarbetarna vid lagret i Brunna, Kungsängen, är anställda av Ceva Logistics, ett globalt företag inom tredjepartslogistik med huvudkontor i Marseille, Frankrike.

➔ Transport har kollektivavtalet på arbetsplatsen och organiserar både Cevaanställda och bemanningsanställda. Lagerarbetet utförs i tvåskift.

➔ På lagret arbetar omkring 500 personer. Det varierar med bemanningsanställda beroende på orderingång och säsong.

NY SKO-PROCESS

➔ För samtliga Ceva-medarbetare på lagret gäller krav på skyddsskor. Alltid.

➔ I processen med utprovningen av nya arbetsskor kommer Ceva att få hjälp med utprovning och scanning av samarbetspartner.

➔ När de gamla är trasiga eller utslitna ska arbetsskorna bytas ut.

➔ En riktlinje är att det kan vara minst en gång per år för dem som arbetar på plockavdelningen eller minst en gång vartannat år på övriga avdelningar.



Bästa skorna för dem som jobbar på lagret för Zalandos produkter? Tre modeller och tre slags sulor ingår i Ny sko-projektet som kommit till i samverkan med facket på logistikföretaget Ceva som driver anläggningen.



Både jättekul och seriöst, tycker Jouliana Butros, som fått fotvalvet scannat för att finna passande iläggssula. Hon är en av tjugo lagerarbetare som ingår i pilotgruppen och har just funnit den rätta skyddsskon för egen del.

Arbetsmiljöarbetet har gett resultat

”Det känns bra, jag känner direkt att de är bättre för ryggen än de gamla.”

Jouliana Butros, en av deltagarna i pilotprojektet.

TRANSPORT HAR JOBBAT HÅRT för bättre arbetsmiljö på lagret i Brunna.

– Det här med utprovning av skyddsskor är en jättebra satsning – och en av de bra saker som kommit till tack vare samverkan, säger **Nina Broman Costa**, ombudsman på Stockholmsavdelningen.



Zalandos lager norr om Stockholm har flera gånger hamnat i mediernas fokus sedan starten för drygt fem år sedan. Dels på grund av brister i den fysiska arbetsmiljön främst de första åren, bland annat usel ventilation, men också övervakning från företagets sida. Dels på grund av konflikter i samband med syndikalisterna SAC:s aktivism och kamp för eget kollektivavtal.

I början av 2022 tog logistikföretaget Ceva över verksamheten från Ingram Micro. Redan tidigare hade en hel del förbättringar skett. Och flera hundra medarbetare har gått fackliga utbildningar.

– Tack vare att vi är ute här med jämna mellanrum och talar med dem som jobbar på golvet vet vi ju vilka frågor som är viktiga att lyfta. Vi har samverkansmöten med företaget varannan vecka, säger Transports ombudsman Nina Broman Costa.

Frågan om skyddsskor är just ett sådant exempel.

– Det är inte mycket klagomål här, men när det gäller skor – ja, det har man ju hört problem om några gånger... När det gäller arbetsrättsliga frågor brukar jag lämna över en hel del till Nina, säger **Tobias Persson**, ett av två skyddsombud på lagret i Brunna.



Tobias är också med på samverkansmötena med företaget. Och liksom Nina med vid första utprovningen av skyddsskor. Det är också Robert Gullbrand, hälso- och säkerhetsansvarig (HSE-manager) på Ceva Logistics.

Och det tycks råda en samsyn om att en hel del positivt är på gång.

I november infördes regelbundna så kallade townhall-möten varannan vecka, med info från ledningsgruppen och möjlighet för medarbetare att ställa frågor.

Ett annat exempel är planen på att bygga ett tyst rum på lagret; en plats för vila, bön eller meditation. Intresset för att vara med och utforma rummet var så stort att företaget fick lotta bland dem som anmält intresse att vara med i arbetsgruppen.

När Transportarbetaren hälsar på i julmånaden råder fortfarande ”peak” med hög arbetsbelastning på lagret. Men i början av 2023 väntar bland annat en fest/kick off samt fotbollsturnering (med valfria, egna skor får en anta). ■

Vad ingår egentligen i jobbet som lastbilschaufför? Och kan jag få ledigt en annan dag ifall min 50-årsdag infaller på min i vanliga fall lediga dag? Alla paket, hur tungt får jag lyfta? Det och flera andra frågor svarar Transports experter på.

Illustration **MARTIN HEAP**



Hur tungt måste jag lyfta?

Hur tungt måste jag lyfta?

På mitt jobb jobbar vi mycket med pakethantering. Jag har hört att paketen inte får väga mer än 12 kilo? Stämmer det?

Antonio

Svar: Att hantera paket kallas för manuell hantering. Det vill säga att man arbetar med kroppen för att skjuta, dra eller lyfta saker. Arbetsmiljöverket har väldigt bra riskbedömningsmallar för hur sådan hantering ska kontrolleras. Och där handlar det om frekvensen (hur ofta) lyfthjälpmedel (med vad) och sedan vikten (hur tungt).

Det betyder att svaret på din fråga är beroende på situation. Att lyfta ett paket en gång på en hel arbetsdag som väger 12 kilo kan vara helt ok. Men att stå och lyfta 1 000 paket varje dag som väger 12 kilo kräver hjälpmedel. Vidare görs bedömningar på vilka arbetsställningar du behöver utföra lyften i. Att arbeta ovan axelhöjd eller under knähöjd anses mer slitsamt och då får man göra det mindre ofta. Till det kommer även företagets egna bestämmelser. För att inte skada utrustning brukar det finnas viktbegränsningar på vad paketen får väga. Undrar du om just din egen arbetssituation så föreslår jag att du ber arbetsgivaren om riskbedömningen som ska vara gjord för din manuella hantering. Får du inga svar eller inte vill prata med din arbetsgivare om det, sök kontakt med ditt lokala skyddsombud. Finns det inget lokalt skyddsombud, vänd dig till din lokala avdelning och det regionala skyddsombudet.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare Transport

Extra betalt vid föräldraledighet

Jag ska vara pappaledig i tre månader februari–april. Företaget jag jobbar på har kollektivavtal med er. Har jag då rätt till tio procent i föräldralön? Hur funkar det?

Harald

Svar: Jag tror du tror du tänker på ”Försäkring vid föräldraledighet”, också kallad FPT, som du hittar under webbsajten www.afa.se.

Afa har tillägnat en hel webbsida till detta och du hittar det du söker efter på afa.se. Titta extra noga på ”Info till dig som tänker dela upp föräldraledigheten på flera kortare perioder”. Många missar detta.

Transport på direkten

Får jag fler semesterdagar när jag blir äldre?

Hur ser semesterrätten ut hos er i gummiverkstädernas avtal? Har man inte rätt att få fler antal semesterdagar vartefter man blir äldre, vilket finns i de flesta andras fackliga avtal?

Sofia

Svar: Tyvärr inte. Lyft det gärna på ett fackmöte. Genom klubben eller sektionen på avdelningen kan man driva frågor som lyfts upp under en avtalsrörelse.

Transport på direkten

Ledigt för att fira min 50-årsdag

Jag undrar vad avtalet säger om betald ledighet i samband med sin 50-årsdag? Och om den inträffar när man är ledig har man då rätt till betald ledighet någon annan dag?

Magnus

Svar: Nu utgår jag från Transportavtalet och många av våra avtal liknar varandra. För att få ett helt korrekt svar om ditt avtal hör gärna av dig till oss på Transport på direkten eller ställ frågan på vår chatt.

I Transportavtalet står det ”*Egen 50-årsdag*” under permission. Permission innebär generellt ”kort ledighet med bibehållen lön under högst en dag”. Svaret på din fråga är nej då det gäller egen 50-årsdag. Är du ledig den dagen permissionen infaller så kan du inte få permission en annan dag.

Transport på direkten



Ledigt för att fira min 50-årsdag.

Behåller jag löneklassen om jag byter bransch?

Jag har jobbat som bussförare under några år och arbetat upp mig inom löneklasserna. Jag undrar nu om den tiden (löneklassen) kan tillgodoses även vid lönesättning som lastbilsförare, om jag tar lastbilsbehörighet och börjar köra som lastbilsförare?

Rolf

Svar: Tyvärr inte. Bussbranschen är en sak och åkeribranschen en annan när det gäller att kunna tillgodoräkna sig erfarenhet för löneplacering. Däremot skulle jag ta upp det under anställningsintervjun och se vad det kan ge.

Transport på direkten



Måste jag tvätta lastbilen?

Måste jag tvätta lastbilen?

Min arbetsgivare säger åt mig att jag ska tvätta lastbilen. Men jag är ju anställd som chaufför och inte bilvårdare så det ingår inte i mina arbetsuppgifter. Måste jag då tvätta lastbilen?

Angelica

Svar: Det enkla svaret på denna fråga är ja.

Arbetsgivaren äger något som heter ”rätten att leda och fördela arbetet” vilket återfinns i våra avtal under §1. Det betyder att arbetsgivaren kan säga åt dig vad du ska göra och du ska alltså utföra den uppgiften.

Givetvis finns det undantag, som att utföra en arbetsuppgift du omöjligt kan utföra på grund av saknad utbildning eller med fara för ditt liv.

Att sopa på lagret eller tvätta lastbilen kommer du alltså att få göra även om du är anställd som chaufför eller terminalarbetare. Men att reparera lastbilens bromsar eller värmesystem ingår absolut inte i något du ska göra (såvida du inte är anställd som mekaniker).

Anser du att du fått en arbetsuppgift som verkligen ligger långt från din kunskap eller medför risk för liv och hälsa, men inte vet hur du ska bemöta din chef? Kontakta din fackklubb eller din avdelning för att få hjälp. Som medlem kan du också alltid kontakta Transport på direkten.

Transport avdelning 14 i Helsingborg

Om ob-tillägg

Under vilka tider gäller ob-tilläggen?

Peter

Svar: Jag gör antagandet att vi pratar om Transportavtalet. Om inte det stämmer, ring gärna Transport på direkten eller ställ frågan på vår chatt.

Enkelt obekvämlighetstillägg
→ Måndag–fredag: 00.00–06.00.
→ Måndag–fredag: 18.00–24.00.
→ Midsommarafton: 00.00–12.00.
→ Jul- och nyårsafton, om de inte infaller på en lördag: 00.00–12.00.
Kvalificerat obekvämlighetstillägg
→ Lördagar: 00.00–24.00.
→ Midsommarafton: 12.00–24.00.
→ Jul- och nyårsafton, om de inte infaller på en lördag: 12.00–24.00.
→ Sön- och helgdagar: 00.00–24.00.

Transport på direkten

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.

”Man måste göra sina egna val”

När Angelica Larsson började dela med sig av sitt liv som lastbilschaufför på sociala medier fick hon snabbt hundratusentals följare över hela världen. Nu har hon skrivit en bok om sin krokiga väg till lyckan.

Text **PERNILLA AHLSÉN**

ANGELICA LARSSON

Gör: Lastbilschaufför och influencer.

Född: 1990 i Älvkarleby utanför Gävle.

Bor: Gällivare.

Aktuell med: Boken *Vägval* (Bokförlaget Max Ström, 2022) som handlar om kärleken till lastbilsyrket – och Angelicas krokiga väg till lycka.

Udda fakta: Hon sitter gärna på vänster ben när hon kör långt (eftersom lastbilen är automatväxlad behövs bara ett ben) och när hon kör på natten har hon alltid med sig en påse röda Polly.

När Transportarbetaren träffar Angelica Larsson kommer hon körandes till Stockholm i en varningsbil som ska varna andra bilister för bred last. Men i vanliga fall kör hon maskintrailer i Gällivare, 10 mil norr om Polcirkeln. På trailern lastar hon grävskopor, grävmaskiner och hjullastare som ska till och från gruvan i Malmberget.

– Det händer att jag flyttar skopor som väger 70 ton. Då är det viktigt att ha bra teknik, säger hon.

MYCKET AV DET Angelica gör på jobbet spelar hon in och delar med sig av i sina kanaler på sociala medier. Bara på Facebook har hon nästan en miljon följare och på Youtube har hon 330 000 prenumeranter. Ett inlägg om hur hon drar loss en bulldozer som är fastfrusen i snön kan få över tusen kommentarer.

– Jag har alltid älskat Youtube. Innan jag startade min kanal funderade jag länge på vad jag skulle göra för filmer. Sedan tänkte jag, gräv där du står. Så jag bestämde mig för att visa upp det jag är bra på, säger Angelica som började filma sig själv när hon lastar, lossar och kör lastbil.

I ETT AV de första klippen hon lade ut satt hon i en 15 ton tung hjullastare och slog av kapsylen på en petflaska med framgafflarna – utan att välta flaskan. Klippet blev en viral succé med 400 000 visningar och ledde till att Angelica fick en massa uppmärksamhet världen över. Framför allt i USA och Kanada där hon redan var något av en kändis i lastbilsvärlden efter att hon varit modell i en lastbilskalender och deltagit på olika branschmässor. Men även här hemma i Sverige intervjuades hon i tv.

– Många tyckte att det jag gjorde var kul. Då var det fortfarande lite ovanligt med en tjej som körde lastbil och lade upp filmklipp om det, säger Angelica:

– Det finns en myt att man måste vara stor och stark för att klara av det här yrket. Men jag är bara 1,54 och minst lika bra på att köra lastbil som killarna. Efter att jag var modell i lastbilskalendern blev det väldigt mycket fokus på mitt utseende. Så jag ville visa att jag faktiskt är en duktig chaufför.

DRIVKRAFTEN, ATT VISA att tjejer kan, har följt henne genom livet. När Angelica utbildade sig till lastbilschaufför, gav hon sig sjutton på att lära sig att backa med släp utan att behöva göra några omtag. Och på första jobbet bestämde hon sig för att bli minst lika bra som sina manliga kollegor på att lasta och lossa.

– Ju mer jag jobbade, desto bättre blev jag, och ju bättre jag blev, desto roligare blev det. Efter ett tag såg jag det som en kul utmaning att göra det ännu bättre än de andra, säger Angelica.

Att hon är duktig på sitt jobb, visar även de uppskattande kommentarerna

FOTO: PRIVAT



Sedan ett par år tillbaka kör Angelica maskintrailer i gruvan i Gällivare.

FOTO: PERNILLA AHLSÉN



Angelica är egentligen utbildad CNC-operatör*, men när hon tog studenten under finanskrisen 2009 fanns det inga jobb. Då föreslog hennes pappa att hon skulle ta truckkörkort så att hon kunde hjälpa honom på jobbet. Hon hade jätteroligt på kursen och kurskamraterna övertalade henne att även ta lastbilskörkort.

*CNC-operatörer sköter datorstyrda maskiner för mekanisk bearbetning och tillverkning av detaljer av främst trä, metall eller plast inom verkstadsproduktion.

På Angelicas bucket list...

- ✔ Äga en lila lastbil.
- ✔ Köra lastbil i Indien.
- ✔ Delta i Tjejvasan.
- ✔ Bo och jobba i USA.
- ✔ Åka ett 53 meter långt ”road train” genom Australien i 100 kilometer i timmen (i Sverige får de längsta lastbilarna vara drygt 25 meter och köra max 80 kilometer per timme).



FOTO: STEFAN NILSSON/TRAILER

Som influencer vill Angelica inspirera både tjejer och killar, men speciellt tjejer, att testa föraryrket.

på hennes sociala medier. Men under en lång period vågade hon inte svara när det var män som skrev.

I ANGELICAS BOK finns ett mörkt kapitel. I flera år levde hon i en destruktiv relation.

I boken berättar hon att det var kombinationen av charm och gemensamma intressen som gjorde att hon föll för honom från början.

Han fick henne att känna sig uppvaktad och sedd.

– Det var så dubbelt. Han lyfte upp mig som en drottning. Men samtidigt ville han äga mig, säger Angelica.

Han blev allt mer svartsjuk och fick Angelica att känna att det var hennes fel. Om hon bara ändrade sitt beteende så skulle allt bli bra.

– När det var bra var det så väldigt bra, och man tänker hela tiden att de där fantastiska stunderna ska bli längre, om man bara anstränger sig tillräckligt mycket, säger Angelica.

HON BLEV EXPERT på att känna av stämningen och anpassade sig för att han inte skulle bli arg. När män kommenterade hennes inlägg i sociala medier svarade hon aldrig. Hon gjorde sig så liten och osynlig som möjligt, och när familj och vänner började ifrågasätta, fick han henne att bryta med dem.

– Han ville även att jag skulle byta jobb till en annan stad så att han skulle kunna hålla koll på mig. Jag gjorde som han ville, men jag älskade ju mitt jobb och grät när jag sa upp mig, säger Angelica.

Under den här tiden var jobbet ändå en frizon. I lastbilen kände hon sig trygg.

Så ville hon känna hela tiden.

MEN DET SKULLE kräva två vändor på skyddat boende och lika många återfall, där han lovade att allt skulle bli annorlunda, innan Angelica lyckades bryta sig loss för gott.

– Folk tänker kanske *varför går hon inte bara* och att det bara är svaga kvinnor som dras till fel män. Men det jobbiga kommer ju inte i början av relationen när det skulle vara lätt att dra sig ur, utan först när förhållandet är etablerat och han redan har ett grepp om en. Då är det otroligt svårt att ta sig ut, säger Angelica och fortsätter:

– I dag vet jag att den som klarar av att lämna då är starkare än en lastbil med 750 hästkrafter.

När hon väl kom ut ur relationen kände hon sig fri. Äntligen kunde hon göra vad hon ville och behövde inte längre förminska sig själv.

DET FÖRSTA HON gjorde var att återuppta kontakten med familj och vänner – och ringa chefen och fråga om hon kunde få tillbaka sitt gamla jobb.

Men så småningom träffade hon en ny kärlek. För två år sedan flyttade hon till honom i Gällivare.

– En bra sak med att vara lastbilschaufför är att det alltid finns jobb, eftersom det är sådan brist på förare, säger Angelica som snabbt fick anställning i gruvan.

I DAG TJÄNAR hon egentligen mer som influencer än som lastbilschaufför. Men utan sitt vanliga jobb skulle hon inte ha något att visa upp i sina kanaler. Dessutom vill hon inte sluta. Angelica älskar att köra lastbil.

– Jag gillar att jobbet är så varierande. Man lär sig nya saker varje dag och måste hela tiden hitta kreativa lösningar på olika problem. Och så älskar jag känslan av att vara på väg. Det är något med frihetskänslan som tilltalar mig, säger hon.

Allra mest tycker hon om att köra på natten, när det inte är lika mycket trafik och inget som stör.

– Man hinner tänka mycket då. Man lär känna sig själv väldigt bra när man har så mycket tid för sig själv, säger hon.

Under alla timmar i bilen har hon funderat mycket på hur hon kan använda sig av sina kanaler till bra saker. Hon vill gärna vara en positiv förebild för andra tjejer i lastbilsvärlden, och blir glad när hon får höra att hon är det.

– På lastbilsmässan på Elmia träffade jag en kollega som sa att de har ett motto på åkeriet: ”Kan Angelica klara det, så kan vi!”

ANGELICA HAR FÅTT frågor från skolor och transportutbildningar om att komma och föreläsa och det ser hon fram emot att göra. Men hon är också lite nervös. Hon som har så många följare i sociala medier är nämligen ganska blyg.

– När jag spelar in en film är det ju bara jag där, det är något helt annat att prata inför en hel grupp människor, säger hon.

En dröm är också att inspirera kvinnor i fattiga länder att våga testa föraryrket.

– I Sverige är vi vana vid tjejer som kör lastbil numera, men i många länder är det fortfarande ganska ovanligt.

SJÄLV HAR ANGELICA aldrig ångrat valet att bli lastbilschaufför. Titeln på hennes bok *Vägval* syftar på alla val som hon har gjort för att komma dit hon är i dag.

I boken skriver hon att man måste göra sina egna val. ”Jag är rätt ung fortfarande, det vet jag. Men jag har lärt mig en hel del, framför allt att min livsväg är min och ingen annans.” ■

”Jag är rätt ung fortfarande, det vet jag. Men jag har lärt mig en hel del, framför allt att min livsväg är min och ingen annans.”



FOTO: FÖRNAMN EFTERNAMN

Angelica tycker att det är mysigt att sova i lastbilen.

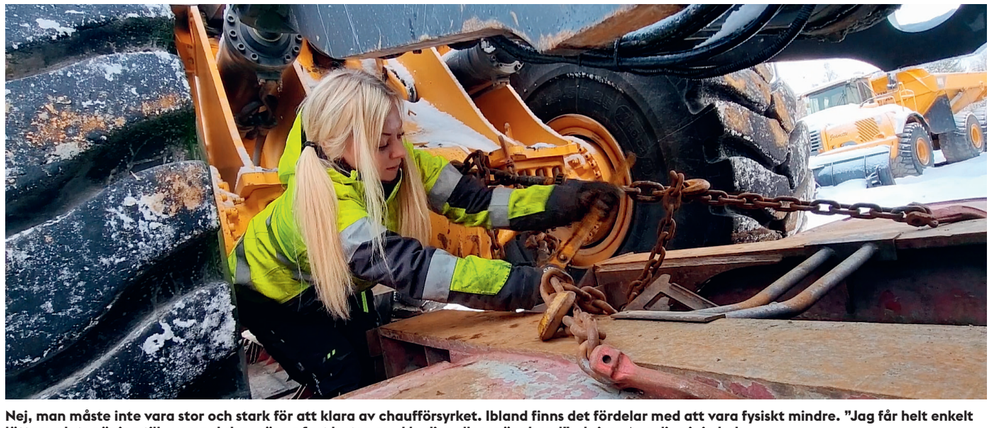


FOTO: PRIVAT

Nej, man måste inte vara stor och stark för att klara av chaufförsyrket. Ibland finns det fördelar med att vara fysiskt mindre. ”Jag får helt enkelt lättare plats när jag till exempel ska spänna fast lasten med kedjor eller spännband”, skriver Angelica i sin bok.



VINN BOKEN!

Transportarbetaren lottar ut två ex av Angelica Larssons bok *Vägval*.

Vill du delta i utlottningen mejlar du namn och adress till info@transportarbetaren.se senast den 16 januari. Skriv ”Vägval” i meddelanderaden.



Ove Allansson på besök i Göteborgs hamn i slutet av juli 1967. FOTO: SVD/TT

”Ove Allansson gjorde för sjöfolket vad Ivar Lo gjorde för statarna”

Ove Allansson skrev om sjöfolket. 2022 skulle han ha fyllt 90 år och i en ny samling väljer svenska arbetarförfattare ut sina favoriter av hans berättelser.

Text **JOHN ANTONSSON**

DE GICK TILL SJÖSS vid västkustens hamnar och gick i land i New York, Buenos Aires eller Brasiliens Ilhéus. På den tiden var de ganska många. Som vid permisen kunde vingla mellan barer bland busar och prostituerade. Berättade skrönor och sanningar i en miljö som doftade brännvin av sockerrör och tobaksrök.

KRIGSTIDENS MINERINGAR OCH efterkrigstidens politiska revolutioner var händelser i bakgrunden för sjöfolkets liv. Mest och nog bäst i Sverige skildrat av Ove Allansson. Han som kom från Varaslätten och började jobba i metallindustrin innan han till slut själv började segla.

Han som smet in på toaletterna under resorna över Atlanten. För att skriva ner vad han hört innan minnet suddade bort detaljerna.

DEN FÖRSTA GÅNGEN journalisten Lennart Johnsson träffade Ove Allansson var han 21 år gammal. Det var i Allanssons lilla hus i Sätila. Lennart var nervös men det blev lättare då Allanson var vänlig och hustrun Sonja bjöd på bullar och kaffe. Intervjun handlade om en nyskriven roman, som också var en stridsskrift för att rädda den nedläggningshotade järnvägen.

Året var 1973 och bara två år tidigare hade Ove Allansson fått sitt stora genombrott med boken *Ombordare*. En skildring av ett skitigt och tufft liv för sjöfolket. I ett liv på nedre botten seglade de jorden runt vid maskinernas buller och sot.

– Boken resulterade i tre riksdagsmotioner och förbättrade villkor på fartygen. På ett sätt kan man säga att Ove Allansson gjorde för sjöfolket vad Ivar Lo-Johansson gjorde för statarna.

LENNART JOHNSSON VAR under 25 års tid redaktör för tidningen Sjömannen och Ove Allansson skrev för tidningen under hela perioden. Kort efter att Ove Allansson gick bort 2016 var Lennart Johnsson med och bildade föreningen Ove Allanssonsällskapet. Johnsson är föreningens ordförande och redaktör för den nyutgivna novellsamlingen *Afton i Ilhéus*. I den presenterar svenska arbetarförfattare noveller skrivna av Ove Allansson.

Som läsare fastnade Lennart Johnsson för humorn i Allanssons böcker.

– De svenska arbetarförfattarna är många gånger väldigt realistiska, ibland kan det bli tråkigt. Ove använde sig av skrönor och la alltid in något lättsamt, humorn var en slags ledstjärna. Ove påminde på så sätt mer om latinamerikanska författare som Gabriel García Márquez än de svenska.

I EN AV de senare romanerna, *Blues för Maria*, skriver Ove Allansson om en taxichaufför i Göteborg. Andra böcker har handlat om andra kommunikationsmedel, som tåg och zeppelinare. Men författaren återkom alltid till havet. Ove Allansson gick då och då själv till sjöss igen för att uppdatera sig om hur det var på fartygen och fylla på i plånboken. Under 1990-talet beslutade Sjöfolksförbundet att ge Ove Allansson ett kulturstipendium på 60 000 kronor.

– Han gick upp i talarstolen och sa att det var ett jättefint pris men jag skänker det till Sjöfolkets internationella solidaritetsfond. Han var hedersmedlem i Sjöfolksförbundet men ville stå fri och höll sig alltid utanför partier och var kritisk till att Sjöfolksförbundet liksom LO-ledningen svek arbetarna när de ville gå med i EU, säger Lennart Johnsson.

I DEN NYUTGIVNA novellsamlingen presenterar författaren tillika Transportarbetarens krönikör David Ericsson en novell om en man som gift sig med en kvinna utan att veta att hon är prostituerad. Historien slutar inte lyckligt. Författaren Aino Trosell presenterar novellen *Frysarn, sättpotatis och Chile*, en berättelse som handlar om lantarbetarnas fattigdom i Chile, USA:s stöd till Pinochet och arbetarens förhållande till ny teknik. Frysarn har nämligen det viktiga jobbet att se till att kylaggregaten håller frukten färsk och att potatisen inte börjar grodda förrän det är dags. Arbetaren var redan då hotad av det som kallas automatisering. Ungefär som i dag.

– Ove återkommer ofta till vem är herre, vem är dräng? Hur ska arbetarna ha kontroll över ny teknik? Till risken att de tekniska landvinningarna tar över människan. Det kan man fortfarande fundera över ibland, vilket inflytande tekniken har över arbetarna, säger Lennart Johnsson. ■

”Ove återkommer ofta till vem är herre, vem är dräng? Hur ska arbetarna ha kontroll över ny teknik? Till risken att de tekniska landvinningarna tar över människan.”

Lennart Johnsson, ordförande i Ove Allanssonsällskapet.



Med *Afton i Ilhéus och andra noveller av Ove Allansson* uppmärksammar Ove Allansson-sällskapet att författaren skulle ha fyllt 90 år under 2022.

Svenska artister på internationella listor

De högst ansedda musiktidningarna har släppt sina årsbästalistor.



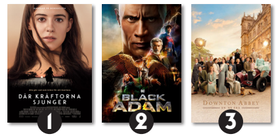
➜ **Tove Lo** kom på plats 28 med *Dirt Femme* i Rolling **Stone Magazines** ranking av årets bästa album.



➜ Hårdrocksbandet **Ghost** kom med *Impera* på plats 23 i **Ultimate Classic Rocks** ranking av årets bästa album.



➜ Något mer oväntat kom stenhårda metalbandet **Meshuggahs** *Immutable* på **Vultures** tiondeplats, en lista som toppades av Beyoncé. ■



Mest hyrda filmerna

...på SF Anytime vecka 50.

1. *Där kräftorna sjunger*
   Drama, thriller (2022)
   Regi: Olivia Newman
2. *Black Adam*
   Action, äventyr, sci fi (2022)
   Regi: Jaume Collet-Serra
3. *Downton Abbey – En ny era*
   Drama, romantik (2022)
   Regi: Simon Curtis



FOTO: FOTO PATRIK PETTERSSON

David Ericsson prisad

Författaren och Transportarbetarens krönikör David Ericsson får Fackföreningsrörelsens Ivar Lo-pris. Priset går varje år till en betydande arbetarförfattare. Priset kommer att delas ut den 23 februari 2023. Förutom ära får pristagaren 125 000 kronor ■

JANUARIKRYSSET



FÖRBE-REDER SIG PEDANT		FÖR VISSA BITNA	DOG I KORV-BRÖDET	KAN MAN GATA VID ARBETE		BRÖST-SKYDD		VAR-DAGS-AVSLAG	BLIR ÖPPNADE DRICKOR	DUBBEL-SEXOR		NATUR-VÄSEN	KAN RYMMA FIL	MÅNGEN I CENTR-UM		FULLT TILLÅTNA	KAN BO I RIGA
RUNT POLEN						VÄDRAR / ÅKER						ÄPPEL-SORT		ROS / RUNT HALS			
NYORD				AMPER / SKRIKA						TERM / GJORDE EJ TYST							
MODEL-LEN								SEGLAR FÖR MEDVIND							KNOG / HAR SKROV-MÅL		
ETT PAR			STATUS / AMI					DOKTRIN / CHAN-SON-ÉDITH									SITTER HÅRT ÅT
						DET BLÖTA / GREPP							DELIKAT / DITSATT				
RÖR TILL DET		ÄR HAMLET EN		OSANDE / DRUV-SOCKER						DE VAR TÖSER / GÅ OJÄMNT							
GER STÖD							BEDÖMA / FRANK-FURT-FLOD					FOTO-GRAF-JENS		HELT SÖNDER / SLÅS			
					DIGER / ÄR FÖR-SMÄDLIG											KAN KANTAS AV VAL	
HAR SINA SPILTOR	KÄNNA MED		KÄRL / SURRAT					FARA I VATTNET	LUFTA-DES								
ÄR JAPAN						INGIVEL-SEN / KONDIS									FRODAS I FUKT		GÅR DET SOM GÅR ÖVER
ÄR ENA-HANDA									UNGT NÖT / VISST BIFALL								
SES VIN-DRUVOR I							LÄGGA MÄRKE TILL							HAWAII-KRANS			
HAR LÄGRE TONLÄGE				DYK-ÄNDER								OMFAT-TANDE					

©Bulls

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm**. Märk kuvertet **"Januarikrysset"**. Senast den 16 januari 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 Decemberkrysset.

Grattis!

Vi vann varsin Transport-termos:
Harry Åström, Luleå
Jonas Lehmivaara, Pajala.

Vi vann varsin termosmugg:
Ingmarie Öberg, Uppsala
Sven Jacobsson, Siljansnäs.

Månadens Quiz



Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 16 januari, och skriv "Januari-quiz" i meddelanderaden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får varsin Transport-termosmugg i pris.

1 Vad heter boken med vilken Ove Allansson-sällskapet uppmärksammade att författaren 2022 skulle fyllt 90 år?
1. Kap Farväl
X. Afton i Ilhéus och andra noveller
2. Sjömansliv och drömmar från Buenos Aires

2 Hur stor andel av godstransporterna var godkänt lastsäkrade i årets tillståndsmätning?
1. 85 procent
X. 52 procent
2. 49 procent

3 Vad heter sammanslagningen av företagen Budbee och Instabox?
1. E-Bird 24/7
X. Instabee
2. Box-on-call

4 Transport sa nej till LO-samordningens siffersatta lönekrav. Vad låg det på?
1. 4,4 procent
X. 4,5 procent och engångsbelopp som kompensation för frysta löner
2. 5,5 procent

5 Av vilken ras är väktarhunden Jura?
1. Schäfer
X. Malinois
2. Rottweiler

6 I vilket län ligger Hemavan, där det går att hyra en fjällägenhet?
1. Norrbotten
X. Jämtland
2. Västerbotten

7 Vilka avdelningar har ökat antalet medlemmar under 2022?
1. De båda hamnavdelningarna (1 och 2)
X. Malmöavdelningen (12) och Helsingborgsavdelningen (14)
2. Avdelning 1, 2 och 14

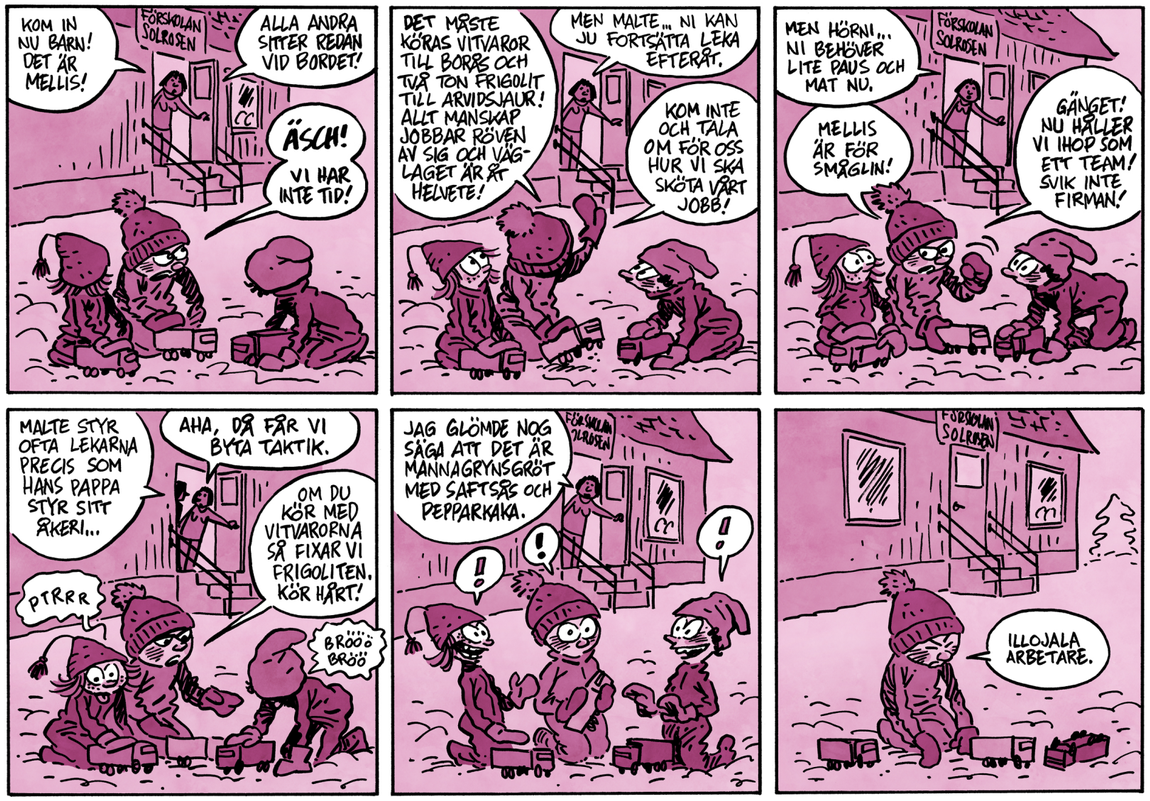
Rätt svar på November-quizet:
1: 2 (Millencolin)
2: 1 (Emma Wiklund)
3: 2 (Children of men)
4: X (1985)
5: 2 (Badkarsmusik)
6: X (Skyltsöndag)
7: 1 (30 november)

Grattis!

Vi vann varsin termosmugg:
Gunnar Svensson, Norrahammar
Irmeli Illikainen, Tyresö.

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Jura har ett särskilt halsband på sig när hon är på jobbet. Då vet hon att hon ska jobba.

Fakta väktarhundar

Vanliga raser som passar som väktarhund är schäfer, malinois och rottweiler. För att utbildas till väktarhund krävs först ett lämplighetstest hos polisen. En gång om året måste hunden åka tillbaka till polisen för att behålla förordnandet. Då gör man ett lydnadsprov och ett skyddsprov. Hunden får en liten ersättning från företaget.

Ett oslagbart jobb för en ”hundnörd”

– Om man har ett stort hundintresse är väktaryrket oslagbart. Det säger Moa Petersdotter som alltid har med sig sin hund på jobbet. Jura är nämligen väktarhund.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

DET VAR HUNDINTRESSET som fick Moa Petersdotter att söka sig till bevakningsbranschen.

– Jag ville ha ett jobb där jag kunde ha med hunden. Jag drev eget ett tag, gick ut med andras hundar och höll kurser i min lokala brukshundklubb. Men hunddagis var inte riktigt min grej, så jag bestämde mig för att bli väktare, säger hon.

Då hade Moa precis skaffat Jura, en malinois, som passar bra både som tävlingshund och väktarhund. Men innan Jura kunde utbildas till väktarhund fick hon genomgå ett lämplighetstest hos polisen.

Där tittar de på hur hunden reagerar i olika situationer.

– Den ska ha bra lek- och kamplust och klara av att kampa i konstiga miljöer, på hala golv och i skramliga trappor. Hunden måste vara stabil och kunna hantera sina känslor. Om den blir skrämd måste den kunna hantera det och inte fly till skogs. Och när man visar att det som skrämmer hunden inte är farligt, ska den kunna avreagera på det och inte ha kvar några rädslor, säger Moa.

HON JOBBAR NATT och med Jura vid sin sida kan hon jobba ensam och ändå gå rond på utsatta ställen.

– De kunder som anlitar väktare med hund vill att hunden ska synas för att det är avskräckande. Vi jobbar ofta utomhus, på byggen till exempel, där de har problem med obehöriga inne på området. Där är hunden ett respektingivande arbetsredskap, säger Moa.

NÄR HON ÄR ledig tränar de. De tävlar i en gren som innehåller lydnad, skydd, spår och uppsökande av föremål och personer. Det är förmågor som behövs både på tävlingar och i väktartjänsten.

Som hundförare på Securitas har Moa åtta timmar schemalagd utbildning med hundinstruktör varje månad. Där tränar de med andra väktarhundar och försöker återskapa realistiska situationer.

– Men jag och Jura tränar mycket mer utöver det. De flesta hundförare är hundnördar ut i fingerspetsarna och gillar att träna mycket. Det krävs nästan för att det ska funka. Eftersom vi har utbildningskraven på oss så lägger vi ner mycket mer tid på jobbet än vanliga väktare som inte har hund, säger Moa.

EN VÄKTARE FÅR använda sig av sin väktarhund i nödvärn eller för att skydda någon annan, men hittills har hon aldrig hamnat i en situation där det har behövts.

– Men Jura säger till om någon står bakom ett hörn eller innanför en dörr så att jag kan vara beredd på det. Det är det som gör henne till min största trygghet. Jag blir sällan överraskad, säger Moa.

Hon har jobbat som väktare med väktarhund i tre år nu och trivs väldigt bra.

– Om man är så hundintresserad som jag är så är det här ett oslagbart jobb. Jag måste lägga otroligt mycket tid på hunden för att kunna tävla och det skulle vara svårt om jag hade ett vanligt nio till femjobb, så det här passar oss väldigt bra. ■



”Jura är inte jätteförtjust i andra människor, men dem hon känner har svårt att förstå att hon ens kan upplevas som skräckinjagande”, säger Moa om Jura.

MOA PETERSDOTTER



Ålder: 34 år.

Bor: Sättra.

Familj: Sambo och två hundar.

Yrke: Väktare sedan 2018. Har en utbildning till språkvetare i teckenspråk på Stockholms universitet och har även jobbat inom olika serviceyrken.

Om att vara med i facket: Det är jätteviktigt. Facket är en trygghet.

JURA



Ras: Malinois.

Ålder: 5 år.

Gör: Väktarhund sedan januari 2020.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54700 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**



”Vi vill vara med och påverka.” Meddy Linond (ordförande), Johan Afvander (ledamot) och Marie-Louise Rindå (ledamot) i klubben. Anders Nilsson (sekreterare) har jobbat natt och saknas på bilden.

Månadens klubb

Scheman tände gnistan att nystarta flygklubb

– Står man bara längst bak och klagar händer inget. Så resonerade Meddy, Marie-Louise, Johan och Anders och väckte sin klubb ur törnrosasömnen. En ”massa petande” i deras arbetsscheman tände gnistan.

Text och foto **Justina Öster**

Plåtslagaren Meddy Linond och flygteknikern Johan Afvander satt och pratade scheman på en rast. Ett brännande ämne i SAS flyghangar, vid Arlandas terminaler, när coronan och flygkrisen slog till och ännu ett i raden av sparpaket.

Företaget vill ha många och korta pass och de anställda ofta färre och längre eftersom många har lång resväg till jobbet. Marie-Louise Rindå har två timmar, enkel väg.

– Man kan inte bara räkna kronor och ören. Det som ser bra ut på papperet fungerar inte alltid i verkligheten, säger Johan.

– Lite konstigt är det. Våra ledare kommer ofta från yrket men när de klättrar uppåt glömmer de hur det var att stå på golvet, tycker Meddy.

Han jobbade några år på ett annat företag och var klubbordförande även där. Att tala med ledningen skapar ömsesidig förståelse, även om man har olika syn på saker, tycker Johan.

VI SITTER I klubblokalerna som gänget delar med Unionen och konkurrentfacket Svensk Flygtekniker-förening, som har fler medlemmar.

Varför är ni med i Transport?

– Vi hade avtalet först, har mer representativ demokrati och snabbare beslutsvägar. Vi har fått till ett bättre samtalsklimat med ledningen, svarar trion.

Skyddsfrågor, arbetsmiljö och trivsel står överst på agendan. Som huvudskyddsombud sedan 20 år vakar Marie-Louise över hälsa och säkerhet. När vinterkylan slog till i sällskap med höjda energipriser gällde det att övertyga SAS om att personalen inte kan arbeta med finteknik i 13 grader.

– Regelverket säger 16 grader för att jobba utan handskar. Nu har vi fått upp temperaturen några grader, men det är fortfarande för kallt att jobba med våra plan. De hinner inte tina. Det är som att ta in stora frysklampar, säger Marie-Louise.

– Vi springer med mössa och vantar här på nätterna men kylan sprids varje gång porten, en hel vägg, öppnas, säger Meddy.

ATT BALANSERA PÅ stegar i dålig belysning är ett annat problem. Avtalsrörelsen stundar och det är brist på tekniker, mekaniker och plåtslagare. En diskussion utbryter. Johan förespråkar mer ledig tid och trion enas till slut:

– Vi borde få minst 1,5 gånger mer än 4,4 procent.

Det är kravet LO-förbunden driver i samordningen, som Transport ställt sig utanför. I hopp om mer. ■

KLUBB 12 PÅ SAS, ARLANDA

Antal medlemmar: 36, främst flygmekaniker.

Nystart: Hopslagning av flygteknikernas tidigare klubb 9 och mekanikernas klubb 12.

Viktigaste frågor: Scheman, säkerhet, trivsel och arbetsmiljö. Medlemsvärvning och skolinformation. Att satsa på de unga.

På g ång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 16 januari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 10 januari kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen.

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

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

Kommande Startpunkter:
➤ Tisdagen den 10 januari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen Linköping.

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

➤ Torsdagen den 23 februari kl 9–16 på avdelningsexpeditionen Linköping.

Om du tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier så får du ett stipendium från avdelningen för dagen.

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

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Medlemsutbildningar

Vårens Startpunkter:
➤ Onsdagen den 8 februari.

➤ Torsdagen den 30 mars.

➤ Onsdagen den 3 maj.

Tid och plats: 9.00–16.00 i Nyköping.

Avtalspunkt Taxiavtalet:
➤ Onsdagen den 22 februari håller vi en avtals-grundutbildning för medlemmar inom taxi.

Tid och plats: 9.00–16.00 i Nyköping.

Anmälan och frågor på tel 010-480 30 07 eller mejl transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Utbildning
➤ Nästa Startpunkter är den 18 januari, 22 februari och 22 mars och kommer hållas i avdelningens lokaler mellan kl 9.00 och 16.00.

➤ Avtalspunkt åkeri: Den 8 februari.

➤ Avtalspunkt bevakning: Den 15 mars.

Intresseanmälan görs till studier.9@transport.se.

Storsektionsmöte den 18 februari på ABF på Fredsgatan i Örebro.

Alla våra sektioner kallas till ett gemensamt årsmöte för att sedan dela upp sig och diskutera sina branschfrågor.

Vi vill önska alla medlemmar ett gott nytt år och hoppas att ni har fått en välförtjänt ledighet över julen! Med varma hälsningar från avdelning 9.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Hej alla medlemmar!
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? Då är du välkommen att höra av dig till oss på avdelningen.

HAR DU FRÅGOR OM...

➤ Arbetsmiljö eller försäkringar: Prata med vårt RSO Fredrik, 010–480 32 45.

➤ Anställning eller kollektivavtal: 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 in på avdelningskontoret.

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

➤ Start- och Avtalspunkt för bevakning: Den 27 januari.

Är det flera som är intresserade av Start- och Avtalspunkten inom andra branscher? Hör av er till Jessica.

Gott nytt år önskar vi på avdelning 11!

AVDELNING 12 MALMÖ

Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar ett gott slut och ett gott nytt år!

Vi tackar för 2022 och blickar mot 2023 och de stundande avtalsförhandlingarna.

Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats, eller har du någon fundering över något, så är du alltid välkommen att höra av dig. Kontaktuppgifter finner du på vår hemsida, avd.transport.se/avd-12/. Eller ring 010-480 30 12 så kopplas du till rätt person.

Följ oss på sociala medier och håll utkik på hemsidan för kommande aktiviteter.



Du har väl inte missat *Pod12* – avdelningens podd som berör aktuella, historiska och intressanta ämnen? Du finner Pod12 där poddar finns och på vår hemsida.

Avdelningsordförande
Henrik Holmgren

Medlemsmöten
➤ Sektion 20/55 (åkeri, taxi och buss) kallar till nominerings- och årsmöte lördagen den 21 januari kl 10.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. På dagordningen bland annat nominering av sektionsordförande och övriga uppdrag.

Vi bjuder på något att äta efter mötet. Välkomna önskar sektionsordförande Roger Holmgren, 0733-90 09 58.

➤ Sektion 30 (miljö) kallar till nominerings- och årsmöte torsdagen 12 januari kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Vi bjuder på förtäring. Välkomna önskar sektionsordförande Kenneth Malmberg, 0707-23 01 31.

➤ Sektion 40 (terminal) kallar till nominerings- och årsmöte lördagen den 14 januari kl 10.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Vi bjuder på något att äta efter mötet. Välkommen önskar sektionsordförande Kevin Ho.

➤ Sektion 70 (olja, bensin & gummi) och sektion 80 (tidnings- och reklambud) kallar till till nomineringsmöte måndagen den 16 januari kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

På dagordningen: Nomineringar till sektionsuppdrag, bland annat sektionsordförande, samt avtalsrörelse och kollektivavtal.

Sektionsstyrelsen träffas kl 17.00. Vi bjuder på fika! Välkomna önskar sektionsordförande Maths Nilsson, 0704-80 89 74.

➤ Sektion 90 (bevakning) kallar till nominerings- och årsmöte onsdagen 1 februari kl 18.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

På dagordningen bland annat nominering av sektionsordförande och övriga uppdrag. Vi bjuder på något att äta. Välkomna önskar sektionsordförande Philip Kretz Lidén.

Studier Är du intresserad av studier inom Transport? Kolla vår hemsida eller kontakta vår studieorganisatör Patrik Persson, 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se.

Startpunkten är vår introduktionsutbildning som ger dig grundläggande förståelse för fackföreningens roll, vad ditt medlemskap innebär och innefattar.

Kommande Startpunkter:

➤ Lördagen den 14 januari kl 10.00–14.00 på ABF Hässleholm.

➤ Lördagen den 18 mars kl 10.00–14.00 i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

➤ Lördagen den 20 maj kl 10.00–14.00 i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Kära kamrater! Som avdelningsordförande kan jag med glädje konstatera att vi haft en medlemsökning i vår avdelning under det gångna året.

Detta tack vara ett mycket starkt arbete med medlemsvärvning som våra medlemmar gjort ute på arbetsplatserna.

Det är på golvet den absolut viktigaste kampen förs. Jag tänker på samtalet med den nyanställde, klubbmötena där vi diskuterar de senaste som hänt på arbetsplatsen, skyddsombudet som ser till att vi har en schyst arbetsmiljö, försäkringsinformatören som hjälper oss att få ut de pengar vi har rätt till och framför allt gemenskapen. Utan varandra har vi ingenting.

Tack kamrater för era insatser under 2022! Med den framåtandan kan 2023 inte bli något annat än ett riktigt kanonår!

Avdelningsordförande
Anton Svensson

Pensionärer, se hitåt! Vi vill gärna slå ett slag för våra mest erfarna medlemmar: Pensionärerna! Om det finns förslag på aktiviteter så har avdelningen medel avsatta för våra trogn-aste medlemmar.

Nyårshälsning Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar ett riktigt gott nytt år!

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2023 är bestämt till torsdagen den 16 mars, kl 18.00 – och efter kongressbeslut ska avdelningsstyrelsen bestå av sju ordinarie ledamöter samt ersättare. Så vi behöver få in förslag enligt nedan.

Nomineringar till årsmötet: Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar, som är intresserade att delta i styrelsearbetet på avdelningen.

Tänk på att personen måste vara tillfrågad.

Startpunkt i slutet av januari Om avdelningen får in tillräckligt många förfrågningar planerar vi att hålla en Startpunkt i slutet av januari. Så anmäl ert intresse till avdelningen.

Gott nytt år, önskar avdelningen till alla medlemmar tillhörande Gotlandsavdelningen!

Kontakt med avdelningen
Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.l6@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se, patrik.gardelin@transport.se eller studier.l6@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.

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

Kampdagar 2023
➤ 11 januari i Bollnäs.

➤ 19 januari i Ljusdal.

➤ 31 januari i Hudiksvall.

➤ 15 februari i Söderhamn.

➤ 2 mars Edsbyn.

HAR DU FRÅGOR OM...

...ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

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

➤ Magnus Dawest: tel 010-480 32 46 eller magnus.dawest@transport.se.

...arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

➤ Johnny Wiklund: 010–480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Följ oss på våra sociala medier
➤ Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida avd.transport.se/avd-18/, Podbean och Spotify. *Onsdagen den 4 januari kl 11.00 sänder vi live!*

➤ Hemsidan: avd.transport.se/avd-18/

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl8/

Vi önskar alla våra medlemmar ett gott nytt år!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Sektioner Tänk på att ni ska lämna in era årsberättelser innan den *28 februari* så att vi på avdelningen hinner få färdigt avdelningens verksamhetsberättelse. Tänk även på att sätta er verksamhetsplanering så fort som möjligt så att vi kan få ut era mötesdatum på vår hemsida.

Börja gärna fundera på nomineringar till era årsmöten och

Läs din medlemstidning på nätet!
transportarbetaren.se

glöm inte att tillfråga de ni tänker nominera.

Klubbar Även ni måste lämna in era årsberättelser innan den *28 februari*. Så att vi kan färdigställa avdelningens verksamhetsberättelser innan årsberättelse. De klubbar som ännu inte har skickat in sina protokoll till avdelningen måste få i väg dessa.

Save the date för representantskapets årsmöte den 19 mars kl 10.00. Kallelse kommer att komma framöver.

Studier Än finns det platser kvar att fylla till vår Startpunktsutbildning:
➤ 23 januari kl 17–21.

➤ 13 mars kl 17–21.

Startpunkterna hålls på avdelningen på Kalkstensgatan 10 i Jönköping. Vill du gå utbildningen så anmäl dig via transport.20@transport.se. Uppge namn, telefonnummer, mejl samt om du har några allergier.

Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar ett gott nytt år. Var rädda om varandra och kör försiktigt när ni ska ut och åka.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Gott nytt år önskar vi från avdelningen!

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

Vi önskar att DU vill bli mer aktiv, som Transportombud, skyddsombud eller andra fackliga uppdrag på din arbetsplats, vi behöver dig!

Hemsidan Vi har uppdaterat våra mötesdatum på hemsidan, www.transport.se/avdelningar/halmstad. Gå in under fliken *Kalender*.

På hemsidan kan du också läsa mer om fackliga uppdrag och kontakta oss på avdelningen.

DINA PENGAR

Glöm inte att boka din personliga ekonomiska rådgivning, det är gratis!

Anmäl dig via vår hemsida avd.transport.se/avd-25/.

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

Sociala medier
➤ Vi har en Facebooksida! www.facebook.com/Transport-avd25

➤ Vi finns även på Instagram. www.instagram.com/sv.transport_avd25

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 Andreas Ehm, studieorganisatör om du är intresserad av en utbildning. Tel 010-480 33 94 eller mejl studier.25@transport.se.

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 18 januari: Startpunkt i Umeå.

➤ 25 januari: Startpunkt i Umeå.

➤ 20 februari: Sektionens årsmöte.

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

Vi från avdelningen vill passa på att tacka för det gångna året och önska er alla ett riktigt gott nytt år!



FJÄLLÄGENHETEN 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 32 MELLERSTA NORRLAND

Livesändning av *Transportpodden Mellersta Norrland*. Missa inte denna succé den 4 januari 2023 kl 11. Passa även på att följa vår podd! Ni hittar den på Spotify eller Podbean.

Inför avtalsrörelsen så är det otroligt viktigt att ni uppdaterar era medlemsuppgifter på *Mina sidor* på transport.se. Eller kontakta avdelningen så hjälper vi till.

Representantskapet har digitalt sammanträde på Teams den 16 januari klockan 18.00. Kallelser kommer att skickas till ledamöter via mejl.

Passa även på att följa oss på sociala medier: Tik Tok, Facebook och Instagram. Och håll koll på avdelningens hemsida, avd.transport.se/avd-32/ för mer spännande saker.

Vi vill även passa på att önska alla ett gott nytt år!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Viktig information!
Vi på avdelningen har börjat se en utveckling som oroar oss, det är nu som vi medlemmar behöver stå upp för varandra. Vi behöver mobilisera oss och bli fler. För varje värvad medlem får du ett presentkort på 200 kronor från avdelningen.

Vi behöver även fler aktiva medlemmar. Vill du vara aktiv och engagera dig? Vänd dig till avdelningen (010-480 30 51 eller transport.51@transport.se). Delta på medlemsmöten och hör av dig om det sker något på din arbetsplats.

Under avtalsrörelsen kan viktiga frågor inom respektive avtal lyftas fram. Det är genom ditt medlemskap som du har möjlighet att påverka! Tveka inte heller att ta kontakt med avdelningen för information och planering av arbetsplatsbesök på just din arbetsplats.

Se till så du har kunskapen att kräva dina rättigheter på arbetsplatsen – gå en av våra utbildningar.

Vår *exklusiva medlemsutbildning* riktar sig dig som vill lära känna oss på avdelningen, veta vad som ingår i ditt medlemskap och förstå dina rättigheter på arbetsplatsen. Fokus på en facklig introduktionsutbildning (*Startpunkt*) är fackets och medlemmens roll, och frågor som berör dig och din arbetsplats.

Avtalspunkten är en utbildning som fokuserar på det kollektivavtal som gäller på din arbetsplats. För dig som har ett *förtroendeuppdrag*, så finns fler utbildningar att välja mellan.

Pensionärsklubben Du pensionär som fortfarande har ett intresse av att träffa gamla ”transportare” är välkommen att bli medlem i pensionärsklubben.

Vi brukar träffas två, tre gånger om året och även delta i olika aktiviteter som avdelningen eller förbundet ber oss om. Medlemskapet kostar 139 kronor i månaden och då får du tidningen Transportarbetaren samt hemförsäkringen. Välkomna! Kontaktpersoner:

➤ Kenneth Ingemansson, Karlskrona, tel 070-302 56 61.

➤ Gustav Holmberg, Sölvesborg, tel. 070-245 62 58.

Avdelning 51 önskar samtliga medlemmar och kollegor ett riktigt gott nytt år!

Stämmer dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

➤ Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**.

Du kan även ringa Transport på **010-480 30 00**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Nu är det snart dags för extra nomineringsmöten!

➤ Tidningssektionen: 24 januari kl 17.00.

➤ Bevakningssektionen: 26 januari kl 15.00.

➤ Stora sektionen: 28 januari kl 10.00.

Här ska det nomineras inför sektionernas årsmöten, sektionsstyrelse och representantskapsledamöter. Det genomförs även fyllnadsval till representantskapet inför årsmötet.

Därefter är det dags för årsmöten i sektionerna i februari:

➤ Bevakningssektionen: 16 februari kl 15.00.

➤ Stora sektionen: 25 februari kl 10.00.

➤ Tidningssektionen: 28 februari kl 17.00.

På dagordningen: Val till sektionsuppdrag och nominering till avdelningsuppdrag, lokala LO, med mera.

Samtliga möten äger rum på avdelningsexpeditionen, men det går precis lika bra att ansluta digitalt om man så önskar. Hör i så fall av dig till daniel.hilmer@transport.se för att få en inbjudan. Alla medlemmar är välkomna!

Studier Intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Kontakta i så fall studieorganisatör Alexander Hutter på 010-480 36 24 eller alexander.hutter@transport.se så bokar han in detta. Vi har ett planerat datum än så länge, **den 11 januari kl 17.00**.

Har du koll på dina uppgifter hos oss? Det är extra viktigt nu inför avtalsrörelsen att vi har rätt telefonnummer med mera om vi snabbt behöver få ut information inför en eventuell konflikt. Logga in på *Mina sidor* och kolla!

Avdelningen är vanligtvis öppen vardagar 8.00–16.40. 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? Har du frågor angående ditt kollektivavtal, eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Vill du kanske gå en facklig utbildning, eller har du frågor angående försäkringar?

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

Vi vill passa på att önska alla ett gott slut och ett gott nytt 2023!

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 vinterns fritidsaktiviteter. Det finns bra fiskevatten i norra Dalarna, skoterleder, möjlighet till fjällvandring 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.

Nästa nummer

av Transportarbetaren delas ut den 2–3 februari.

2 Februari 2023

3 Februari 2023

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.

Den svenska modellen står pall...

Ett händelserikt år närmar sig sitt slut. Jag ska inte summera allt som hänt men i backspegeln kan jag konstatera att Transport har haft att göra. För min egen del måste jag i alla fall säga att höjdpunkten var att få ert förtroende att leda vårt fantastiska förbund i ytterligare fem år. En uppgift jag är stolt över och ödmjuk inför.

I detta års sista ordförandeord tänkte jag dela med mig av några rader om plattformsekonomi, eller gigekonomi som förespråkarna gärna kallar det. Nu vet vi att det inte handlar om att man tar ett gig här och ett gig där utan att det för de allra flesta är ett vanligt heltidsjobb, minst, fast med mycket sämre trygghet, lön och villkor.

NU I DECEMBER förlorade vi en dom i arbetsdomstolen. Vi företrädde en medlem som arbetar som matbud på Foodora men har tvingats till att bli egenanställd. Vi hävdade att medlemmen var anställd och skulle vara berättigad till allt vad det innebär medan Foodora hävdade att han genom egenanställningsföretaget var bemanningsanställd. Domstolen gick på företagets linje och tyckte att vår medlem var bemanningsanställd. Varför är det intressant att ta upp ett förlorat mål då? Jo det visar faktiskt att den svenska modellen kan fungera även för egenanställda. Ivrare för denna ”moderna” anställningsform hävdar ofta att den svenska modellen måste moderniseras för att kunna hantera dessa innovativa anställningsformer. Sanningen är såklart tvärtom. Egenanställning är för de allra flesta ett påtvingat ok i paritet med medeltida anställningsformer och absolut inget modernt eller innovativt. Det finns inget modernt över dåliga arbetsvillkor, det är tvärtom en tillbakagång och inget annat.

> ”Det finns inget modernt över dåliga arbetsvillkor, det är tvärtom en tillbakagång och inget annat.

MIN SLUTSATS ÄR att den svenska modellen verkar klara sig även mot denna attack från riskkapitalister och skrupellösa entreprenörer. Inom ramen för vår vanliga partsmodell kan vi alltså hantera även dessa människor på arbetsmarknaden. Egenanställningsföretagen ska alltså betraktas som bemanningsföretag och inget annat. Med hjälp av bemanningsavtalet kan vi ge arbetstagarna bättre villkor och företagen blir tvungna att ta ansvar. Det ska bli oerhört spännande att se hur de här firmorna ska försöka krångla sig ur ansvaret nu, men jag gissar att sista ordet inte är sagt.

MED DENNA REFLEKTION vill jag bara passa på att önska ett gott nytt år. Jag hoppas ni får en välbehövlig paus tillsammans med nära och kära. Och jag hoppas att den här nya regeringen får tummen ur och ser till att vi klarar elräkningar och bränslepriser trots att de tydligen märkt att det är lite mer komplicerat än vad de lät påskina i valrörelsen. Kära regering – verkligheten är här för att stanna och något ni måste förhålla er till - även om det verkar vara en nyhet för er.

Vi ses 2023. ■



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

TRANSPORT

WRAPPED

i år har vi dragit in över

7 000 000

kronor i skadestånd till våra medlemmar

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

1897