TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 5 maj 2023

Över hälften av Transports medlemmar har nya avtal

Papperstidningar försvinner – så många förlorar jobbet

Sömntips för nattjobbande transportarbetare

KULTUR

Vänta inte till sista stund

Så får vi ekonomin att gå ihop

DETTA ÄR EN ANNONS.

AVTAL2023

Avtalsrörelsen är i full gång och vi förhandlar om innehållet i våra kollektivavtal. Transport kämpar för att förbättra din lön och dina arbetsvillkor, vilket regleras i kollektivavtalen.

Scanna & läs mer

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Lisen Karlsson
Foto: Justina Öster

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

TRYCK
Bold Printing Mitt AB, Sundsvall 2023.
TS-kontrollerad upplaga: 54 700.
Nästa nummer utkommer den 15–16 juni.

PRENUMERATION
250 kronor per år.
Kontakta: info@transportarbetaren.se.

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



PETRUS IGGSTRÖM
Formgivare



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 5











4 **LEDARE** KRISTINA SJÖBERG

8 **AVTAL**
Flera av Transports avtal är klara. Så tycker medlemmarna.

12 **DYRTIDER**
Många känner av att plånboken har blivit tunnare och att pengarna försvinner fortare än kvickt. Lastbilsföraren Lisen Karlsson är en av dem.

13 **EN HOTAD YRKESKÅR**
Mer än hälften av Bohusläns tidningsbud får sluta när Stampen minskar utgivningen.

14 **KRÖNIKA** ALEXANDRA EINERSTAM

16 **CSG ÖREBRO**
Mobbning och utköp – vad händer på CSG i Örebro?

18 **SKYDDSOMBUD**
Kan arbetsgivaren utse skyddsombud på egen hand? Transports arbetsmiljöansvarige Martin Miljeteig ger svar.

21 **AI OCH JOBBEN**
Åsa Cajander forskar på hur AI förändrar arbetsvillkoren för bland andra flygplatspersonalen.

22 **BILJETTKONTROLL I NY UNIFORM**
QSG har tagit över bevakningen hos Västtrafik.

23 **KRÖNIKA** DAVID ERICSSON

25 **ÅSAS RESA**
Hur går det för Åsa Alvetjärn på hennes väg till chaufförsyrket?

28 **ARBETSPLATSREPORTAGE**
Transportarbetaren besökte hamnarbetarna i Port of Spain som ligger i Trinidad och Tobago.

31 **SNABBKOLL /VARSEL**
Det här händer när det varslas om uppsägningar.

32 **FRÅGA FACKET**

38 **KULTUR**
Brukar du också skjuta upp saker till sista minut? Prokrastinering heter det.

40 **MAJ KRYSSET**

42 **MÅNADENS MEDLEM**
Elina Munter är lastbilschaufför från Gävle som brinner för att hjälpa kvinnor.

44 **MÅNADENS KLUBB**
Ny klubb hos Sparlunds Buss & Taxi i Vara.

47 **KRÖNIKA** TOMMY WREETH

Ledare

Pengar, pengar och pengar

Pengar. Det var kravet Transports avtalsråd för några månader sedan skickade med förbundsstyrelsen, med förbundsordförande Tommy Wreeth i spetsen, inför kommande avtalsförhandlingar. I skrivande stund pågår flera förhandlingar parallellt. Och några avtal har hunnit tecknas. Till exempel Transports största avtal transportavtalet, som berör lastbilschaufförer och terminalarbetare. Hur blev det?

Vi ställde frågan till några lastbilsförare. På sidorna 8–11 träffar du några av dem och kan läsa vad de tycker. Och du kan läsa om flera andra avtal som tecknats eller som är under förhandling.

ALLT HANDLAR ÄNDÅ inte om pengar. Arbetsvillkor som reglerar arbetsmiljön är också viktiga delar i ett kollektivavtal. Det kan handla om schemalagd tid, övertid och antal semesterdagar. Och ingenting kan tas för givet.

DET FÖRSTÅR GAMALA WARNER, 32-årig terminalassistent i hamnen Port of Spain i Trinidad och Tobago. Hon brinner för facket och vill i framtiden axla ett ledarskap. Om medlemmarna vill det. Transportarbetaren har besökt henne och hamnarbetarna i Port of Spain, och du kan läsa om deras arbete med start på sidan 26.



En viktig del i arbetsvillkoren är dygnsvila, att få tid för återhämtning. Men för många av Transports grupper handlar det om att den återhämtningen inte sker under natten.

Hur ska då den som jobbar skift få den vila som behövs? Göran Kecklund är professor vid Stockholms universitet och han har forskat i hur skiftarbete påverkar hälsan och sömnen. På sidan 34 ger han sina bästa råd för en god sömn.

FÖR ATT FÅ ta del av ett kollektivavtals värden gäller det att man har fått jobb och att den arbetsplatsen då har kollektivavtal. Jag tror vi är många som fick vår första kontakt med arbetslivet genom sommarjobb och olika extraknäck under tonåren. Själv har jag sommarjobbat på byggen och på lantmäteriet och jag jobbade helger med att städa i Härnösands polishus. Kompisar plockade jordgubbar och planterade skog.

DET VAR INTE bara pengar vi fick utan också en ovärderlig inblick i den vuxenvärld som väntade. Och det frikopplat vår skolgång. Moderaternas förslag på betygskrav för sommarjobb i Stockholm är verkligen dumt. Vad händer med alla som inte har läshuvud utan spring i benen?

Jag önskar dig en god läsning och tveka inte att höra av dig med tips på vad vi ska skriva om. Mejla till mig eller till redaktionen@transportarbetaren.se. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

> ”Arbetsvillkor som reglerar arbetsmiljön är också viktiga delar i ett kollektivavtal.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om de nya kollektivavtalen:

”Löneökning som inte ens täcker prisökningarna, för bränsle, mat och el.”
Mikael

”Bra jobbat av er.”
Ola

”Bättre att ha ett jobb kvar än öka lönen så mycket att man förlorar jobbet. Räkna på det så får ni se att det är bättre att jobba. Att dom rika får mera det är ju som det är.”
John

”Märkligt resultat. Inga större hemmasegrar direkt.”
Anonym

”Hur motiverar man att budbilarna får samma höjning oavsett år i branschen? De som kör paketdistribution blev totalt blåsta den här gången.”
K

”Fullt godkänt.”
Bert

Plus & minus

↑ Vårens röda lediga dagar med första maj i täten!

↓ Priset på ost. Hutlöst dyrt!

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Transportavtalet klart
2. Transport avvisar industriavtalet
3. Är du nöjd med ditt nya avtal?

Insänt

Ge oss utbildning för expanderbatong

Jag har hört på nyheterna om Ica-handlare som blivit hotade på grund av de höga matpriserna. Men vi som kör varorna då? Vi jobbar ensamma och ibland även under mörkrets timmar. Jag har själv jobbat kväll där jag har kört både sprit och tobak. Båda två är ju stöldbegärliga.

Förslag: Ge oss möjlighet att få gå utbildning för expanderbatong. Vi vill också komma hem när passet är slut.

Rickard

”Det finns ingen mänsklig rättighet att inte behöva flytta dit jobben finns om man är vuxen och frisk.”

JOHAN PEHRSON
arbetsmarknadsminister (L) vill ställa hårdare krav på arbetssökande.

läsarbilden



FOTO: TRANSPORT AVD. 25

NICHLAS TORBJÖRNSSON håller i Transports fana vid förstamajfirandet i Varberg.

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

Bilden



FOTO: JOHN ANTONSSON

KOMPLICERAD PLATS att stå stilla på. Vid Stocholms centralstation rycker bärgarna ut och hjälper en tankbil.

Debatt

S vill se ökade kontroller på vägarna

För tusentals svenskar är vägarna den dagliga arbetsplatsen. Precis som på vilken arbetsplats som helst måste även Sveriges yrkesförare kunna lita på att de varje dag möts av schysta arbetsvillkor. Men så ser det inte ut i dag, och det skapar stora risker inte enbart för enskilda förare, utan för hela branschen. Oseriösa aktörer dumpar löner och låter arbetsmiljön halta efter. Så ska det inte se ut på svenska vägar. Därför la vi Socialdemokrater fram förslag på ökade kontroller på svenska vägar. Men Tidöpartierna valde att rösta ner vårt förslag. Det är en missad chans för ordning och reda för yrkesförarna.

SOCIALDEMOKRATERNAS FÖRSLAG, att det på sikt ska inrättas en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom yrkestrafiken, skulle göra det svårare för oseriösa företag. Vi hade också förslag om att införa regelverk som underlättar för svenska fackförbund att ställa krav på svenska löner och villkor och att kunna förhandla om kollektivavtal med transportföretagen.

ATT HÖGERN INTE väljer att rösta på ett socialdemokratiskt förslag kanske inte ses som så anmärkningsvärt. Men i en fråga där speciellt Sverigedemokraterna haft ett högt tonläge valde de en något annorlunda väg. För även de hade lagt en så kallad reservation mot regeringens förslag. En reservation de lagt efter att de med hög stämma under valet sagt att det nu skulle bli ordning och reda på vägarna i hela landet. Men när omröstningen i riksdagen var, valde de att rösta emot sin egen reservation. Svart på vitt fick vi fram att Sverigedemokraterna inte bryr sig om ökade kontroller, utan hellre blidkar en ointresserad regering.

NÄR SVERIGES NÄST största parti fick en chans att skapa bättre förutsättningar för svenska arbetare valde de inte att ta den chansen. Även fast de så sent som en timme innan omröstning står i debatt och säger att de ska kämpa för schysta villkor, väljer de att rösta ner förslag som skulle göra faktisk skillnad.

Sverige är beroende av fungerande transporter, och vi måste vara säkra på att de som arbetar inom transportsektorn inte utnyttjas. Vi socialdemokrater kommer fortsätta att kämpa för att det ska vara schysta villkor och ordning och reda på våra vägar. Det förtjänar Sveriges förare. ■

Delta i debatten!

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



GUNILLA SVANTORP (S)
trafikpolitisk talesperson.



KADIR KASIRGA (S)
ledamot trafikutskottet i riksdagen.

DETTA ÄR EN ANNONS.

NYHET!
PANELER I 4-VÄGS SUPER-STRETCH

COMFORT STRETCH

INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

VÅRPAKET
DU FÅR 18 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
1 995:–

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI, TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



KLASS 1 KLASS 2

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH

KLASS 1



ELASTIC ERGO

BÄLTE



3-PACK KALSONGER



KLASS 3

FULL-ZIP SWEATSHIRT



ALLROUND GRIP

3-PACK HANDSKAR



BASEBALL CONTRAST CAP



QUICK-DRY CONTRAST T-SHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST PIKÉ



KLASS 3

JACKA SOFTSHELL



LOW CUT ALLROUND

4-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS I EN PRAKTISK BAG

HIGH-VIS PRO BY WEXMAN WORKWEAR

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

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2023-06-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

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

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

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

Så blir de nya lönerna

Lönerna i flera av Transports 26 avtal är klara. Transportarbetaren åkte ut och träffade anställda på mackar och chaufförer och frågade vad de tycker om de nya avtalen.

Text och foto **TRANSPORTARBETARENS REDAKTION**

Sillekrog, E4 södergående mot Nyköping, drygt två veckor efter att nytt transportavtal är tecknat och några dagar efter att även kollektivavtalet är klart för de allra flesta anställda på bensinstationer: Utanför den stora OKQ8-macken är parkeringen full med långtradare. I en av dem sitter Mats Eriksson och ska just äta lunch i hytten.

– Ska jag vara riktigt ärligt har jag inte helt koll på vad det nya avtalet innebär, säger Mats men verkar nöjd ändå.

Han tillhör den högsta löneklassen och avtalet ger en ökning av grundlönen på sammanlagt 2 500 kronor, i två omgångar, där den första gäller retroaktiv från 1 april i år. Men hans inkomst påverkas också av sådant som traktamente.

Mats Eriksson arbetar två veckor och är ledig den tredje. Han tycker att det fungerar bra.

– Det är därför jag är kvar, jag trivs med det, säger han.

INNE PÅ OK-MACKEN står Ebba Axelsson i kassan för tillfället. Hon har arbetat på bensinstationen i ett år, sedan några månader som tillsvidareanställd. Ebba arbetar skift, men enbart dag, och tycker att det fungerar bra. Och funderar på att gå med i facket men det har ännu inte blivit av.

– Och jag är glad att få mer lön nu... säger hon.

Det nya, tvååriga kollektivavtalet för anställda på bensinstationer börjar gälla den 1 maj och ger upp till 7,9 procents löneökning.

Även hos Shell en bit söderut, är stämningen god:

– Jag är nöjd. Med lönen och allt det andra här, säger Mirsada, en av de anställda på macken vid Nyköpingsbro.

HÅKAN ÄHLMAN SITTER i hytten utanför Nyköpingsbro.

Vad tycker du om det nya transportavtalet?

– Jo, men det är hyffsat trots allt. Bättre än på länge, säger Håkan Ählman.

Håkan har varit lastbilschaufför sedan 1989 och kör för ett Norrköpingsåkeri, för dagen wellpapp från Oxelösund.

En del kanske hade hoppats på mer i år?

– Jo, men det gör man väl alltid, säger Håkan Ählman, som för egen del alltså tycker att det blev bra som det blev.

MARCUS THUNELL ÄR inne på sitt femte år som distributionschaufför.

– Jag har läst lite grand om nya transportavtalet i en Facebookgrupp på nätet och är mestadels nöjd. Ett tvåårigt avtal är nästan bättre än ett ettårigt, då vet man under längre tid vad som gäller, säger han.

– Jag har kollat lite med andra branscher och vår lönehöjning ligger i nivå med vad andra får.

Det blev ingen låglönesatsning och de som jobbat längst kommer att tjäna mer. Vad tycker du om det?

– Jag har haft sån tur så mina chefer trappade upp min lön högt upp i trappan redan från början. Det var för att jag jobbade på och visade framfötterna första året på åkeriet. Tidigare var jag bilmekaniker, men jag trivs bättre med att köra lastbil. Det är mer frihet än på verkstan.

Marcus Thunell är medlem i Transport och tycker det var bra att förbundet ställde sig utanför LO-samordningen i avtalsrörelsen, för att driva sina egna krav.

– Det var helt rätt, alla branscher är ju individuella.

Saknar du något i den nya uppgörelsen mellan fack och arbetsgivare?

– Jag hade gärna velat ha en engångssumma i och med att förra avtalet sköts upp på grund av coronan. Vi kunde ju inte stänga ner, vi var tvungna att vara ute och åka. Jag hade gärna sett lite uppskattning för det också, säger Marcus Thunell. ■

Nytt avtal med Sobona

Transport har tecknat nya kollektivavtal för kommunala flygplatseroch miljöbolag.

Avtalen gäller från 1 april 2023 till 31 mars 2025 och ger för det första året 4,1 procent och det andra året 3,3 procent. På två år blir det 7,4 procent, precis som märket vilket tidigare satts av industrifacken.



Marcus Thunell jobbar som lastbilschaufför. De flesta chaufförer går på transportavtalet. Lönerna för lastbilschaufförer höjs med mellan 1 080 och 1 500 kronor i månaden.

Chaufförer med B-kort har hamnat i en egen stege. Där höjs lönerna med 1 080 kronor i månaden på samtliga steg, det första året Det är en lägre procentuell ökning än det så kallade märket.



Ebba Axelsson jobbar på bensinmack. Avtalet för de allra flesta mackanställda blev klart i april.

Lönerna för mackanställda höjs med mellan 939 och 1 355 kronor i månaden.

Hur mycket lönerna höjs beror på vilken lönetariff man går på. Lönerna höjs ytterligare efter ett år. Sammanlagt höjs lönerna med upp till 7,9 procent på två år.



Anders Holmberg kör på utlandet. Han har kört lastbil i 42 år och är medlem i Transport sedan 1981.

Utlandsavtalet var inte färdigförhandlat vid tidninges pressläggning.

– Vi borde få lika mycket som chaufförerna i nya transportavtalet, men det får gärna vara mer, säger han.

Rejält höjda högstalöner för chaufförer och terminalare

Avtal för bemanning nära mål

Vid tidningens pressläggning har LO och Kompetensföretagen preliminärt kommit överens om ett nytt bemanningsavtal. Samtliga LO-förbunds styrelser ska först godkänna avtalet.

Avtal 2023. Transportavtalet skrevs under av parterna på skärtorsdagens förmiddag. Ett tvåårigt avtal som för de flesta medlemsgrupper inom transportavtalet ger mer än industrins märke på 7,4 procent.

En räkneövning med medellöner, tarifernas olika steg och antal anställda i varje grupp gjorde att Transport och Biltrafikens Arbetsgivareförbund till sist blev överens. Kort betyder det en ökad lönespridning och där de flesta, cirka 70 procent, av medlemsgrupperna som går på transportavtalet får mer än industrins märke på 7,4 procent (4,1 plus 3,3). Avtalet är tvåårigt och gäller från 1 april i år och gäller anställda inom åkeri, terminal och lager.

Från och med i år ingår även bärgning.

– För oss var det pengar, pengar, pengar som var viktigt. Och att få till det utan att sälja ut något. Det tycker jag att vi har lyckats med. Det är ett hyfsat avtal, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Avtalet ger för år ett 1 080 kronor till 1 500 kronor och år två 900 kronor till 1 124 kronor.

– För drygt 7 av 10 anställda ger det mer än märket så jag tycker att det är ett försvarbart förhandlingsresultat. Och alla anställda garanteras 100 procent då vi har tarifflöner.

Vad hände med förhandlingskraven på ett ettårigt avtal och en engångssumma som kompensation för prolongeringen av förra periodens avtal?

– Jag ska aldrig i helvete någonsin prolongera någonting en gång till. Vi blev helt blåsta på det. Samtidigt är ett engångsbelopp lite som ”kissa-på-sig-pengar”. Det känns skönt för stunden men det är inget beständigt. Jag tycker att det är bra att vi i stället fick lite mer till procenthöjningarna. Det är pengar som vi har med oss framöver. En löneökning på 300 kronor i månaden ger på 18 månader samma belopp som vi krävde med engångbeloppet. Skillnaden är att de 300 kronorna har man med sig genom hela anställningen.

Ert avtal ger mest till den som tjänar bäst. Hur motiverar du det?

– Vi har bra nivåer på våra lägsta löner redan. Med tanke på att vi har tarifflöner så garanteras alla i branschen löneökningarna på sikt. ■

Avtalen som är på gång

Transport förhandlar om sammanlagt 26 olika kollektivavtal. Knappt en handfull är färdiga.

Vid tidningens pressläggning hade förhandlingar inletts i följande avtal:

- Bevaknings- och säkerhetsavtalet
- Depåavtalet
- Flygtankningsavtalet
- Gummiverkstadsavtalet
- Miljöarbetareavtalet
- Utlandsavtalet

”Jag ska aldrig i helvete någonsin prolongera någonting en gång till.”



Tommy Wreeth, förbundsordförande Transportarbetareförbundet.



Nya löner för mack och rekond

Avtal 2023. Transport och Motorbranschens arbetsgivareförbund tecknade under april ett tvåårigt avtal för cirka 4 400 anställda som går på bensin- och garageavtalet. Avtalet ger upp till 7,9 procent och börjar gälla i maj.

Bensin- och garageavtalet innefattar anställda inom bensinstationer, tvätt,- rekonditionerings- och smörjhallar samt biluthyrning och parkeringsgarage. Ungefär 4 400 anställda berörs.

– Avtalet ger löneökningar på upp till 7,9 procent på två år. Branschen har en lönestege och under första året får de olika stegen upp till 4,52 procent. År två är höjningen upp till 3,38 procent för stegen i tariffen, säger Transports avtalssekreterare Peter Winstén

Transport och Motorbranschens arbetsgivareförbund, är också överens om att till nästa avtalsrörelse tillsammans arbeta för att på sikt öka de anställdas pensionsavsättningar.

– Vi ska också tillsätta en partsgemensam arbetsgrupp för att göra en översyn av lönestrukturerna ■

Seg förhandling till slut i hamn

Avtal 2023. Nytt hamn- och stuveriavtal ger 7,83 procent för två år. Transport och Sveriges Hamnar har kommit överens om ett avtal för cirka 3 000 hamnarbetare som börjar gälla den 1 maj 2023.

På kvällen den 27 april tecknade Transport och Sveriges Hamnar ett tvåårigt avtal. Det ger cirka 3 000 hamnarbetare löneökning från 1 maj 2023 på 1 400 kronor i månaden och från 1 maj nästa år 1 175 kronor i månaden.

Avtalet börjar gälla den 1 maj 2023. På företag som tillämpar löneöverenskommelser enligt Dockside (ett system för värdering av yrken/befattningar inom hamnar) kommer hälften av löneutrymmet att fördelas via pottfördelning efter lokala förhandlingar. Om man inte kommer överens om pottfördelningen inom 7 månader efter respektive datum då höjningarna gäller ska pottdelen delas ut generellt.

Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande som lett förhandlingen,har det blivit övriga förändringar i allmänna villkor med det här avtalet?

– Vi har löst en fråga gällande blixtar (extraanställda som tas in vid behov, reds anm). Det var något som både vi och arbetsgivaren ville lösa. De kommer att leva sina egna liv utanför las (lagen om anställningsskydd) även i fortsättningen. ■



Anna Erixon, ombudsman med ansvar för taxiavtalet.

Uppskjutna och nystartade förhandlingar

Taxi. Bort med den stressande procentlönen och inför 27 100 kronor i lägstalön. De kraven stod högt upp på listan när Transportarbetareförbundet i slutet av april mötte arbetsgivarna och växlade krav. Den 20 juni börjar de regelrätta förhandlingarna om taxiföraravtalet.

Utväxlingen av krav mellan Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund skedde på Näringslivets hus i Stockholm.

– Vid kravväxlingen diskuterar vi ingenting. Det var nog inte så många av våra krav som förvånade arbetsgivarna och vice versa, säger Transports centrala ombudsman Anna Erixon.

Transport framförde samma krav för taxi-, färdtjänst, sjukrese- och skolskjutsförarna som förbundet ställt för övriga kollektivavtal – en löneökning på 5,5 procent i ett ettårigt avtal och ett skattefritt engångsbelopp på 5 411 kronor. Engångssumman är tänkt att kompensera för att det förra avtalet sköts upp i nio månader på grund av pandemin.

FÖRBUNDET VILL OCKSÅ se en låglönesatsning som skulle innebära att 27 100 kronor blir lägstalönen, oavsett om chaufförerna kör på månadslön eller procentlön (ackord baserat på inkört belopp).

– Vi fick igenom en ganska bra låglönesatsning i förra avtalsrörelsen. Tack vare att arbetsgivarna, för att få statligt stöd till korttidspermitteringar under coronan, blev tvungna att skicka in redovisning om hur mycket förarna tjänade, säger Anna Erixon.

Annars står procentlönen högt upp på agendan bland medlemmarna, förklarar Anna Erixon.

– Att tvingas jaga körningar, jobba långa pass sex, sju dagar i veckan och ändå oroa sig för hur ekonomin ska gå ihop skapar stor stress bland chaufförerna. Det är väldigt märkligt att förare får köra barn, gamla och funktionshindrade på ackord fast det inte är tillåtet för gods.

Den nya tillsynsavgiften på 175 kronor, som Transportstyrelsen införde vid årsskiftet för att förarna ska få behålla sin taxilegitimation, har väckt ont blod. Transport vill att arbetsgivaren ska betala den.

– Avgiften ska betalas in varje år. 175 kronor kanske inte låter så mycket men vi vet inte hur mycket det kommer att kosta framöver, säger Anna Erixon. ■



”Jag har tjatat på mina barn att gå med i facket, men de tycker det är för dyrt. Hade jag tjänat mer skulle jag ha betalat deras medlemskap också. Nu är de med i a-kassan i alla fall”, säger Lisen Karlsson.

Ekonomi

Lön: Cirka 30 000 kronor brutto.

Huslån: Ett större (5-årigt) och några mindre, fasta.

Lån på husbil: Rörligt, gått upp med cirka 600 kronor per månad.

Elavtal: Timpris efter en jätteräkning på 9700 kronor.

Räkningar: Autogiro, så vi slipper aviavgifter.

Alltid: Matlåda, har matlådevärmare i lastbilen.

Svidande priser: Ost, paprika, tomater, kaffe, bröd, kattmat, bensin.

Lisen är familjens elpolis

Ekonomi. Kranbilsföraren och fyrbarnsmamman Lisen Karlsson bor på landet med sin man, 16-åriga dotter och två katter. Efter en räkning på 9700 kronor bytte hon till timpris på elen.
– Helt sjukt! Nu har jag stenkoll på vår el, säger hon.

Text och foto **Justina Öster**

Lisen ler och målar upp en bild av hur hon ”går med piskan” där hemma. Aja baja för att slösa med el. Förra helgen var timtaxan låg så då passade hon på att tvätta undan och tömma tvättkorgen. Kafébesöken är få. Dottern Agnes gillar att baka kaffebröd, men hon frågar innan: Är taxan okej nu?

– Min man tycker jag går till överdrift ibland, men nu ser våra räkningar mycket bättre ut. Vi har ingen bindningstid på nya elavtalet och kan säga upp det när vi vill. Men vi väntar tills priserna går ner igen.

HÖSTFAKTURAN PÅ NÄSTAN 10 000 kronor var inte kul, men paret var förberett och hade sparat pengar. Lisen är kluven till regeringens omdebatterade elstöd till hushållen. Familjen fick 13 900 kronor tillbaka.

– Egentligen är det bara som att byta pengar, helt krasst behövde vi inte den återbäringen. Det finns andra som säkert behöver pengarna mycket bättre.

LISENS MAN HÅKAN sköter huslånen. Som tur var hann han omförhandla och binda dem fem år framåt, alldeles innan Ukrainakrig och inflation slog till. Fast ett mindre lån löper ut nästa vinter och det rörliga lånet på husbilen har gått upp med 600 kronor per månad.

Paret har varsin bensindriven bil och är glada att inte ha längre än fem mil tur och retur till Wiklunds åkeri där båda kör lastbil, liksom en av döttrarna.

– Många kollegor är hårdare drabbade än vi av höga drivmedelspriser, säger Lisen.

Fast hennes man är väldigt motorintresserad, så det späder på bensinnotan. Att gå över till elbil har paret inte funderat på, eftersom elektricitet blivit så dyrt.

DEBATTEN GÅR HET om höga matpriser och livsmedelsjättar som skor sig. Lisen kollar numera på extrapriser i reklambladen.

– Vi köper mycket ost och den har blivit galet dyr. Ser jag att Lidl har sänkt pris på hushållsost så åker jag dit på hemvägen och köper ett par stycken. Förr hade vi alltid paprika på mackorna, men det köper jag knappt nu.

Hon fortsätter uppräkningen av dyrare kattmat, hutlöst pris på tomater och bröd och inte har hon märkt av att kaffepriset sjunkit heller. Bröd skulle Lisen i och för sig kunna baka, men då var vi tillbaka på elnotan igen.

SOLSEMESTER? NEJ, DET får vänta.

– Det finns sol i Sverige också. Förra året tyckte vi det blev för dyrt och tänkte sälja husbilen, men hann inte. Så i år ska vi i väg, åka till Danmark. Då lär vi märka av bensinpriserna.

– Husbilen är ett nöje vi kan välja bort, men det är det enda vi har när vi inte jobbar. Bio- och restaurangbesök valde vi bort när vi köpte den. Fast blir det värre med ekonomin får vi sälja den.

TROTS ATT BÅDA har jobb finns en oro när räntorna stiger och bankerna svajar.

– Vad händer med mina sparpengar om banken går omkull? Och vad mer kan den där Putin ställa till med? ■

LISEN KARLSSON

Ålder: 49 år.

Yrke: Kranbilsförare sedan 20 år.

Bor: Hus på landet, sydväst om Sigtuna utanför Stockholm.

Familj: Man och 4 barn (16–33 år), 4 barnbarn och två katter.

Fackligt uppdrag: Skyddsombud.

FOTO: CHRISTINA AHLUND



”Vi köper mycket ost och den har blivit galet dyr”, säger Lisen Karlsson.

Fler än hälften blir av med jobbet



Västsvensk Tidningsdistribution (VTD) gör stora neddragningar i Bohuslän som en följd av Stampens övergång till digitala morgontidningar. Arkivbild.

Tidningsbud. Chock och sorg. Det är reaktionen bland dem som distribuerar tidningar i Bohuslän – två av tre anställda förlorar jobbet när mediebolaget Stampen fortsätter sin övergång till digital utgivning.

Text **Lilly Hallberg**

– Det är brutalt. Det blir inte så mycket kvar utan känns som ett sista steg före att helt ta bort distributionen. Jag har svårt att se hur det skulle gå att vända, inget kommer ju att vara kvar – arbetsplatserna läggs ned, det kommer inte att finnas några lokaler eller annat att återgå till, säger Daniel Hilmér, ordförande för Transports avdelning 55 Bohuslän/Dalsland.

OCKSÅ DANIEL HILMÉR upplevde det som chockartat när Västsvensk Tidningsdistribution (VTD), ett företag inom Stampenkoncernen, informerade om beslutade konsekvenser av minskad utgivning för två lokaltidningar i regionen.

Det kommer framöver bara bli arbete tre dagar i veckan och all utdelning kommer att utgå från Uddevalla när VTD:s filialsystem i Bohuslän försvinner. Av dagens 60 tjänster beräknas bara 20 bli kvar.

– Jag reagerade som personalen. Och det är ju inte så att de inte är medvetna om att antalet prenumeranter på papperstidningar minskar, säger Daniel Hilmér.

– Ska något positivt sägas är det att beskedet kom i rätt god tid. Det ökar chansen att hitta något nytt. Men det är en klen tröst.

DEN I OKTOBER upphör Strömstads Tidning helt att komma ut som papperstidning. Bohusläningen halverar samtidigt utgivningen, från sex till tre dagar i veckan. Planerna blev offentliga i slutet av mars.

Stampen Media motiverar minskningen i utgivningstakt med förändringar i folks användning av medier. Allt färre har en prenumererad morgontidning, och bolaget ”fortsätter sin digitala resa”. Men förändringen motiveras också av kraftigt ökade kostnader för papper och distribution:

– Majoriteten av våra läsare tar i dag del av vår journalistik digitalt och den siffran stiger för varje år. Samtidigt går kostnaden för att dela ut tidningen upp för de som har papperstidningen när det är färre printprenumeranter att sprida distributionskostnaderna på, säger Johan Hansson, vd Stampen Media, i ett pressmeddelande.

NÄR BESLUTET FÖR de båda Bohustidningarnas framtid kom fanns hoppet att fortsätta ha distribution sex dagar i veckan, för att tidningsbuden skulle kunna dela ut paket och annat de dagar tidningen inte kommer att komma ut. Facket har efter haft diskussioner med arbetsgivaren efter beskedet om minskning i utgivningstakt.

– Det är självklart svårt för alla som riskerar jobbet, men ytterligare en tragedi är att många riskerar att utvisas om de inte längre uppfyller kraven för arbetstillstånd, säger Daniel Hilmér.

SÅ GOTT SOM samtliga tidningsbud har i dag deltidstjänster. För arbetstillstånd krävs arbete i den omfattning som ger en månadsinkomst på minst 13 000 kronor. För samtliga tidningsbud är frågan om det går att leva på lönen om sysselsättningsgraden dras ned.

Men i höst blir det alltså i stället i hög grad avveckling också av distributionsbolagets verksamhet i Bohuslän. De anställda har fått information om nedläggning av sina arbetsplatser. I början av maj är förhandlingstid avsatt.

DANIEL HILMÉR PÅ Transports Uddevallaavdelning beklagar att Stampen inte gått ut med någon information om den stora omläggningen i sina egna tidningar:

– Ska en hel yrkeskår försvinna utan att de skriver om det? Det stör mig, men det var likadant vid omläggningen 2017–2018, ingen av tidningarna skrev. För de som prenumererar är det ju också relevant information, säger han och fortsätter:

– Vi har medlemmar som jobbat i 40 år som tidningsbud. Det vore väl värt ett reportage i Bohusläningen? ■



”Det är självklart svårt för alla som riskerar jobbet, men ytterligare en tragedi är att många riskerar att utvisas.”

Daniel Hilmér, ordförande för Transport i Bohuslän/Dalsland.

FOTO: PRIVAT



Hallå där!

SAIED TAGAVI

...om är aktiv i Facklig Plattform Iran. Vad handlade ditt första-maj-tal om?

– Jag pratade om den fackliga kampen i Iran. Vi anser att facklig organisering är en mänsklig rättighet och kräver att alla fackliga företrädare som har fängslats omedelbart ska släppas fria.

Vad är det som händer i Iran nu?

– När Masha Amini dödades av sedlighetspolisen startade en rörelse i alla städer i Iran under slagorden ”Kvinna, liv, frihet”. Nu fortsätter lärare och arbetare kampen genom strejk och protestaktioner. Det råd som bestämmer över arbetarnas löner har beslutat att de ska vara långt under fattigdomsgränsen. Regimen vill att arbetarna ska vara så upptagna med att överleva att de inte har tid att göra revolt. Men arbetarna förkastar rådets beslut. De har tagit fram ett manifest med minimikrav och fortsätter kampen genom protester på gatorna och strejker på arbetsplatserna.

– Samtidigt försöker regimen skrämma unga kvinnor från att demonstrera genom giftgasattacker mot flickskolor. Det är skrämmande. Den här regimen gör vad som helst.

Vad kan Sverige göra??

– Det iranska folket behöver internationellt stöd, inte bara i ord utan i handling. Vi kan inte säga att vi stödjer Iran och samtidigt förhandla med regimen om investeringar. Det måste ta slut. Vi kan inte heller låta dem ha inflytande i FN-organet ILO så länge de bryter mot de två viktigaste konventionerna som säger att arbetare har rätt att bilda fria obundna organisationer och vara med och bestämma över löner och arbetsvillkor. Vi kräver att UD kallar in den iranska ambassadören och fördömer regimen.

PERNILLA AHLSÉN



FOTO: KAMILLA KVARNTORP

Alexandra Einerstam

Vi i facket är La Résistance

Nu ska jag berätta en hemlighet: under de 20 år som jag jobbat till och från som väktare (mest till) har jag aldrig varit fackligt aktiv, ej heller har jag gått någon facklig kurs. Vad jag däremot har varit är politiskt aktiv inom Socialdemokraterna och via det engagemanget har jag bland annat varit förtroendevald, jag har gått en massa politiska kurser och jag har till och med varit ombudsman (ombudskvinna?) för S-kvinnor i Stockholm. Jag lämnade partipolitiken av flera orsaker men en orsak jag ska nämna här är att jag var en kärleksfull kritiker (ett begrepp som för övrigt myntades av Anna Lindh). S har aldrig varit särdeles bra på att lyssna än mindre måna om dessa kritiker.

> ”Tänk om möjligheterna till bildning för arbetarna försvinner helt?

NÄR JAG VAR som mest politisk träffade jag Åsa (min nuvarande fru) som var (och *är*) fackligt engagerad inom Seko. Jag brukade skämtsamt säga att vårt äktenskap är som den facklig-politiska samverkan när den är som bäst. Om ni visste hur mycket hon har tjatat på mig om att gå en facklig kurs.

DET VAR INTE förrän efter det senaste valet jag återigen blev medlem i S och det var inte förrän jag läste Tidöavtalet i sin helhet som jag på riktigt blev rädd och därför bestämde mig för att gå min första, fackliga kurs – Startpunkten. Inom loppet av tre månader gick jag i tur och ordning Startpunkten, Avtalspunkten och Vi i Transport. Jag gjorde det för att kunskap är makt (ja, jag vet att uttrycket är slitet men det har minst 400 år på nacken).

JUST NU FÖRSÖKER högern, med Sverigedemokraterna i spetsen, starkt begränsa möjligheterna till folkbildning just för att kunskap *är* makt. För tänk om möjligheterna till bildning för arbetare försvinner helt? Vad lätt det kommer att vara för de brunblåa att sprida lögner, fördomar och faktaresistens. De kommer att försöka lura oss, de kommer framför allt att försämra arbetsvillkoren för oss. Därför vill jag uppmana alla som läser detta att gå en facklig kurs. Bilda er! Ty vi medlemmar i Transportarbetareförbundet är motståndsrörelsen, vi är *La Résistance!* ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.

Storvarsel i Helsingborgs hamn

Hamn. Minskad orderingång och olönsam lagerverksamhet ligger bakom varslen i Helsingborgs hamn, enligt vd Bart Steijaert.

Text **John Antonsson**

Varslet lades torsdagen den 23 mars och kort därpå inleddes förhandlingar med de fackliga motparterna. 42 personer är varslade, av dem är 31 tillsvidareanställda hamnarbetare.

REDAN NU HAR hamnen minskat timmarna för extraanställda, enligt vd Bart Steijaert.

– Vi har redan sett en ganska drastisk nedgång, säger han.

Det finns två stora skäl till varslen i en av landets största containerhamnar, enligt vd Bart Steijaert.

Det första skälet är att hamnen hanterar färre gods. Under fjärde kvartalet förra året minskade godsvolymen i hamnen med 9 procent. I år har de sett en 20-procentig minskning.

– Det är framför allt priser på energi och bränsle som har gjort att resultatet (vinsten) försämrats, säger Bart Steijaert.

DET ANDRA SKÄLET är att verksamheten i Skåneterminalen avvecklas. Enligt Bart Steijaert har hamnbolaget försökt få verksamheten att gå med vinst i flera år, utan att lyckas. Nu har de ”nått vägs ände” och det är det främsta skälet till att varslet berör så många anställda.

– Vi kommer att titta på alla möjliga lösningar. Kanske finns det möjlighet till pensionsavgångar och jag hoppas att vi tillsammans med de fackliga parterna kan hitta smartare lösningar än att bara säga upp människor.

– Målet är att vi ska få lönsamma affärer och det är ett gemensamt uppdrag för alla parter att lösa på bästa sätt, säger Bart Steijaert.

FÖRHANDLINGAR HAR INLETTS mellan Transport och arbetsgivaren. Men de har ännu inte gått i mål. Transports ombudsman Mikael Gustafsson beskriver situationen som tråkig men vill inte säga så mycket om vad som sägs inne i förhandlingsrummen.

– Jag kan säga att vi inte har samma syn som Helsingborgs hamn om hur många anställda som kan sägas upp och samtidigt behålla en säker och bra arbetsmiljö, säger Gustafsson.

HELSINGBORGS HAMN ÄGS av det kommunala bolaget Helsingborgs Stads Förvaltning AB. År 2020 och 2021 slussades sammanlagt 94 miljoner kronor ut från hamnbolaget till ägarbolaget. ■

Hamnarbetarförbundet förlorade i AD

Dom. Under våren prövar Arbetsdomstolen (AD) flera tvister mellan Hamnarbetarförbundet och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. I en första dom, den 29 mars, slog AD fast att arbetsgivaren inte varit tvungen att MBL-förhandla den schemaomläggning som gjorts av bolaget Yilport i Gävle hamn.

Hamnarbetarförbundet, som också organiserar stuveriarbetare, har ett så kallat andrahandsavtal. Transport äger huvudavtalet: Hamn- och stuveriavtalet. Men i det fallet motiverade AD beslutet med att schemaomläggningen inte var så omfattande att det krävdes förhandlingar över huvud taget.

I ett annat ställningstagande av AD, den 26 april, förlorade det andra hamnfacket åter. Denna gång gällde det om det så kallade kajavtalets övertidsregler är tvingande. Hamnarbetarförbundet hade stämt Sveriges Hamnar och terminalbolaget Gothenburg Ro/Ro för kollektivavtalsbrott, mot bakgrund av för stort övertidsuttag. Här slog domstolen fast att arbetsgivaren inte varit tvungen att tillämpa reglerna i andrahandsavtalet utan att det räcker med att tillämpa förstahandsavtalet, det som Transport äger. ■

”Svensk arbetsmarknad har visat sig oväntat stark”

Ekonomi. Trots skenande inflation och kraftigt höjda räntor ser vi ingen stor ökning av arbetslöshet eller varsel. LO:s chefsekonom Laura Hartmans bedömning är ändå att Sverige är på väg in i en period av ökad arbetslöshet.

Text och foto **John Antonsson**



Laura Hartman är chefsekonom på LO.

Arbetslösheten har sedan flera år bitit sig fast någonstans mellan 7 och 8 procent och antalet varslade och uppsagda har inte ökat. Det har förvånat många experter.

– Den svenska arbetsmarknaden har visat sig vara mer motståndskraftig än vad vi trodde, säger Laura Hartman.

DEN HÖJDA RÄNTAN och avkylningen av ekonomin har inte gett utslag i antal som är sysselsatta eller hur mycket de som är i arbete faktiskt jobbar.

– Jag måste erkänna att ingen av oss riktigt förstår vad det beror på. Det vi brukar se när man går in i en lågkonjunktur ser vi inte än.

När kommer vi att se det?

– Vi LO-ekonomer och många andra har pekat på att vi kanske kan se det redan nu under andra kvartalet. Men jag hoppas att jag har fel och att motståndskraften fortsätter. Andra prognosmakare, som regeringen, säger att arbetslösheten kommer att öka också under nästa år och då hamnar vi någonstans mellan 8 och 9 procent. Det är inte en katastrofal ökning, men vi kommer från en redan hög arbetslöshet.

TROTS DET FINNS orosmoln, enligt chefsekonomen. Konsumtionen går ner, vi handlar mindre och samtidigt störtdyker bostadsinvesteringarna. Stora byggprojekt som är planerade sedan många år genomförs. Men nya projekt blir inte av och det gör att byggandet kommer att gå ner kraftigt. Då minskar behovet av allt ifrån byggnadsarbetare till lastbilschaufförer.

– Då lär sysselsättningen gå ner, säger Hartman.

Regeringen har nyligen lagt en vårbudget. Laura Hartman tycker att den är alldeles för försiktig.

– Den här regeringen och finansminister Elisabeth Svantesson (M) har verkligen valt att göra väldigt lite med argumentet att de vill ta ansvar för inflationsbekämpningen i första hand. Och ministerns resonemang går ut på att om hon skulle föra en mer expansiv finanspolitik så skulle Riksbanken reagera genom att höja räntan ytterligare. Jag är inte alls säker på att det skulle behöva hända.

– När jag läser Riksbankens penningpolitiska rapporter och pratar med dem säger de att det finns områden där större offentliga utgifter skulle vara motiverade. Det de pekar ut är arbetsmarknadsåtgärder och investeringar i energiomställning.

HARTMAN SÄGER ATT det är 300 000 inskrivna på Arbetsförmedlingen och 6 000 som deltar i arbetsmarknadsutbildning. Regeringen har gjort en satsning på området i senaste budgeten.

– Det är ett pyttelitet steg i rätt riktning, men alldeles för lite. Man satsade pengar på utbildningsplatser, men det är bara en kompensation för den neddragning man gjorde i höstas. Så nu är vi tillbaka på samma nivå som innan höstbudgeten.

LAURA HARMAN VILL också se fler klimatinvesteringar.

– Det skulle också göra oss mindre beroende av energipriser, som ju är ursprunget till inflationen. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

tele radio wireless solutions

VIKTVISNING

Vi är experter på trådlös viktvisning för SCANIA.
Vill du ha mer information?
Besök vår hemsida eller ring oss.

www.tele-radio.com/sv | 031-724 98 00



Ordningsvakter nekar till brott

Bevakning. Två ordningsvakter är åtalade för att ha orsakat en 47-årig mans död vid ett ingripande i Stockholms tunnelbana natten till den sista juli förra året. Båda nekar till brott.
Centralt i förundersökningen är ett omdiskuterat grepp mot halsen som den ena vakten använde sig av, ”ströp ut” mannen för att få kontroll. Ett grepp som det varnas för i ordningsvaktsutbildningen.

På övervakningsbilder från Rådmansgatans tunnelbanestation framgår att ordningsvakterna först fällt mannen, som uppträder störande och knuffar omkull en kvinna på perrongen.

De båda ordningsvakterna anhölls efter händelsen och de fick kort tid senare sina förordnande indragna. Åtalet nu gäller grovt vållande till annans död. Rättegången i Stockholms tingsrätt inleds den 9 maj. ■



FOTO: JOHN ANTONSSON

Konflikt på CSG började med chatt

Bevakning. Utfrysning, förlöjligande och mobbning från chefer. Oklara rutiner, slarv med nycklar och brist på skyddsutrustning. Transport larmar om en rad brister på bevakningsbolaget CSG i Örebro. Nu har Arbetsmiljöverket gjort en inspektion.

Text **Justina Öster**

Förra hösten uppmärksammade SVT säkerhetsbolaget CSG i Stockholm. En grupp anställda och tidigare anställda vittnade om övervåld, rasism och en utbredd tystnadskultur. Nu har verksamheten i Örebro också hamnat i blåsväder. Lokaltidningen Nerikes Allehanda har i en rad artiklar rapporterat om olika missförhållanden.

ENLIGT TRANSPORTS ombudsman Clas Hellsing i Örebro var upprinnelsen till konflikten en Whatsapp-grupp i sociala medier, som en grupp anställda startade.

– De ventilerade hur de mådde och hade det på jobbet och när det kom till en av chefernas kännedom reagerade han ganska hårt, säger Clas Hellsing.

För att få en bild av situationen genomförde Transport en enkät om trivseln på CSG i Örebro och Frövi. Drygt hälften av 80 tillfrågade svarade. Bilden var inte entydig, drygt 50 procent svarade att de mår bra på arbetet och nära 70 procent att de har tillit till sin närmaste chef. Samtidigt uppgav över hälften att de blivit utsatta för mobbning eller förnedring i jobbet.

ANSTÄLLDA ANMÄRKTE OCKSÅ på att de inte fått tillräcklig skyddsutrustning som skyddsväst, skyddsskor och handfängsel, att kunders nycklar placerades öppet utan att låsas in, att icke utförda ronderingar inte rapporterades till kunder med mera.

Efter att en medarbetare mejlat anonymt till företagsledningen, om att chefer rekryteras, trots att de saknar kollegornas förtroende, tog CSG:s ledning kontakt med Clas Hellsing. Han kände igen kritiken från samtal med personalen:

– Hur ska en chef som mobbar, förnedrar och förlöjligar anställda inför deras arbetskamrater kunna leda ett arbetslag? Våra medlemmar förväntas ställa upp och jobba mycket övertid och fast de saknar befogenhet ska de lösa olika arbetsuppgifter. Efteråt får de skäll för att de löst uppgiften på fel sätt.

I BÖRJAN AV året arrangerade företaget ett stormöte med anställda, vd och fack. Känslorna var upprörda, det talades om vild strejk och massjukskrivning bland personalen och arbetsrättsliga motdrag från företaget. Efter fler kontakter mellan arbetsgivare och fack tog CSG fram en åtgärdsplan, berättar Clas Hellsing. Men han ville se snabbare åtgärder:

– Personalen behöver förändring här och nu!

Positionerna var låsta och med Transports stöd skickade skyddsombudet på CSG in en anmälan om fara för personalens hälsa och säkerhet till Arbetsmiljöverket. Den 23 mars gjorde myndigheten en inspektion av arbetsmiljön och Transport väntar nu på svar.

PÅ ARBETSMILJÖVERKETS Region Mitt vill inspektör Lars Karlsson inte säga något om kommande beslut. CSG:s vd Patrik Berg bemöter kritiken via mejl.

– Våra chefer genomgår fortlöpande både interna och externa ledarskapsprogram, utbildning kring lagar, avtal, kollektivavtal och våra värderingar. Inklusive Bya:s arbetsmiljöutbildning. Jag är således trygg i deras kompetens.

PATRIK BERG TILLBAKAVISAR även kritiken om bristande skyddsutrustning.

– Givetvis lurar vi inga kunder och naturligtvis hanterar vi alla våra kunders utrustning med full respekt och på ett säkert sätt. Vi gör även en egen medarbetarundersökning. Självklart kommer vi att rätta oss om Arbetsmiljöverkets beslut på något sätt visar att CSG gjort något fel. ■



FOTO: F PER KRISTIANSEN

Maskinförare får fler yrkesvägar

Utbildning. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) och byggbranschens motsvarighet Byn har kommit överens om att erkänna varandras grundutbildningar för förare av mobila maskiner. Det ska göra det möjligt att ta anställning inom branscher de branscher som Tya och Byn. Därmed öppnas arbetsmarknaden upp för fler arbetsplatser för maskinförare. ■

7,3%

är arbetslöshet i Sverige enligt SCB:s säsongsrensade statistik.

De sa upp alla telefonister

Taxi. De sista taxitelefonisterna har slutat på Taxi Göteborg, efter en uppgörelse med facket. Sista ordet är dock inte sagt.

Text och foto **John Antonsson**

Taxi Göteborg har följt Taxi Stockholms exempel och gjort sig av med alla taxitelefonister och anställt tjänstemän som går på Unionens kollektivavtal. Telefonisterna har under en tid lärt upp sina efterträdare, som enligt arbetsgivaren ska ha andra arbetsuppgifter. Efter en överenskommelse mellan facket, arbetsgivaren och de berörda anställda gjorde taxitelefonisterna sin sista dag i mars.

TRANSPORT HAR INLETT en gränsdragningsförhandling med Unionen. I den ska det avgöras vilket avtal som egentligen gäller för de gamla taxitelefonisternas efterträdare. ■



Det finns fortfarande personer som svarar i telefon och bokar resor. Enligt Taxi Göteborg är de som utför arbetsuppgifterna numera tjänstemän.

Pandemin inte kris för godstransporter

Chaufförer. Godstransporter påverkades inte särskilt mycket av pandemin, varken till sjöss eller sett till vägtransporter. Det visar en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Godsflödena fungerade bra och godstrafiken var ungefär lika som under pandemiåren 2020–2021 som under de föregående två åren.

Siffrorna för transporter avviker starkt från andra sektorer där covidpandemin ledde till kris, inte minst inom sjukvården. Men den konsekvensen fick alltså aldrig pandemin för transporter av gods.

– De klarade sig relativt opåverkade om man ser på hela systemet, säger Jessica Wehner, forskare och projektledare för studien, i ett pressmeddelande från VTI. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Torr luft i kyllagret!



- Minskad kondens och isbildning
- Undvik halkolyckor
- Mindre avfrostning av kylaggregaten
- Enkel installation
- Låg anslutningseffekt

Vill du veta mer?

info@airwatergreen.com

AIRWATERGREEN
Air Technology Sweden

Sköt av misstag i reception

Bevakning. Efter att en skyddsvakt vid Saabs område i Arboga avlossat ett vådaskott har polis inlett en utredning, liksom bevakningsbolaget Avarn som ser över vapenhanteringen.

Händelsen inträffade den 18 april under skyddsvaktens tjänst i receptionen till anläggningen, som är klassad som skyddsobjekt. Ett skott gick då av, passerade genom en yttervägg och slog in i en byggnad mitt emot receptionen. Ingen skadades vid händelsen som är tillbudsanmäld till Arbetsmiljöverket. ■

Bästa teoretikerna belönade

Utbildning. Gymnasieelever i årskurs 3 vid Viskastrands fordons- och transportprogram har fått pris för sitt teoretiska kunnande. Viskastrands treor hade bäst snitt av de klasser i Västra Götaland som gjorde det teoretiska provet för avgångselever.

Provet går till stor del ut på baskunskaper för yrket som chaufför, som lastsäkring och kör- och vilotider. Thomas Hammarström från branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag delade ut priset, en check på 24 000 kronor, till klassen. ■

Lastbilschaufför dödsstörtade

Olyckor. Den lastbilschaufför som i mitten av april skadades mycket svårt vid en olycka på Hisingen har omkommit. Chaufören körde vid olyckstillfället av okänd anledning genom ett räcke och störtade tio meter innan bilen landade upp och ned på terrängen under trafikleden.

Mannen fördes till Sahlgrenska sjukhuset för vård, men mannen avled senare på sjukhuset. ■

10,6 %

Inflationstakten i mars 2023 enligt konsumentprisindex (KPI) – en minskning jämfört med februari då den var 12,0 procent. Minskningen förklaras främst av att prisökningen på energi mattats av.

Källa: SCB



Skyddsombud ensidigt utsedda av arbetsgivaren ökar i antal. Arkivbild.

Facket varnar för falska skyddsombud

Arbetsmiljö. Falska skyddsombud är Transportarbetareförbundets egen benämning på skyddsombud som av arbetsgivare ensidigt utnämnts för att hantera arbetsmiljöfrågor.

Text och foto **Justina Öster**

– Vi skulle kunna kalla dem olagliga också eftersom de inte är behörigt utsedda enligt arbetsmiljölagen, men vi har valt begreppet falska. Utnämningarna beror antingen på okunskap eller helt enkelt på att företag vill slippa fackets krav på åtgärder av arbetsmiljön, säger Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.

– En del arbetsgivare tycker tyvärr att det är för jobbigt och kostsamt med behörigt utsedda skyddsombud.

Falska skyddsombud kan till exempel dyka upp när en olycka skett på en arbetsplats och Arbetsmiljöverket ställer krav på att det ska finnas skyddsombud.

– Då vill arbetsgivaren att det ska gå snabbt. Det kan också handla om en ombyggnation eller omorganisation, då en arbetsgivare behöver få en underskrift av ett skyddsombud.

I en del fall väljer kollegor skyddsombud som de vill ska representera dem. Och de behöver ju inte vara med i facket?

– Ja, den möjligheten finns. Men om fack och arbetsgivare har tecknat kollektivavtal på ett företag så ska fackförbundet kopplas in och delta vid utnämningen, som ytterst avgörs av Transports olika lokalavdelningar.

Finns det kollektivavtal, men inget lokalt skyddsombud, är det i stället Transports regionala skyddsombud från en lokal avdelning som träder in och hanterar arbetsmiljöfrågorna, påpekar Miljeteig.

– Vi vill att skyddsombuden ska vara medlemmar i facket eftersom de då får stöd, hjälp och utbildning om arbetsmiljöfrågor. De har facket i ryggen om det blir problem med en arbetsgivare och därmed större möjligheter att ställa krav.

MILJETEIG PÅPEKAR OCKSÅ att det kan vara skönt att ha ett regionalt skyddsombud, en person utifrån, som kommer in på ett företag och pratar med arbetsgivaren.

Falska skyddsombud har ökat i antal de senaste fem, sex åren. Under senare delen av 2022 kallade Transport till fyra centrala överläggningar om hindrande av skyddsombud. Nu har ännu ett fall seglat upp inom terminal, berättar Martin Miljeteig.

– Vid förhandlingarna ursäktar sig ofta arbetsgivarna och det slutar för det mesta till vår favör, medan företaget kan få betala skadestånd.

DE FELAKTIGT UTSEDDA skyddsombuden har inte samma rättsliga skydd som de behörigt utsedda, betonar Martin Miljeteig.

– Uppstår en konflikt med en arbetsgivare kan de själva bli tvungna att stå för eventuella rättegångskostnader som facket annars tar. ■



”En del arbetsgivare tycker tyvärr att det är för jobbigt och kostsamt med behörigt utsedda skyddsombud.”

Martin Miljeteig, Transports arbetsmiljöombudsman.

Skyddsombud får företräda enskilda

Arbetesmiljö. Skyddsombud ska inte längre ha rätt att företräda enskilda individer. Den tolkningen i en intern rättslig utredning på Arbetsmiljöverket väckte hård kritik bland fackförbund och arbetsmiljöexperter. Nu backar myndigheten från sin kritiserade hållning.

Text och foto **Justina Öster**

Tidningen *Arbetsvärlden* var först med att rapportera om Arbetsmiljöverkets interna rapport med namnet ”Rättslig utredning om skyddsombudens roll”.

– Jag beklagar att den rättsliga utredningen har resulterat i oklarheter och uppfattats som vägledande. Det har aldrig varit vår myndighets avsikt, säger Arbetsmiljöverkets chefsjurist Eva Nilsson i ett pressmeddelande.

INNEBÖRDEN ÄR ATT det interna beslutet om skyddsombudens uppgifter och rättigheter upphävs. Enligt arbetsmiljöexperter är det fortfarande inte glasklart hur Arbetsmiljöverket ser på skyddsombuden och den tillsyn myndigheten ska utöva. Men till tidningen *Allt om Arbetsmiljö* säger Maria Steinberg, som är docent i arbetsmiljörätt och specialist på skyddsombudens rätt, att hon väljer att tolka myndighetens beslut positivt.

DET INNEBÄR ATT skyddsombud även i fortsättningen ska ha rätt att exempelvis stoppa ensamarbete – om ombudet bedömer att jobbet innebär en fara för en anställds liv, hälsa och säkerhet.

Martin Miljeteig är arbetsmiljöombudsman på Transportarbetareförbundet. Han är fortfarande starkt kritisk till Arbetsmiljöverkets hantering av frågan. Men också besviken över att myndigheten inte tydligare gått ut och kommunicerat sin ändrade inställning. Nu blir det upp till fackförbunden att sprida den nya informationen, påpekar han.

FACKENS JURIDISKA byrå, LO-TCO Rättsskydd har också gått ut med den uppmaningen.

– Verket nöjer sig med ett pressmeddelande på sin hemsida. Och skriver att om man inte är överens på en arbetsplats om vilken roll ett skyddsombud ska ha, exempelvis i ett ärende som rör en individ, då blir det en arbetsrättslig fråga som ytterst kan prövas i domstol, säger Martin Miljeteig.

– Med den skrivningen om skyddsombudens rättigheter verkar Arbetsmiljöverket fortfarande ha en väldigt underlig inställning till svensk arbetsmiljölagstiftning. Det är som om myndigheten tappat sin kompass och inte vet vart den är på väg.

ARBETSMILJÖVERKETS tidigare inställning till vad skyddsombud har rätt till och inte har skapat nya, onödiga medlemsärenden på Transport, förklarar Miljeteig.

– Det handlar om ett flertal fall, där arbetsgivare stoppat regionala skyddsombud från att företräda enskilda medlemmar som har problem med arbetsmiljön eller behöver fackets stöd i sin rehabilitering.

– Förtroendet för Arbetsmiljöverket har sjunkit katastrofalt hos oss centralt och bland våra skyddsombud och regionala skyddsombud ute i landet, säger Martin Miljeteig. ■



Arbetsmiljöverket backar: Skyddsombud får företräda individer.



Rastplatser ska smyckas

Åkeri. Konstnären Lisa Torell hoppas kunna förändra miljön för lastbilschaufförer på rastplatser. Hon har arbetat mycket med offentlig konst tidigare, bland annat trottoarer som lysande mästerverk. Nu har Jönköpings kommun gett henne och kollegan Jenny Nordmark i uppdrag att arbeta med projektet Överraska, variera, förändra. De ska smycka både E4:ans rastplatser och Vätterns vatten och syftet är att göra konsten tillgänglig också för grupper som annars inte ofta går på utställningar eller besöker museum. ■

Dåliga svenska vägar

Trafik. Standarden på landets vägar är låg och investeringarna för vägunderhållet räcker inte till på långa vägar. Kritiken framförs i en sammanställning av vägstatistik som branschorganisationen Transportföretagen gjort.

– Tillväxten och utvecklingen i Sverige är helt beroende av en god framkomlighet för att kunna transportera både människor och varor på ett konkurrenskraftigt sätt. Investeringar och ett ökat vägunderhåll är därför helt nödvändiga, säger Transportföretagens vd Marcus Dahlsten i ett pressmeddelande. ■

Lågkonjunktur märks i hamnar

Hamn. Mängden gods som hanteras i Sveriges hamnar minskar, visar Sjöfartsverkets statistik för årets tre första månader. Totalt sjönk godsvolymerna med tre procent under det första kvartalet 2023, men i mars var siffran hela 6 procent.

Om trenden fortsätter är det ett tydligt tecken på att lågkonjunkturen nu börjar märkas även för sjöfarten, enligt Sjöfartsverket.

När det gäller passagerartrafiken är trenden den motsatta. Antalet passagerare till svenska hamnar ökade kraftigt i jämförelse med samma period förra året, vilket förklaras med en fortsatt återhämtning efter pandemin. ■



Servicetrafikens gröna fordon har kommit att bli ett välkänt inslag i stadsbilden.

De vill höja yrkets status

Färdtjänst. Bristen på förare är inte unik för Göteborg. Staden arbetar sedan flera år med riktade insatser för att utbilda fler som klarar att köra färdtjänst – utbildning och krav ska både göra jobbet mer attraktivt och ge bättre kvalitet på den upphandlade, samhällsbetalda trafiken.

Text och foto **Lilly Hallberg**



Ana Kokol, ombudsman, och Lena Lindroth, Göteborgs stad.

Lön för utbildningsmödan. Språktest. Uppföljning av upphandlingar. Kunskap om bemötande och barns behov. Kurs för leverantörer om huvudavtalet. Förarwebb för direktkommunikation. Det är några delar i arbetet.

– Jobbet handlar om så mycket mer än att köra bil, säger Lena Lindroth, planeringsledare inom serviceresor Göteborgs stad.

Hon var tidigare enhetschef på trafikkontoret och har arbetat med frågor som rör färdtjänst sedan 2008.

Kommunens politiker gav för snart sex år sedan trafikkontoret i uppdrag att utreda möjligheten med arbetsmarknadsutbildning riktad till personer som har försörjningsstöd, det som tidigare kallades socialbidrag. Det gjordes tillsammans med nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning. I dag ligger Göteborg i framkant. Den utbildningsmodell – som först introducerades i staden – har spritt sig.

– De kommuner som är med ser att förarna blir tryggare och att det blir högre kvalitet på servicetrafiken. De som kör hör till de mest utsatta yrkesgrupper som finns, måste kunna hantera allt ifrån personer som attackerar en i bilen till att med tålamod möta autistiska personer i hemmet, säger Lena Lindroth.

– Alla kan inte bli färdtjänstförare, där är alla parter helt överens. Men alla trafikbolag är inbjudna till möten med taxirådet, där facket representerar förarna.

I DET REGIONALA taxirådet ingår bland andra Transportarbetareförbundet.

– Det behövs ett sådant här forum, och det finns en bra vision. Staden har förstått att det inte bara är att upphandla utan att det krävs uppföljning, säger Ana Kokol.

Hon är ombudsman med ansvar för taxiföraravtalet på avdelning 3 Göteborg med Västra Götaland.

Stadens tankesätt i arbetet är superintressant, enligt henne: öppnar för konkret förändring på ett avtalsområde med stora och kända svårigheter.

– På mötena förklarar vi varandras olika syn. Vi har samma mål som företagen som vill ha personal, och personal som mår bra, säger Lena Lindroth.

Centralt är tanken att höja yrkets status. Från förarhåll lyfts ofta bättre lön som en väg. Från kommunens håll är svaret att lönesättningen är en fråga för arbetsgivare och fack.

– Men faktiskt har vi ändå påverkat lönen på ett sätt, genom förstaföraren med ansvar för att stödja andra förare. Det ansvaret ger ett lönepåslag, säger Lena Lindroth.

Sedan 2016 regleras trafiken av nya villkor: Huvuddelen körs av förare som enbart arbetar med färdtjänst, med schysta villkor. Tidigare har en stor andel varit inköpt trafik, där förarna växlat mellan att köra på anrop och vanlig taxi.

DE NYA VILLKOREN innebar också att stadens färdtjänstfordon fick ny, grön färg. Med åren har de gröna bilarna och bussarna blivit ett välkänt inslag i trafiken, något av en symbol för trygghet och kvalitet. Med regelbunden kontroll.

– Senast i går var jag hos Taxi Göteborg och tittade så att de följer vad som gäller för till exempel språktester. ■

Hur påverkar AI och robotar flygarbetarna?



FOTO: JOHN ANTONSSON

Arbetsmiljö. Om några år kan robotar och AI sköta en del av jobbet på flygplatserna. Professor Åsa Cajander ska undersöka hur det påverkar arbetsmiljön.

Text **John Antonsson**

Robotar och AI kan ta över många arbetsmoment på flygplatserna. Men hur långt har införandet av robotisering och AI kommit på Sveriges flygplatser? Och hur påverkar det arbetarnas arbetsmiljö? Det är några frågor som forskarna ska titta på.

Grunden till forskningsprojektet är att markpersonalens arbetsmiljö behöver utvecklas. Det är arbetsgivare och fack i Transportfackens arbetsmiljönämnd (Tya) överens om. Därför har Tya tillsammans med forskaren Åsa Cajander sökt och beviljats forskningspengar från Afa Försäkring.

Hur forskar man på något som förändras hela tiden?

– Att det förändras jämt är sant på ett plan. Men det är också så att vissa problem finns kvar och det är den delen jag vill forska på, säger Åsa Cajander som är professor Uppsala universitet.

ÅSA CAJANDER TAR upp exemplet lastare. Vi vet att det är ett tungt arbete som sliter på kroppen och det finns en gräns för hur mycket en människa klarar.



FOTO: MIKAEL WALLERSTEDT

Åsa Cajander är professor vid institution för informationsteknologi på Uppsala universitet.

– Men vad motsvarar tunga lyft fast i den digitala världen?

FORSKNING OM HUR teknik påverkar är ingenting nytt. Det är inte heller dagens diskussioner om hur automatisering kan påverka arbetet. Åsa Cajander berättar att forskare tittade på det redan på 1980-talet.

– Då sa man att ju mer automatiserad en verksamhet blir desto mer beroende blir man av en mänsklig komponent. Det är bara en människa som kan få det att fungera när någonting strular. Men det kan ofta vara ett ganska passivt arbete.

PÅ ARLANDA HAR Åsa Cajander stött på flera saker som ska vara automatiserade, där arbetare måste stå beredda.

– Det finns sensorer på väskbanden, men det springer runt tekniskt kunniga människor hela tiden som ska lösa smuts på sensorerna och andra problem.

Efter att ha varit ute på Arlanda och sett markpersonalen jobba i snöstorm konstaterar Åsa Cajander att IT inte alltid är det största problemet.

– Digitalisering är ju bara en del av många faktorer som påverkar arbetsmiljön. När jag var där var snöstormen ett värre arbetsmiljöproblem än IT. Men deras IT-utrustning var inte anpassad för klimatet. Deras scannrar fungerade inte med vantar, så lastarna fick använda näsan för att klicka på den.

DET FINNS SÅ klart inga slutsatser om arbetsmiljön att dra på Arlanda ännu. Men tidigare forskning om automatservering i sjukvården har Åsa Cajander sett vad som funderar bättre och sämre.

– En vanlig missuppfattning är att ny teknik går att införa sömlöst och det bara fungerar. Men tittar man på statistiken är det oerhört svårt att införa nya tekniker. Och ju större projektet är desto svårare är det att lyckas.

ÅSA CAJANDER OCH hennes forskarkollega Rebecka Cort kommer tillsammans med två doktorander att följa markpersonalen på Arlanda och andra flygplatser i tre år. ■

Wreeth i väst på första maj

Facket. Transports förbundsordförande Tommy Wreeth höll i år förstamajtal för transportare i Göteborg. I sitt tal underströk Wreeth dagens symboliska betydelse – då, nu och i framtiden. Inte minst i år är kampen vikten. Och handlar mycket om avtalsrörelsen. Om pengar, pengar, pengar.

Men Tommy Wreeth talade också om det internationella arbetet, om arbete i en omvärld i brand. Och om det som gjorts och görs: Dels genom att stötta fackliga kamrater i Ukraina, dels om blockad av ryskt gods som förbundet inledde i ett tidigt skede av Rysslands anfallskrig.

En kortare version av talet finns utlagd på förbundets hemsida, transport.se. ■

HF-dom om förhandling

Hamn. Hamnarbetarförbundet (HF) fick rätt i Arbetsdomstolen i den tredje av de tvister som hittills avgjorts under våren. I det aktuella ärendet hade HF stämt Karlshamns hamnbolag och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar för förhandlingsvägran. Det gäller bland annat att hamnbolaget inte medverkat vid MBL-förhandlingar och utelämnat viktig information som rör schemaändringar.

Både Hamnarbetarförbundet och Transport har kollektivavtal. Två av de hamnarbetare som berördes av schemaändringarna är medlemmar i HF, som har andrahandsavtalet. ■

Podd för dig på vägen

Media. Hur är det att vara först på plats vid en allvarlig trafikolycka? Hur kan man arbeta säkrare och förbereda sig för oväntade situationer? Det berättar Aftonbladets "Svenska hjältar"–profil om i ett avsnitt av podden, som Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, startat för att locka fler till transportbranschen.

Podcasten heter *"Vi som gör skillnad. En podd för människorna som är i transportbranschen"* och finns där poddar finns. De kommande tio åren behöver cirka 50 000 chaufförer lockas till transportsektorn. ■

Uppdrag: Biljettkont roll i väst

Bevakning. Det är stort. Över hundra nya medarbetare har rekryterats av bevakningsbolaget QSG, som vunnit Västtrafiks upphandling av biljettkontrollen. Den 1 maj var det skarpt läge i trafiken för kontrollanterna i blå uniform.

Text och foto **Lilly Hallberg**



De vita kepsarna hör snart historien till. I samband med att QSG tar över som leverantör av Västtrafiks biljettkontroll får även kontrollanterna ny uniform.

– Äntligen. Det känns väldigt spännande och vi har kompetensen. Tidigare främst inom parkeringsövervakning, både på golvet och på tjänstemannasidan. Men vi har under lång tid haft ambitionen att arbeta med biljettkontroll, säger Ali El-Awad, affärsansvarig på QSG Bevakning.

HAN SITTER I företagets nya lokaler i Gamlestaden i Göteborg, med utsikt över trafiken och stadsdelens spektakulära byggen genom panoramafönster. I ett angränsande rum är en grupp biljettkontrollanter samlade, på väg ut i trafiken. De bär de nya, blå arbetskläderna. På huvudet blå keps med Västtrafiks logga.

Det är i slutet av april. Under en övergångsperiod har även Securitas haft anställda biljettkontrollanter ute på spårvagnar och bussar. När det blev klart att QSG vunnit upphandlingen, strax före årsskiftet, var intresset att gå över till den nya arbetsgivaren till en början svalt.

– Det har lyckligtvis ändrats. När den fjärde och sista gruppen på 24 personer före driftstart nu utbildas kommer ungefär hälften från Securitas, säger Ali El-Awad.

QSG:s uppdrag för regionens trafikbolag är värt omkring 85 miljoner kronor och löper på sju år. I samband med att bolaget tilldelades uppdraget hölls ett antal möten med Securitas. Förändringen har inte inneburit att någon biljettkontrollant förlorat jobbet. Vissa har har fått nya arbetsuppgifter hos det andra bevakningsbolaget, andra har valt att byta bransch.

Att övertaget inte lett till några varsel framhåller både QSG:s Ali El-Awad och facket.

ANA KOKOL ÄR ombudsman med ansvar för bevakningsavtalet på Transports Göteborgsavdelning.

– Vi hade tidigt kontakt och har haft kontinuerliga möten, vi ville vara med från början. Det är ju en relativt stor grupp det handlar om, säger Ana Kokol.

Också Ali El-Awad lyfter fördelarna med att facket varit delaktigt:

– Att vi har en samverkan är viktigt, för kunderna, och bra både för oss som arbetsgivare och för facket. Även om vi inte alltid tycker lika… Men det är också bra för medarbetarna. Jag har själv varit med i Transport tidigare och ser det som positivt, uppmanar anställda att gå med.

Ali, som tidigare varit väktare och ordningsvakt hos flera större bolag, talar om den service det aktuella uppdraget handlar om, vad bolaget vill erbjuda. Till kunderna, de som reser med kollektivtrafiken. Men också till dem som gör jobbet.

– Majoriteten av de vi anställt har ingen tidigare relation till bevakningsbranschen, men har erfarenhet från andra områden när det gäller service och social kompetens, säger han.

DE FLESTA NYANSTÄLLDA är i åldersspannet 35–45 år. Majoriteten är män, runt 65 procent. Målet är att könsfördelningen ska bli helt jämn.



Ali El-Awad, affärsansvarig på QSG Bevakning AB.

– Det som lockat folk att söka är att man gillar att vara ute och jobba bland människor, samtidigt som det inte är så stressigt eller lika fysiskt tungt som vissa andra yrken. Vi har en del som valt att gå ned i lön för att annat väger tyngre, säger Ali.

Bevakningsavtalets lön har dock av de flesta uppfattats som helt okej, enligt arbetsgivaren.

Alla måste genomgå en sexmånaders provanställning, även de med många års erfarenhet som biljettkontrollanter hos den tidigare arbetsgivaren.



Kontroll även ombord. Biljettkontroller görs på samtliga Västtrafiks trafikslag i hela regionen och även i angränsade län.

Utbildade för att möta resenärer

De nya biljettkontrollanterna har genomgått en fyra veckor lång utbildning, och avlagt två prov, innan de börjar arbeta i trafiken. Där ingår både praktik och teori, exempelvis service, linjekännedom och lagstiftning.

De allra flesta möten biljettkontrollanterna har bekräftar betalande kunder. Målet med kontrollen är att maximera antalet betalande. Ett viktigt led i det är att komma åt den stora gruppen ”chanstagare”, de som kan tänka sig att inte betala om de inte riskerar upptäckt.

QSG Bevakning har totalt tolv grupper med tio kontrollanter i varje. Hur många som arbetar tillsammans i team varierar beroende på vilket slags fordon kontrollera genomförs.

Av den stora majoriteten som reser kollektivt är biljettkontrollanterna uppskattade. En kundersökning visar att 61 procent av deltagarna önskar fler kontroller än i dag. ■

Varför då, de har väl redan visat att de kan jobbet?

– Alla får börja med provanställning. Det är vår policy och den följer vi, säger Ali. Punkt.

De som jobbar som biljettkontrollanter har genomgått en utbildning.

– Vi jobbar mycket med lågaffektivt bemötande. Det handlar om att lära när man ska släppa något, och när man inte ska göra det. När det gäller bemötande är service nummer ett, alltid. Medborgarna ska känna att kontrollanterna är hjälpsamma också, kan svara och visa rätt. Inte att sätta dit barn som kanske i stället behöver info om hur de kan få giltiga färdbevis, säger Ali El-Awad.

Är det ett utsatt jobb?

– Det vore naivt att påstå att det aldrig är några problem. Det är klart att den som är ute i trafiken under en månad får räkna med verbala händelser. Men, som sagt, vi arbetar med förebyggande strategier när det gäller bemötande.

ALI EL-AWAD SVARAR diplomatiskt när det gäller påståendet att Västtrafiks kontrollanter i hög grad prioriterar kontroll på linjer i så kallade utsatta områden: ”Det är en myt att biljettkontrollerna bara sker på vissa ställen. De görs där de behövs, utifrån tydlig statistik på tider och trafikflöden.” På alla slags fordon och linjer. Fast den allra största delen, cirka 85 procent, av bevakningsuppdragen görs i A-zonen som inkluderar Göteborgs stad, Partille och Mölndal.

Också geografiskt är annars uppdraget stort och inkluderar hela Västra Götalandsregionen. ■

David Ericsson

Rösta på Miljöpartiet, någon?

Miljöpartiet är, eller snarare var ett så kallat gräsrotsparti, sprunget ur rörelser som Alternativ Stad i Stockholm och många utomparlamentariska aktioner. Som almstriden där almarna i Kungsträdgården räddades och ockupationerna av kvarteren Mullvaden och Järnet.

Allt i strid med gällande lagar och förordningar och under passivt men envist motstånd mot polisen.

Hade man inte visat att opinionen var emot rivningarna i Stockholm hade stora delar av staden sett ut som parkeringshuset Elefanten i Klara. Eller Brunkebergs torg där Riksbankens exceptionellt fula hus ligger. Ja det fanns faktiskt långt framskridna planer på att riva hela Gamla Stan.

Mycket av den stad som är bevarad, som många älskar och som är en turistmagnet, kommer alltså ur miljörörelsens aktioner.

> ”Det som kan men inte får hända.

NU HAR NÅGOT hänt. Miljörörelsen har blivit Miljöpartiet och är knappast några stora tänkare eller visionärer numera. Se exempelvis då man utnyttjade sin vågmästarroll i riksdagen till att införa de världsunika och fiaskobetonade friskolorna.

Och så har det fortsatt. I region Stockholm går man fullständigt bananas då man i två olika koalitioner kräver att tågvärdarna ska tas bort från pendeltågen. Senast motiverat av en utredning som tog två veckor att göra.

Ganska onödig kan tyckas då lokförarna, de verkliga experterna, gick ut i vild strejk mot beslutet. Och vägrade köra på grund av säkerhetsriskerna med ensamarbete då man har upp till 1800 passagerare ombord på tågen.

Miljöpartistiske trafikregionrådet Anton Fendert går då ut i media och klagar över att det är ”utomparlamentariska åtgärder”. Och bevisar därmed att han och Miljöpartiet idag är politiska idioter som inte ens kan sin egen historia. Extra märkligt är det när de säger sig vilja öka tryggheten och kollektivresandet.

Minns var du läst detta först. För denna strid är den första i en lång rad som kommer då sjukligt snåla företagare försöker ersätta människor med AI och mygla fram politiska beslut.

VI SOM SYSSLAR med transporter vet hur tunn linjen är mellan vardagen och det som kan men inte får hända. Det kan vara sekunder som avgör om en olycka inträffar eller kan undvikas Om människoliv ska förstöras och personer till och med dödas.

Därför är säkerhet och marginaler allt för oss. Men detta enkla faktum förefaller inte Miljöpartiet och det märkliga Miljöpartistiska trafikregionråd i Stockholm kunna omfatta med sitt förstånd. ■



Toppen & botten

↑ Förstamajfirandet. Den viktigaste högtiden!

↓ Offentliganställda tjänstemän (kanske mutade) som tubbar politiker till usla beslut.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





Killen som fick en mountainbike blev överlycklig, berättar Pelle Thorstensson.

Pelle fixar cyklar åt ukrainska flyktingar

Engagerad. En cykel är guld värd för de ukrainska flyktingar som bor långt från affärer och skolor. Det har pensionerade lastbilschauffören Pelle Thorstensson i Bromölla insett. Han fixar till cyklar, som han får till skänks av vänliga människor, och ger dem till vuxna och barn från Ukraina.

Text och foto **Sven Rosell**

– Det kommer snart en ukrainsk familj från Karlskrona och hämtar de här, säger Pelle Thorstensson, och pekar på tre cyklar i sitt garage.

Veckan innan fick han tolv cyklar. De står på tur att fixas till. Genom att plocka delar från de två trasigaste plockar han ihop till tio välfungerande cyklar som han sedan ger till ukrainska flyktingar i trakten.

– Cyklarna kan ha glapp än här än där. De risigaste blir till reservdelar, förklarar Pelle.

– En cykel är välkommen eftersom de boenden de ukrainska flyktingarna är hänvisade till i många fall ligger en bra bit från skolor och mataffärer. Och en vuxen flyktings dagersättning på 71 kronor per dag räcker inte långt.

– Tänk dig själv! De har kommit hit med hela sitt liv i en ryggsäck eller en plastpåse. Dit de kom fanns bara en säng och ett köksbord. Volontärer har skänkt resten de behövde. Vi har ju prylar så det räcker och blir över i det här landet, säger han.

På sätt och vis var det volontärerna i Bromölla som gjorde honom till cykelreparatör. Bromölla hjälper Ukraina, som de kallar sig, samlade in mängder av kläder, leksaker, möbler och husgeråd till flyktingarna under förra våren. Pelles sambo Lisbeth Karlsson var en av tiotalet volontärer som arbetade dagligen med att ta emot sådant som folk skänkte till dem, som lämnat sitt krigsdrabbade hemland.

Ett antal cyklar skänktes till insamlingen. Pelle tvekade inte när han ombads att laga cyklarna som därefter delades de ut till tacksamma ukrainare. I höstas fick han ännu en laddning cyklar att göra iordning. En behövde ett nytt bakhjul.

– Då skrev jag på Facebook och frågade om någon hade ett. Det tog en timme så hade jag fått tolv cyklar. Jag sökte ett bakhjul och fick tolv cyklar, berättar Pelle och skrattar.

Han gjorde cyklarna körklara och erbjöd dem till ukrainska flyktingar. De får kontakt med varandra via Facebook-gruppen Bromölla hjälper Ukraina.

– Av de tolv blev det tio körbara cyklar. De rök direkt. Sedan har det rullat på.

PELLE HAR FÅTT massor med cyklar, gjort dem snygga och färdiga att trampa iväg på. När vi träffas är han nästan uppe i 70 färdiga cyklar som han delat ut till flyktingar från Ukraina. De flesta som fått en cykel bor på Migrationsverkets boenden i nordöstra Skåne och Blekinge.

– I går gav jag en mountainbike till en liten kille, han var väl omkring 6 år. Han och mamman blev överlyckliga. Det är nästan så att man gråter när man åker därifrån.

SLANGAR OCH DÄCK får Pelle sedan en tid gratis av en cykelhandlare i Kristianstad. En släkting skänkte 5 000 kronor som ett bidrag till Pelles omkostnader. Men jobbet gör han ideellt och han tar inget betalt för bilkörningen. Det känns fint att kunna göra något som de krigsdrabbade ukrainarna blir glada av, tycker han.

Pelle och sambon Lisbeth har lärt känna flera av ukrainarna. En kvinna, som de träffar emellanåt, är här ensam med två barn. Hon har fått fast jobb på ett hotell.

– Att se glädjen i deras ögon och att kunna få någon att skratta... Det är klart att det här med cyklarna ger mig jättemycket, och så har jag något att göra, säger Pelle.

En pappa i Kristianstad ringde och tackade. Han berättade hur glad sonen blivit för cykeln han fått. Nu är familjen ute och cyklar tillsammans på helgerna. Dagen då sonen fick cykeln var den första dagen som han inte pratade om kriget. ■

PELLE THORSTENSSON

Ålder: 69.

Bor: i villa i Bromölla tillsammans med sambon Lisbeth Karlsson.

Gör: Reparerar cyklar som han ger till flyktingar från Ukraina. Har jobbat som lastbilschaufför, hoppar fortfarande in och hjälper till ibland.

Fritid: Cykling. Tar gärna en sväng med MC:n eller båten under sommarhalvåret.

Åsas resa del 4

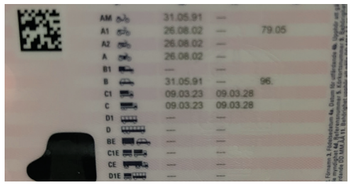
Tillbaka till helvetet, ursäkta, Trafikverket



Trafikverket Trestad.



ADR utbildningsbok.



Körkortet ”kirrat”.

Blogg. I går var det +10 och i dag snökaos. Att försöka ta sig runt på parkeringen var en episod av Bambi på hal is. Nej, detta underlättar inte för min panik. Jag funderar kort på att börja andas i en papperspåse, men då ringer de nog efter någon och jag sumpar min chans.

Varför utsätter jag mig för detta? Hm, undrar hur många gånger jag tänkt denna tanke dessa månader. När man är 50 år så har man redan rynkor, detta med prov och att utvärderas är inte min starka sida, får fullständig panik varje gång. Ja, det är dags för uppkörning och fler rynkor. Yippey!

YKB och uppkörning.

Det är lite ett konstigt upplägg ibland, enligt min egen åsikt, att jag ska köra upp och ta mitt C-kort (cirka 20 timmars körning) för att sedan köra ytterligare 10 timmar efter uppkörningen för att göra YKB-körning. Den senare ska vara mer utmanande och svårare, ursäkta va? Ska jag hoppa genom en ring av eld, köra på tre hjul eller åka på bakhjulen? Väldigt konstigt att köra ”vanlig C-körning eller YKB-körning” för det är, ja, precis likadant. Ibland blir det lite väl idiotiskt och skrattretande, varför gör makthavarna det så töntigt och dumt? Kanske är det så när teoretiker inte riktigt förstår hur det är i verkligheten, som vanligt...? ■

Klarade Åsa uppkörningen? Det får du veta om du läser hennes blogg Vägen till chaufförsyrket som du hittar på Vägen till chaufförsyrket | Transportarbetaren.



Åsa Alvetjärn skriver om livet på vägen.

DETTA ÄR EN ANNONS.

Låter det som dig eller din partner?

Nordic Sleep Center hjälper dig som störs i sömnen av snarkningar eller andningsuppehåll.

Kontakta oss i dag för att få hjälp

026-456 16 60 · nordicsleepcenter.se

NORDIC SLEEP CENTER

Hamnen i Port of Spain är en av det karibiska oljelandet Trinidad och Tobago:s två större internationella hamnar.

Gamala Warner ser sig som en framtida ledare för facket



Gamala Warner, terminalassistent i Trinidad och Tobago, tar i framtiden gärna över ledarskapet för fackförbundet.

En stor del av hamnarbetarna i Trinidad och Tobago har inte fått lönepåslag på nio år. Regeringen vägrar att förhandla. Gamala Warner, 32-årig terminalassistent, brinner för facket och vill i framtiden axla ledarskapet om medlemmarna vill det.

Text och foto **LARS SOOLD**

Jobbet i hamnen var ett sätt att få in extra pengar när hon 20 år gammal studerade redovisning på universitetet. I hamnen arbetade hon som terminalkontorist med att dokumentera godsflödet.

– På den tiden visste jag att det fanns ett fackförbund och att de befann sig i konflikter. Men inte mer om vad det handlade om.

Hon började känna sig mer och mer hemma i hamnen, vilket föll sig naturligt då äldre släktingar redan arbetade där. I Trinidad och Tobago är det vanligt att arbete i hamnarna går i arv.

I Trinidad och Tobago finns två större internationella hamnar. En i Point Lisas på västkusten där Gamala Warner arbetar och en i huvudstaden Port of Spain. Tillsammans står dessa för 90 procent av godsflödet in och ut ur landet.



Michael Annisette, president för hamnarbetarnas fackförbund, Seamen and Waterfront Workers Trade Union.

DET VAR INGEN som pushade henne att gå med i fackförbundet Seamen and Waterfront Workers Trade Union. Men inom henne växte intresset. Ett val till facket stod på dagordningen och arbetarna var missnöjda. Hon lyssnade på snacket, blev nyfiken och läste in sig.

– Jag förstod att våra rättigheter berodde på fackets arbete genom åren och att vi inte kan ta något för givet, säger Gamala Warner.

Från hamnområdet i Port of Spain öppnar sig Pariabukten som skiljer Trinidad och Tobago och Venezuela åt. När sikten är klar går det att se ända till det ekonomiskt hårt ansatta grannlandet. Den ekonomiska krisen där har fått miljontals människor att fly landet och många har tagit vägen över till Trinidad. Människohandel, där framför allt fattiga kvinnor utnyttjas, har blivit ett stort problem. Ett exempel på allvaret är att passagerare, innan de går ombord på färjan mellan öarna Trinidad och Tobago, uppmanas att hålla utkik efter misstänkt handel.

Åt andra hållet, in mot staden tornar inglasade skyskrapor upp sig vägg i vägg med enkla hus. På trottoarerna får man, bara några meter från finansbolagens välputsade entrétrappor, här och var se upp med hål. Livet i huvudstaden är förhållandevis industrialiserat då landets naturtillgångar av gas och olja gjort landet till ett av Karibiens finansiella centra. Dock hindras samhällsutvecklingen av en utbredd korruption.



Tågvirket ligger redo för nästa taxifärja i hamnen i Port of Spain.

GAMALA WARNER OCH hennes fackliga kollegor möter upp i den fackliga paraplyorganisationen National Trade Union Centre of Trinidad och Tobago:s lokaler. Solen ligger på. Det är hett. Torrperioden har pågått några veckor. Det är svettigt även inomhus.

– Visst är det varmt. Men vi är vana och tänker inte så mycket på det. Det är vardag även för stuveriarbetarna och för terminalkontorister som är ute i solen den mesta tiden, säger Gamala Warner.

Vardag och fest präglas av en stark musiktradition med alla hundratals oljefatsband och landets egen partymusik soca i centrum. Musik som utgjorde kärnan i den efter pandemin så efterlängtade stora karnevalen som hölls i slutet av februari. Då var i stort sett alla utom sjukvårdare och blåljuspersonal lediga under tre dagar. Alla som arbetar inom staten eller för statliga bolag kunde då för en stund glömma bort att det inte fått någon löneförhöjning under det senaste decenniet. Detta gäller även hamnarbetarna i Seamen and Waterfront som arbetar i hamnen i Port of Spain. För dem har lönekuvertet sett likadant ut i nio år.

Företrädare för statliga myndigheter och statligt ägda bolag får inte förhandla om löner utan klartecken från finansministeriet.



Fackförbundet Seamen and Waterfronts förhandlingsdelegation i hamnen i Point Lisas tillsammans med fackets president. Från vänster: Denise Patrick, Floyd James, Michael Annisette, Gamala Warner och Jeffersson Jones.

Fakta
Trinidad och Tobago

Antal invånare: 1,4 miljoner (2021)

Statsskick: Republik

Yta: 5128 kvadratkilometer (Sverige: 450 300)

Huvudstad: Port of Spain

Folkgrupper: Indier 38%, svarta 36 %, av blandat ursprung 24 %, övriga 2%. (2011)

Officiellt språk: Engelska

Övriga språk: Spanska, franska, hindi och blandspråk.

Exportvaror: Gas, ammoniak och olja.

Religion: En dryg fjärdedel katoliker, en fjärdedel protestanter och en dryg femtedel hinduer. Det finns också en grupp muslimer.

Abort: Illegalt om inte födseln hotar den gravida kvinnans liv eller hälsa.

Dödsstraff: Landet har dödsstraff, men det tillämpas sällan.



Strikta säkerhetsregler gör att man inte kommer närmare containerhamnen i Port of Spain än så här.

”Nej. Vi behåller en balans. Om ledningen gör ett misstag har facket makten att rätta till det.”

Jeffersson Jones

HAMNARBETARNAS FACKFÖRBUND HAR ett kollektivavtal i Port of Spain och ett i Point Lisas, där Gamala Warner och hennes kollegor arbetar. Staten äger 51 procent av Plipdeco Ltd som driver hamnen i Point Lisas. Bolaget är noterat på aktiebörsen. Fackets president, Michael Annisette, säger att det stora privata ägandet gör att företaget måste lyssna på de privata investerarna.

– Därför kan vi där förhandla om lönerna vart tredje år. Lönerna var tidigare lägre än i Port of Spain, men ligger nu högre. Vi är nöjda med nivåerna i Point Lisas, men lämnar inte ut dem.

Han började arbeta i hamnen i Port of Spain 1972 och blev efter några år fackets yngste ledare. Facket växte och blev medlem i Internationella Transportfederationen, ITF. Förutom sin post för hamnarbetarna är han generalsekreterare för en av landets fackliga paraplyorganisationer, National Trade Union Centre of Trinidad and Tobago, och likaså för Caribbean Congress of Labour.

Han säger att godsvolymerna har ökat i den här delen av världen, inte minst sedan Panamakanalen utvidgades. Men hamnarna i Trinidad och Tobago kan inte ta emot de största fartygen.

– Vi skulle kunna hantera mer gods, men hamnkapaciteten räcker inte till. Det har inte gjorts tillräckligt för att effektivisera hamnarna. Det har funnits planer på en ny hamn, men den här regeringen vill i stället privatisera i Port of Spain, säger Michael Annisette.

Under hans ledning har hamnarbetarnas fackförbund antagit en kultur av mer samarbete än konfrontation med arbetsgivarna. Gamala Warner säger att det är viktigt att företaget och facket hittar en gemensam linje.

– Industrirelationer handlar om att bygga relationer mellan facket och företaget för att hitta en grund att stå på.

Pandemin tog hårt på landet med många dödsfall och människor som förlorade jobbet. I hamnen i Point Lisas har däremot utvecklingen gått i motsatt riktning. Under åren med pandemin tog hamnen över gods från Port of Spain och har anställt mer personal. Ordföranden för fackets förhandlingsdelegation i Point Lisas, Floyd James, säger att den viktigaste frågan är att se efter säkerheten på arbetsplatsen.

– Det gör vi genom att uppnå en bra

Arbetsvillkor
i Point Lisas hamn

Arbetsvecka: Söndag–lördag.
Veckoarbetstid: 40 timmar.

Tre skift:
Vardagar och helger: 07–15, 15–23, 23–07

Arbetspass: Efter sex pass – två morgnar, två eftermiddagar och två nätter – följer två lediga dygn.

Övertidsersättning: Betalas om arbetstiden under en dag överstiger åtta timmar eller om veckoarbetstiden går över 40 timmar.



Cisterner skvallrar om handel med olja och gas.



Floyd James är ordförande för fackets förhandlingsdelegation i hamnen i Point Lisas.

produktivitet. Vi har en kultur där vi samarbetar med arbetsgivaren. Vi pratar med våra medlemmar om vikten av att hålla uppe effektiviteten i godshanteringen.

Kan det vara så att ni gör avkall på era fackliga rättigheter och lyssnar för mycket på ledningens önskningar?

– Nej. Vi behåller en balans. Om ledningen gör ett misstag har facket makten att rätta till det. Vi har en aktiv och affärsmässig roll.

Likt i svenska hamnar finns i Point Lisas en säkerhetskommitté med representanter för facket och arbetsgivaren. En åtgärdslista betas av steg för steg och inför varje nytt anlöp samlas säkerhetspersonal och de som ska arbeta med godset för ett möte på fem till tio minuter. Då gås eventuella problem och risker med just det fartyget igenom. Om något viktigt behöver åtgärdas kan lossningen få vänta. Jeffersson Jones är kranförare och fackets representant i säkerhetskommittén.

– Vi har förstås inte alltid samma åsikt som företaget. Men de ser allvarligt på detta och lyssnar på oss. Om de inte gör det får det konsekvenser.

Vilka då?



Jeffersson James är kranförare i hamnen i Point Lisas och fackets representant i säkerhetskommittén.

– Om till exempel bromsarna på en truck inte fungerar använder vi inte den trucken. Det handlar inte om strejk. Vi använder den inte när det inte är säkert.

Som i Sverige lider kranförarna av nackproblem.

– Vi har smärta i kroppen och i nacken. Men vi är vana, säger Jeffersson Jones.

På frågan om det är vettigt att vänja sig svarar Denise Patrick att de som behöver får hjälp av företagsläkaren. Hon är förman vid enheten som tar fram containrar som tullen vill undersöka. Hon säger att läkaren utfärdar en rehabiliteringsplan som kan handla om behov av återhämtning och att under en tid byta arbetsuppgifter.

– Det här har vi förhandlat oss till, säger Denise Patrick.

Hon berättar att tullen har ökat sina inspektioner.

– Tidigare tog tullen regelmässigt ut containrar som kom från vissa platser. Nu undersöks fler containrar och mer noggrant, säger Denise Patrick.

DE ÖKADE KONTROLLERNA hänger samman med att problemen med våldsamheter har tilltagit. Skjutningar och mord förkommer framför allt på Trinidad där större delen av befolkningen bor. På Tobago är det däremot lugnare. Trinidad är en genomfartsled för kokain från Sydamerika till USA och Europa och med detta följer en omfattande insmuggling av vapen och ammunition.

SKÄRPTA SÄKERHETSRUTINER GÖR att Transportarbetaren inte släpps in i hamnen för att fotografera. Problemen har funnits där i många år och tidigare gick det bra att fotografera i hamnen. Men inte nu.

Gamala Warner gav efter några år i hamnen upp sina studier till revisor. När övertid lockade mer än studier var det kört.

– Det är rätt vanligt att folk blir kvar länge. Den goda stämningen är på sitt sätt beroendeframkallande.

Hon har i stället studerat industriella och internationella relationer. Allt med målet att avancera. I jobbet och inom facket.

– Ett mål är att bli en av de första kvinnliga förmännen för godshanteringen. Mina studier i arbetsmarknadsrelationer ska ge mig en bra grund för att kunna sköta mitt arbete och mitt engagemang i facket, säger Gamala Warner.

HON SÅG TIDIGT att kunskaperna om facket var låga bland de yngre arbetarna. De som var födda på 1990-talet saknade den fackliga historien.

– Jag pratade med dem om historien, frågade varför de inte var med och vad det kunde innebära om de blev medlemmar.

Resultatet blev att nästan alla gick med i facket.

– Om jag ska vara deras ledare vill jag att de ska säga att de vill ha mig som ledare.

Är du redo att bli ledare för hela facket?

– Ja, jag kommer att bli redo. Men jag har fortfarande en del att lära.

En bit bort i rummet, upptagen i ett telefonsamtal, sitter president Michael Annisette. Han har sett hennes ambitioner.

– Jag har skickat henne på utbildningar och möten utomlands. Det är viktigt att förstå relationerna inom affärslivet och industrin, säger Michael Annisette. ■

Fotnot: Transportarbetaren har bett företaget Piipdeco AB om en intervju.

Fakta om facket

Trinidad och Tobagos sjömans- och hamnarbetarförbund, Seamen and Waterfront Workers Trade Union, bildades 1937. Det leds av en president och tre vicepresidenter. Det dagliga arbetet sköts av en generalsekreterare, en assistent och ytterligare fyra tjänstemän. Vid varje företag har facket en styrelse bestående av en ordförande, vice ordförande, sekreterare och assistent. Där finns också ett huvudskyddsombud som för arbetarnas talan när det kommer till olyckor, incidenter och riskfaktorer.



VARSEL OCH UPPSÄGNINGAR

Sverige ser ut att vara på väg in i en lågkonjunktur. Då ökar risken för varsel och uppsägningar. Så fungerar det och det är skillnaden.

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

1 Varsel

Är en slags varning att arbetsgivaren planerar att säga upp personal. Det sker ofta vid så kallad arbetsbrist. Bra att veta att varsel inte alltid leder till uppsägning.

Företag som varslar har ett lagstadgat ansvar att anmäla det till Arbetsförmedlingen. Det ska ske mellan 2 och 6 månader före den första personen har sin sista arbetsdag. Tiden beror på hur många anställda det är och hur många som varslas.

2 Facket vid varsel

Arbetsgivare som varslar och vill dra ner på personal där det finns kollektivavtal eller medlemmar i facket måste förhandla med facket enligt medbestämmandelagen.

Facket förhandlar om vilka och hur många som ska sägas upp och brukar i regel försöka rädda några tjänster.

3 Uppsägning

Om varslet leder till uppsägningar så har du rätt att jobba kvar under din uppsägningstid. Finns det kollektivavtal är det reglerna där som gäller. Annars gäller lagen om anställningsskydd (LAS).

4 Om du blir uppsagd

Det finns kanske flera kollektivavtalade försäkringar du kanske har rätt till. Om du har fyllt 40 år går det att söka AGB via Afa försäkring. Det är ett engångsbelopp och går att få oavsett om du jobbar hel- eller deltid. Som mest går det att få 56 525 kronor från den.

Om du är med i a-kassan är det viktig att anmäla sig som arbetslös den första dagen av arbetslöshet, för att det inte ska strula med ersättningen.

Om du tjänat mer än taket i a-kassan ingår en inkomstförsäkring i medlemskapet i Transport. Det är Folksam som är försäkringsgivare. De har också en tilläggsförsäkring för ett utökat löneskydd.

5 Har arbetsplatsen kollektivavtal?

I så fall går det också att få hjälp i omställningen från TSL Trygghetsfonden. De kan hjälpa till att betala en kortare utbildning som kan leda till arbete och ger också coachning och jobbsökartips

6 Papper

Om du blir uppsagd har du rätt till ett skriftligt uppsägningsbesked. Du kan då också anmäla anspråk om att du vill ha företrädesrätt när företaget ska nyanställa.

När du söker a-kassa behöver du ett arbetsgivarintyg. Det är arbetsgivaren skyldig att lämna dig enligt lag. ■

Experten



Daniel Waenerlund, biträdande kassaföreståndare på Transports a-kassa.

Vem är det som bestämmer vad som krävs för att få a-kassa?

– Det är lagen om arbetslöshetsförsäkringen som bestämmer vilka kriterier som ska uppfyllas för att få rätt till ersättning.

Vad är vanligaste felet människor gör i sina ansökningar till a-kassan?

– Att missa att skicka in alla intyg som begärs. Till exempel att glömma bort att skicka in sin tidrapport.

Vad kan en sökande göra för att få så kort handläggningstid som möjligt?

– Skicka in samtliga handlingar som begärs och att kontrollera intyg innan man skickar in det. Kolla exempelvis att arbetsgivarintyget innehåller arbetade timmar och att det ser ut att stämma. Och att det är underskrivet.

Vad kan en sökande göra om den tidigare arbetsgivaren inte ger ut rätt papper?

– Är man medlem i facket så kan man få hjälp av sitt förbund.

Om en person är rädd att förlora jobbet. Vilken dokumentation är bra att samla på sig?

– Alla arbetsgivare ska lämna ut arbetsgivarintyg, men om det kan finnas osäkerhet att man kan få ut det är det bra att spara lönespecifikationer och anställningsbevis samt uppsägningsbeskedet. ■

”Är man medlem i facket så kan man få hjälp av sitt förbund.”

Elsa har ett barnbarn som har fått sitt första jobb som budbilsförare och vill veta vad han ska få för lön. Ali vill veta varför han inte får traktamente när han kör till Norge och Maria vill veta om man får permission med lön då man fyller 60 år. De och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration **MARTIN HEAP**



Vad ska barnbarnet tjäna som budbilsförare?

Vad tjänar en budbilsförare?

Mitt barnbarn har fått erbjudande om förstajobb som budbilsförare. Han är 19 år och har ingen vidareutbildning. Han blir erbjuden 12 kronor per lämnat paket. Det kan väl inte vara enligt avtal? Jag tycker att det är helt oseriöst.

Elsa

Svar: Nej det är inte enligt avtal att få betalt utifrån antalet leveranser! Villkoren för budbilsförare regleras i vårt kollektivavtal ”Transportavtalet”. Enligt kollektivavtalet så ska den som arbetar som budbilsförare erhålla minst 151,99 kr per timma samt ett premietillägg om minst 2 kr per timme. Är man anställd i Göteborg eller Stockholm, ska lönen vara något högre.

Om ditt barnbarn är medlem i Transport rekommenderar jag att han kontaktar Transports lokalavdelning för att säkerställa vilka villkor som gäller hos arbetsgivaren, är han inte är medlem bör han ansöka om medlemskap på www.transport.se

Mats H Andersson, central ombudsman

Är arbetsschemat okej fast jag jobbar sent och börjar tidigt dagen därpå?

Jag har en fråga angående arbetstid. Om jag arbetar till 22.15 på kvällen och dagen efter börjar klockan 7, är det ett okej arbetsschema? Jag tänker nämligen på lagen om 11 timmars dygnsvila.

Nadja

Svar: Det förekommer viss variation i formuleringarna i olika kollektivavtal, men reglerna för dygnsvila är styrd av EU-direktiv. Enligt detta direktiv, liksom de flesta avtal vi har, har du som arbetstagare rätt till minst 11 timmars dygnsvila. Det kan finnas tillfälliga undantag om det har föregåtts av särskilda händelser eller om arbetsgivaren inte kunde förutse det. Då kan det vara tillfälligt tillåtet att bryta mot 11-timmars reglerna. Det samma kan gälla om verksamheten ansvarar direkt för liv, hälsa eller säkerhet.

För att få en exakt förståelse av vad som gäller i ditt specifika fall, föreslår jag att du kontaktar din lokala avdelning, ombudsman eller ditt regionala skyddsombud. De kan ge dig korrekt information och vägledning.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare

Varför får jag inte traktamente?

Jag har en fråga om traktamente när jag får en körning till Norge. Jag tvingas då sova över på hotell. Jag ser till att ta kvitto för detta utlägg och jag får betalt för det. Men jag får inte något traktamente för resan. Vad är traktamentsersättningen? Finns det en tabell hos er för detta som man kan åberopa?

Ali

Svar: Om din arbetsgivare omfattas av kollektivavtal med Transport, är det villkoren i avtalet som din arbetsgivare ska tillämpa. Om du som chaufför kör inom Norden ska din arbetsgivare utge dagtraktamente med 14,47 kr per timme samt logitraktamente med 255 kr. Om din arbetsgivare ersätter dig för dina utlägg, har du inte rätt till traktamentsersättningen.

Kollektivavtalet innehåller olika traktamentsnivåer beroende på rutt, vill du ta del av samtliga traktamentsnivåer, kan du logga in på ”Mina sidor” på www.transport.se eller kontakta Transports lokalavdelning.

Mats H Andersson, central ombudsman

Vad ska jag tjäna efter 6 månader som behovsanställd?

Har jag rätt till högre lön efter att jag har varit behovsanställd som väktare i 6 månader? Just nu har jag nyanställningslön och jag har svårt att förstå om jag har rätt till grundlön efter 6 månaders behovsanställning. Eller får jag det efter 15 månader?

Robin

Svar: Enligt kollektivavtalet har du rätt till grundlönen efter sex månaders anställning. Efter 15 månaders anställning har du rätt till lön enligt någon av lönegrupperna B–E. Inplacering i lönegrupp sker utifrån din funktion/befattning.

Om du inte får rätt lön, har du fler frågor om dina villkor eller vill lära dig mer om avtalet, rekommenderar jag dig att kontakta Transports lokalavdelning som du hittar på transport.se

Mats H Andersson, central ombudsman



Hur fungerar lagen om dygnsvila?





Vi har planerad övertid i hamnen, det är väl inte ok?

Har jag rätt till högre ersättning för övertiden?

Jag jobbar i en hamn och vi har nu en tid jobbat över på frivillig basis. Men det har visat sig att det är planerad övertid. Min fråga lyder: Har jag rätt till högre ersättning då eftersom den inte blir frivillig? Och det är ju inte tillåtet med planerad övertid.

Niklas

Svar: Som svar på frågan så är det inte ok med schemalagd övertid, men att ett bolag exempelvis tillfälligt får in ett fartyg eller annat jobb utanför ordinarie arbetstid och planerar övertiden efter det är ok. I centrala avtalet så är det inte någon skillnad på ersättningsnivåerna beroende på om övertiden är planerad eller inte.

Anders Gustafsson, central ombudsman

Permission med lön på 60-årsdagen?

Har man rätt till permission med lön när man fyller 60 år?

Maria

Svar: Nej tyvärr har vi inte rätt till betald ledighet (permission) då vi fyller 60 år. Den bemärkelsedag som regleras i de flesta av våra avtal och ger rätt till permission är då vi fyller 50 år. Då avtalet är ett minimum, så rekommenderar jag att du hos arbetsgivaren ansöker om permission för din 60-årsdag.

En bra arbetsgivare kommer att bilvilja din ansökan.

Mats H Andersson, central ombudsman

Extrapass som ställs in

Jag är inte medlem i Transport, utan medlem i Kommunal, ambulanssjukvårdare.

Men jag arbetar extra på en privat bussfirma. Häromdagen blev jag inkallad för ett planerat arbetspass, vilket normalt ger mig betalt för 3 timmar på förmiddagen och 3 timmar på eftermiddagen. Men av olika skäl så ställdes eftermiddagskörningen in, vilket jag fick besked om på förmiddagen när jag körde.

Min fråga är: Har jag rätt till full betalning, även på eftermiddagen, även om jag inte körde då? Jag hade ju planerat att köra både för och eftermiddag. Min arbetsgivare vill bara ge mig 2 timmar i stället för 3 och det fanns inga andra arbetsuppgifter för mig den eftermiddagen.

Det är bra att veta om det händer fler gånger och om man blir osäker på vad som gäller.

Rut

Svar: Då du kör delade turer, verkar det som att du kör extra som linjebussförare. Avseende det privata busstföraravtalet så är verksamheten uppdelad i två verksamhetsgrenar och två fackförbund, linjetrafik och beställningstrafik. Transport är det fackförbund som företräder medlemmar inom beställningstrafiken och vår hållning är att lagt schema (tilldelat arbetspass) ligger och att man har rätt till tiden och ersättningen för de tilldelade arbetspassen. En förutsättning för att du ska ha rätt till betalning, är att du står till arbetsgivarens förfogande under tiden.

Jag rekommenderar dig att ta kontakt med ditt fackförbund Kommunal, då det är de som företräder medlemmar på bussavtalet som kör linjetrafik, detta för att klara ut vilka rättigheter du har.

Mats H Andersson, central ombudsman

Hur många semesterdagar har jag?

Jag började jobba heltid den 27 januari med fast anställning. Hur många semesterdagar får jag för perioden januari till juli?

Peter

Svar: Med 25 dagars semester tjänar du in drygt två betalda semesterdagar per anställningsmånad. Om du vill ha en mer exakt uträkning så kan du vända dig till din lokala ombudsman om du är medlem.

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 nås på 010-480 30 00.

Som medlem kan du logga in och chatta med Transports olika experter.

Så klarar du nattskiften

Jobbar du natt? Då löper du större risk att drabbas av sömnstörningar, övervikt och hjärt-kärlsjukdomar. En trött förare är dessutom en farlig förare. Men det finns knep som gör att du klarar skiftarbetet bättre.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**
Illustration **UNNI VON FEILITZEN**

Biologiskt sett är vi konstruerade för att sova på natten och vara vakna på dagen.

– Om vi jobbar på natten så är vi inne i en period då vi egentligen ska sova. Det innebär att vi kommer att vara mycket tröttare än om vi hade jobbat på dagen. Och när vi ska sova på dagen efter att ha jobbat natt, så kommer vi dessutom att sova mycket sämre och kortare för att vi inte är konstruerade för att sova på dagen, säger Göran Kecklund som är professor vid Stockholms universitet och forskar i hur skiftarbete påverkar hälsan och sömnen.

HAN SÄGER ATT skiftarbete kan leda till sömnstörningar, och att det på lång sikt kan vara skadligt för hälsan. Det gäller alla skiftarbetare. Men sömnbrist och trötthet är extra problematiskt för yrkesförare.

– I värsta fall kan det leda till att man nickar till vid ratten. Vi vet att många olyckor, framför allt singelolyckor där man kör av vägen, hör ihop med nattkörningar och att man har somnat till på grund av sömnbrist, säger Göran.

Om man dessutom är stressad över att hinna fram med sin leverans i tid, så kan tröttheten förvärras.

ARBETSGIVAREN HAR ANSVAR för att se till att schemat ger tillräckligt med vila och återhämtning. Men även om man följer de reglerade kör- och vilotiderna, så kan man bli väldigt trött, just för att man är programmerad att sova på natten och sover sämre på dagen.

Men det finns en hel del saker som du som jobbar natt kan göra, för att motverka trötthet.

– Det viktigaste är att se till att planera sin lediga tid så att man får den sömn och återhämtning man behöver och är så utvilad som möjligt. Man ska inte planera in för mycket aktiviteter de veckor som man jobbar natt, säger Göran.

OFTAST ÄR MAN väldigt trött när man kommer hem på morgonen, så det brukar vara ganska lätt att somna. Men om familjen är på väg till skola och jobb så kan man lätt bli störd. Om det är ljust i rummet kan det också vara svårt att sova.

– Det bästa är att man äter något direkt när man kommer hem, så att man inte blir hungrig, och sedan lägger sig och försöker sova så länge man kan i ett mörkt och tyst rum, säger Göran.

Många som jobbar med långa transporter sover i lastbilen. Det behöver inte alls vara dåligt, menar han.

– Ofta finns det bra möjligheter att sova i hytten och det är ganska mysigt att det blir lite trångt. Men det är viktigt att hitta en plats där det inte bullrar för mycket.

Även om man får hyfsat med sömn de dagar man jobbar natt, så är det ofrånkomligt att man får en sömnskuld som man måste betala av sedan när man är ledig.

MEN FÖR ATT så snabbt som möjligt komma in i sin vanliga dygnsrytm, gäller det att inte sova för länge på dagen efter sista natten.

– Då ska man kanske nöja sig med två timmars sömn eller så. Då kommer man

”Ofta finns det bra möjligheter att sova i hytten och det är ganska mysigt att det blir lite trångt.”
Göran Kecklund

att känna sig trött den första lediga dagen, men har lätt för att somna på kvällen.

UNDER SJÄLVA ARBETSPASSET är det också viktigt att utnyttja sina raster.

– Om man känner sig riktigt trött så ska man stanna och ta en paus, röra på sig och få frisk luft. Allra bäst är om man kan ta en kort tupplur på 10 minuter, säger Göran.

Att dricka kaffe har också en viss effekt, men bara de första 2–4 kopparna. Andra knep som att dra ner rutan och släppa in frisk luft eller att spela sin favoritmusik, har ingen bevisad effekt annat än kortsiktigt. Att äta godis och dricka läsk är inte heller att rekommendera.

– Att sätta i sig socker och snabba kolhydrater kan snarare öka risken för att man får en ojämn blodsockerrytm som gör att man bara blir mer trött efter ett tag, säger Göran.

HANS RÅD ÄR att äta så lite som möjligt. Det är nämligen bra för oss att ha en fasteperiod på natten. Det allra bästa är om man kan ha samma måltidsrytm som om man hade jobbat dag med frukost på morgonen, lunch mitt på dagen och middag på kvällen, och försöker att inte äta så mycket på natten.

– Men det är inte jättebra att vara hungrig heller, så om man blir lite sugen framåt småtimmarna kan man äta något lätt, lite frukt eller en soppa, så att man inte tillför för mycket fett och kolhydrater. Att äta en hamburgare och pommes frites klockan tre på natten, kommer inte att vara bra för hälsan.

Bra kostvanor och fysisk aktivitet är extra viktigt när man jobbar natt. Skiftarbetare löper nämligen större risk för övervikt och hjärt-kärlsjukdomar.

– Det är viktigt att ta sin hälsa på allvar. Man ska inte vara rädd för att göra läkarundersökningar för det är ju så man upptäcker om man har problem med blodtryck och blodfetter. Då är det viktigt att man frågar sig om man verkligen ska fortsätta att jobba natt, eller försöka byta arbetstider. Att jobba på dagen är mindre slitsamt och ger bättre förutsättningar för att få ner sitt blodtryck och sina höga blodfetter, säger Göran.

DE SOM ÄR kvällsmänniskor klarar skiftarbete bättre än morgonmänniskor. Ofta hör det också ihop med åldern. Många unga är gärna vakna en stund efter midnatt och sover länge på morgonen. Men ju äldre man blir, desto svårare blir det att hålla sig vaken på kvällarna.

– Det vanliga är att man börjar få problem med skiftarbete när man blir 45–50. Om man är så pass trött att man inte orkar med att ta hand om sin kropp utan slarvar med maten och går upp i vikt för att man inte rör på sig tillräckligt ofta, då kan det vara dags att försöka byta arbetstider. Man kanske kan jobba färre nätter åtminstone så att man får tid att ta hand om sin kropp, säger Göran. ■

FOTO: PRIVAT



Göran Kecklund.

Expertens tips

Sömnforskaren Göran Kecklund ger sina bästa råd till dig som jobbar natt:

- **Prioritera sömn.** Se till att du får tillräckligt med sömn och återhämtning på dagarna när du jobbar natt. Boka inte in för mycket aktiviteter.
- **Skapa bra förutsättningar.** Se till att sovrummet är mörkt, svalt och tyst.
- **Sover du i bilen?** Då ska du försöka hitta ett ställe som är tyst. Om det bullrar och hela bilen skakar varje gång en lastbil kör förbi är det lätt att sömnen blir störd.
- **Ät något lätt.** Det är bra med en fasteperiod på natten, så undvik tunga måltider under nattpassen. Ät något lätt som frukt eller soppa om du bli hungrig. En hamburgare och pommes frites vid tresnåret är inte bra för hälsan.
- **Vänd tillbaka dygnet.** Sov färre timmar efter sista natten, så att det blir lättare att somna på kvällen. Då går det fortare att ställa om dygnsrytmen igen.
- **Jobba av sömnskulden.** Använd dina lediga dagar till att sova i kapp.
- **Ta rast.** Utnyttja dina raster och pauser, det motverkar trötthet.
- **Stanna om du blir trött.** Om du blir trött vid ratten ska du stanna och röra på dig och få lite frisk luft.
- **Ta en tupplur.** Om du är riktigt trött är det allra bäst om du kan ta en kort tupplur på 10 minuter.
- **Skaffa sunda vanor.** Bra kostvanor och fysisk aktivitet är extra viktigt för dig som jobbar natt eftersom du löper större risk för övervikt och hjärt-kärlsjukdomar.
- **Ta din hälsa på allvar.** Var inte rädd för att gå på läkarundersökningar. Det är så du upptäcker om du har problem med blodtryck eller höga blodfetter.

Två medlemmar om att jobba natt:

FOTO: LILLY HALLBERG



JESSICA ANDERSSON, TIDNINGSBUD på VTD, jobbar natt sex nätter i veckan.

– Jag älskar att jobba natt och skulle alltid vilja göra det. Jag tycker att det är så skönt att vara ledig på dagarna. Jag brukar sova mellan sju och halv tolv och sedan går jag upp. Sedan sover jag igen mellan kvart över nio och kvart i tolv på kvällen innan jag går och jobbar.

Hur gör du för att hålla dig vaken på natten?

– Jag brukar lyssna på musik och suger på någon tablett. Jag brukar ha med energidryck och en knäckemacka också.

FOTO: PERNILLA AHLSÉN



MOA PETERSDOTTER, NATTJOBBANDE väktare på Securitas i Stockholm.

– Nattjobb passar mig för jag är en nattuggla. Det är väldigt skönt att inte behöva kliva upp i ottan och man slipper trafik och trängas med folk när man jobbar natt. Det jobbigaste är nog att vända på dygnet från natt till dag och vice versa. På vinterhalvåret är det jobbigt för man ser aldrig dagsljus. När jag ska sova ser jag till att sovrummet är mörkt och tyst och använder sovmask.

Hur gör du för att hålla dig vaken på natten?

– Jag har ett jobb där jag är ute och rör på mig hela tiden, det gör det lättare att vara vaken. För att vara pigg och orka så tycker jag att det är viktigt att äta bra och hålla sig borta från godis och redbull. ■



Tobias Olausson är ofta ute flera dygn i sträck. Han dricker både iskaffe och varmt kaffe för att hålla sig vaken under nattpassen. När det är dags att sova bäddar han med täcke och kudde. Kalle Ankas pocket är alltid med.

”De mörka timmarna är jobbigast”

Kaffe, en bensträckare eller en kort tupplur. Det är knep som lastbilschauffören Tobias Olausson tar till för att klara nattpassen. Men ju äldre han blir desto svårare är det att återhämta sig.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

Tobias Olausson har jobbat som lastbilschaufför på Erling Anderssons åkeri i Skara sedan han var 18 år. Nu är han 37 år och varvar nattpass med dagpass.

– Jag kör fjärrlastbil med livsmedel och ligger ofta ute i veckorna, två till tre nätter i taget. Ibland fyra. De senaste åren har det blivit mer och mer natt. Utvecklingen går ju åt det hållet. På dagarna ska man köra ut lasten till kunder, så det är på nätterna som lastbilen ska ta sig från punkt A till B, säger han.

TOBIAS HAR EGENTLIGEN inga större bekymmer att jobba natt när det är kortare pass på upp till 10 timmar. Det jobbiga är längre körningar på 13 timmar, när han börjar på eftermiddagen och går av först klockan 7 på morgonen.

– Det är jobbigast under de mörka timmarna efter midnatt. När det ljusnar blir det lättare.

Vad gör du för att hålla dig vaken?

– Förr drack jag mycket energidryck, men det har jag slutat med för det var svårt att koppla av sedan. Nu dricker jag mest kaffe. Det är också bra att ha något att tugga på, lite nötter kanske. När jag blir trött brukar jag stanna och gå en sväng runt lastbilen. Är jag riktigt trött så lägger jag mig och sover en kvart i hytten, så får jag ta det som rast så att jag ändå kommer fram i tid.

ATT PRATA MED kollegorna i telefon, lyssna på en bra podd eller att sätta på musik och sjunga med är andra sätt att hålla sig vaken.

– Det är också lättare om jag stannar då och då och lastar och lossar. Det är när man kör långa sträckor utan avbrott som man blir mest trött, säger Tobias.

När han är ute på långkörningar sover han oftast i hytten.

– Det funkar bra, men det är viktigt att ställa mig så att lastbilen lutar åt rätt håll så att jag kommer upp lite på den sidan där jag har huvudet.

Hur gör du för att komma ner i varv när du kommer hem sedan?

– Jag har lätt för att sova på dagen för jag är så trött då. Jag brukar smyga in för att inte väcka familjen och sedan varvar jag ner och kollar telefonen en stund innan jag lägger mig.



”Jag märker att det tar längre tid att återhämta sig och bli människa igen.”
Tobias Olausson

FÖR ATT DET ska gå snabbt att vrida tillbaka dygnsrytmen brukar Tobias inte sova mer än fyra timmar efter sista natten.

– Då är jag lite seg i början, men sedan kommer kroppen i gång. Sedan gäller det att hålla ut så att man kan somna på kvällen. Då går det snabbare att ställa om.

Ju äldre Tobias blir, desto jobbigare tycker han att det är att jobba natt.

– Jag märker att det tar längre tid att återhämta sig och bli människa igen. Det är samma för mina äldre kollegor. De yngre kollegorna funkar det bättre för. En del trivs med att alltid jobba natt, men jag hade inte klarat av att köra natt jämt.

OM TOBIAS HADE kunnat välja så hade han helst sluppit nattpassen.

– Att jobba mellan 7 och 22 hade passat mig bäst. Men man förstår ju åkarna också, att de vill att lastbilarna ska rulla dygnet runt. ■



Forskaren och psykologen Alexander Rozental är dålig på att prokrastinera i jobbet. ”Men att ta körkort har jag skjutit upp”, säger han.

Skjuter du upp trista saker?

Nu måste jag verkligen städa ur förrådet. Jag hittar ju ingenting! Först måste jag bara ut med hunden, tvätta bilen, ringa mamma och köpa mjölk. Men oj, vad sent det blev! Brukar du prokrastinera?

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

PÅ FORSKNINGSSPRÅK KALLAS det prokrastinera – att medvetet skjuta upp saker trots att du vet att det får negativa konsekvenser. Som att partnern blir förbannad för att du aldrig kommer till skott. Samtidigt kan du få flyt och en hel massa annat gjort, bara för att slippa den där trista förrådsstädningen.

– Alla prokrastinerar vi lite då och då. Det är ett allmänmänskligt fenomen, säger psykologen och forskaren Alexander Rozental vid Uppsala universitet.

Han har länge studerat vårt uppskjutandebeteende och tillsammans med kollegan Lina Wennersten skrivit boken *Dansa på deadline: uppskjutandets psykologi*. En självhjälpsbok med övningar för att inte spara allt till sista stund, och jobba mot deadline med blodsmak i mun.

ALEXANDER ROZENTAL BEHANDLAR också personer som har stora problem med att ständigt skjuta upp saker, som att inte betala räkningar, inte klara av jobb och studier. Samlas uppgifterna på hög kan de till slut kräva mer energi än om du satt i gång från början. Det kan skapa ångest, stress, leda till depression och dålig självkänsla: ”Jag klarar ju ingenting”.

Det är lite skämmigt?

– Ja, omgivningen påverkas, partnern och familjen, chefen och kollegorna. Generellt prokrastinerar vi mer privat än på jobbet. Ett skäl kan vara att vi måste rapportera vad vi gör till någon på arbetsplatsen. Inom vissa branscher finns hårda deadlines och kortare tid att utföra saker. Jobbar vi i stället med stora projekt och långa deadlines kan vi få större problem.

Det låter som fördel arbetaryrken (lasta och lossa) och nackdel akademiska (skriva en forskarrapport)?

– Jo, det ligger något i det. Det handlar både om hur jag är som person och vilken arbetsplats jag jobbar på. Med långa deadlines ligger värdet av det jag gör långt fram i tiden.

Pensionsspara eller renovera hus är exempel på mer långsiktiga värden, men den som är mer impulsivt lagd orkar inte alltid vänta utan kanske bränner pengarna på en charterresa. Alexander Rozental lyfter också kulturella skillnader, liksom om man haft framgång med liknande uppgifter tidigare.

Som att lyckas rusta ett vrak till skinande Cheva eller driva upp egna tomater.

STUDENTER HAMNAR LÄTT i riskzonen med mycket annat som lockar och ungdom är en riskfaktor. Unga personer mellan 15 och 25 år prokrastinerar generellt mer än äldre, bland annat för att hjärnan är fullt utvecklad först i 25-årsåldern. Pojkar och unga män verkar också ha lättare att skjuta upp saker.

– Det kan bero på att flickor utvecklas snabbare och kan ha högre krav på sig än pojkar som ofta får sväva ut mer. På jobbet skulle människor i fler yrken må bra av tätare avstämningar och återkoppling, säger Alexander Rozental.

HAN SUMMERAR DE påverkande faktorerna i tid, värde, impulsivitet och förväntan. En del har problem med en av dem, andra med några eller alla. Att ha neuropsykiatriska diagnoser som ADHD och ADD kan också spela in. Då kan man behöva mer stöd och hjälpmedel.

ATT VARA PLIKTTROGEN och ambitiös är oftast bra, men det kan också slå över i stress, om man har svårt att prioritera och allt upplevs lika viktigt.

– Det gäller att hitta sin egen orsak till att man prokrastinerar. Man kan ta hjälp av en nära anhörig eller vän som man litar på om man vill försöka förändra sina tendenser att skjuta upp saker, säger Alexander Rozental. ■

Några tips

- Sikta inte för högt.
- Prioritera, allt behöver inte bli perfekt.
- Dela upp en större uppgift eller ett projekt i flera delmål.
- Gör listor och schemalägg.
- Beröm eller belöna dig själv när du nått ett delmål.
- Ta bort distraktioner som e-post, sms och sociala medier.
- Ta tätare pauser.
- Invänta inte inspirationen, sätt i gång!



Är du en som skjuter upp eller sätter i gång?



När deadline närmar sig blir det mycket gjort.



Alla skjuter vi upp lite till mans. Det är mänskligt, men kan bli ett problem som leder till stress, ångest och dålig självkänsla.

→ Prokrastinering är en direktöversättning från engelskans procrastinate och latinets pro (framåt) och crastinus (en annan dag). Uppskjutandebeteende är en enklare beteckning för att medvetet förhala något fast det leder till negativa konsekvenser.

Svenska Truckers tillbaka

2020 belönades programmet med tv-priset Kristallen för bästa reality-serie. Nu är tv-serien ***Svenska Truckers*** tillbaka igen med en sjunde säsong på TV3. Både gamla och nya ansikten utlovas, som exempelvis Emilia som kör under jord i Kirunagruvan och Mario som transporterar renar.

Timmerbilsföraren Tove dyker upp igen, liksom sopbilschauffören Max och Elin som kör ut mjölk. ■

Fler ljudbokslyssnare läser fysiska böcker

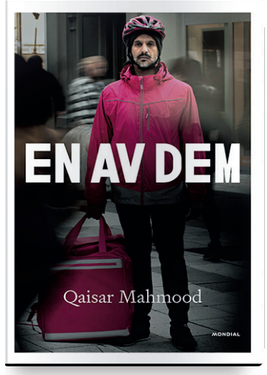
Var tredje svensk lyssnar ibland på en ljudbok, men nu visar en undersökning att ljudbokslyssnarna har blivit mer intresserade av att också läsa fysiska böcker. Lyssnandet på ljudböcker håller sig kvar på samma nivå, men de som lyssnar och läser lika mycket har ökat till tio procent.

Allt enligt analysföretaget Novus undersökning som gjorts på uppdrag av radioprogrammet ***Kulturnytt***. ■

Vinn boken!



Vi lottar ut tre ex av boken ***Dansa på deadline***. Mejla ditt namn och adress till info@transportarbetaren.se senast den 26 maj. Skriv ”Dansa O5-23” i ämnesraden. ■



Vinnare av bok

I förra numret lottade vi ut två ex av Quisar Mahmoods bok ***En av dem***. Vinnarna Rosa-Nienke Koezema och Peder Olsen får boken hem i brevlådan. ■

MAJKRYSSET



BLIR TÄLT-PINNAR		PÅ SAMMA VIS	FORN STOR-MAN	HÖG-AKTUELL	UR-KUND		BEDAR-RAR		HÄFTIG INLED-NING PÅ BILTUREN	MED-DELAN-DEN		DEN LILLA ÅKERN / RÄKNE-ORD		SLIPAD KANT / MUN-STYCKE		
BRIN-NER DET REJÄLT I							MONTE-RADE									
AN-VISNING									KORVTYP / FRÄTER						JAGAS HOS OSS		DEN I LÖNN
KAN MAN SNÖ							FLOD I PARIS / DRÖM-PLATS					SKEN-SPÅR / AMA-RONEN				
VERKAR PASSIV				HELT TÖMT	ELAK / HAR DET SOM GNAGT							TRUMLA / LÖST STYGN				
HAR STJÄRN-STATUS?						GER MINDRE UTSLÄPP / STIL									FÖR-LEDA	
TÅGA			VÄCKA MINNE / TUKTA							ÖSTE / KALL DRYCK						
NÖTKÖTT I TUNNA SKIVOR		TAS / INNEHÅL-LER FAT					FET BOKKATT / KALLAS ZLATAN							GLAS-STÖT? / OORD-NING		
								GÖR BRA KARL SIG SJÄLV?	RÅKATS / LOCK-BETET						BE-VITTNAT		GER PIKAR TILL ANDRA
FRÅN ELD	ERT IBLAND / FLASKA					SKRÄP / HEJ-DANDE						DAMM-RÄTTA	KICKAR / BESÄTTA			
					AN-SPRÅKS-FULL / ORATION											BO FÖR MICKEL
SKREV										LITE SKUMT / KLAR-TECKEN						
GESTI-KULE-RAR							AN-NARS							ORKA IBLAND		
SLÄPA PÅ SINA HÅLL				VÅRA VILDA KATTER							BÄTTRAR PÅ SMA-KEN					

©Bulls

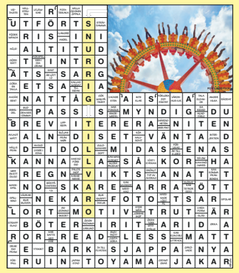
Fyll i korsordet och skicka det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.** Märk kuvertet **"Majkrysset"**. Senast den 26 maj vill vi ha din lösning.

Två vinnare får varsin biocheck i pris.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Lösningen på April-krysset.

Grattis!

Vi vann varsin Transporttermos:
Arne Göransson, Helsingborg
Roine Hedlund, Landeryd

Vi vann varsin termosmugg:
Anders Johansson, Hovmantorp
Inge Lundgren, Älvsbyn

Månadens Quiz

Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 26 maj, och skriv "Maj-quiz" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får två trisslotter var.

1 Vilken känd barnbokskaraktär drev sin pappa till vansinne med sitt "ska bara?"
1. Pippi
x. Julia
2. Emil

2 Vilken skådespelare har jobbat en kort stund som hamnarbetare?
1. Viggo Mortensen
x. Franco Nero
2. Robert De Niro

3 Vad heter Trinidad och Tobagos genom tiderna främste fotbollsspelare?
1. Dwight Yorke
x. Paul Scholes
2. Roy Keane

4 CSG är en förkortning av vad?
1. Consumer Security Group
x. Citadel Security Group
2. Commuter Security Group

5 Vad heter Transports motpart i transportavtalet?
1. Racerförarnas arbetsgivarförbund
x Biltrafikens Arbetsgivarförbund
2. Almega

6 Vad heter den cykeldel som pedalerna är monterade på?
1. Hjulaxel
x. Vevlager
2. Vevparti

7 Vilken av följande matvaror har ökat mest i pris under 2022?
1. Purjolök
x. Kaffe
2. Torskfilé

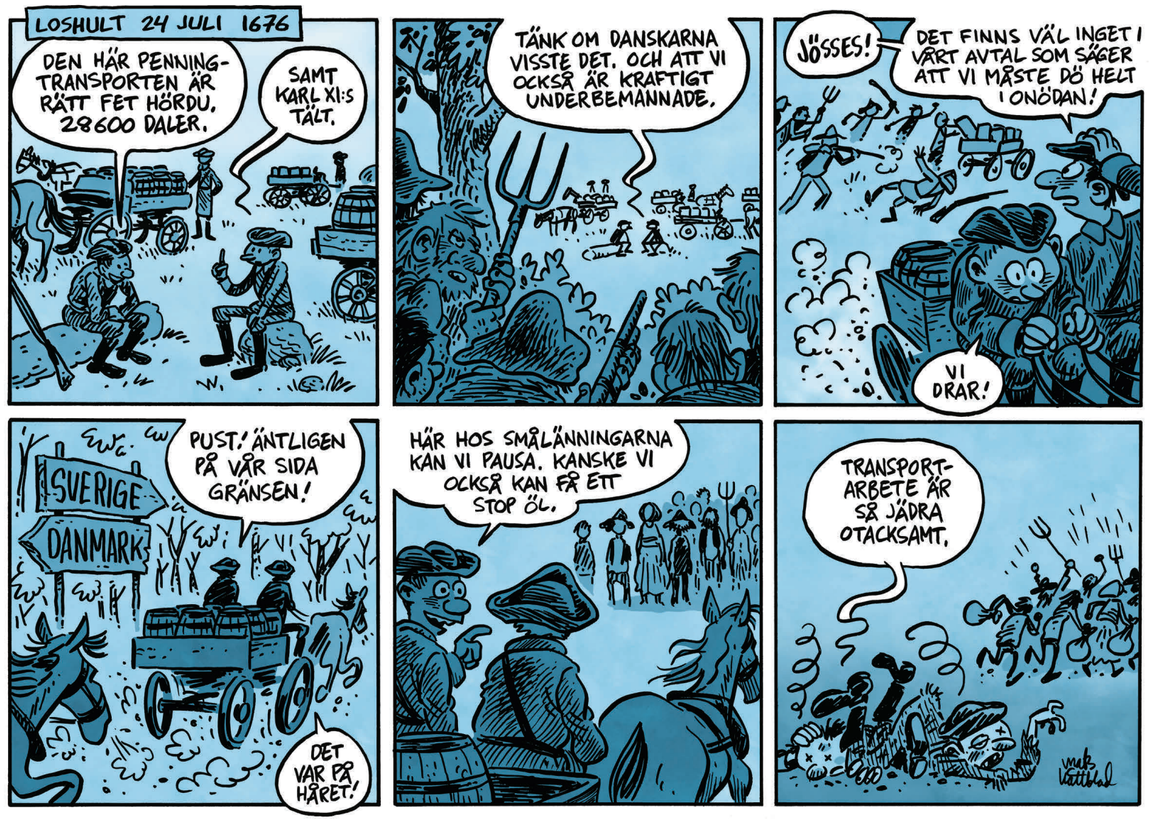
Rätt svar på April-quizet:
1: 2 (Mustang)
2: X (Stagflation)
3: 1 (Medlingsinstitutet)
4: 2 (Instabox och Budbee)
5: X (Anneli Jordahl)
6: 1 (Andra världskriget)
7: 2 (Göteborg)

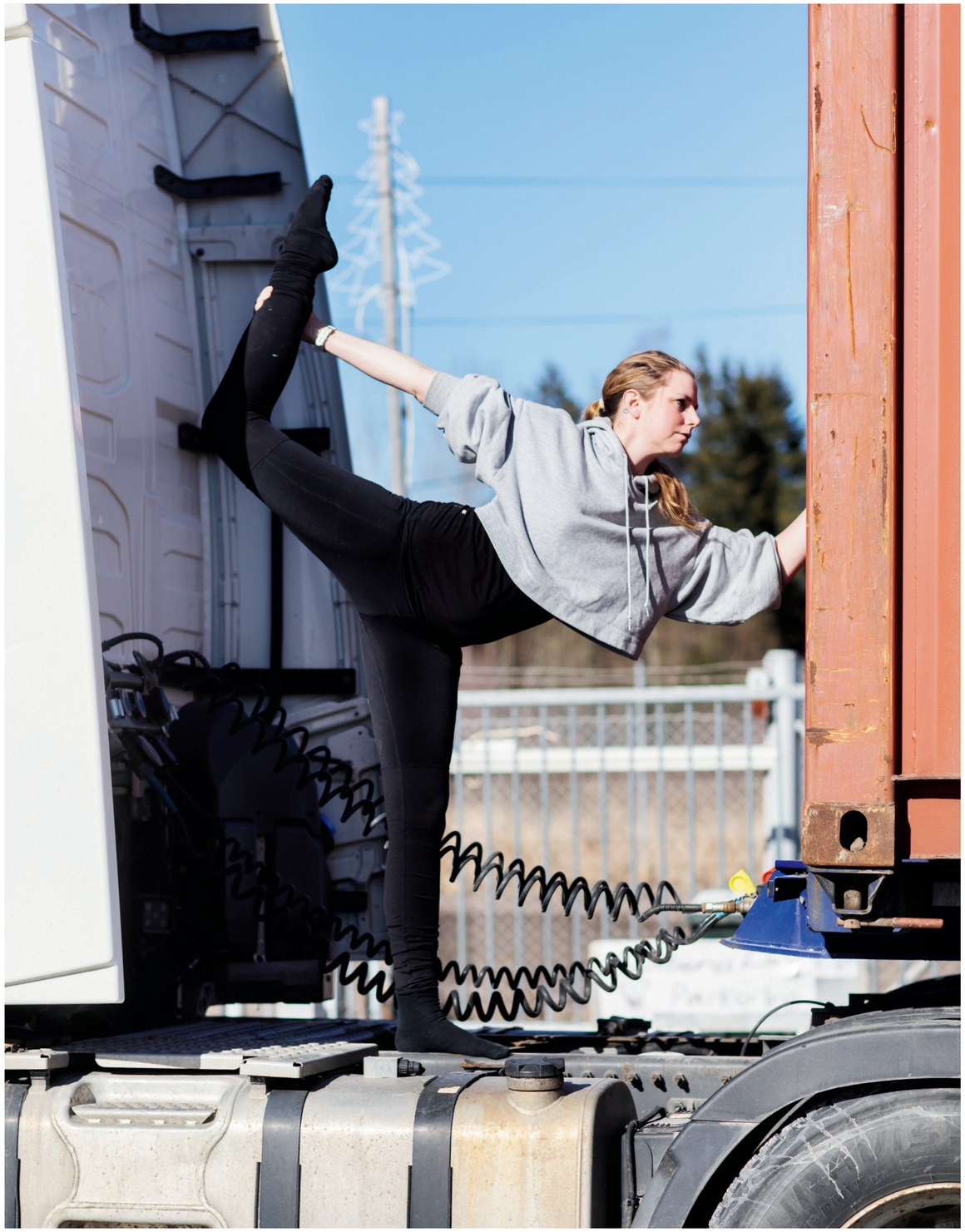
Grattis!

Vi vann varsin termosmugg:
Ingmarie Öberg, Uppsala
Lucas Vretby, Linköping

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad**.





Elina startade Yogina Academy för två år sedan och efterfrågan är stor. ”Ibland erbjuder jag gratiskurser och webbinarier inom kvinnohälsa. Första gången var det över 800 anmälda.”

”Jag brinner för att hjälpa kvinnor”

Jobbet som lastbilschaufför till och från Gävle hamn innebär mycket väntan och körningar utan avbrott. Det är perfekt för Elina Munter som använder tiden till att vidareutbilda sig och undervisa i gravidyoga och mammaträning.

Text och foto **PERNILLA AHLSÉN**

– JAG KÖR CONTAINRAR fram och tillbaka till hamnen och behöver inte lasta eller lossa något själv. I början brukade jag säga att ”jag får inte betalt för att köra lastbil, jag får betalt för att sitta och sjunga”, för det kändes som att det var det jag gjorde på jobbet, säger Elina Munter.

Men de senaste åren har hon i stället använt tiden i lastbilen till att vidareutbilda sig och hjälpa gravida och nyblivna mammor att må bättre.

Elina led själv av vaginism och smärtor i underlivet i över tio år och fick inte den hjälp hon behövde genom vården. Tvärtom blev det bara värre. På nätet hittade hon bättre lösningar som gick ut på att lugna ner nervsystemet och slappna av med hjälp av andningsövningar och yoga.

– NÄR JAG blev gravid sökte jag på nätet efter träning och yoga för gravida och hittade tips på enskilda delar, men ingen som tog ett helhetsgrepp och erbjöd övningar både för att stärka kroppen och för att stressa ner och läka kroppen under och efter graviditeten, säger Elina.

Så hon bestämde sig för att skapa det själv. Hon läste på och gick instruktörsutbildningar inom kvinnohälsa, yoga och mammaträning. Under sin andra graviditet startade hon upp Yogina Academy som erbjuder kurser för gravida och nyblivna mammor och hjälper kvinnor som har problem med framfall, inkontinens och underlivssmärta.

– Kurserna ges på nätet och består till stor del av förinspelat material, så det går superbra att kombinera med lastbilsjobbet. Förut när jag satt och väntade i hamnen scrollade jag i mobilen, men nu har jag med mig min dator och svarar på mejl. På kvällarna när barnen har somnat håller jag föreläsningar och coachar på Zoom.

När Elina kör längre sträckor passar hon på att lyssna på föreläsningar inom de ämnen som hon själv undervisar i för att lära sig mer.



”Lastbilsyrket är fantastiskt eftersom jag kan vidareutbilda mig medan jag kör.”

– En kollega brukar säga att jag kommer att bli den mest utbildade lastbilschauffören någonsin, säger Elina och skrattar.

– Jag tycker att det är jättekul att köra lastbil och har inga planer på att sluta. Men att hjälpa kvinnor att må bättre är det jag brinner för. När jag började med det kände jag att wow, det är det här jag är menad att göra. ■

ELINA MUNTER

Ålder: 34.

Bor: Gävle.

Familj: Sambo och två barn.

Gör: Lastbilschaufför och driver Yogina Academy.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

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

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

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

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

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 13.00–15.00.

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



Mathias Bäck och Lena Pettersen tillsammans med Jerry Walthéreson, ordförande i avdelning 17. Klubbens övriga medlemmar Ola Ståhl, Tjallen Bergström och Magnus Vetter var ute och körde när bilden togs.

Månadens klubb

”Vi vill bara att det ska vara rätt”

Medarbetarna på Sparlunds Buss & Taxi i Vara tröttnade på felaktiga löneutbetalningar. Nu har de bildat en arbetsplatsklubb för att komma till rätta med problemen.

Text och foto **Pernilla Ahlsén**

När familjeföretaget vann en upphandling om färdtjänst förra året, mer än fördubblades antalet anställda. Företaget som tidigare hade ett hängavtal på bussbranschavtalet tecknade taxiavtal med Transport för de nyanställda chaufförerna.

– Men arbetsgivaren hade dålig koll på det nya avtalet och fortsatte att tillämpa bussbranschavtalet, säger Lena Pettersen som är ordförande i den nya arbetsplatsklubben.

– Enligt taxiavtalet ska lönerna betalas ut den 25:e, men de fortsatte att betala ut löner den 28:e som de alltid hade gjort, säger Jerry Walthéreson som är ordförande i avdelning 17 och har hjälpt medlemmarna på arbetsplatsen sedan problemen började i höstas.

DET VISADE SIG snart att det också var problem med arbetad tid och övertid.

– Företaget hade på eget bevåg räknat upp komptid, medan avtalet säger att har du jobbat övertid så får du ut det i pengar om du inte har en överenskommelse med arbetsgivaren om att spara det i komp. Sedan försvann det komp utan att folk hade tagit ut det. Det var mycket sådant som gjorde att missnöjet grodde, säger Jerry.

– Det var problem med i princip allt som stod i avtalet. Men det har blivit bättre, säger Mathias Bäck.

Han är ledamot i den nya klubben som inte ens är en månad gammal när Transportarbetaren hälsar på.

– Tanken med klubben är att de som behöver hjälp ska ha någonstans inom företaget att vända sig, säger Lena.

DE TROR ATT problemen beror på att företaget har vuxit för fort. Förhoppningen är att det ska utvecklas till en bra arbetsplats och att klubben ska bidra till det.

– Vi vill jobba tillsammans med arbetsgivaren. Vi vill ju inte jävlas, vi vill bara att det ska vara rätt, säger Mathias.

– Folk hade gått miste om flera tusen kronor för att företaget har gjort fel och betalat ut ob i stället för övertidsersättning om inte facket hade uppmärksammat dem på det. Sådant händer hela tiden. Det vill vi förebygga, säger Lena.

Arbetsplatsklubbar är ovanliga inom taxi eftersom organisationsgraden bland taxichaufförer är så pass låg. På Sparlunds Buss & Taxi är 40 procent av de anställda med i Transport. Det är ovanligt många för att vara inom taxi.

– Men vi behöver bli uppemot 60 procent för att bli en stark kraft, säger Mathias.

MED TANKE PÅ hur många som går med nu så kan de vara uppe i det vid slutet av året, tror Jerry.

– Många går med nu för att de ser att det redan har blivit en förändring. De hoppas att det ska bli ännu bättre, säger Lena. ■

FACKKLUBBEN SPARLUNDS BUSS & TAXI

Arbetsplatsklubb i Vara inom avdelning 17 Skövde-Borås.

Bildad i mars 2023.

Ordförande: Lena Pettersen.

På g ång i din avdelning

Materialet till nästa nummer lämnas senast den 26 maj till info@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Medlemsmöte angående avtalsförhandlingarna:

➤ Taxi- och bussektionen håller medlemsmöte angående avtalsförhandlingarna gällande taxiavtalet – förare. Vår representant i delegationen är på plats och informerar om det senaste från förhandlingarna.

Tid: Måndagen den 29 maj, kl 18.30.

Plats: Avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

Fika serveras från 18.00. Väl mött, hälsar sektionsstyrelsen!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Sektion 5 har medlemsmöte tisdagen den 16 maj kl 18.00–20.00 på ABF Motala, Kyrkogatan 6. Välkomna önskar styrelsen!

Startpunkten Onsdagen den 26 maj kl 9.00–16.00 håller vi en Startpunkt på avdelningsexpeditionen i 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 på tel 010-480 31 38 eller mejla till joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Nu har vi haft vårt årsmöte och vi har några nya namn i avdelningsstyrelsen. Gå gärna in på www.transport.se och klicka på avdelning 6 så kan du läsa om vilka som sitter i avdelningsstyrelsen.

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se.

Fackliga uppdrag Vi skulle vilja att DU vill bli mer aktiv, som transportombud, skyddsombud eller ta något annat fackligt uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig. Ta kontakt så berättar vi mer. Ring till avdelningen på 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se.

Har du frågor gällande din arbetsmiljö eller försäkringar? Ta kontakt med det regionala skyddsombudet på avdelningen, Sven-Åke, på tel 010-480 31 82.

Vill du veta mer om facket och varför man ska vara medlem? Passa på att gå kursen Startpunkten! Nästa tillfälle är måndagen den 12 juni. Prata gärna med dina kollegor och försök att få med dem. Startpunkten är för alla som jobbar inom våra yrken. Vill du anmäla dig så hör av dig till oss på tel 010-480 30 06 alternativt mejla oss på transport.6@transport.se.





STUGSEMESTER?

Du vet väl om att våra stugor i Branäs och Sälen kan hyras under hela året, även på sommaren?

Du hittar mer information på vår hemsida, eller så kontaktar du oss på 010-480 30 06.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Just nu har vi väldigt hög arbetsbelastning och tar bara emot bokade besök. Vid frågor, ring 010-480 30 09.

Lite extra vid medlemsvärvning. Fram till den 1 juni får du som värvat en medlem till Transport ett superpresentkort på 200 kronor även från avdelningen. Så för varje värvad medlem får du 400 kronor i presentkort, bra va?

Studier Du som vill gå Startpunkten, hör av dig till oss på Transport så bokar vi in dig. Kunskap är inte tungt att bära.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Hej alla medlemmar! Är ni intresserade av att engagera er mer inom facket eller på er arbetsplats så får ni gärna höra av er till oss på avdelningen

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.

Vill du lära dig mer om facket eller gå en utbildning? Ta gärna kontakt med vår studieorganisatör Jessica på tel 010–480 32 48.

Är du intresserad av Start- och Avtalspunkten? Man kan även gå Startpunkten digitalt, så hör av dig till Jessica, 010–480 32 48, för mer information.

Fråga oss!

➤ Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Ring 010–480 32 45 och prata med vårt RSO Fredrik.

➤ Har du frågor om anställning eller kollektivavtalet? Prata med våra ombudsmän Niclas, 010–480 32 41, eller Magnus, 010–480 32 46.

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

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

AVDELNING 12 MALMÖ

Avtalsförhandlingarna fortlöper, håll dig uppdaterad via Transports hemsida och sociala medier för att få aktuell information.

Du är alltid välkommen att höra av dig till avdelningen, kontaktuppgifter finner du på vår hemsida eller ring 010-480 30 12 så kopplas du till rätt person.

Följ oss på sociala medier! @transportavd12 – 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 avdelningens hemsida.

Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats så hör av dig till oss på avdelningen så bokar vi in ett besök.

Med kamratliga hälsningar, avdelningsordförande Henrik Holmgren.

Kallelser

➤ Sektion 70 (olja, bensin och gummi) och sektion 80 (tidnings- och reklambud) kallar till medlemsmöte måndagen den 22 maj kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Sektionsstyrelsen träffas kl 17.00. Det kommer att bjudas på något att äta till alla som deltar på mötet. Sektionsordförande Jonatan Nordkvist önskar alla välkomna!

Vill man komma i kontakt med Jonatan kan man göra det via nafswe@hotmail.com.

➤ Securitasklubben: Den 17 maj kl 18.00 kallas alla medlemmar till Securitashuset i Malmö.

Välkomna, önskar Securitasklubbens ordförande Jens Erlandsson!

Transportsossen

➤ Transportsossen kallar till medlemsmöte. Torsdagen den 25 maj kl 18.30 träffas vi i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5. Där bjuder vi på grillat och Andreas Schönström kommer för att berätta om arbetet i Region Skåne.

➤ Onsdagen den 31 maj kl 18.00 träffas Transportsossen för gemensam grillkväll med övriga LO-förbund i Per Albin Hanssons födelsehem. Anmälan krävs, kontakta Mats Öhman på 0761-89 29 90 alternativt ohmanlund@hotmail.com.

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 och vad ditt medlemskap innebär och innefattar.

Kommande tillfälle att gå Startpunkten är lördagen den 20 maj kl 10.00–14.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna om kommande sektionsmöten:

➤ Sektion 1 har medlemsmöte den 21 juni kl 18.00.

➤ Sektion 7 har medlemsmöte den 13 maj kl 10.00.

Studier Anmäl dig gärna till transport.14@transport.se för att delta vid kommande Startpunktstillfällen:

➤ Den 27 maj kl 10.00–15.00.
➤ Den 3 juni kl 10.00–15.00.

”Slummen får sin hämnd”
Pierre Schori
Frukostseminarium
16 maj
Frukost från 08.30 (Seminarium start 09.00-10.30)



Foto: Tommy Söderlund

Pierre Schori kommer prata om sin nya bok, men också en internationell utblick.

Boken ”Slummen får sin hämnd: författaren Carl Sandburg och drömmen om ett demokratiskt Amerika” handlar om författaren Carl Sandburgs liv och verk.

Sandburg var en amerikansk poet, journalist och socialdemokrat som engagerade sig för arbetarrörelsen, medborgarrättsrörelsen och fredsrörelsen.

Byggnads lokaler på Scheelegatan 27 (annexet) i Malmö
anmäl dig senast 13 maj till skane@byggnads.se eller 010-601 10 06

Skåne BYGGNADS · TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET AVD. 12 · ABF

AVDELNING 16 GOTLAND

Nya styrelsen efter årsmötet 2023: Avdelningens styrelse är nu utökad till sju ordinarie ledamöter. Antalet suppleanter kan också uppgå till sju ersättare. I dagsläget är det tre ersättare i styrelsen. Om det finns intresse av att delta i avdelningens styrelsearbete kan ni kontakta oss via avdelningens mejl, så vidarebefordrar vi det till valberedningen för handläggning.

Nya ordinarie i styrelsen är Jonas Andreasson och Oliver Gahne. Ny som ersättare är Niclas Fagerberg.

Vi tackar Tommy Söderlund för hans arbete, och önskar honom lycka till med livet som pensionär.

Sommarjobbet Var noga med att få ut ditt anställningsbevis så fort som möjligt från arbetsgivaren, helst redan första dagen på arbetet. Det är ditt bevis på att du är/har varit anställd. Utan ett sådant blir det svårt att driva ersättningsfrågor i efterhand.

Årets Almedalsvecka Det är ännu inte bestämt om Transport kommer att delta med någon från förbundskontoret. Besked kommer senare.

Kontakt med avdelningen under sommaren: Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater! Avdelningens årliga gokartturnering närmar sig med stormsteg! Den 3 juni går startskottet på Hälla Ring i Västerås och du är välkommen att delta. För mer info kolla in avdelning 19:s Facebooksida eller på avdelningens del av Transports hemsida. Det går också bra att ringa till oss på 010-480 30 19, eller att mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

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

På kursen får du på ett enkelt

Läs din medlemstidning på nätet!
transportarbetaren.se

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

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

sätt lära dig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar.

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

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 19 eller mejla till transport.l9@transport.se så berättar vi mer!

Pensionärsklubben
➤ Liten påminnelse om vår träff den 23 maj kl 10.00 vid Ängsö. Vi träffas på slottets parkering. Vi får en guidad tur av Kjell och Marita Gustavsson, kom ihåg att ta med eget fika.

➤ Lördagen den 17 juni träffas vi i Enköping på gamla Joar blås parkering kl 12.00. Sedan går vi upp i staden för att åka tufftuff-tåget kl 13.00, med guide i alla parkerna. Därefter kan vi välja om vi vill fika eller äta lunch. Välkomna hälsar styrelsen!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND



Hej! Du har väl inte glömt bort medlemsfisket den 20 maj? Fisket äger rum i Skräcklagölen i Bottnaryd mellan kl 00.00 och 24.00.

Avdelningen kommer att vara på plats mellan 11.00 och 14.00 och bjuda på grillat. Vi har även inmätning av tyngst fisk då. Fina priser i fisketävlingen utlovas. Max två fiskar per person, så att alla får chansen att få napp.

Startpunkten i juni är flyttad till den 17 juni kl 9.00 på avdelningen i Jönköping. Det är sista tillfället innan semestern.

Nu kommer värmen smygandes så glöm inte att dricka ordentligt när ni jobbar.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Snart är semestern här och det är mycket på gång fram till dess.

Vi är mitt i brinnande avtalsrörelse och behöver DIN hjälp att förmedla vad Transports medlemmar vill. Tillsammans är vi starka! Läs mer på www.transport.se/avtal2023.

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

Besök hemsidan www.transport.se/paaverka för att läsa mer om fackliga uppdrag eller kontakta oss på avdelningen.

Studier Som medlem i Transport har du möjlighet att delta i vår omfattande studieverksamhet.

Vi har lagt ut datum på vår hemsida för vår introduktionsutbildning Startpunkten (https://bit.ly/startpunkt2023) och även intresseanmälan till vår avtalsutbildning Avtalspunkten (https://bit.ly/avtalspunkt2023).

Anmäl ditt intresse på vår hemsida eller länkarna.

Har du koll på dina medlemsförsäkringar? Är du rätt försäkrad? Vi ser till att du har det skydd du behöver.

Du kanske redan har råkat ut för något som dina medlemsförsäkringar kan ge ersättning för? Klarar du ekonomin om något skulle hända? Hur ser din pension och sparande ut?

Vi hjälper dig att se över ditt försäkringsskydd. Träffa våra duktiga rådgivare på en tid och plats som passar dig. Boka in en tid för personlig rådgivning.

Läs mer på vår hemsida: avd.transport.se/avd-25

Missa inte evenemang och information från våra sociala medier!

➤ Facebook: Transportavd25
➤ Instagram: sv.transport_avd25

AVDELNING 28 UMEÅ

Hej alla medlemmar! Är ni intresserade av att engagera er mer inom facket? Vi söker fler förtroendevalda till vår organisation.

Uppdatera dina uppgifter på *Mina sidor* på transport.se för att få aktuell information från avdelningen.

Ny ordförande Avdelning 28 har fått en ny ordförande, Lars-Gunnar Sandgren.



VÅR FJÄLLÄGENHET I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning i sommar och till hösten. Information om regler och bokning finner du på vår hemsida.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Tack Johan! Vi tackar Johan Molin för hans år som avdelningsordförande och studieorganisatör och önskar honom lycka till i sin nya roll som ombudsman och kassör i avdelningen.

Välkommen Lars! Vi hälsar Lars Eriksson välkommen som ny avdelningsordförande och studieorganisatör. Hör av dig till Lars på 010-480 34 72 om du vill gå en facklig utbildning eller önskar mer information om dessa.

Vi vill tipsa om avdelningens sociala medier. Transportpodden mellersta norrland är uppskattad och fortsätter att locka fler. Podden hittar du på både Podbean och Spotify. Vi finns också på Instagram, Facebook och TikTok!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelsen 2023 Ett nytt transportavtal är klart och det pågår förhandlingar gällande de andra avtalen.

Förbundsordförande Tommy Wreeth informerar om vad som sker i avtalsrörelsen, vilka krav som Transportarbetareförbundet har lämnat över till motparten och vad som händer just nu. Detta kan du följa på vår hemsida.

Arbetsplatsbesök Hör av dig om du vill ha information kring arbetsplatsbesök, eller för att boka in ett besök på just din arbetsplats.

Vi behöver din hjälp Som medlem kan du komma att behöva hjälp av avdelningen. Och för att du ska kunna få så bra hjälp som möjligt behöver du ha kunskap om vilka rättigheter/skyldigheter du har på din arbetsplats – och vilka krav du kan ställa på arbetsgivaren utifrån avtalet.

Studier Avdelningen genomför löpande olika utbildningar, du håller dig uppdaterad genom vår hemsida. Du anmäler ditt intresse till avdelningen.

Startpunkten
Facklig introduktionsutbildning (så kallad Startpunkt). Fackets roll och din roll som medlem. Fokus ligger på frågor som berör dig och din arbetsplats. Aktuella datum:

➤ 16 maj i Växjö.
➤ 23 maj i Karlskrona.
➤ 30 maj i Oskarshamn.
➤ 13 juni i Kristianstad.

Avtalspunkten
Vad kan du om ditt avtal? Kursen fokuserar på rättigheter och skyldigheter enligt det kollektivavtal som gäller på din arbetsplats. Nya avtal är på gång, håll dig uppdaterad om nya tillfällen på vår hemsida.

Avtalspunkter planeras löpande och kommer att hållas efter avtalsrörelsen. Aktuella datum:

➤ 30 maj, inom bevakning, i Oskarshamn.

För dig med ett förtroendeuppdrag, så finns fler utbildningar att gå.

Är du pensionär? Och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att höra av dig till någon av våra kontaktpersoner:

➤ Kenneth Ingemansson i Karlskrona, tel 070-302 56 61.
➤ Gustav Holmberg i Sölvesborg, tel 070-245 62 58.

Familjedag med LO-facken i Wämöparken i Karlskrona den 13 maj. Vi bjuder på grillad korv, kaffe, kaka, våfflor och popcorn. Aktiviteter och barnaktiviteter (bland annat hoppborg), chokladhjul och pilkastning (intäkterna går till Röda korset). Musik från scenen med The Turnpikes, barnunderhållning med Wedins Variéte. Alla är välkomna!

Avdelningens kontaktuppgifter
➤ Växel: 010-480 30 51
➤ E-post: transport.51@transport.se
➤ Hemsida: avd.transport.se/avd-51/
➤ Facebook: facebook.com/TransportAvd51

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Är du intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Kontakta studieorganisatör Alexander Hutter på 010-480 36 24 eller alexander.hutter@transport.se så bokar han in detta.

Nästkommande Startpunkt är tisdagen den 30 maj kl 17.00–21.00. Välkommen att anmäla dig! Fler datum hittar du alltid på hemsidan.

Fråga oss!
➤ Har du frågor gällande din anställning eller ditt kollektivavtal? Kontakta ombudsman Anders på 010-480 36 28.

➤ Gäller din fråga arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta då vårt regionala skyddsombud Dan på 010-480 363 0.

➤ Övriga frågor? Kontakta ordförande Daniel på 010-480 36 26.

Öppettider Avdelningen är vanligtvis öppen vardagar 8.00–16.40, lunchstängt 11.30–12.30, om vi inte är ute på fältet. Så ring gärna innan och kolla att vi är på plats om du vill besöka oss!

➤ Växel: 010-480 30 55
➤ E-post: transport.55@transport.se



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

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.

Rätt eller fel – bra eller dåligt?

Under mina 36 år som medlem i förbundet, och snart lika lång tid som fackligt aktiv, har jag ganska ofta funderat på frågan om vad som är en bra, en hyfsad eller en dålig uppgörelse eller förhandling, och vem som avgör eller graderar det egentligen?

Efter lite grubblande och diskuterande med både mig själv och andra i min närhet blir svaret nästan alltid detsamma.

DET ÄR NI medlemmar som avgör och delar ut domen. Sen gör ni alltid det som sanna transportare. Det vill säga, fanns det inte lite mer att klämma ut, eller borde vi kanske varslat och konfliktat för att få mer? Hyfsat eller okej, aldrig mer än så. Det är vårt motto mina vänner, och så ska det, och måste det vara!

EN NÖJD TRANSPORTARE i en förhandling finns väl ändå inte? Och är vi nöjda, visa det aldrig för motparten.

Det finns inget givet svar på hypotetiska frågor och på något sätt är det ändå alltid mitt ansvar att tillsammans med förhandlingsdelegationen och förbundsstyrelsen avgöra om, och när, avtal ska skrivas på eller inte.

> En nöjd transportare i en förhandling finns väl ändå inte? Och är vi nöjda, visa det aldrig för motparten.

I ÅRETS AVTALSRÖRELSE har vi fullt avsiktligt ställt oss utanför LO-samordningen och lagt fram egna krav för våra medlemmar, utan hänsyn till övriga inom LO-kollektivet.

Rätt eller fel avgör som alltid ni medlemmar. Men en sak ska ni veta: Jag jobbar inte för och jag är inte förtroendevald av LO!

JAG ÄR FOSTRAD, uppväxt och engagerad transportare i vårt förbund. Jag kommer aldrig att bli något annat, och vill inte heller bli det!

Mitt uppdrag är att företräda vårt förbund och våra medlemmar. Det försöker jag alltid att göra och prioritera, först och främst, i alla lägen och i alla situationer.

ÄN SÅ LÄNGE har det gått bättre än väntat i årets avtalsrörelse. Min inställning till detta är och kommer alltid att vara följande:

Vi behöver inte bry oss om ett märke som vi skiter i. Vi tar det som ett golv och lägsta utgångsläge för våra medlemmar och vårt förbund.

HOPPAS OCH TROR att ni är med mig, som stolta medlemmar i Svenska Transportarbetareförbundet. ■



Tommy Wreeth
Stolt ordförande i Svenska Transportarbetareförbundet.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

Semester i fjällen eller vid havet?

Scanna QR-koden för att boka!

Vi har ett fåtal stugor kvar för uthyrning sommaren 2023 i bland annat Lyse-Berga, Åre, Hunnebostrand, Björnrike, Sälen, Idre, Branäs, Lofsdalen och Hemavan. Vänta inte med att göra din bokning. Boka genom att scanna QR-koden här till höger. Först till kvarn!