

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 8 oktober 2023

**Avtalat och klart:
Här har du din lön**

Färdtjänstförare
**Attityd i syd: Håll
käften och kör!**

**Farväl till tidningsbud
på landsbygden**

KULTUR

*Boklåda
bland
matlådor*

FLYGARBETARE

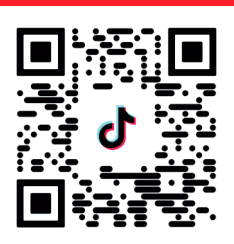
**Boende, mat
och "soppa"
kostar mest**

STARKA TILLSAMMAN

Hej alla nya medlemmar!

Ditt nya medlemskap i facket ger dig större trygghet på jobbet och mer styrka att påverka och förbättra dina villkor. Välkommen till Transport!

Följ oss på
TikTok



1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

På omslaget:
Meddy Linond
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:
54 200.
Nästa nummer utkommer
den 9-10 november.

PRENUMERATION

250 kronor per år (10
utgåvor). Adressändring
meddelas till respektive
avdelning. Icke med-
lemmar kan mejla info@
transportarbetaren.se.

REDAKTION

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och
ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



SVERIGES TIDSKRIFTER
FÖR EFTERLYSTNA

VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 8



4 LEDARE KRISTINA SJÖBERG

6 AVTAL 2023
Så mycket mer i lön ger
avtalen som tecknats.

13 TIDNINGSBUD
170 förlorar jobbet när
VTD drar ned utdelningen
i Västsverige.

**14 KRÖNIKA ALEXANDRA
EINERSTAM**

**18 VANN MOT FÖR-
SÄKRINGSKASSAN**

Förvaltningsrätten i
Jönköping gav mannen
rätt i ett sjukförsäkrings-
ärendet som handlar om
liv och död.

22 FÄRDTJÄNSTFÖRARE
Skånetrafiken pressar
färdtjänstförarna till
bristningsgränsen.

**23 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON**

24 FILMSPELNING
Säkerhetsvakter på
Prevent i Göteborg agerar

skådespelare för en dag.

31 DYRTIDER
MEDDY LINOND
Meddy Linond och famil-
jen måste prioritera vad
pengarna ska gå till.

**32 HUR BRA ÄR VI
PÅ INKLUDERING?**
Lastbilschauffören Gab-
riella kom ut som kvinna
2020. Yrkesmässigt var
det svår från början, men
nu har det lyft.

36 FRÅGA FACKET

38 KULTUR
Avdelning 12 har årets
arbetsplatsbibliotek!

40 OKTOBERKRYSSSET

42 MÅNADENS MEDLEM
Lastbilschauffören Per
Ehlin tränade bort sin
diabetes.

44 MÅNADENS KLUBB
Nybildad klubb på Vik-
bolands Taxi.

**47 KRÖNIKA
TOMMY WREETH**

Ledare

Det handlar om det fria ordet

Fler och fler tidningar halverar sin utgivning, går över till digital utgivning eller läggs ner helt. Detta påverkar tidningsbuden och på flera ställen varslas det om uppsägningar. Tidningsbuden är en yrkeskår inom Transport som redan får kämpa. Många har inte heltid och nu blir flera av dem helt arbetslösa. Ett stålbad som jag tyvärr inte tror vi har sett det sista av än, och som påverkar på så många olika plan.

TILL SIST HANDLAR det om det fria ordet. Att få sin tidning är en kugge i demokratin, möjligheten att hänga med i vad som sker och skapa sig egna åsikter. Tidningsbuden är hjältarna som ser till att tidningen levereras. Och på många håll höjs nu röster från läsare som vill ha kvar sina papperstidningar. Men det är pengar som styr. Som i så mycket annat. På sidan 13 kan du läsa mer om tidningsbud som varslas om uppsägning. Att bli arbetslös är aldrig lägligt. Och extra olägligt är det nu när allt är dyrare och inflationen fortfarande hög.

MEN ÄVEN DEN som har ett jobb behöver hålla koll på utgifterna. I vår serie *Dyrtider* har vi i det här numret träffat Meddy Linond. Med fyra barn har han och hans fru fullt sjå att skjutsa barn till aktiviteter och att få vardagen att gå ihop. Det gäller att prioritera vad familjen ska lägga pengar på. För som Meddy säger "det finns alltid någon som snor åt sig stålarna". Läs mer på sidan 31.

EN ANNAN AV Transports yrkeskårer är lastbilschaufförerna. Och där säger arbetsgivarorganisationen Transportföretagen att det inom transportsektorn finns ett rekryteringsbehov på 150 000 personer fram till år 2035. Extra kul är det då att följa trenden i sociala medier som går under hashtag #truck-spotting. Ungdomar och barn som filmar lastbilar och lägger ut på till exempel Tiktok. Det är en trend som ger kidsen tusentals följare och miljoners visningar. Var försiktig, uppmanar polisen. Låt inte detta ta uppmärksamhet från körningen. Men visst är det lite roligt? Räck upp en hand alla ni som sett detta och som till de unga filmarnas glädje lytt uppmaningen att tuta!

AVTALSFÖRHANDLINGARNA FORTSÄTTER. Transport har för första gången tecknat kollektivavtal med Instabee. Och just nu pågår förhandlingar för tre olika flygavtal. Flygförhandlingsdelegationen träffas precis nu när den här tidningen delas ut av ditt tidningsbud. På sidorna 6–9 har vi sammanställt de avtal som hittills är klara. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om det nya taxiavtalet och regler om scheman:

"Hahaha, jag har arbetat flera år som färdtjänstförare och varken jag eller mina kollegor har fått något schema någonsin. I stället ringer växelns hälsningslösa telefonister på kvällen från Kanarieöarna, efter avslutad arbetstid, och talar om för oss hur tidigt vi ska börja och var på kartan vi ska starta kommande morgon. De är chefs papegojor och han har alltid stoppat strumporna i öronen om man har några synpunkter." OS

Vi skrev om en stoppad elvägs-satsning:

"Lägg ner detta med elväg och satsa på den tekniken som redan finns genom att bygga ut med fler laddstolpar på varje rastplats och i industriområden och vägkrogar där förarna kan gå från bilen och äta eller duscha samtidigt som fordonet snabbbladdas under en rast." PJ

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Nytt avtal för bevakningsbranschen
2. Snart kan vi se 34,5 meter långa lastbilar
3. Transportavtalet klart

Pressgrannar

Klassisk skumboll snart historia

Livsmedelsarbetarförbundets tidning, **Mål och Medel**, tar i aktuellt nummer upp en nyhet som berör konsumenter långt utanför de egna medlemsleden. Mums-mums försvinner!

Det var i somras som tillverkaren Cloetta meddelade att den chokladöverdragna skumtoppen ska sluta att tillverkas efter 90 år. Orsaken är vikande försäljning.

Tillverkningen av Mums-mums startade alltså redan 1933. Men nu är det slutmumsat. Produktionen upphör i september, skriver Mål och Medel. ■



"Ett skyddsombud utan fackets stöd är rökt. Du blir arbetsgivarens lakej."

TORBJÖRN JOHANSSON
LO:s avtalssekreterare i Arbetet om att regeringen gett Arbetsmiljöverket i uppdrag att ta fram förslag för att fler ska bli skyddsombud.



Läsarbilden



FOTO: LEIF HANSEN

"BILDEN ÄR TAGEN i Malmö Frihamn där jag jobbar ibland som väktare. Bilden togs en helg i september och här kan man säga att gammalt möter nytt. Här i frihamnen står enormt många nya importbilar som ska ut till återförsäljare runt om i landet, ibland står det också några äldre fordon som antingen ska exporteras eller så är det frågan om import", skriver Leif Hansen som tagit bilden.

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

Insänt

Korkat om mensskydd

Hej! Jag såg att ni har en otroligt korkad artikel i nummer 6, där ni nedgraderar kvinnan till en könlös stackare som bara är en livmoderbärare. Vad är då en man i era ögon – en penisbärare?

Jag har diskuterat detta med andra transportarbetare och alla tycker det är otroligt dumt. Är det sänt här dravel medlemsavgiften skall gå till så hoppar jag av. Jag tycker ni ska be om ursäkt.

Det hade ju gått utmärkt att göra den här artikeln utan att förminska kvinnan till en livmoderbärare. Skulle du själv vilja bli kallad för något liknande? Er uppgift är inte att sprida det här genustramset utan att göra vettiga och intressanta artiklar.

JO

Svar: Hej! Tack för att du läser tidningen och hör av dig.

En förklaring, inte ursäkt, är att vi före sommaren skrev om de motioner som väckt mest debatt och fått gehör på Transports kongress förra året. En uppföljning för att se vad som hänt med sådana förslag som kongressen beslutat anta.

En sådan motion var Örebroavdelningens motion om "fria mensskydd till alla livmoderbärare". Tidningens artikel speglar språket i motionen, som också antogs av Transports kongress. Om det är sakligt, roligt eller bara trams går självklart att ha olika uppfattningar om.

Vi hoppas att annat i tidningen känns vettigt och intressant för dig!

Kristina Sjöberg, chefredaktör och ansvarig utgivare, Transportarbetaren

Bilden



Transports avdelning 25 deltog i Pride Halmstad i LO-facken i Halmstads tält, tillsammans med Elektrikerna, Handels, HRF, IF Metall och Kommunal. "Solen sken på oss hela dagen och det var flera tusentals personer som deltog i Pride. Vi hade en massa bra, och även sorgliga, samtal med ungdomar som varit med om hemska saker på sommarjobb, där de behandlats illa på grund av sin sexuella identitet. Vi i facket lovade dem att vi fortsätter kampen för allas lika värde", skriver 25:ans ordförande Manuel Gomez.

Debatt

Tack för ingenting, Arbetsmiljöverket!

Nu slutar snart generaldirektören för Arbetsmiljöverket, Erna Zelmin, sitt uppdrag och antalet arbetsplatsolyckor ser i år ut att nå nya rekordnivåer. Vilket fokus har man då på Arbetsmiljöverket? Jo, att man ska ut och inspektera företag där de anställda har många digitala möten, för de kan bli trötta i hjärnan av alla möten och även drabbas av teknikstrulångest. Detta ska göras i ett EU-projekt. Herregud!

ARBETSMILJÖVERKET HAR UTVECKLATS till en producent av meningslösa undersökningar och de jagar pinnar i statistiken så att årsredovisningen ser bra ut inför regeringen. Antalet inspektioner är viktigare än resultatet.

Tidigare förstod man att det är arbetarnas arbetsmiljö man ska värna om och förbättra, och att de som företräder arbetstagarna i arbetsmiljöarbetet på

företagen är skyddsombuden.

Inspektören är numera föredragande och makten över ärenden ligger hos närmsta chef och en jurist. Perspektivet har blivit att värna arbetsgivarens intresse. Jurister och chefers erfarenheter är oftast inte desamma som en arbetares. Man kommer från andra miljöer och har andra sympatier.

FÖRR HADE INSPEKTÖRERNA branschkunskap och i många fall egna erfarenheter av att jobba i branschen. De visste på vilka företag det systematiska arbetsmiljöarbetet fungerade och på vilka det fallerade.

Inspektörerna ställer i dag, som de numera alltid gör, generella krav på riskbedömningar, och godtar sen vilket dokument som helst som företagen skickar. Därefter lägger myndigheten ned ärendet. Företagen lär sig att de kan konkurrera med en dålig arbetsmiljö.

Det som behövs är att man börjar lyssna på skyddsombuden, tar dem och deras arbetsmiljöframställningar på allvar och vågar ställa krav på företagen. Fast då kan de ju uppfattas som partiska...

DET ÄR ALLT för många som mår dåligt och behandlas illa på sina arbetsplatser och som jobbar i en farlig och riskabel arbetsmiljö i våra branscher, utan att de kan lita på att Arbetsmiljöverket agerar.

Men lycka till med att attackera det enorma arbetsmiljöproblemet med för många digitala möten! ■

Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till redaktionen@transportarbetaren.se. Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv. Vi förbehåller oss rätten att redigera insända bidrag.



ANDERS PALMQVIST

regionalt skyddsombud i Transports Malmöavdelning.



BERT JOHANSSON

regionalt skyddsombud i Transports Malmöavdelning.

Mer klirr i kassan? Här är alla nya löner!

Efter tuffa förhandlingar och strejkhot är de nya lönerna klara i majoriteten av Transports avtal. Transportarbetaren listar löneökningarna. Här är de som fått minst – och de som har fått mest.

Text JOHN ANTONSSON Foto SHUTTERSTOCK



De har fått mest och minst i årets avtal

Har under ser du en sammanställning av nästan alla avtal som Transport förhandlat fram i årets avtalsrörelse. Vis-sa avtal är inte färdigförhand-lade. Depåavtalet, samt vatten och miljö- och flygavtalet med Sobona, är inte med eftersom lönerna delvis fördelas genom potter. De låter sig inte riktigt jämföras med de flesta övriga avtal, som har lön utifrån erfarenhet och arbetsuppgifter.

Vi har valt att skriva ut de lägsta lönerna för myndiga arbetstagare och de högsta stegen. Som ni kan se har Trans-port lagt sitt krut på att erfaren personal ska få upp lönerna mest.

Alla löner är baserade på heltid, tillägg är inte inräknade. Vårt att veta att vissa



FOTO: SHUTTERSTOCK

branscher har mycket ofrivillig deltid och att många tidningsbud jobbar deltid med en stor del av arbetstiden på natten, men med ett ob som är betydligt lägre än i de andra avtalen.

I vissa avtal är lönerna högre i stor-städerna. I de fallen har vi angett lönerna för övriga landet i tabellen.

JOHN ANTONSSON

AVTAL		Lön 2022	Ny lön 2023	Ny lön 2024	Sammanlagd ökning
Bensin- och garageavtalet	Ingångslön servicebiträde	23853	24792	25652	1799
	Serviceman 8 år i yrket, 1 år på företaget	28690	29988	31003	2313
Bevaknings- och säkerhetsavtalet*	Nyanställd	23090	24030	25380	2290
	Lönegrupp A (väktare m fl efter 6 månader)	24374	25344	26594	2220
	Lönegrupp B (väktare m fl efter 15 månader)	28313	29458	30408	2095
	Lönegrupp C (ordningsvakter m fl)	28690	29830	30805	2115
Bilvårdare på biluthyrningsföretag	Ingångslön	24198	25190	26021	1823
	Efter 8 år i yrket	28284	29444	30415	2131
Bilvårdsanläggningar, Fremia	Ingångslön biträde	23853	24792	25652	1799
	Bilvårdsman med 8 år i yrket, 1 år på företaget	28690	29988	31003	2313
B-kortschaufför, transportavtalet**	Ingångslön	25365	26446	27346	1981
	+ premiekompensation 2–5 kr/timmen	28514	29594	30494	1980
Bärgningsarbetare, transportavtalet***	Ingångslön	27941	29454	30624	2683
	Efter 4 år i yrket	28535	30045	31216	2681
Flygtankning, tankningsman	Nyanställd	23583	25046	26273	2690
	Efter 8 år i yrket, 1 år på företaget	30674	32400	33847	3173
Gummiverkstadsarbetare	Ingångslön över 18 år	26019	26784	27532	1513
	Efter 6 år i yrket	28885	30285	31491	2606
Hamnarbetare	Lönen skiljer sig mellan hamnbolag, siffrorna är ungefärliga	32000	33000	35000	2575
Lastbilschaufför, transportavtalet	Ingångslön	28183	29263	30163	1980
	+ premiekompensation 2–5 kr/timmen	28546	29946	31046	2500
Miljöarbetare med C-kort, miljöarbetareavtalet	Ingångslön	28670	29801	30749	2079
	Efter 6 år i yrket	28670	30289	31420	2750 MEST!
Miljöarbetare, medåkare utan C-kort	Ingångslön	28670	29000	29853	1183 MINST!
	ny kategori från och med 1 juni 2023	Efter 8 år i yrket	30289	31420	2532
Taxiförare, månadslön	Ingångslön	25223	26804	26984	1761
	Efter 4 år i yrket	25704	27004	28084	2380
Taxiförare, garantilön vid provision****		21052	22337	23337	2285
Taxitelefonister*****	Under provtjänstgöring	25227	26172	27157	1935
	Efter 5 år som yrkeskunnig på företaget	26651	28040	29040	2370
Terminalarbetare, transportavtalet	Ingångslön	27257	28355	29274	2017
	+ premiekompensation 2–5 kr/timmen	28018	29519	30643	2625
Tidningsdistributörsavtalet	Ingångslön	25432	26475	27348	1916
	Efter 120 månader	30165	31402	32438	2273

* Efter fem år i branschen får bevakningsanställda 100 kronor extra i månaden.

** Det är nytt för i år med en helt egen steg för chaufförer med enbart B-kort. Tidigare kvalade förare av fordon under 3,5 ton in på "vanliga" stegen efter en tid.

*** I tidigare avtal hade bärgningsarbetare enbart veckolön angiven i kollektivavtalet. För att kunna jämföra har 2022 års veckolön räknats om till månadslön.

**** 2022 var garantilönen något högre i Stockholm än i övriga riket. Från 2023 finns bara en nivå.

***** Tabellen för Göteborg och Malmö har slagits ihop med övriga landet från 2023. Därför är jämförelsen med 2022 något missvisande.

Vad tycker du om ditt nya avtal?

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Per Svedberg, väktare, Hudiksvall:

– Utifrån min egen horisont är jag lite besviken att vi inte kom något längre. Många kompisar hade väldigt höga förväntningar och ur det perspektivet är det klart att det inte blev som förväntat. Men vi är eniga om att lönen måste upp mer! Jag har hög tilltro till arbetsgruppen som ska tillsättas av parterna, och som ska se över hur erfarenhet och kompetens ska stärkas mer i framtiden.

FOTO: PRIVAT



Jan Selin, miljöarbetare, Bromma:

– Det var ett bra påslag på lönen, absolut. Men fortfarande är det så att vi som varit med ett tag, särskilt på hushållssidan, önskar att det var som tidigare – att vi inte ska behöva riskera att gå ned i lön när en ny arbetsgivare tar över. Förut var premielönen reglerad i poängssystem, i bilaga C – något som en ny generation knappast känner till... Och jag vet att många ute i landet tycker att det bara är något som påverkar i Stockholm, men så skulle det inte behöva vara. Det skulle gå att sy ihop så att det gäller alla. Men lönehöjningen i år är bra!

FOTO: KRISTINA SJÖBERG



FOTO: JUSTINA ÖSTER



Pea Olsson, färdtjänstförare, Mora:

– Vi ska vara glada för det lilla vi fick, men det var för lite. Det tycker vi allihop med det ansvar vi har. Vi gör väldigt mycket i vårt jobb som inte syns utåt. Jag är glad att garantilönen för Stockholm och övriga landet slogs ihop till en. Ett steg på vägen mot att få bort procent-lönen. Jag har alltid kört på månadslön, vill inte köra på procent. Då blir det så osäkert vad man tjänar.

FOTO: KRISTINA SJÖBERG



Nicholas Torbjörnsson, tidningsbud, Varberg:

– Jag tycker att det kändes väldigt lojt, avslaget, när det var klart. Jag satt med avtalsdelegationen, men under två dagar i Stockholm kändes det inte som att det blev några egentliga förhandlingar. Vi hade ett flertal krav vi ville lyfta. Arbetsgiversidan tjtade mest om ett system med tidbank, en idé och inget konkret förslag. Vet från min egen arbetsplats att det är mycket hallå om kostnaden för mertid, men inte ens när vi föreslog att ge upp den blev det annat än ett blankt nej.

Daniel Börjesson, hamnarbetare, Göteborg:

– Det är klart man alltid vill ha mer och ska kämpa för det, men vi vet inte vad konsekvenserna blivit. Nöjd är man ju aldrig. Vi begärde 8500 kronor i höjning och gav oss lite för billigt. Kostnadsnivåerna har ju höjts ganska mycket och räntorna har ökat ännu mer sen vi tecknade avtalet. Jag satt med i avtalsdelegationen men har ärligt talat inte fått så mycket reaktioner.

Ny motpart sökes?

Av Transports 27 kollektivavtal förhandlas 6 avtal med Almedas förbund. Nästa avtalsrörelse kan det bli än färre.

Text Lilly Hallberg Foto Kristina Sjöberg

– Förbundet har som uttalad ambition att avveckla så många som möjligt av de avtal som vi har med arbets-givarförbund hos Almeda. Det utifrån att Almeda sammantaget inte är en seriös motpart, som tar ansvar för sina kollektivavtal, säger Transports ombudsman Magnus Thelander.

Han har under årets avtalsrörelse varit med och förhandlat fram nio av de nya kollektivavtal som tecknats, an-tingen som ansvarig handläggare eller som biträdande handläggare.

– I samtliga fall gäller förstås att vi och motparten alltid vill mer eller mindre olika saker. Det ligger i sakens natur, säger Magnus Thelander.

Här kommenterar han avtal som tecknats med olika förbund under Almedas paraply:



Almeda Tjänsteföretagen

DISTRIBUTION AV DIREKTREKLAM: "Motparten saknar helt intresse av att ta ansvar för att branschen ska be-tala anständiga löner. Jag kan bara dra slutsatsen att de står upp för att löner på 30–40 kronor i timmen är acceptabelt i dagens Sverige. Bortsett från det har motparten betett sig sakligt i förhandlingarna."

TERMINALARBETARE (ALMEDA); gäller anställda på speditons- och transportförmedlingsföretag anslutna till arbetsgivarorganisationen: "Vi är i färd med att försöka avveckla avtalet till förmån för transport-avtalet. Vi tycker att det är direkt olämpligt att det finns två olika kollektivavtal för i allt väsentligt samma bransch."

BILVÅRD (BILUTHYRNINGSFÖRETAG); "Vi har justerat enligt märket så där har det inte funnits några stora frågor att tvista om."

Medieföretagen

TIDNINGSDISTRIBUTÖRER: "Förhandlingarna kan sam-manfattas med att inget av det vi vill sälja är något värt enligt motparten samtidigt som det, som de vill köpa av oss, är värt kaffepengar. Det omöjliggjorde alla försök till reell förhandling. Motparten uppträd-de dessutom oprofessionellt och direkt ouppfostrat i förhandlingen. De tycks inte som barn ha fått lära sig gott uppförande av sina föräldrar."

Almeda Säkerhetsföretagen

BEVAKNINGS- OCH SÄKERHETSAYTALET: "Ska jag raljera hade motpartens företrädare kunnat ersättas av en knapp som vid avtryckning spelade upp 'märket, avräkning, individuella löner'. Säkerhetsföretagen hade samtidigt sparat in massor av pengar på löner till sina företrädare. Även om motparten visade ett kompakt ointresse för att verkligen förhandla, vilket omöjliggjorde alla försök till seriös diskussion om de tvistefrågor vi hade att hantera, får de ändå sägas ha uppträtt sakligt." ■

NYHET!
PANELER I 4-VÄGS
SUPER-STRETCH

COMFORT
STRETCH



INGA MELL

– beställ dina arbetskläder

ANHÄNDER!

direkt från Wexman Workwear

HÖSTPAKET

DU FÅR 17 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek

1 995:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



KLASS 1

KLASS 2

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH

Välj modell,
ett par ingår

KLASS 1



3-PACK KALSONGER



MULTISCARF



ELASTIC
ERGO

BÄLTE



KLASS 3

JACKA SOFTSHELL



ALLROUND
GRIP

3-PACK HANDSKAR



STRETCH BEANIE



KLASS 3

FULL-ZIP SWEATSHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST TEE



MID CUT
ALLROUND

3-PACK
TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2023-11-30. 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

Nytt avtal för Samhall

Avtal 2023. Grundlönen för Samhall-anställda höjs med 1020 kronor från den 1 oktober 2023 och med 931 kronor den 1 oktober 2024, dessutom höjs arbetsuppgiftstilläggen.

De nya lönerna kommer efter en överenskommelse mellan Transport, de andra sju avtalsbärande LO-förbunden och Fremia.

Nytt i avtalet är bland annat att det införs möjlighet att spara outtagen arbetstidsförkortning till sin delpension och att rätten till permission vid nära anhörigs sjukdom nu också gäller nära anhörig som inte är sammanboende. ■

Nya löner för hyrverk

Avtal 2023. Limousinchaufförer och andra som går under avtalet för hyrverk har fått nya löner.

Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund har enats om löneökningar 8,06 procent. Avtalet sträcker sig från och med den 1 juni 2023 till den 31 maj 2025. Det motsvarar en höjning med 1219 kronor på månadslönerna det första året och 1021 kronors höjning det andra. ■

Paketjätten har tecknat avtal

E-handel. I våras berättade Instabee, som är en sammanslagning av Budbee och Instabox, att de planerade att teckna kollektivavtal.

Nu är transportavtalet påskrivet och gäller från och med den 2 oktober 2023.

Avtalet kommer att gälla för terminalarbetare och de anställda chaufförerna. Hemleveranserna sköts alltjämt av underleverantörer och de omfattas inte av kollektivavtalet.

Transports fokus har varit att teckna avtal för de anställda. Nästa steg blir nu att påbörja diskussioner om hur anställningsvillkor och kollektivavtal ska gälla hos underleverantörerna. ■



Transports förhandlingsdelegation går igenom flygarbetarnas kravlista under förhandlingarna om nytt kollektivavtal.

Lönekamp för flyget på startbanan

Avtal 2023. Transport och Transportföretagen Flyg har inlett sina förhandlingar om tre kollektivavtal. Facket satsar mest krut på pengar.

Text och foto John Antonsson

Flygarbetare från tre avtalsområden inom flygbranschen har varit

med under tre förhandlingsdagar i Näringslivets hus på Storgatan i Stockholm med start måndagen den 18 september. Förhandlingarna kommer att fortsätta den 5-6 oktober.

VIKTIGASTE KRAVET i de här avtalsförhandlingarna är pengar, och så har

det låtit under hela året när Transports ordförande Tommy Wreeth tagit ordet. Förutom rena pengar går Transport in i förhandlingarna med flera andra förhandlingskrav. Ett av dem är att det ska gå att växla det extra semestertillägget till en extra semestervecka, eller till en extra pensionsinsättning. ■

Nytt taxiavtal efter konflikthot

Avtal 2023. Transports avdelningar, fackliga representanter och medlemmar förberedde sig på strejk. Men arbetsgivare och fack enades, till slut, om ett nytt avtal för landets taxi-, färdtjänst- sjukrese- och skolbussförare.

Text Justina Öster

Det nya taxiföraravtalet mellan Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund löper över 26 månader, från och med den 1 juli 2023 till och med den 30 augusti 2025. Chaufförerna, på bolag med kollektivavtal, ska få sin lönehöjning allra senast med oktoberlönen.

– Vi är särskilt nöjda med garantilönen som i det nya avtalet blir den samma för hela landet. Den höjs med totalt 2285 kronor, säger förbundsordförande Tommy Wreeth.

TAXIFÖRARAVTALET HAR TVÅ lönesystem. Månadslön och procentlön på inkört belopp, där garantilön utgår till förare som haft få körningar och låg förtjänst. Garantilönen har tidigare varit lite högre i Stockholm, men nästa år slås den ihop till en gemensam för hela landet.

Från och med den 1 juli i år höjs garantilönen för Stockholms taxiförare med 515 kronor (22 337 kronor i månaden). För chaufförer i övriga landet blir höjningen 1 285 kronor (22 337 kronor i månaden).

Från och med den 1 augusti 2024 höjs garantilönen alltså till en gemensam på 23 337 kronor i månaden. En höjning med en tusenlapp. Hopslagningen innebär att förarna i huvudstaden får en lägre höjning och övriga landets chaufförer en högre.

Höjningarna innebär 134,24

kronor per inloggad/arbetad timme 2023 och 140,25 kronor per timme 2024.

I avtalet införs också det nya lönesteg för fyra eller fler år i yrket, något som Transport kämpat för. ■

De nya taxilönerna

Så här höjs de nya tarifferna (löne-stegen:

Biträde, år 1: Höjning med 850 kronor.

År 2: Höjning med 850 kronor.

Förare, år 1: 850 kronor.

År 2: 875 kronor.

2 år i yrket, år 1: 1100 kronor.

År 2: 950 kronor.

Nya löneklassen, 4 år i yrket.

År 1: 1300 kronor.

År 2: 1080 kronor.

Katastrofbesked för tidningsbud

Tidningsdistributörer. Omkring 170 tidningsbud i Västsverige riskerar att mista jobbet. Det är en följd av mediebolaget Stampens stora sparpaket, som innebär att över 10 000 hushåll inte längre får sin morgontidning hemburen.

Text Lilly Hallberg

Från den första oktober börjar förändringarna genomföras. Neddragningarna. Det efter beslut av Stampen Media och Västsvensk Tidningsdistribution (VTD). Det handlar om utgivning och distribution för koncernens sammanlagt 16 tidningar, från Strömstad i norr till Laholm i syd och Alingsås i öst.

NÄR ALLT FÄRRE prenumererar på en daglig papperstidning blir kostnaden per utdelat exemplar allt högre, särskilt i glesbefolkade trakter.

– Vi behöver säkerställa att vi inte åker flera kilometer till en brevlåda med bara en tidning för då blir distributionen allt för kostsam, säger VTD:s vd Annika Nyberg, till SVT Nyheter Väst.

Mängden paket, som buden distribuerar, har inte ökat i den mängd som krävs för att motivera att fortsätta köra i vissa områden på landsbygden. Post och paket kommer dock till skillnad från lokaltidningar att få nya leverantörer.

Totalt har Stampen Medias tidningar omkring 100 000 hushåll som prenumererar på en pappers-tidning, så kallade printkunder. Det betyder att var tionde i höst blir av med möjligheten att läsa sin tidning på traditionellt vis. Framför allt handlar det om hushåll på landsbygden, men även adresser i tätorter kan drabbas om för få personer prenumererar på en papperstidning. Samtliga har erbjudits digitala prenumerationer på "sin" tidning och även stöd i övergången till

läsande i annan form.

Stampens digitaliseringsprocess slog redan i våras hårt mot tidningsbuden i Bohuslän. Två av tre bud fick besked om att de skulle behöva sluta när tidningar i regionen genomförde större förändringar. Strömstads Tidning upphörde den 1 oktober helt att komma ut på papper. Bohuslänningen halverar utgivningstakten, från sex dagar i veckan till tre dagar.

SAMTIDIGT SKROTADES DET system med filialer som VTD byggt upp i Bohuslän. All utdelning utgår nu från Uddevalla.

Av tidigare 60 tidningsbud kommer bara omkring 20 att arbeta kvar när förändringen är helt genomförd.

Tidningsbudet och Transports ordförande i avdelning 55 Bohuslän/Dalsland, Daniel Hilmér, talade om chock och sorg efter beskedet: – 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.

Stampen motiverade då förändringen med allt färre läsare av papperstidningar och därmed ökade kostnader för distribution.

DET STORA SPARPAKET som genomförs inom hela koncernen är också motiverat av en kraftigt vikande annonsmarknad.

De första sju månaderna i år minskade Stampens annonsförsäljning med 30 miljarder kronor jämfört med samma period 2022. 1 augusti var tappet ytterligare 10 miljarder kronor.

Varslet inom Stampenkoncernen innebär neddragningar på bred front, både på redaktioner och övriga tidningsavdelningar. Och på distributionen, tidningsbuden – den bärande länken i yttrandefrihetens kedja som det så vackert brukar talas om på Tidningsbuden dag i oktober. ■

Fler som slutar med papper

1 oktober: Papperstidningen upphör att delas ut på söndagar till samtliga hushåll i Medelpad, Gävle och Sandviken. Det gäller Gefle Dagblad, Arbetarbladet, Sundsvalls Tidning och Dagens Nyheter.

1 oktober: Upsala Nya Tidning upphör att leverera papperstidning till omkring 1100 prenumeranter i Heby kommun och delar av Tierps kommun.

1 januari 2024: Östgöta-Correspondenten upphör att distribuera tidningar till omkring 1000 prenumeranter i delar av Odeshög, Boxholm och Mölby kommuner.

Här förändras distributionen

Datum då vissa adresser inte längre får utdelning av papperstidning, sammanlagt omkring 10 000 prenumeranter i framför allt Västsverige berörs.

1 oktober: Bohuslän, samtliga 13 kommuner. (Halvering av utgivningstakt respektive upphörande som papperstidning – 40 av 60 tidningsbud förlorar jobbet.)

17 oktober: Alingsås, Vårgårda, Herrljunga, Sollebrunn, Lerum. (Gäller Alingsås Tidning, men även Borås Tidning som distribuerats av VTD-bud.)

1 november: Trollhättan och Vänersborg. (Nära hälften av tidningsbuden, drygt 25 anställda, förlorar jobbet.)

15 november: Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg, Horred, Istorp, Kungsåter, Åskloster, Öxnevala, Hindås, Rävlanda, Härryda, Morup, Veddinge, Hällingsjö, Träslövsläge.

5 december: Stenungsund, Kungälv, Orust, Tagene.

7/10: Nattens hjältars egen dag

Tidningsbud. I ur och skur, på mörka landsbygdsvägar och i storstadens larm – tidningsbuden kommer med morgontidningarnas nyheter (och på senare år, allt oftare paket och post).

Den första lördagen i första hela veckan i oktober är den internationella Tidningsbudens dag. I år infaller dagen den 7 oktober. Då är det brukligt att distributionsföretagen uppmärksammar sina anställda extra, med fika och bullar till exempel.

Tidningsbudens dag instiftades ursprungligen av amerikanska News Media Alliance, som en hyllning till en yrkeskår som ytterst ser till att tryckfriheten kan realiseras. ■



FOTO: JOHN ANTONSSON

Utag av vab skiljer sig mellan män och kvinnor, arbetare och tjänstemän.

Kvinnliga tidningsbud i vabtopp

Vab. Kvinnliga tidningsbud är en av de yrkesgrupper som tar ut flest vabbdagar, enligt en rapport från Försäkringskassan. I statistiken har flera yrkesgrupper slagits ihop. Bland kvinnor ligger kategorin tidningsdistributörer, vaktmästare och övriga servicearbetare högst upp med i snitt 16 vabbdagar om året. Kvinnliga lastbils- och bussförare tar i snitt ut 13,2 vabbdagar om året.

Mest vabb bland männen tas ut av gruppen bil-, motorcykel- och cykelförare, 12,4 dagar om året. Manliga lastbils- och busschaufförer finns inte på topp tio-listan av vabbare.

Högskoleutbildade och chefer tar ut betydligt mindre vabb. Minst vabb tas ut av chefer inom hälso- och sjukvård bland kvinnorna och övriga chefer inom samhällsservice bland männen. ■



Alexandra Einerstam

Våga prata om psykisk ohälsa

Den psykiska ohälsan ökar för varje år i det svenska samhället. En skrämmande trend är att den också ökar bland unga människor. Min enkla förklaring till varför det förhåller sig så är att vi (homo sapiens) inte är gjorda för detta moderna samhälle. Prestationskrav, den ökade användningen av sociala medier, ekonomiska bekymmer och att vi rör oss mindre är några av de faktorer som forskare tror har bidragit till ökningen.

PSYKISK OHÄLSA ÄR ett paraplybegrepp som även omfattar människor med NPF (neuropsykologisk funktionsnedsättning). NPF är inte en sjukdom och människor med NPF (till exempel adhd och autism) är inte sämre människor bara för att deras hjärnor är annorlunda funtade än så kallade typiska hjärnor. Om jag är en Nintendo Switch-konsol, kanske en annan människa är en Xbox medan en tredje är en Playstation.

Alla vi som lever och verkar i detta samhälle måste förhålla oss till psykisk ohälsa såväl privat som i yrkeslivet. Jag och mina kollegor inom bevakningsbranschen möter allehanda människor i de miljöer vi arbetar i. Det är bokstavligen en djungel där ute och hur vi reagerar och agerar kan endera eskalera eller deskalera en situation. Om jag hårdrar det kan det de facto vara skillnaden mellan liv och död.

DÅ DEN PSYKISKA ohälsan ökar måste även vi inom bevakningsbranschen inhämta kunskap och få rätt verktyg eftersom det inte längre är hållbart att placera människor i kategorin "besvärliga" och agera därefter.

Därför blev jag glad när jag häromdagen upptäckte att bevakningsbranschens egen skola Bya (Bevakningsbranschens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) nu börjat implementera detta i sitt undervisningsmaterial under rubriken *Bemötande vid psykisk ohälsa*.

Det innebär inte att vi, efter avslutad utbildning eller fortbildning, är fullfjädrade psykologer. Men jag är övertygad om att vi kommer att göra ett ännu bättre jobb än tidigare. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Transport har tagit fram ett presentationsmaterial som avdelningarna kan använda vid skolinformation.

Fler elever går med i Transport

Organisering. Transport har i dag över 1500 elevmedlemmar, fler än någonsin tidigare. Framgångskoden bakom lyckad värnning är bland annat snabbt inträde i förbundet tack vare digital teknik.

Text Lilly Hallberg

Under lastbilmässan på Elmia i Jönköping förra året gjorde Transport en satsning på att nå ut till blivande yrkesförare.

Många elever från gymnasiet transportprogram var ju där, och kunde enkelt skriva in sig i förbundet, säger Magnus Lagerqvist, ombudsman med ansvar för medlemsvärnning och organisering.

DET BLEV EN första väg. Den som går på gymnasiet eller en yrkesförberedande utbildning inom någon av Transports branscher kan bli medlem – gratis. Det är bara att scanna QR-koden för att få mer information om vad medlemskap innebär.

När vi är ute nu och gör klassrumspresentationer, eller är med på sådana event som yrkes-SM, kommer vi också i kontakt med väldigt

många elever som sedan skriver in sig, säger Magnus Lagerqvist.

När det gäller bevakningsbranschen sköts information om elevmedlemskap av Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya), och genom deras arbetsmiljölärare som bland annat informerar på gymnasiet barn- och fritidsprogram.

Ofta kommer vi in i årskurs 2 på gymnasiet och vi informerar då framför allt om facket rent generellt. I årskurs 3 handlar det mer om rättigheter och skyldigheter när de kommer ut på arbetsplatsen, som en sådan som att komma i tid, säger Magnus Lagerqvist.

HAN UPPLEVER OCKSÅ att skolorna ser det facket gör som en viktig del av elevernas utbildning.

Men Transports ombudsman tror att det skulle vara svårare att översätta den framgångsrika medlemsvärnningen för att få fler fullt betalande medlemmar:

När det gäller elevmedlemskap har vi ju en hel skolklass framför oss, som vi kan prata om deras framtid med. Då blir också förbundet relevant och trovärdigt. ■

Nya regler för långa nattpass i lastbil

Åkeri. I det nya transportavtalet har facket och arbetsgivarna kommit överens om komplighet vid arbetspass som är längre än tio timmar och där en del av arbetstiden är mellan 01.00 och 05.00.

Text John Antonsson

Alla som kör transporter och omfattas av kör- och vilotidsreglerna omfattas också av vägarbetsstidslagen. Mellan 01.00 och 05.00 räknas som nattarbete. Och lagen säger att den som jobbar natt på väg inte får arbeta längre än tio timmar. Men på vissa arbetsplatser behövs det.

I DET GAMLA transportavtalet var det då en fråga för lokala uppgörelser. På vissa håll i landet fick anställda bra betalt när tiotimmarsbegränsningen förhandlades bort. Men på

andra platser har lokala företrädare godkänt det, utan att ta extra betalt.

DÄRFÖR LANDADE DET nya kollektivavtalet i en generell överenskommelse som ger rätt för arbetsgivaren att göra avsteg från regeln. Förändringen gäller från och med den 1 september i år och ger en viss arbetstidsförkortning för den anställde.

Men vi har fortfarande kvar möjligheten att göra bra lokala uppgörelser i avtalet, säger Magnus Larsson, central ombudsman som var med och förhandlade fram avtalet.

DEN NYA överenskommelsen säger att arbetsgivare som schemalägger pass på mer än tio timmar ska med dela facket och den anställda minst en vecka i förväg. ■

Så kompenseras långa pass på natten

Den anställda ersätts enligt den nya överenskommelsen med ett visst antal minuter i kompensationsledighet.

→ Den som jobbar natt och upp till 11 timmar får 2 minuters komp per arbetad timme.

→ Den som jobbar natt och upp till 12 timmar får 3 minuters komp per arbetad timme.

→ Den som jobbar natt och upp till 13,5 timmar får 4 minuter komp per arbetad timme.

Den anställda ersätts enligt den nya överenskommelsen med ett visst antal minuter i kompensationsledighet.

Hårdare krav för A-traktorer

Trafik. Från och med den sista augusti i år gäller nya, hårdare krav för A-traktorer. Regeringen har beslutat om de nya reglerna för att öka säkerheten. Det innebär bland annat krav på säkerhetsbälte och att den som åker med måste sitta på passagerarplatsen.

Högsta tillåtna hastighet är fortsatt 30 kilometer i timmen. Regeringen vill även införa krav på vinterdäck för A-traktorer. Det är ett förslag till förordningsförändring som anmälts till EU, men regeringens förhoppning är att ett beslut om obligatoriska vinterdäck ska kunna fattas redan före vintern.

De senaste åren har flera svåra olyckor med A-traktorer inträffat. Totalt har 1200 personer dödats eller skadats i A-traktorrelaterade olyckor 2016–2021. De flesta var under 18 år.

De skärpta krav som nu gäller bygger på en utredning som Transportstyrelsen gjort. ■

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

60 miljoner för psykisk hälsa

Forskning. Afa försäkring, som ägs av fack och arbetsgivare, och pensionsförvaltaren Alecta satsar 60 miljoner kronor på forskning om psykisk hälsa. Satsningen kommer efter initiativ från LO, Svenskt Näringsliv och PTk.

Psykiska sjukdomar är den vanligaste orsaken till längre sjukfrånvaro för tjänstemän och arbetare i privat sektor.

–Forskningsatsningen är en unik möjlighet att få en samlad bild av sjukfrånvaron inom privat sektor, säger Ulrika Hektor, chef för FoU-avdelningen på Afa försäkring i ett pressmeddelande. ■

Transport stämmer Varbergs taxi i AD

Taxi. Facket har rätt att få ut uppgifter om övertid för alla anställda chaufförer, hävdar Transport. Men Varbergs taxi vill bara lämna ut uppgifter om medlemmar i facket. Nu stämmer Transportarbetareförbundet taxibolaget för brott mot kollektivavtalet i Arbetsdomstolen.

Stämningen som Transport lämnat in, med stöd av fackets juridiska byrå LO-TCO Rättsskydd, riktar sig mot Varbergs taxi och företrädaren, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA. Tvisten mellan parterna gäller närmare bestämt tolkningen av en paragraf i taxiföraravtalet liksom tolkningen av en paragraf i arbetstidslagen. ■

Truckspotting ny trend bland unga

Tiktok. Truckspotting är en ny trend bland unga som tycks ha spritt sig över landet. Det innebär att ungdomarna ställer sig på utvalda platser med lastbilstrafik och tecknar åt chauffören att tuta. Helst också dra i gång saftblandaren. Alltihop filmas och läggs ut på Tiktok.

För Örnsköldsviks Allehanda berättar Malte Norberg att över 4 miljoner sett hans videoklipp i slutet av augusti.

–Videon exploderade typ, säger han.

Vad är det då för tecken killarna använder? De höjer ena armen och gör en klassisk tut-rörelse. ■

Säkerhet i fokus efter sopbilsolycka

Arbetsmiljö. I fallolyckan skadades en miljöarbetare svårt efter att ha släpats 50 meter efter sopbilen. För kommunala Karlstads energi har konsekvensen blivit både en samsiffri företagsbot – och att vikten av säkerhetskultur lyfts inom hela bolaget.

Text Lilly Hallberg

Det är snart ett år sedan, i mitten av oktober 2022, som olyckan skedde i Molkom i Karlstads kommun. Då bröt en nyanställd miljöarbetare båda benen och fotlederna efter att han fallit från sopbilens bakparti, fastnat i kärlyften och släpats efter fordonet som var i rullning. Mannen drabbades också av underhudsbildningar på flera ställen och huden skrapades bort på bröstkorget och ena höften.

Miljöarbetaren är ännu inte helt återställd, men på väg tillbaka. Målet under sjukskrivningsperioden har varit att återgå till jobb hos arbetsgivaren, Karlstads energi. I dag arbetstränar han på en av bolagets återvinningstationer.

–Han är på bättringsvägen och har hela tiden haft kontinuerlig kontakt med sin arbetsledare, säger Erik Kornfeld, vd på Karlstads energi.

BOLAGET HAR DÖMTS att betala 300 000 kronor i företagsbot, för



FOTO: KARLSTAD ENERGI

att ha brustit i att informera om säkerhetsregler och risker för den typ av sopbil som användes. Det är fastställt av arbetsmiljööklagare.

Karlstads energi har också gjort en egen utredning. Och arbetat med att förbättra introduktionen för nyanställda miljöarbetare.

– Vi hade ju också tidigare introduktion, men vi har sett över den. Det finns mer att göra, säger Erik Kornfeld.

– Det viktigaste vi gjort är att vi lyft vikten av en säkerhetskultur där vi tänker på varandra, och påminner arbetskamrater om rutiner. Det gäller inte bara den aktuella avdelningen utan hela bolaget.

Bryter miljöarbetare mot säkerhetsrutiner i högre utsträckningen än andra?

– Nej, det är inte min uppfattning.

Olyckan visar att det finns tillfällen när rutinerna inte följs. Det är inte meningen att någon ska stå där mannen stod på sopbilen. Men ibland försöker man väl använda sig av egna lösningar. Det är just därför det är viktigt att tala om den säkerhetskultur som ska gälla – fungerar det så är det inte bara om en arbetsledare ser som någon säger till, utan även en medarbetare, säger Erik Kornfeld.

KARLSTAD ENERGIS VD framhåller också att säkerheten redan tidigare stärkts. Dels genom att skyddsombuden fått mer tid för riskobservationer, dels genom det särskilda system där observationer både internt och hos fastighetsägare rapporteras. Det har lett till att en rad risker kunnat elimineras. ■

Slapp fängelse för tidningsbudsran – dömd för misshandel

Dom. Förra sommaren dömdes en man i 40-årsåldern bland annat för att ha låtsats vara polis och stoppat ett tidningsbud i Avesta och stulit tidningsbilen under pistolhot. Ett år senare var mannen på fri fot och åtalades på nytt – för mordförsök.

Text Lilly Hallberg

Fängelse i ett år och sex månader för misshandel. Det blev domen i Falu tingsrätt för den man som stod åtalad för mordförsök efter att den 29 maj ha attackerat en före detta flickvän på en bro i Avesta.

Enligt uppgift ska han ha försökt knuffa ned kvinnan i vattnet. Han slängde vid tillfället också ned hennes elcykel från bron.

Nästan exakt ett år tidigare, i slutet av maj 2022, stoppade den nu åter dömda mannen ett tidningsbud i tjänst. ”Stopp, polis” ska mannen ha ropat. I polisförhör har han uppgett att han ”bara ville skoja” med tidningsbudet som fick en pistol riktad mot huvudet och tvingades ned på knä på marken när mannen stal hans bil.

Mannen hade bara några dagar tidigare omhändertagits av polis

efter att han gjort aggressiva utfall och hotat flera personer både på en gägata och inne i butiker i Avesta. Han ska också ha försökt stjäla föremål inne på en pizzeria. För dessa brott och rånet mot tidningsbudet dömdes mannen i tingsrätten till fängelse i ett år. Men domen överklagades och påföljden ändrades av hovrätten till skyddstillsyn.

I slutet av sommaren i år föll den nya domen mot mannen i Falu tingsrätt och fängelsestraffet blev utdömt för misshandel, inte mordförsök som åtalet gällde och som skulle gett ett längre straff. ■



Mats Fredlund (till vänster) vid hovrättsförhandlingen i november förra hösten.

SD-uteslutning till Europadomstolen

Juridik. Transport tar frågan om förbundets rätt att utesluta en SD-politiker vidare till Europadomstolen. Det beslutade en enig förbundsstyrelse på ett extramöte.

Text och foto Lilly Hallberg

– Beslutet var enhälligt. Vi har fått uppdrag från våra genomförda kongresser. Då måste vi försöka att leva upp till det ansvaret, säger Svenska Transportarbetareförbundets sekreterare och vice ordförande Lars Mikaelsson.

SVEA HOVRÄTT SLOG i december fast att det var fel att utesluta lastbilschauffören Mats Fredlund på grund av att han valts in som ledamot för Sverigedemokraterna i Kiruna kommunfullmäktige i valet 2018.

Frågan om att väcka klagomål hos domstolen i Strasbourg aktualiserades efter att Högsta domstolen (HD) i juli i år avslagit Transportarbetareförbundets önskan av prövning av domen. Något som Transport ser som djupt beklagligt:

– Domen kränker våra medlemmars rätt att bestämma vem som ska vara med i vårt förbund. Det handlar också om hot mot föreningsfriheten, och berör långt fler. Det verkligt upprörande är att beslut som vi fattat inom förbundet på demokratisk grund lyfts bort av svenska staten, säger Lars Mikaelsson.

Enligt HD:s bedömning fanns inte tillräckliga skäl att ytterligare pröva fallet än vad som gjorts i hovrätten. Där lyfte Transportarbetareförbundet bland annat aktuella fall som prövats i Europadomstolen som rör uteslutningar ur fackförbund. De senaste liknande fallen har prövats av Sveriges högsta rättsinstans på 1940-talet.

Europadomstolen prövar bland annat frågor om föreningsfrihet utifrån Europakonventionen.

MEN OAVSETT VAD en prövning i Europadomstolen skulle gett för utslag gäller hovrättens dom. Det innebär att det inte går att utesluta politiskt aktiva sverigedemokrater av det skäl Transport hävdade i svensk domstol; att förbundets värdegrund, byggd på alla människors lika värde, är oförenlig med det SD står för.

Har ni fått stöd från andra förbund, som LO-facken, i att driva frågan vidare?

– Jag har i alla fall inte upplevt något motstånd från LO nu. Flera har också frågat om de kan hjälpa till på något sätt, säger Lars Mikaelsson och fortsätter:

– De föreningar som följt denna fråga lite mer noga anser oftast att interna, demokratiska beslut ska verkställas och inte hindras av staten, oavsett verksamhet. Allt annat är för mig odemokratiskt!

Svenska Transportarbetare-

förbundet har i de två svenska rättegångarna, i Stockholms tingsrätt och Svea hovrätt, företrätt av arbetsrättsjuristerna Annett Olofsson och Anne Alfredsson från LO-TCO Rättsskydd. De båda drog också ärendet vid Transports ordinarie förbundsstyrelsemöte i augusti. Beslutet i frågan, att eventuellt ta ärendet vidare hänsköts till ett extramöte den 18 september. Där alltså en enig förbundsstyrelse beslöt att driva frågan vidare genom att väcka klagomål i Europadomstolen för mänskliga rättigheter. Transports klagomål kommer även där att drivas av LO-TCO Rättsskydd. ■

Europadomstolen

→ **Formellt Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna, är en domstol som avgör tvister som rör tolkningen av Europakonventionen. Rätten strävar efter att avgöra mål inom tre år efter att klagomål kommit in.**

→ **Domstolen är ingen överinstans till nationella domstolar eller myndigheter och kan inte upphäva en dom eller ett beslut som fattats av en nationell myndighet eller domstol.**

→ **Etablerades initialt 1959 och har sitt säte i Strasbourg i Frankrike.**

Källa: Wikipedia

Högre chefer lever längre än arbetare

Statistik. Chefer med högre utbildning och inkomst lever generellt längre än arbetare med kortare utbildning och lägre lön. Kvinnliga och manliga tidningsbud, liksom manliga återvinningsarbetare, ligger i riskzonen för kortare liv, enligt en rapport från Statistiska Centralbyrån (SCB).

I rapporten har SCB granskat skillnaden i dödlighet bland Sveriges förvärvsarbetande befolkning i åldern 35–64 år, med utgångspunkt från deras yrken.

Generellt är dödligheten lägre bland yrkesverksamma som studerat vidare efter gymnasiet än bland personer med enbart gymnasieutbildning. Sammantaget tycks alltså chefer och akademiker med högre utbildning och inkomst ha bättre möjligheter att leva längre än arbetare som tjänar sämre, har studerat kortare tid och har jobb som kräver en kortare introduktion.

Men att bo ihop med en partner bidrar generellt också till lägre dödlighet. ■



Fler viltolyckor på hösten

Trafik. Skogsområden med vattendrag på ena sidan av vägen, liksom kalhyggen och områden där viltstängsel börjar och slutar. Det är ställen som är extra bra att ha koll på för att försöka undvika viltolyckor. Mest olyckdrabbade är förare under oktober och november.

Allt enligt försäkringsbolaget Trygg Hansa. I ett pressmeddelande skriver bolaget att skadeanmälningarna under dessa två höstmånader ökar med cirka 60 procent, om man jämför med en genomsnittlig månad.

Omkring 65 000 viltolyckor per år inträffar i Sverige visar statistik från Nationella Viltolycksrådet visar att

–Risken att kollidera med vilt är störst på våren och hösten och särskilt vid gryning och skymning, säger yrkestrafikexpert Nenad Ringdahl på Trygg Hansa. ■

Utredning vill ge fler rätt till livränta

Socialförsäkringar. En utredning om reglerna för ersättningar vid arbetsskador presenterades under torsdagen den 14 september. I den 1500 sidor långa utredningen föreslås bland annat nya regler för livränta, alltså ersättning som ska täcka förlorad arbetsinkomst vid arbetsskada.

Med dagens regler måste läkaren i förhand bedöma att den arbetsskadade ska vara skadad i minst ett år framåt i tiden. Utredaren Dan Holkes förslag är att läkaren ska bedöma att den arbetsskadade ska vara åtminstone delvis invalid på grund av arbetsskadan i 180 dagar framåt. ■

Kritik mot förslag om tredelad rast

Buss. I ett första förslag i en lååång lagstiftningsprocess föreslår EU-kommissionen ett antal ändringar av reglerna gällande kör- och vilotider för busschaufförer i beställningstrafik. Bland annat att det ska gå att skjuta upp dygnsvilan i upp till två timmar och att rasten ska gå att dela upp i tre kvartar.

Regeringen har nu samlat in remissvar från flera organisationer.

Arbetsgivarorganisationen Bussföretagen ser inte att det kommer något negativt ur förslagen och anser att förnärnas arbetsmiljö kommer att gynnas av ökad flexibilitet. Kommunal organiserar majoriteten av landets busschaufförer och de är kritiska till förslaget och ser inga fördelar för arbetstagarna. ■

Fick hjälp och vann mot Försäkringskassan

Arbetsskador. – Nu har Försäkringskassan fått en smäll på näsan, säger en miljöarbetare och Transportmedlem

Han fick juridisk hjälp av Transport och LO-TCO Rättskydd – och rätt till sjukpenning och sjukersättning som myndigheten avslagit.

Text **Justina Öster**

Mannen är 56 år och vill vara anonym. Han uppmanar fler att stå på sig, överklaga Försäkringskassans beslut och vända sig till facket. Transport drev hans fall vidare med hjälp av fackens juridiska byrå, LO-TCO Rättskydd och förbundsjurist Tom Aspengren. Och förvaltningsrätten i Jönköping gav miljöarbetaren rätt – till både sjukpenning och sjukersättning (tidigare förtidspension).



– Den här mannen hade en väldigt speciell situation. Han riskerade sitt liv genom att arbeta, säger Tom Aspengren.

Företag med kollektivavtal har en Avtalsgruppförsäkring (AGS). Den ger ett tillägg på cirka 10 procent av inkomsten, utöver sjukpenningen från Försäkringskassan. Aspengren gör en överslagsberäkning och omräknat till sjukersättning (som sjukpenningen alltså övergår i) kommer miljöarbetaren att få cirka 3 miljoner kronor i ersättning.

Då är AGS inräknad och pengarna kommer att betalas ut månadsvis, fram till pensionen.

– Det är ganska mycket pengar och det blir gärna höga belopp när vi kan visa att medlemmar är stadigvarande sjuka. I synnerhet om de är unga och har många år kvar till pensionen, säger Tom Aspengren.

De flesta som får avslag från För-



FOTO: FÖRSÄKRINGSKASSAN

säkringskassan kommer inte vidare, förklarar han.

– Att den här medlemmen lyckades beror på att han var med i facket och fick juridiskt stöd. Det är viktigt att veta att man kan få hjälp när man är sjuk.

Miljöarbetarens sjukdomsbild är komplicerad. 2019 drabbades han av ett bräck på kroppspulsådern. Det är då viktigt att blodtrycket inte blir för högt för då kan kroppspulsådern brista. Med medicin kan han hålla sitt blodtryck kring 120. Stiger det över 120–130 finns risk för att han avlider. Miljöarbetaren har tidigare tagit ADHD-medicin för att fungera på jobbet. Den kan han inte längre ta eftersom den höjer blodtrycket.

I rätten anförde LO-TCO Rättskydd att mannens ansträngda situation även skapat psykisk ohälsa och gjort honom än mer stresskänslig än han redan är på grund av sin ADHD-diagnos. Sammantaget innebär det att miljöarbetaren inte kan ta, och knappast få, ett administrativt arbete, som Försäkringskassan hävdade.

Förvaltningsrätten ansåg annorlunda.

– Jag får inte bli upprörd, då går blodtrycket upp, och inte lyfta mer än fem kilo. Så jag kan inte lyfta mina barn och har svårt att handla. En operation skulle förkorta mitt liv. 3 miljoner låter som vinstpengar. Men jag hade tjänat mer om jag kunnat fortsätta jobba, säger 56-åringen. ■

AGS-försäkringen

Avtalsgruppförsäkringen (AGS) betalas ut från dag 15 och längst till och med dag 364 i sjukperioden.

För den som får sjukersättning finns också ett månadsbelopp.

Läs mer på avtalat.se eller kontakta din lokalavdelning på Transport (transport.se, sök på "Avdelningar"), så att du inte går miste om pengar. Försäkringskassan räknar ut anställdas sjukpenninggrundade inkomst, som ligger till grund för sjukpenning och sjukersättning.

Transport förhandlar om felaktiga löner på taxibolag

Transportarbetaren har tidigare berättat om att fackklubben för taxiförare på Sparlunds Buss kämpat för att få till löner och övertidsersättningar enligt gällande kollektivavtal.

Lokaltidningar har sedan dess rapporterat om förare som ansett

sig fått för lite betalt.

Enligt uppgifter till Transportarbetaren rör det sig om bristande betalning för arbetstid och andra ersättningar som inte betalats enligt kollektivavtalet.

Transports lokalombudsman har försökt förhandla om lönerna

utan att parterna nått en lösning. Frågan har nu skrcats till central förhandling.

Transports taxiombudsman Anna Erixon bekräftar att frågan ligger på bordet men förbundet kommenteraerar inte pågående förhandlingar. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

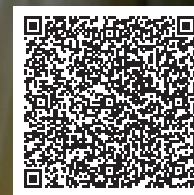
För dig med hållbarhet i tanken

Funderar du på att minska Co₂e-utsläppen från företagets fordon och transporter? Det finns många hållbara alternativ att välja mellan på drivmedelsmarknaden, men för att bestämma vilket alternativ som passar ditt företag bäst, kan följande fråga vara värd att ställa:

Vad är det bästa ekonomiska valet?

Investera i nya fordon eller behålla era befintliga dieselfordon?

HVO100 är en förnybar diesel som minskar Co₂e-utsläppen med upp till 90%* när du tankar Neste MY Förnybar Diesel i ditt befintliga dieselfordon jämfört med fossil diesel.



Skanna och läs mer på neste.se

*Neste MY Förnybar Diesel™ är ett mer hållbart alternativ och minskar växthusgasutsläppen med upp till 90% jämfört med fossil diesel. Metodiken för beräkning av livscykelutsläpp och utsläppsminskningar överensstämmer med EU-direktivet om förnybar energi II (2018/2001/EU).

NESTE MY
Förnybar Diesel



15 221

personer bötfälldes för rattsurf 2022.

Källa: M Sverige

Otryggt jobb ökar risken att dö i förtid

Arbetsvillkor. Vikariat efter vikariat, otillräcklig lön, lågt inflytande över arbetet och svårt att utnyttja sina rättigheter på jobbet. En studie vid Karolinska institutet visar att osäkra, otrygga anställningar kan öka risken att dö i förtid. Forskningsrapporten pekar också på att risken att dö en för tidig död minskar med 20 procent om en anställd går över från en osäker anställning till ett fast jobb.

– Det här är den första studien som visar att ett byte från ett osäkert jobb till ett säkert kan minska risken att dö. Det är samma sak som att säga att risken att dö för tidigt är förhöjd om man stannar kvar i ett arbetsliv med osäkra anställningar, säger forskaren Theo Bodin i ett pressmeddelande. ■



Tidningen till final i tävling

Skryt. Transportarbetaren är en av finalisterna till Publishingpriset i kategorin digital publikation, och avser nummer 2 som gavs ut 2022.

Publishingpriset är en tävling där en rad aspekter av olika slags publicerat material bedöms av en jury. Det handlar om allt från texter och regi till tryckkvalitet och användbarhet. Totalt är de nominerade indelade i ett 40-tal olika kategorier.

I printkategorin är Lars Sjölands bok *Frihet och förakt – ett yrkesliv i renhållningens tjänst* en av finalisterna.

Vinnarna av Publishingpriset utses på en gala på Berns i Stockholm den 8 november. ■

Här släpps fartyg utan avtal in

Hamn. Förebyggande arbete har gett resultat. När ITF-inspektörerna ser att ett fartyg utan giltigt avtal är på väg kontakter de aktuell hamn – färre bekvämlighetsflaggade fartyg anlöper i dag svenska hamnar jämfört med för bara några år sedan. Uddevalla är en av de som inte sätter stopp, men de vill hålla dialogen levande med ITF.

Text Lilly Hallberg

Uddevalla hamn den 14 mars i år: Stuveriarbetare stoppade lossning av fartyget Bonette, som satts i blockad av fackförbundet Seko. Efter drygt tre timmar kunde blockaden hävas sedan de grekiska ägarna gått med på att låta kaptenen skriva under det standardiserade kollektivavtal som är framtaget av Internationella Transportarbetare-federationen (ITF).

– **BLOCKADEN HADE** kunnat undvikas med stöd av hamnordningen, anser jag. En vecka tidigare talade jag med hamnens vd, för att försöka förmå honom att inte ta in fartyget till kaj men till vår besvikelse valde han att låta göra det, säger Transports Fredrik Brådd.

Han är en av förbundets två ITF-inspektörer, den andre är Göran Larsson. De delar bevakningen så att Fredrik Brådd främst ansvarar för hamnar i norra och mellersta landet, Göran Larsson för hamnar på Västkusten och Vänerhamn. På samma sätt har Seko två ITF-inspektörer i Sverige.

När det gäller just Bonette fick ITF-inspektörerna redan i mitten av februari en fråga om fartyget från mäklare på skeppsmäklarbolaget Carl Lundvall. De lämnade då information: Det saknades giltigt avtal för besättningen ombord på fartyget, som är registrerat i Marshallöarna.

Liksom i liknande fall kontaktade



FOTO: PENILLA AHLÉN

Uddevalla är en av få hamnar i Sverige som inte stoppar bekvämlighetsflaggade fartyg när ITF-inspektörerna slår larm, ofta veckor innan det är aktuellt. För fartyget som ligger vid kajen för lossning är alla papper i ordning (arkivbild).

då inspektörerna också den aktuella hamnen, som tar frågan vidare och beslutar om att ett fartyg inte får komma in till kaj utan giltigt ITF-avtal.

– Vi får dagligen förfrågningar från flertalet befraktare som vill ha bekräftelse att fartyg som är nominerade är okej. Annars tar de in något annat, säger Fredrik Brådd.

Under flera år har han arbetat förebyggande när det rör bekvämlighetsflaggade fartyg tillsammans med Sekos ITF-inspektör Håkan André, främst på ostkusten. De har träffat en rad olika aktörer; hamnbolag, fartygsoperatörer, skeppsmäklare, agenter och ägare av gods. – Det har gett bra resultat. Färre avtalslösa fartyg ankommer, och kraven från hamnarna har ökat, säger Fredrik Brådd.

ULF STENBERG ÄR vd för kommunala Uddevalla Hamnterminal AB. Han har kursen klar. Den innebär att hamnen i förväg inte heller framöver

kommer att stoppa fartyg från att gå in, trots information om att det saknas avtal som reglerar att besättningen har drägliga villkor.

– Jag är tydlig med att vi är inga poliser och tycker heller inte att vi ska vara det. Att Göran ringer och informerar betyder inte att vi stoppar en båt från att gå in, men jag uppskattar dialogen med ITF och det råder inget motsatsförhållande mellan oss, vi har bara

olika ansvarsområden, säger Ulf Stenberg.

ITF-INSPEKTÖR GÖRAN LARSSON var den som, tillsammans med Annika Barning från Seko, förhandlade fram det avtal som gjorde att blockaden i våras kunde hävas bara efter några timmar.

– Vi har ju absolut inte heller något emot de inspektioner som görs i hamn, för att besättningarna ska få mänskliga löner och arbetsvillkor, säger Ulf Stenberg.

DÄREMOT ÄR HAN åter tydlig med att han inte kommer ändra sig när det gäller att stoppa fartyg utan avtal, och att det inte påverkas hur andra hamnar gör. Göran Larsson är också tydlig: Han kommer fortsätta att ligga på om saken. ■

Fredrik Brådd, ITF-inspektör.



Kraftig ökning av Transports kostnad för personal

Facket. Under 2022 nära fördubblades Transports personalkostnad. Den främsta förklaringen är att kriget i Ukraina sänkt förbundets pensionsfonder som är placerade på börsen.

Text och foto John Antonsson

Transports förbundskassör Peter Lövkvist förklarar den kraftiga ökningen så här:

– Den enskilt största anledningen var Ryssland krig mot Ukraina som fick stora effekter på världsekonomin. Alla pensionsfonder, inklusive Transports, är placerade på aktiebörsen och aktiebörsen påverkades väldigt negativt av kriget vilket gjorde att våra pensionskostnader ökade för all vår anställd personal.

DE ÖKADE KOSTNADERNA har lett till att Transport sagt upp en del personal. Under början av 2023 gjorde förbundet en omorganisering där medlemscentar lades ned och arbetsuppgifterna flyttades till Transport på direkten (TPD).

– Vi har också avlastat TPD/medlemsservice med att samtliga våra ombudsmän och regionala skyddsombud numera också bemannar vår TPD. Denna förändring har också gjort att våra medlemmar, och potentiella medlemmar, får svar på sina frågor direkt av en ombudsman eller ett regionalt skyddsombud. En ökad service och tillgänglighet för våra medlemmar helt enkelt. Sen gör vi som alla andra, ser över våra utgifter löpande.

Vilka möjligheter har Transport att öka intäkterna?

– Transports har egentligen bara ett sätt att öka intäkterna, det är genom att växa och det gör vi genom att värva fler nya medlemmar. Men man kanske också måste titta på andra lösningar för att långsiktig öka intäkter genom omfördelning av pengarna ut till lokalavdelningarna. Men det kan också vara vi tvingas till ytterligare rationaliseringar eller i sista hand, och icke önskvärt, att öka medlemsavgiften för de som tjänar allra mest av våra medlemmar. ■

Nytt avtal för reklamutdelare långt bort

Reklamutdelning. I somras sa Transport upp avtalet som kallats Sveriges sämsta. Och uppmanade medlemmar att söka andra jobb. Nu har parterna mötts igen men utsikterna till framgång är små, enligt fackets förhandlare.

Mötet utmynnade i att facket på arbetsgivarpartens, Almegas Tjänsteföretagens, begäran direkt efteråt återkom med ett skriftligt förslag, och yrkande, uppdelat i två olika delar. Almega har avvisat båda och svarat att de kan tänka sig förutsättningslösa samtal för att finna en lösning.

Transports ombudsman Magnus Thelander tycker att motpartens agerande är anmärkningsvärt. Han pekar på att motparten helt tycks sakna intresse för att ta ansvar för anständiga löner till dem som arbetar i branschen:

– Det är den enda slutsats jag kan dra då de står upp för att löner på 30–40 kronor i timmen är acceptabelt i dagens Sverige.

Transport vill ha bort skrivningar om "normalprestation" ur avtalet, då de som inte når upp till den av arbetsgivaren ensidigt bestämda normen endast får prestationslön. ■

Miljonbot efter olycka vid Södertälje hamn

Arbetsmiljö. En person som jobbade med att lossa fordon från tåg vid Södertälje skadades allvarigt i januari 2020. Tingsrätten har gett bolaget en företagsbot på 1 miljon kronor.

Text John Antonsson

Olyckan skedde när en anställd på bolaget Axess logistics lossade fordon från tåg på hamnområdet i Södertälje.

De rörliga delarna på lyftanordningen låg öppna och arbetaren fastande i en skruv och skadat sig så allvarligt så att ett öra och en del av svålen slets bort, skriver tidningen Arbetarskydd.

Arbetsmiljöverket genomförde en inspektion och fann flera brister i arbetsmiljöarbetet. Bland annat saknades det rutiner för att informera arbetarna om riskerna och att

följa upp de säkerhetsrutiner som företaget sade sig ha.

TINGSRÄTTEN ANSÅG ATT arbetsgivarens hade ansvar för olyckan och en företagsbot på 1 miljon kronor beslutades. Företaget har överklagat beslutet till hovrätten.

KORT EFTER OLYCKAN beslutade Arbetsmiljöverket om förbud att använda det övre planet fram tills ett skydd mot de rörliga delarna installerats. Företaget överklagade beslutet till förvaltningsrätten och menade att det inte finns ett färdigt skydd att sätta på de rörliga delarna och att företagets nya rutiner skyddar arbetarna från framtida olyckor.

Förvaltningsrätten gick på arbetsgivarens linjen, men i våras gav kammarrätten Arbetsmiljöverket rätt i förbudet. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

tele radio
wireless solutions

EXSTER

Kör din lastbil trådlöst och styr påbyggnationen samtidigt. Vi är experter på radiostyrning för VOLVO EXSTER. Vill du ha mer information? Besök vår hemsida eller ring oss.

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



Välskött ekonomi hos a-kassan

A-kassa. Transports arbetslöshetskassa hade lägst administrationskostnader per ersättnings-tagare av landets samtliga 24 a-kassor förra året. Det visar den tillsyn som statliga Inspektionen för arbetslöshetsförsäkring (IAF) gjort av a-kassornas ekonomi.

Även sett till kostnaderna för administration om alla medlemmar är medräknade – alltså inte bara de som går på a-kassa – ligger Transports kassa bra till. Ungefär 500 kronor var kostnaden per medlem, att jämföra med Säljarnas a-kassas 900 kronor för 2022. Kostnaden påverkas både av arbetslöshetsnivån bland medlemmarna och av hur kassorna är organiserade, liksom sammansättning av olika yrkesgrupper, konstaterar IAF.

Den statliga myndigheten slår fast att a-kassornas ekonomi generellt är stabil trots att 2022 på flera sätt var ett arbetsamt år. Nytt handläggningssystem och en cyberattacker, som fick samtliga a-kassor att tillfälligt stänga ned, försvårade arbetet och förlängde handläggningstiderna.

Varken Transports a-kassa eller någon av de övriga a-kassorna höjde medlemsavgiften förra året. ■

FOTO: JOHN ANTONSSON



Svenska åkerier skulle behöva ny-anställa drygt 5 000 förare i år.

Fortfarande stor chaufförsbrist

Åkeri. Lågkonjunkturen har gjort att behovet av lastbilschaufförer minskat något men det är från extremt höga nivåer. Av arbetsgivarna säger 33 procent i dag att de skulle behöva nyanställa, jämfört med 41 procent 2022. Det visar *Trendindikator Åkeri 2023*, som Transportfackens arbetsmiljönämnd (Ty) sammanställt.

Enkätsvaren från åkerierna vittnar mer om oro inför lågkonjunktur och höjda räntor än faktiskt nedgång, enligt Tyas analys. Det är fortfarande högt tryck på åkeriföretagen och behovet att nyanställa är som allra störst i sydöstra Sverige, där 41 procent av åkerierna planerar att rekrytera. För hela landet handlar det om att det skulle behöva anställas drygt 5 000 chaufförer i år. ■

”Ohållbart för färdtjänstförarna”



På bilarna skyltar Skånetrafiken med miljöansvar. Men i verkligheten rullar fordonen tomma åtskilliga mil eftersom chaufförerna hålls utanför körplaneringen, menar en förare. ”Chaufförerna har som andra rätt att få rast”, säger Anders Palmqvist, Transport.

Färdtjänst. Skånetrafiken ”bombar” färdtjänstförarna med körningar utan att ta hänsyn till att de behöver ta lunch, rast och kispas. Transports regionala skyddsombud i Malmö är kritiskt. – Attityden gentemot oss chaufförer är skrämmande, säger en chaufför.

Text och foto Justina Öster

Chauffören vill inte framträda med namn, av rädsla för att taxibolaget hon arbetar för ska förlora köruppdragen vid Skånetrafikens nästa upphandling av färdtjänst- och sjukresor.

– Det är inte min arbetsgivare jag vänder mig emot. Chefen är jättebra och försöker prata med Skånetrafiken, men han kommer ingen vart.

Vi kan kalla henne Sofia. Hon säger att hon får körningarna så sent

att hon har svårt att undvika många mil av tombils-körning. Dåligt för miljön som Skånetrafiken säger sig värna om, påpekar hon.

– Men nekar vi en körning får arbetsgivaren betala vite.

VITE ÄR TRAFIKHUVUDMANNENS ”affärsidé” för att piska chaufförerna, menar Sofia. Hon berättar om kollegan som ifrågasatte hämtning av en kund klockan 10 och en annan, på annan adress, samma tid.

– Skånetrafiken svarade: Ni chaufförer blev så bortskämda under pandemin när ni bara behövde köra en person. Vi är inte din arbetsgivare. Prata med din arbetsgivare!

Sofia ringde trafikledningen och bad om tio minuters paus för att hinna tanka. Då blev svaret, enligt Sofia: Tanka och äta får du göra mellan körningarna.

– Inte så lätt när Skånetrafiken



Transports Anders Palmqvist efterlyser beställarens ansvar.

tvingar oss att köra på gas och tankställena är få. Kontakter jag Skånetrafiken för att flytta en körning långt bort kan de svara att det inte finns några andra bilar. Men tar jag en skärmdump och skickar till chefen som kontakter trafikledningen finns det visst bilar.

EN ANNAN CHAUFFÖR, som också vill vara anonym, kör i Malmöområdet. Vi kallar honom Saied. Han tycker att svårigheten att få ledigt är det största problemet.

– Skånetrafiken har infört en ny regel som innebär att jag måste ta en hel dag ledigt, semester eller

obetalt, om jag behöver gå till tandläkare eller läkare. Går jag ifrån jobbet får min arbetsgivare betala vite. 1 000 kronor för varje timme jag är borta. Men vi har inte så bra lön att vi kan ta ledigt.

Saied säger att Skånetrafiken hela tiden kommer med nya regler, att förarna behandlas som robotar.

– Den senaste regeln var drop-pen. Jag söker andra jobb, fast jag tycker om att hjälpa människor.

EN FÄRSK RAPPORT från Arbetsmiljöverket visar att utrikes födda upplever sig ha sämre arbetsmiljö än inrikes födda. Saied tycker att Skånetrafiken utnyttjar att många förare inte talar så bra svenska och därför inte protesterar.

– Vi ska bara hålla käft och köra!

Ytterligare en förare kallar vi Ali. Han har ledsnat och tänker börja plugga.

– Skånetrafiken bara kastar ut turerna, utan att tänka.

30 minuters lunch och tid att värma mat får varken Saied eller Ali. Oftast bara 15–20 minuter eftersom körningen före lunch läggs för sent och turen efter lunch för tidigt. Sofia åter medan hon kör.

– Min hjärna fungerar inte när jag kommer hem på kvällen. Vi jobbar 50 timmar i veckan och andra 40, fast de får lunch och rast, säger Ali.

Kisspaus då? Ibland hinner Sofia inte på toa och får köra ”med rumpan bar” i byxorna.



Fakta om företaget

Skånetrafiken är trafik huvudman för kollektivtrafiken i Skåne län och en del av Region Skåne. Skånetrafiken upphandlar och planerar färdtjänst och sjukresor och styrs av en kollektivtrafiknämnd.

ANDERS PALMQVIST ÄR regionalt skyddsombud på Transports Malmöavdelning.

– Skånetrafiken bombar chaufförerna med körningar fast invänder någon säger de: Det får du ta med din arbetsgivare. Men arbetsgivaren lägger ju inte ut körningarna så hur ska de kunna planera raster? Skånetrafiken måste ta hänsyn till att förarna behöver ta rast.

Vitessystemet skuldbelägger chaufförerna, anser Anders Palmqvist:

– Men det är inte deras ansvar att undvika vite. Boven är upphandlingssystemet där billigast anbud vinner. Det drabbar förarna. ■

Brist på fordon efter pandemin

Färdtjänst. Carina Zachau (M) är ordförande i kollektivtrafiknämnden som styr över Skånetrafikens färdtjänst- och sjukresor. Hon har inte hört talas om den negativa attityden mot chaufförerna och svarar att hon kommer att ta upp frågan.

– Vi har ett tufft läge efter pandemin. Sjukresorna ökar och vi har för få fordon, så det kan vara svårt att rucka på tider för att hantera önskemål från chaufförerna.

En chaufför uttrycker det: Vi ska



Carina Zachau (M). Foto: Skånetrafiken

bara hålla käften och köra!

– Det är inte acceptabelt, trafikledning och chaufförer måste ha förståelse för varandras situation. De behöver bemöta varandra med ömsesidig respekt.

Stressen och problemen att hinna ta rast och gå på toa bollar Carina Zachau, precis som trafikledningen, tillbaka till taxibolagen.

Men det är inte arbetsgivarna som lägger ut körningarna på chaufförerna?

– Jag är inte så insatt i hur man hanterar det med förarna men vi har möjlighet att ta upp olika frågor vid nya upphandlingar och gör regelbundna uppföljningar av avtalen, säger Carina Zachau. ■

David Ericsson

Hårt regn

Jag får en känsla, inte minst genom litteraturen, att kriget närmar sig alltmer. Två svenska krigsskildringar har jag läst den senaste tiden. *Hårt regn* av Micke Evhammar och *Vägriddare* av Pelle Filipsson.

Den senare utspelar sig under andra världskriget. Svenska åkerier hade det svårt med bränsle och däck och saknade tillåtelse att köra längre sträckor. Lösningen för några av dem blev att, med regeringens goda minne, köra baracker och senare förnödenheter och vapen till tyska armén i norra Finland vid gränsen till Ryssland.

Boken ger en gripande bild av de som deltar i ett krigslogistik. Hur de påverkas av bombanfall, att se hur krigsfångar misshandlas och hur vänner och civilbefolkning såras och dödas.

En stark skildring dels av känslan av skuld över att ha hjälpt nazisterna. Dels om hur chocken och posttraumatisk stress aldrig riktigt lämnar dem.

” Och utan att själv ha den minsta sympati för Nato, känns det ändå darrigt att vi nu står ensamma utanför.

MICKE EVHAMMARS APOKALYPTISKA Hårt regn utspelar sig i ett framtida Stockholm efter ett bombanfall, förmodligen ett nukleärt. En dystopi där hela staden är lagd i ruiner och där vi följer en av de få som klarat sig i sin kamp för att överleva och att finna sin älskade.

I början är boken lite trög. Men sedan tar den sig med en känsla av närvaro i en katastrof, en tyvärr helt möjlig händelse. Långt ifrån funderingar om priser på bostadsrätter, bantningstips och nya kök.

I DEN FINSKE PRESIDENTEN Niinistö sommarprat i P1 sa han att det var en orolig tid då Finland ansökt om medlemskap i Nato men ännu inte hunnit bli medlem.

Just där befinner sig Sverige nu. I samma limbo där vi faktiskt inte, som Niinistö påpekade, kan räkna med Natos beskydd mer än på papperet.

Så vad skulle egentligen hindra ett sargat Ryssland från att skicka en missil i Riksdagshuset och Gamla Stan för att visa handlingskraft och statuera exempel för omvärlden?

Sådant frågar man sig då man läst *Hårt regn*. För boken sätter en lampa på vad som faktiskt kan hända. Och utan att själv ha den minsta sympati för Nato, känns det ändå darrigt att vi nu står ensamma utanför.

Så SD och Jomshof. Kan ni sluta med förminskande och felaktiga påståenden om islam. Det är inte förvånande att ni, liksom nazister på fyrtioalet, medgrundare av ert parti, behöver några att hacka på, muslimer, judar, homosexuella eller who ever.

Men nu handlar det om vår säkerhet så det vore bra om ni kunde låta bli att reta upp den muslimska världen så att även de kan acceptera oss i Nato. För det finns bara ett före – inget efter bomben. ■

Toppen & botten

↑ Inflationen har slutat stiga!

↓ Liberalerna som möjliggjort vår nuvarande ”SD-regering”.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



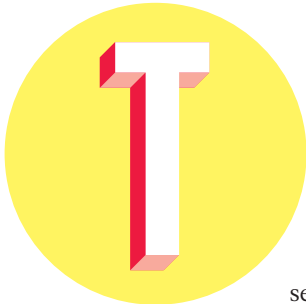
Säkerhetsvakten Mikael Hen och instruktören Ulf Sahlin pratar, medan Christoffer Hammarlöf filmar en scen där en väktarbil rullar in på området.

Filmar för säkerhets skull

Säkerhetsvakter som Mikael Hen och hans kollegor på Prevent ska släcka bränder, upptäcka livsfarlig gas och se till att alla har rätt skyddsutrustning. I vanliga fall är bevakningspersonal inte med på film, men den här dagen är de det.

Text och foto JOHN ANTONSSON





rettontiden en fredag i Stenungsund. Vaktaren Kim Hansson backar ut på parkeringen och kör ut på vägen vid Bränningen. Rakt framför sig ser han Borealis-fabrikens gigantiska stålkonstruktion. Han

kör några meter, gör en U-sväng med vaktarbilen och kör tillbaka en gång till.

På parkeringen står filmaren Christoffer Hammarlöf med en filmkamera i händerna. Han står på huk under ett svart paraply som Greta Helleblad håller i. Ingen hade beställt regn men på västkusten kommer det i alla fall.

Ny tagning och sedan får Kim Hansson vända och köra ut flera gånger till.

Det är bara fortsättningen på en annorlunda arbetsdag.

PÅ FÖRMIDDAGEN TRÄFFADES kollegor från säkerhetsföretaget Prevent Safety hemma hos Andreas Henriksson, som till vardags jobbar som tjänsteområdeschef med ansvar för utbildning och Bränningen.

Anledningen till att de filmar är att Prevent håller på att uppdatera sina tjänsteområden och har valt att göra filmklipp för respektive område.

Kim Hansson fick låtsas vakna på morgonen i en främmande säng.

– En gång skulle vi filma en scen som symboliserar att jag kommit hem säkert från jobbet. Jag fick stå ute i regnet och tända grillen!

De dagar Kim Hansson inte skådespelar är hans viktigaste jobb att se till att de som kommer in på industrierna han vaktar har alla behörigheter och utbildningar som krävs för att vistas i potentiellt farliga miljöer.

– Jag sitter mest i porten men kör väl rondbil ungefär vid varje fullmåne.

Tillbaka vid Bränningen. Träningsanläggningen där tusentals utbildas i säkerhet varje år. De flesta som går utbildningarna kommer från industrin i närområdet. En mindre del jobbar som säkerhetsvakter på Prevent safety. I området finns en uttänkt infrastruktur med vattenledningar, byggnader och gasolrör. I ett hus finns lejare som simulerar insidan av ett fartyg. På en tågagn vilas en rostig oljetank med Statoil-loggan på.

Andreas Henriksson drar fram en vinkelslip och börjar kapa ett rör. Kameramannen ropar ”tryck hårdare” så att gnistorna ska bli större.

– Bryt!

DAGS FÖR EN ny scen. Säkerhetsvakten Mikael Hen kommer gående med två brandsläckare mot den plats där Andreas Henriksson kapat. Men i den färdigklippta filmen kommer det att se tvärtom ut. För själva vitsen är att säkerhetsvakten ska finnas på plats för att se till att ingenting händer eller om någonting händer snabbt kunna larma.

Den första inspelningsdagen för filmen, som produceras till företagets hemsida,

“En gång skulle vi filma en scen som symboliserar att jag kommit hem säkert från jobbet. Jag fick stå ute i regnet och tända grillen!”

Vaktaren Kim Hansson, som medverkar i filmen.

var i somras. Då eldade de på ordentligt och visade hur släckningsarbetet går till. Men den här mulna dagen i september handlar det om en vanlig arbetsdag. Från att vakten går upp på morgonen, till dess att han eller hon kommer hem på kvällen.

– Det är det det handlar om, säger Mikael Hen.

– Jag brukar säga att jag står där för att se till att alla kan komma hem säkert i slutet av dagen.

EN VANLIG ARBETSDAG kan Mikael Hen stå bredvid ett hetarbete, en svetsning eller någon annan situation där det finns risker för brand eller giftiga gaser. Han ska ha koll på allt som händer runtomkring och dessutom se till att alla som jobbar där använder sig av all nödvändig säkerhetsutrustning. Han beskriver att han alltid ska ha koll på det som händer i 360 graders vinkel.

På många företag kallas säkerhetsvaktens jobb för brandvakt. Men på Prevent har de valt att kalla det säkerhetshetsvakt



Vaktaren Kim Hansson sitter oftast i porten på industrierna.



Mikael Hen är säkerhetsvakt. Hans jobb går ut på att se till att olyckor inte sker – och rädda alla som jobbar på platsen ifall olyckan trots det skulle vara framme.



Gasmätaren upptäcker såväl brist på syre som flera brandfarliga gaser.



Gänget som spelar in filmen snackar mellan tagningarna.



FOTO: CHRISTOFFER HAMMARLÖF



BÖRJA LAJVA PENSIONÄR

Börja preppa för framtiden redan nu. Hur mycket pension behövs för att ha det så här mysigt? Följ oss på Insta eller FB för bra tips om din tjänstepension.

VÄLJ EN SCHYSST PENSION!



FOLKSAM • LO PENSION



Många yrkesförare fartsyndar vid skolor

Trafik. En undersökning som M Sverige gjort vid 22 skolor visar att 41 procent av alla motortrafikanter kör för fort vid skolor. Taxiförarna är sämst på att hålla hastigheten.

Text och foto John Antonsson

M Sverige (tidigare Motormännen) kartlade hastigheten på 4120 fordon vid 22 skolor på 13 orter i landet. Undersökningen gjordes mellan 7.30 och 8.30.

59 PROCENT AV personbilisterna och lastbilsförarna höll laglig hastighet medan bara 43 procent av taxibilarna gjorde det.

Det är en förhållandevis liten undersökning men bekräftar tidigare bild av att

taxiförare har svårt att hålla hastigheten. Transport har länge pekat på problemet och menar att procentlönen är boven i dramat som gör att taxiförarna kör för fort.

M SVERIGE PEKAR på att liten skillnad i hastighet spelar stor roll.

– En oskyddad trafikant har goda chanser att överleva en kollision med en bil som kör 30 kilometer i timmen. Vid 50 kilometer i timmen är däremot chansen marginell. Bromssträckan blir dubbelt så lång och krockvåldet motsvarar att falla ned från ett trevåningshus, säger Tony Gunnarsson, sakkunnig i trafiksäkerhet på Riksförbundet M Sverige i ett pressmeddelande. ■

Nytt om forskning

1 Eldrivna fordon är ofta tyngre. Men det saknas tillräcklig kunskap om vad det innebär för spridningen av farliga partiklar på arbetsplatserna. Afa Försäkring har beviljat 4,9 miljoner kronor för att docent Joakim Pagels vid Lunds tekniska högskola ska forska om saken. Han hoppas få reda på hur eldrivna fordon och förnybara drivmedel påverkar transportarbetares arbetsmiljö.

2 iBoxen har tillsammans med Linköpings Universitet och Schenker startat en avancerad förstudie för att ta reda på om det går att använda artificiell intelligens för att hitta de bästa platserna för paketboxar. Målet är att på sikt ta fram ett AI-verktyg som hittar de bästa platserna för både transportörer och konsumenter. Det ska både ge kundnytta och gynna miljön.

3 Forskare från bland annat Södertörns högskola har hittat spår av en 2000 år gammal hamn på Gotska Sandön. Det är ytterligare en pusselbit som kan ge klarhet i varför forskare tidigare i år hittat två romerska mynt på samma fyndplats.

Höga kostnader bromsar elväg

Elektrifiering. Upphandlingen av Sveriges första permanenta elväg på E20 mellan Hallsberg och Örebro har stött på patrull. Anbudet som kommit in till Trafikverket är så höga att myndigheten drar i bromsen.

Pengarna som finns avsatta i budgeten för att bygga den unika elvägen räcker inte till, berättar Trafikverket på sin hemsida. Därför stoppas upphandlingen.

– Det här är inte det scenario vi hade föreställt oss men det var ett nödvändigt beslut. Det drabbar oss, våra leverantörer och samarbetspartners, kommenterar biträdande chefen för Trafikverkets elektrifieringsprogram, Kenneth Natanaelsson.

Projektet omfattar byggande av ett komplett elvägssystem, inklusive elvägsteknik, men även kringtjänster, betal- och accessystem. Inflation och sämre tillgång på material har bidragit till de ökade kostnaderna. ■



FOTO: KRISTINA SJÖBERG

Taxiunionen har protesterat mot Uber och Bolt. Nu har de startat en konkurrent.

Nya appar vill utmana Uber och Bolt

Taxi. En ny svensk app, Hack rides, utmanar Uber och Bolt med bättre ersättning till förarna och lägre pris för kunderna genom samåkning. Entreprenören Björn Engdahl ligger bakom tjänsten och säger i mitten av september till nyhetssajten Breakit att 800 förare har registrerat sig hos tjänsten. Under senare delen av september pågick en kampanj för att lansera Hack rides och Björn Engdahl berättar för Breakit att Bolt har varit och förhört sig om dem, vilket enligt honom tyder på att de nog är oroliga för den nya konkurrenten.

Taxiappen Fair har också lanserats. Den ägs av anslutna åkerier, föreningen Taxiunionen och en utvecklare. Målet är att förare och åkare ska få mer betalt än från Uber och Bolt. Fair Transport är en förening av åkare och chaufförer som tidigare protesterat mot appbolagens dåliga villkor.

Till skillnad från Uber och Bolt är bolaget svensktregistrerat och avgifterna till beställningscentralen – appen – stannar i Sverige och går till ett bolag som skattar i Sverige. ■



Meddy Linond jobbar natt, åker hem och sover och börjar sedan med middagen, så att barnen kommer i väg på sina aktiviteter. Allt skjutsande drar mycket diesel.

”Någon vill alltid åt ens stålar”

Privatekonomi. Boende, mat, bensin och diesel är de stora slukhålen i familjen Linonds budget. Och priserna pekar stadigt uppåt. Flygplåtslagaren Meddy Linond bilpendlar till jobbet på Arlanda och familjebilen rullar dagligdags till och från de fyra barnens olika aktiviteter.

Text och foto Justina Öster

Orolig? Nja, som eftertraktad flygplansplåtslagare har Meddy Linond en jämför-elsevis hög lön, sett till Transports övriga branscher.

– Men om räntorna på bolånen fortsätter att stiga så kan det bli jobbigt. Värst vore om barnen inte skulle kunna fortsätta med sina fritidsaktiviteter.

I vintras flyttade fyrbarnsfamiljen till ett större parhus på 157 kvadratmeter i Huddinge, utanför Stockholm.

– Om vi bott kvar hade vi haft fast ränta på bolånen. När vi köpte den här nyproduktionen och medan de byggde var räntan låg. Men innan vi flyttade in steg räntan så pass att vi inte ville binda lånen. Därför fick vi ta räntesmällen. Det svider men vi ångrar inte flytten. Jag för-

söker vara optimistisk. Kanske vänder det igen, säger Meddy och sjunker djupare ner i soffan på terrassen.

HAN ÅR TRÖTT, gick av nattpasset klockan 7 och har sovit några timmar. Meddy bilpendlar till jobbet i en liten Opel Astra 2014. Före pandemin åkte han kommunalt, men med coronan tog det stopp.

– Med bil får jag mer tid över att lägga på familjen. Alla ungarna håller på med olika sporter, som fotboll, simning, basket, handboll och jag är själv fotbollstränare.

Omkring 1400 konor i månaden går till bensinpengar för den ”lilla bilen”. Till barnens aktiviteter och skolan kör paret också en sjusitsig minibuss, diesel. Den slukar minst två, tre tusenlappar per månad.

Matkontot har också ökat och landar på runt 13 000 i månaden, om föräldrarna håller koll på priserna.

– Rent kött åter vi någon gång ibland och fisk är inte så poppis här hemma. Vi har nog dragit ner på frukten, men ser ändå en stadig ökning på 1 000 till 1 500 kronor för maten per månad. Ändå åter vi sällan hämtmat och pizza på fredagarna.

För att minska elräkningarna har paret bytt leverantör och har nu ett timpris-

avtal. Praktiskt, tycker Meddy. Han följer priskurvan via en app i mobilen och passar på att sätta på disk- och tvättmaskinen när priset är lågt.

– Vi kör någon tvätt per dag. I vintras gick elräkningen på minst 3 000 spänn i månaden, så vi har fortsatt lägga undan pengar till en buffert. För att slippa en chock. Över lag sparar vi mindre nu än tidigare. Fortsätter räntorna stiga kommer det bli ännu mindre.

I ÅR RÄCKTE sparpengarna i alla fall till en semesterresa på Sicilien för hela familjen. Jättedyrt, konstaterar Meddy.

– Första veckan ville jag hålla i pengarna, men min fru sa: Vi har råd. Fast efter ett tag höll hon med mig.

Bio, fika och restaurangbesök blir det inte så mycket av. Meddy värderar sina två fria söndagstimmar högre, när han spelar fotboll med ett gäng ”gubbar”. Till jobbet tar han oftast med sig nattmackor eller matlåda. Hans mobil har kraschat i golvet, men att köpa en ny får vänta.

– Det mesta blir dyrare, men vad gör man? Någon vill alltid åt ens stålar och den någon är aldrig en själv, säger Meddy Linond och gaspar. ■

Ekonomi

Lön: Drygt 42 300 kronor per månad plus ob-tillägg på cirka 5 000–6 000 kronor.

Bolån: Nästan 4 miljoner kr för nybyggt parhus.

Ränta: Rörlig.

Avgift för bostadsrätt: 5 500 kronor plus 500 kronor för vatten.

Fler lån: Faktiskt inte.

El: Bytt till timpris, cirka 500 kronor för kabeln och omkring 200–300 för elen.

Matlåda: Tar med egna mackor.

Statligt elbidrag: Cirka 1 800 kronor.

MEDDY LINOND

Yrke: Flygplans-plåtslagare.

Jobbar: Natt, klockan 22–07.

Ålder: Snart 45 år.

Familj: Frun Jennie och fyra barn mellan 6 och 15 år.

Bor: Huddinge utanför Stockholm.

Fackliga uppdrag: Klubbordförande klubb I2 på SAS, Arlanda.



I vintras flyttade familjen in i nya huset.

App ska hjälpa dig att hålla farten

Teknik. I somras lanserade ett stort oljebolag en app och idén sound-driving. Konceptet går ut på att föraren lyssnar på musik och om hastighetsgränserna överskrids börjar musiken spelas obehagligt snabbt. Tanken är att föraren ska uppmuntras att köra lagligt, säkert och klimatsmart.

Enligt pr-bolaget som hjälpt till att lansera appen har tusentals laddat ner den och det finns fortfarande användare som använder appen i trafiken. ■



"Jag visar tydligt vem jag är, jag sminkar mig och jag jobbar med mitt utseende. Varför är det så svårt att säga "hon"? Eller nöja sig med arbetstiteln? Ville jag bli kallad han så skulle jag inte ha haft bröst, naglar eller smink", säger lastbilschauffören Gabriella.

Hur svårt kan det vara att säga "hon"?

Gabriella föddes som man, och kom ut som kvinna för tre år sedan. Transportbranschen har en del att lära, konstaterar hon. Hur svårt kan det vara att säga "hon"?

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON**



N

aglarna är färgglada, liksom läpparna. Brösten sitter där de ska – hormonbehandlingen har redan efter ett par år gjort kroppen mjukare och slankare. Inte ens de bylsiga jobbkädlarna kan förta Gabriellas kvinnlighet.

Hon äger den, understryker den.

När hon parkerat sin lastbil och hoppat ut visar det sig att det inte räcker för en del av kollegorna. Ett mobilsamtal som äger rum alldeles intill henne kan låta så här: "Ja, chauffören är här nu. Just det. Han ska precis lossa."

Han.

– Det är det som gör ondast. Jag visar tydligt vem jag är, jag sminkar mig och jag jobbar med mitt utseende. Varför är det så svårt att säga "hon"? Eller nöja sig med arbetstiteln? Ville jag bli kallad han så skulle jag inte ha haft bröst, naglar eller smink.

I BYN HARADS utanför Boden känner alla henne vid hennes namn – Gabriella. Ingen vet vad det var tidigare. Hon flyttade dit för ett år sedan, har alltid älskat Norrbotten med midnattssol och snövidder.

Men hon är född och uppvuxen utanför Jönköping, där hon har sin familj. Sin originalfamilj med mamma och syster, sina barn och sin exfru.

Där är det annorlunda.

ALLA HAR INTE accepterat den hon är. Vissa familjemedlemmar måste hon fortsätta älska på distans, i hopp om att en dag återförenas. Det är ett obegripligt högt pris att betala. Varför gör någon ett sådant val?

– Jag hade inte levt i dag om jag inte fått vara kvinna. Det var en förutsättning för att fortsätta existera, så otroligt dåligt mätte jag. Jag förstår att det kan vara en för stor förändring för mina närmaste. Men jag är ju samma person inombords. Jag hoppas de kan se det så småningom.

GABRIELLA KOM UT som kvinna 2020. Yrkesmässigt var det svårt i början, men på slutet har det lyft. Genombrottet kom när hon la upp sitt cv samt en bild på sig själv i flera grupper för yrkeschaufförer på Facebook. Kommentarererna lät inte vänta på sig – fokus hamnade ofta på könsidentiteten. Men en dag ringde mobilen:

– Åkaren som hörde av sig hade sett en tjej som sökte jobb. Men min röst i tele-

fonen var ju manlig. "Är det Gabriella?" Han blev fundersam. Nästa fråga var: "Är du transa?"

DET HADE KUNNAT bli katastrof, men i stället pratade de i två timmar. Åkaren hade aldrig tidigare haft kontakt med en person med könsdysfori, han visste inte riktigt hur han skulle föra sig. Men nu råkade den här tjejen med den djupa röst ha 22 års erfarenhet och finfina meriter. Gabriella fick jobbet och dessutom en ny lastbil.

– Båda mina chefer på Tomab Transport och även mina trafikledare på Haparanda Fjärr är fantastiska. De saknar erfarenhet av hur man bemöter transpersoner, men de är öppensinnade och vill lära sig. Och de gör allt rätt, så jag har det toppen!

Ja, det gäller kollegorna också. Arbetsplatsen är på inget sätt hbtq-utbildad, men här finns trygghet och öppenhet.

– Det kunde slira lite i början, av ovana. Men alla vill väl och numera blir det inga felsägningar eller obetänksamheter.

ANNAT VAR DET när Gabriella efter mycket vända kom ut på sin arbetsplats i Ängelholm. Hon hade pratat med cheferna, det kändes okej. Med kollegorna var det värre. Hon blev utfrusen, behandlad som luft.



Hennes nuvarande chefer och kollegor har varit fantastiska, tycker Gabriella. "De saknar erfarenhet av hur man bemöter transpersoner, men de är öppensinnade och vill lära sig. Och de gör allt rätt, så jag har det toppen!"

HBTQI

...är ett paraplybegrepp för homosexuella, bisexuella, transpersoner, personer med queera uttryck och identiteter och intersexpersoner.

Källa: RFSL

Inte av alla, men den förtvivlan som bara ett par personer kan väcka räcker. Hon sa upp sig.

– I efterhand fick jag höra att det fanns manliga kollegor som bakom min rygg gjorde ett skämt av mig. De började kalla varandra kvinnonamn, gjorde sig feminina på ett löjeväckande sätt.

Att ta det vidare uppåt, anmäla och utreda, var aldrig aktuellt. Gabriella behövde lägga den energin på att skapa sitt liv.

– En utredning skulle heller inte förändra deras syn på mig. Jag brydde mig aldrig om det.

GABRIELLA KONSTATERAR ATT transportbranschen är burdus. Det som är macho är den lätta vägen. Hon har lättare att umgås med kvinnorna i branschen, här upplever hon att fördomarna är färre.

– Vi måste som kvinnor ta oss fram på ett annat sätt. Det finns en annan förståelse för de svårigheter man kan möta. Men jag får förstås ett annat bemötande än andra kvinnor, det känns som om folk tar sig rätten att ställa väldigt personliga frågor.

"Vad tänder du på" har hon fått höra mer än en gång. En fråga som knappast skulle skickas över fikabordet till vilken kollega som helst. Gabriella funderar

ganska mycket över mekanismerna i de elakheter, förminskanden och osynliggöranden som hon har fått hantera sedan hon kom ut.

– Jag har sett till det yttre lämnat manligheten, det macho, för att i stället vara kvinna. Kan det vara så att vissa män känner det som ett svek? Att det känns hotande att någon gör ett sådant val?

NÅR SITUATIONER UPPSTÅR försöker hon visa öppenhet, bidra till att öka kunskapen. Hon är aktiv i RFSL Luleå, och har intervjuats bland annat i Sveriges Radio. Hennes egen väg har varit tung. Främst beror det på att hon skapade sig ett bra liv som man, som hon alldeles för länge försökte få att fungera.

Nu vill hon göra skillnad för dem som är i den svåraste delen av sina egna resor.

– Jag känner till personer i den här branschen som känner att de har könsdysfori, men som inte vågar eller vet hur man tar första steget. Det jag alltid säger, till dem och andra, är att man ska ta tag i det. Livet är så kort. ■



"Man ska ta tag i livet, det är så kort", säger Gabriella.

"Jag har sett till det yttre lämnat manligheten, det macho, för att i stället vara kvinna. Kan det vara så att vissa män känner det som ett svek?"

Gabriella

Kom ma ut eller inte?

Den frågan ställer sig hbtqi-personer i arbetslivet varje dag – flera gånger om dagen. Forskaren Tove Lundberg ser att vi är långt ifrån en lösning på den utsatthet som finns i att bryta mot heteronormen.

Text och foto Marika Sivertsson

Du och din fru ska äntligen få barn, om ett par månader är det dags. Händelsevis är även du kvinna. Och nu viner mikroaggressionerna runt öronen. "Ska ni ha barn, det syns ju knappt!" (Klapp på din platta mage). "Är det din tur att vara gravid nästa gång?"

– Vi ser inom forskningen en skillnad på var gränserna går för den andras integritet. Ingen skulle drömma om att fråga en heterosexuell kollega hur man har sex, eller hur man organiserar sin relation. Mest utsatta är transpersoner. De kan få frågor om vilket slags könsorgan de har, eller bli medvetet felkönade, säger Tove Lundberg.

TOVE LUNDBERG ÄR psykolog vid Lunds universitet, och forskar om mikroaggressioner och minoritetsstress i arbetslivet. Hon och hennes kollegor tittar bland annat på sambandet med psykisk ohälsa som depression, ångest och stress.

– Vi ser att det är utsattheten som förklarar högre grad av ohälsa hos hbtqi-personer, och att det alltså inte är identiteten i sig som är problemet.

Med den saken utredd poängterar hon att vi har bra lagstiftning i Sverige, men att det inte räcker. Problemet med minoritetsstress i arbetslivet finns kvar så länge de starka normerna – hetero och cis – gör det.

HETERONORMEN KÄNNER NOG de flesta till. Cis kan vara ett mer obekant begrepp, det betecknar en person vars biologiska kön överensstämmer med hens juridiska, sociala och självidentifierade kön.

Att vi funderar mindre över cis-normen än över heteronormen är en av anledningarna till att transpersoner är mest utsatta för minoritetsstress. En annan anledning är att man som regel är synlig som transperson. Det går inte att avstå från att komma ut inför nya kollegor, kunder eller samarbetspartners.

ARBETSPLATSEN ÄR SPECIELL på det viset att man själv behöver bestämma hur mycket av sig själv man delar där. Kollegorna är inte så nära att man måste komma ut varje gång någon felkönar ens partner, eller säger något nedsättande om homo-sexuella.

För en hbtqi-person återstår att manövrera ett socialt minfält. Komma ut eller inte komma ut? Vad finns för risker? De flesta är inte negativa mot hbtqi-personer, men är personen framför mig en av dem eller inte?

TOVE LUNDBERG KALLAR dem mikro-copingstrategier, alla dessa beslut som behöver fattas. De kräver mycket energi. Man kanske säger emot, man ignorerar, man försöker undervisa, man blir arg.

– Sedan tidigare vet vi att socialt stöd, stöttande chef, och stöttande kollegor är jätteviktigt för att man ska må bra. Men det finns ingen forskning om samband mellan mikrocoping och hälsa, så det är vi intresserade av att undersöka nu, berättar Tove Lundberg.

I HENNES FORSKNING är urvalet hittills främst högutbildade hbtqi-personer i tjänstemannayrken. Hur det ser ut i andra sektorer beror på: Är tonen rå men hjärtlig? Får man lära sig att "tåla lite" om man ska jobba här? Är det bara att ge igen om någon försöker sätta sig på dig?

– Som forskare ser jag en stor risk att mikroaggressioner är vanligt förekommande på en sådan arbetsplats, och vi vet att de riskerar leda till trakasserier. Vi vet också att den typen av jargong kan ha negativa effekter på människors hälsa.

MEN ATT PRATA om mikroaggressioner är kanske inte alltid mest hjälpsamt då det kan få det att låta som enstaka situationer, konstaterar hon i nästa stund.

– Om till exempel okänsliga skämt är ständigt närvarande i vår arbetsmiljö ser vi som arbetstagare nog inte dem som enstaka interaktioner. Det genomsyrar i stället hela kulturen. Det blir mycket svårare att navigera i den, och man vill inte heller orsaka dålig stämning genom att vara trist och säga ifrån.

Och då lämnar man kanske. Eller så finns andra faktorer som är skyddande. Transportsektorn är känd för en ruff jar-

FORSKNINGS-PROJEKTET

Minoritetsstress på jobbet: Arbetsplatsen som lindrande eller hindrande för hbtqi-personers psykiska hälsa och välmående är ett treårigt projekt finansierat av Afa Försäkring som genom intervjuer och enkäter undersöker hbtqi-personers upplevelser av minoritetsstress och stöd på arbetet.

Bakom projektet står forskargruppen **Queer Psychology in Sweden (QueerPsy)** som är ett samarbete mellan Lunds universitet, Örebro universitet och Linköping universitet. Projektet leds av Tove Lundberg, vid Lunds universitet, och pågår till och med december 2024.



Tove Lundberg är docent i psykologi vid Lunds universitet, och forskar om mikroaggressioner och minoritetsstress i arbetslivet. Hon och hennes kollegor tittar bland annat på sambandet med psykisk ohälsa som depression, ångest och stress.

gong. Men delar av den kan vara vilsam för hbtqi-personer. Som exempelvis lastbilschaufför tillbringar man mycket tid ensam i sin bil, man slipper det dagliga fikarummet. Kontakterna är begränsade.

MEN VAD KAN man då göra på arbetsplatsen för att alla ska känna sig trygga och inkluderade?

Chefen har ansvaret för arbetsmiljöfrågorna, men enligt de chefsintervjuer Tove Lundberg har i sitt material verkar de dessvärre handfallna i frågan om minoritetsstress. Ofta vill de tro att det inte är ett problem på just deras arbetsplats.

– Cheferna är vilsna. Kärnproblemet är normer, och det är svårt att översätta till aktiva åtgärder. Men hur chefen pratar om det är viktigt. Säger chefen "Alla kan göra fel" eller säger chefen "Vi lever i ett heteronormativt samhälle, vi är fast i det

tillsammans och vi har alla ansvar att tänka själva?"

Det senare ger en möjlighet att prata om problemet – att synliggöra.

– Det är så vi kommer framåt. För mig handlar inte om att bli klar, utan om att ständigt arbeta med processen att skapa en bra och inkluderande arbetsplats. ■

Mikroaggressioner

är en form av subtilt aggressivt beteende som riktas mot personer tillhörande minoritetsgrupper – exempelvis etniska minoriteter eller hbtqi-personer. Beteendet kan vara högst kännbart för den som utsätts för det, men för omgivningen kan det vara svårt att se mikroaggressionerna.

Källa: Wikipedia

Alex jobbar deltid men får ändå fler pass än överenskomna 120 timmar. Går det att tacka nej till extra pass? Och får man ta med sig sitt minderåriga barn i lastbilen under ett arbetspass? Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Var hittar jag medlemsnumret?

Kan jag tacka nej till extra pass?

? Jag har skrivit på papper för ett bra tag sedan som deltidare på 120 timmar. I snitt jobbar jag lite över 165 timmar per månad. Måste jag arbeta över 120 timmar eller kan jag tacka nej/be arbetsgivaren ta bort några pass?

Alex

Svar: Du är överens med din arbetsgivare om att du ska arbeta 120 timmar per månad. Du bör meddela arbetsgivaren snarast att du inte kan/vill arbeta mer.

Om du får ett schema och inte hör av dig i samband med det kan det tolkas av arbetsgivaren som att du godtagit schemat – och det kan leda till onödiga diskussioner.

Jerker Nilsson,
central ombudsman

När får jag övertidstillägg?

? Får jag övertidstillägg om jag arbetar mer än 8 timmar på en dag?

Olivia

Svar: Övertidsersättning betalas ut för all tid som är utöver den fastlagda arbetstiden. Och all övertid måste var godkänd av behörig överordnad för att ersättningen ska betalas ut.

Anders Gustafsson,
central ombudsman

Får man ha barn med sig i lastbilen?

? Vet ni vad som gäller om en person tar med sig sitt minder-

åriga barn i lastbilen hela dagar? Ibland mer än 8 timmar per dag och ibland även övernattni i lastbilen flera gånger per vecka? Får man göra så?

Elias

Svar: Att ta med sig barn i lastbilen är inte olagligt, men det kan vara olämpligt av flera skäl.

En arbetsgivare kan ha regler mot att chauffören tar med sig barn i lastbilen, och många kundföretag brukar ha förbud mot att minderåriga vistas innanför deras område.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Svar: Enklaste sättet att hitta medlemsnumret är att gå in på transport.se och logga in på "Mina sidor" med ditt bank-id.

Du kan också hitta ditt medlemsnummer på fakturan till medlemsavgiften (om du får en sådan), eller på det fysiska medlemskort som du fick när du gick med i förbundet.

Christina Ahlund,
redigerare Transportarbetaren

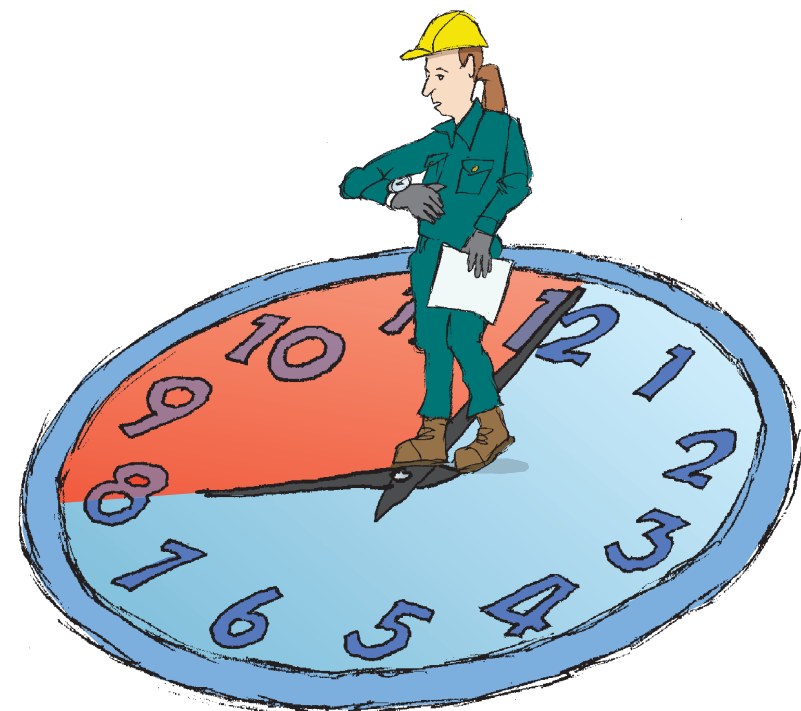
Ändra autogiro

? Hur ändrar jag autogiro? Jag har bytt bank och jag vill fortsätta betala medlemsavgiften via autogiro.

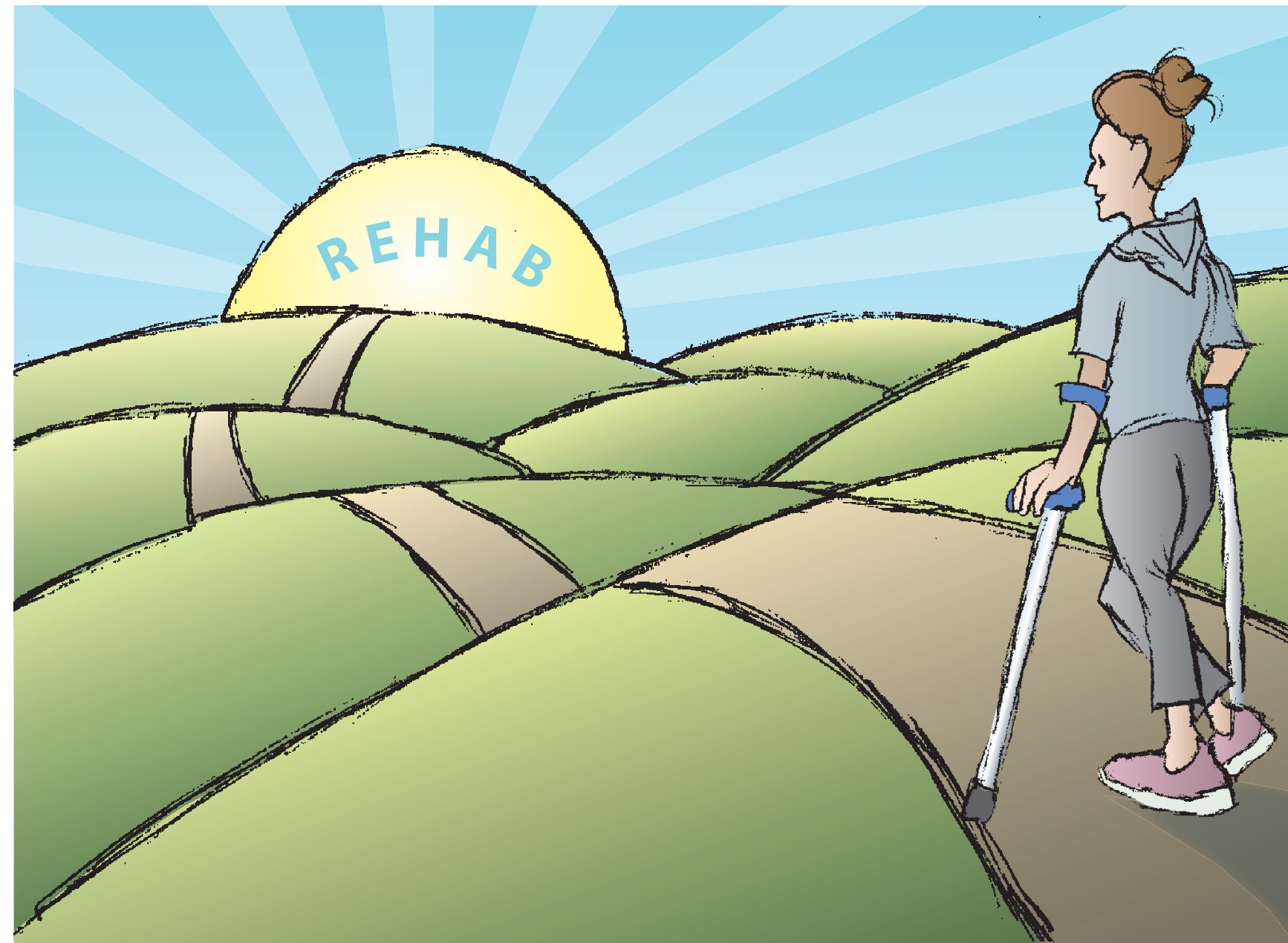
Karin

Svar: Ibland när man byter bank så hjälper den nya banken till att ordna så att alla autogiromedgivanden man hade i den gamla banken fortsätter att fungera. Kolla på din internetbank så ser du vilka

Sofia



Kan jag tacka nej till extra pass?



Vilket ansvar har arbetsgivaren att rehabilitera?

aktuella "medgivanden" du har just nu.

Om det inte är aktiverat kan du enkelt anmäla dig på nytt via din internetbank. Sök under fackliga organisationer efter SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRB och klicka dig vidare för anmälan.

Anna Pettersson,
förvaltningsledare
förbundskontoret

Lön för väktare i lönegrupp B

? Jag undrar vad månadslönen samt timlönen är för väktare i lönegrupp B. Det är lite svårt att tyda det på hemsidan.

Martin

Svar: Den nya månadslönen från den 1 juni i år för lönegrupp B är 29 458 kronor och timlönen är 177,89 kronor.

Eventuellt tillkommer även ob-tillägg.

Jerker Nilsson,
central ombudsman

Vilket ansvar har arbetsgivaren att rehabilitera?

? Jag har genomgått en bypass-operation av hjärtat. Det gjorde jag förra hösten och nu skulle jag börja arbeta på 25 procent och sen jobba mig uppåt till 100 procent. Men nu säger min arbetsgivare att de inte kan erbjuda mig något jobb utan tänker kalla facket om uppsägning av personliga skäl.

Min fråga är hur lång uppsägningstid jag har när de säger upp mig? Jag har varit anställd i fem år. Och sen undrar jag också om företaget inte har en rehabiliterings-skyldighet? Kan de göra så här?

Jenny

Svar: När det gäller din fråga är det viktigt att förstå att det generellt inte är möjligt att säga upp anställda som är sjuka. Arbetsgivaren har en skyldighet att erbjuda rehabilitering och anpassa arbetsuppgifterna innan en uppsägning övervägs.

Man pratar juridiskt om att det finns ett "förstärkt anställnings-skydd" för sjukskrivna medar-

tare. Dock är det inte garanterat att rehabilitering eller arbetsanpassning alltid genomförs på alla arbetsplatser.

Det är också möjligt att det finns alternativa lösningar, såsom möjligheten att arbetsträna på en annan arbetsplats genom arbetsförmedlingen.

Situationen kan bli mycket specifik och komplex, så det är av stor vikt att du kontaktar en av våra lokalavdelningar. Där kan en ombudsman eller det regionala skyddsombudet ge dig personlig hjälp för din situation.

Gustaf Järsberg, central
arbetsmiljösamordnare

Om du har B-behörighet, att bara framföra lätta fordon, i ditt körkort så är ingångslönen "riket i övrigt" 26 446 kronor i månaden.

Efter 6 år i yrket är det 29 594 kronor i månaden. Plus en premiekompensation på 2 kronor i timmen för dig som jobbat 0-4 år i yrket och 5 kronor i timmen för dig som jobbat fler än 4 år i yrket.

Eventuellt tillkommer även ob-tillägg.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Fråga Transports experter!

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

Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-4803000.

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

Vad tjänar en budbilsförare?

? Jag undrar vad lönen är för en budbilsförare med B-kort?

Milan

Svar: Senaste avtalet gäller från den 1 april 2023 fram till den 31 mars 2024.



Jonny Kronbäck är huvudskyddsombud på Truck and Wheels lager i Staffanörp, dit Transports Malmöavdelning kört sin boklåda med pappers- och ljudböcker. Men läsa? "Jag hinner inte", säger han.

Prisad boklåda i lunchrummet

Lagerarbetaren Jonny Kronbäck hinner inte läsa. Kollegan Tilde Kristoffersson gillar deckare, men Alexander Lind tål dem inte. Transportarbetaren besöker företaget Truck and Wheel för att höra vad de anställda tycker om sin prisbelönta boklåda.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

JONNY KRONBÄCK OCH kollegorna jobbar tre-skift på lagret i skånska Staffanörp och vid 11 börjar mikrovågsugarna gå varma i lunchrummet.

Vid ena kortväggen står en boklåda på ett skåp och väntar på läsare. Den har

packats med böcker från Malmöavdelningens bibliotek. Ytterligare tre lådor med pappers- och ljudböcker har avdelningen kört ut till lika många arbetsplatser för att bevakningsanställda, tidningsbud, lager- och miljöarbetare ska kunna

plocka med sig böcker hem och läsa.

Inga lånekort krävs, byråkratin hålls på noll. För detta har Transportavdelningen utnämnts till Årets arbetsplatsbibliotek inom LO-förbunden 2023.

HUVUDSKYDDSOMBUDET Jonny Kronbäck släpper in tidningens reporter och bibliotekets eldsjäl, Anders Palmqvist. I vanliga fall jobbar Anders som regionalt skyddsombud och håller koll på arbetsmiljön. Jonny säger kort:

– Jag hinner inte läsa.

Hadi Josefi är inhyrd från bemanningsbolaget Tranpenad, men hoppas snart bli direktanställd av Truck and Wheel. Han bänkar sig utanför lunchrummet med en kollega, lapar efterlängtat septembersol och säger att han "trivs som fan".

– Chefen och alla här är trevliga. Jag läser aldrig böcker. Skolan är inte min grej. Jag tränar, hämtar barn på dagis och fixar mat.

MATTEO PATRONE, TVÄRS över bordet, är hellre ute och träffar sina vänner än läser böcker.

Tilde Kristoffersson föredrar också



Anders Palmqvist på Transports Malmöavdelning.



Fredrik Bood gillar mest fantasy, som *Game of thrones*.



Hadi Josefi har många barn och lite tid för läsning.



Biblioteket på Kosterögatan 12 i Malmö.

solskenet, har sett boklådan, men aldrig lånat från den.

– Jag läser helst deckare och lyssnar mer på ljudböcker. Då kan jag göra andra saker samtidigt. Oftast läser jag när jag går och lägger mig eller lyssnar på morgonen medan jag sminkar mig. Camilla Läckberg har jag följt i ganska många böcker. Hon skriver bra, det är bra historier.

Kollegan Julia Schyllert är inte mycket för böcker, hon lyssnar hellre på musik. – Jag är lite rastlös så det passar bättre.

I DET SVALA lunchrummet har Per Flood sjunkit ner i soffan med sin matlåda. Han läser på semestern, krim och allt möjligt. Jan Guillou är en favorit. Men kollegan Michaela Åkerberg, vid ett bord längre bort, har fullt upp med hund, katt, häst och renovering. Läsning ryms inte.

Fredrik Bood har aldrig kikat i boklådan. Han läser i säsonger, men nu var det ett tag sen. Gillar fantasy, *Game of thrones*.

– Då får man tänka mycket, ha ett öppet sinne. När jag läser får jag bilder i huvudet, det är väldigt stimulerande.

ALEXANDER LIND, HAN som hatar deckare, avslutar sitt långa mobilsamtal och säger att han föredrar biografier. Deckare är inte särskilt spännande.

– Enkla att göra, man bara byter ut en morot mot en gurka, inte riktigt min grej. Det känns som jag mest jobbar, handlar och tar hand om lilleman, sonen. Nä, nu måste jag jobba!

DÖRREN GÅR IGEN och Ander Palmqvist plockar i ordning bland böckerna. Röran tyder ändå på att anställda sökt bland titlarna. Det vore nog bra att förstora texten på lådan och förtydliga att "det bara är att låna hem", funderar han. Fantasy, var ett bra tips och barnböcker till småbarnsföräldrarna. Litteratur på fler språk vore inte heller dumt.

– Det är viktigt att läsa för att förstå sin samtid, veta varifrån man kommer och vart man är på väg. Att dra lärdom av historien. Vi behöver lyfta arbetarhistorien och vad de som slogs före oss, för arbetarnas villkor, har åstadkommit. Det är grunden för hur vi har det i dag. I många andra länder har arbetsgivarna all makt, säger han. ■

BOKLÅDOR

Arbetsplatsbiblioteket med pappers- och ljudböcker finns på avdelning 12:s kontor, Kosterögatan 12 i Malmö, där medlemmar kan låna. Boklådor körs ut till Loomis (bevakning) och Prezero (miljö) i Malmö, till Nim Distribution (tidningsbud) i Lund samt Truck & Wheels i Staffanörp.

Vill du ha en boklåda på din arbetsplats? Kontakta avdelningen på OIO-480 30 12.

Priset för Årets arbetsplatsbibliotek är på 10 000 kronor plus ett författarbesök. Det delas ut den 9 oktober vid seminariet *Boken på arbetsplatsen i Bommersvik*.



Så förhandlar du om veckopeng



Hur lär vi barnen hantera pengar när de flesta betalningar sker digitalt, långt bortom sedlar och mynt? Vad betyder styrränta? Hur ska vi förhandla om veckopeng? Och vem är rikast i världen?

Matilda Westerman och Per Wreding har skrivit en praktisk handbok för familjen, *Så funkar pengar*, och förklarar lättbegripligt sådant som är bra att veta om ekonomi och pengar. Kryddat med lite kuriosas. ■



Eldsjälar.

Kärlek till gamla bilar

Kult – i rod- och customvärlden

heter en dokumentärfilm om ett gäng "pojkar", flertalet över 60. De förenas i kärleken till gamla ombyggda hot rod-bilar. Kort sagt: vackra kultbilar.

Bilbyggarna har vikt nästan hela vuxenlivet åt dessa skönheter och berättar om bilarna, hur de kom till och vart de tog vägen.

Varifrån kommer deras drivkraft och hur hänger musik och bilkultur ihop? De frågorna försöker regissören Dan Nilsson ge svar på.

Filmen hade premiär den 6 maj och har visats på olika biografier runt om i landet under våren och sommaren. Sista planerade visningstillfället är på biograf Saga i Tidaholm den 10 oktober. ■

BOKVINNARE

Vi vann *Dyrtider* av Elinor Odeberg:

Olof Rydström, Bandhagen

Sandra Dahl, Vilhelmina

Fadij Selmani, Lund

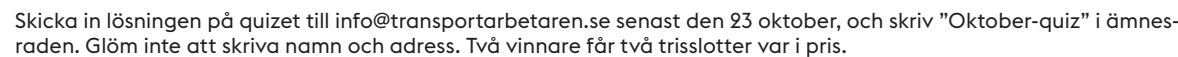
Grattis!



[illegible]

Vi drar två vinnare som får varsin biobiljett.

Postadress: _____



- | | |
|---|--------------|
| 1 | Avhandlat.se |
| X | Avtalat.se |
| 2 | Avslutat.se |

- 1 British National Library
X Biblioteket i Alexandria
2 Ashurbanipals bibliotek
i Nineve.

- | | |
|---|-----------------------|
| 1 | 30 kilometer i timmen |
| x | 40 kilometer i timmen |
| 2 | 50 kilometer i timmen |

- | | |
|---|--------|
| 1 | Droska |
| X | Släde |
| 2 | Sulky |

- | | |
|---|------|
| 1 | 1967 |
| X | 2021 |
| 2 | 2013 |

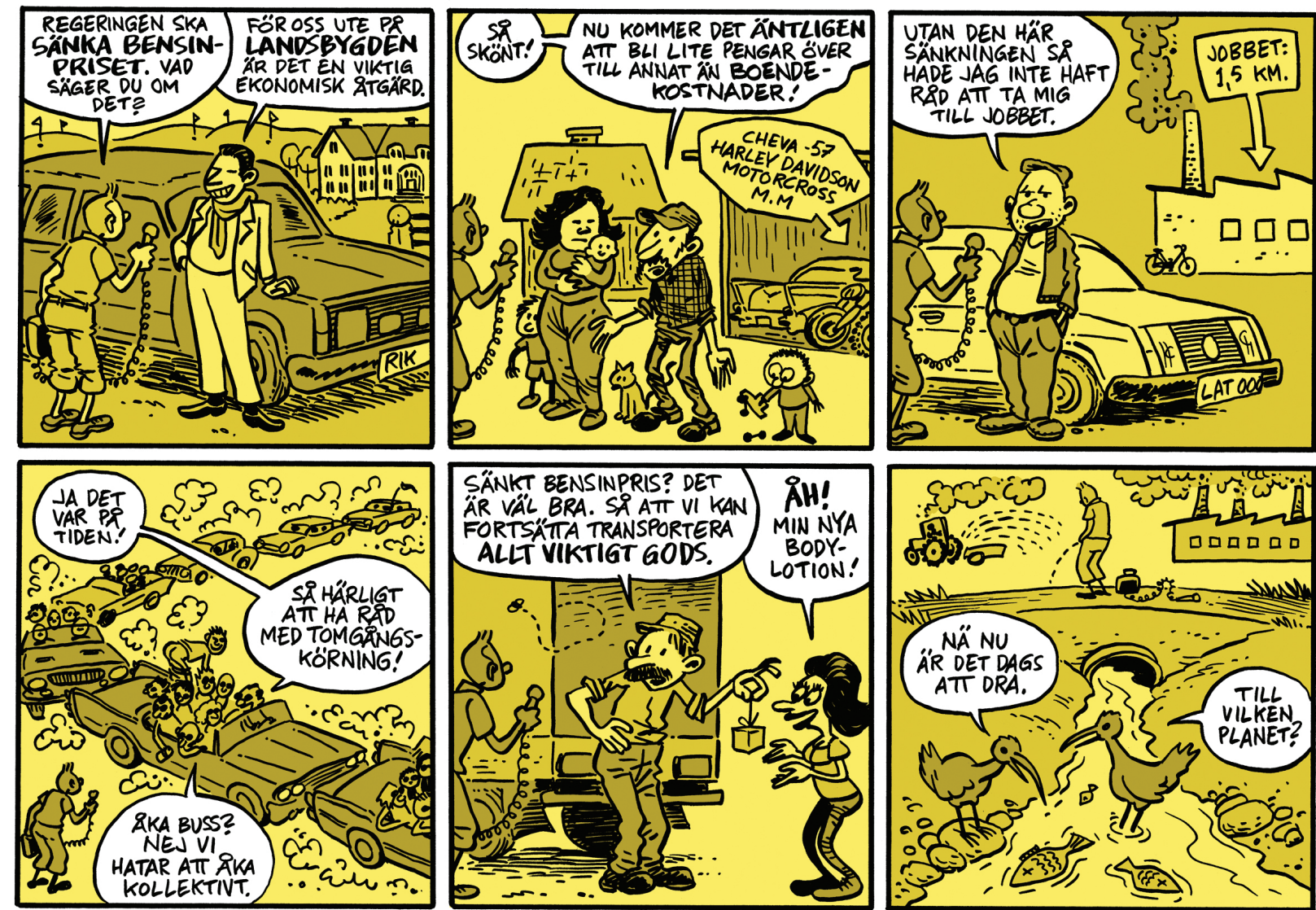
- 1 Motfolkets riksförbund
X M Sverige
2 MRF

- | | |
|---|---------------|
| 1 | Truckspotting |
| X | Trainspotting |
| 2 | Truckerpix |

1: X (Dyrtider)
2: I (Tidningsbud)
3: I (Ett nummer som följer ett fartyg genom hela dess livslängd, oavsett byten av namn och ägare)
4: 2 (Gotland)
5: X (Bevakning och taxi)
6: X (Kirkenes-Trelleborg)

Vi vann två trisslotter var:
Sabina Glimhage, Varberg
Conny Kallberg, Mora

Originalserie för Transportarbetaren av **Mats Källblad.**





Kollegan Anders Bergfeldt (till höger) kom förbi och hälsade på Per Ehlin när det var dags för lunch. Anders kör för DHL, Per själv för DB Schenker. Båda har med sig matlåda varje dag och för Per blev det vägen till bättre hälsa.

Per tränade bort sin diabetes

För tio år sedan fick Per Ehlin diabetes. Hård träning och ändrad kost har gjort honom fri från medicinen.

Text JOHN ANTONSSON Foto BÖRGE NILSSON/TEXTRA

ALLT BÖRJADE MED ett besök hos företagshälsovården 2013.

Hans värden såg alarmerande ut och Per Ehlin skickades vidare på provtagningar på vårdcentralen. Där visade det sig att han utvecklat diabetes.

– Nu rasar hela min värld, typ så kändes det. Sedan fick jag börja tänka: Hur ska jag göra för att få det här att bli bra? Det första var det här med maten.

Per Ehlin började lära sig om kost. Vad är socker? Det visade sig att det finns överallt. Sedan såg han över portionerna.

– Jag äter nästan precis samma som innan. Jag är inte rädd för fett och äter vanlig svensk husmanskost. Men jag fyller en assiett och sedan får det vara bra med det.

– För mig funkade det bra. Men det är inte säkert att det funkar för alla. Men jag säger: det är dumt att göra som jag och vänta på att få en ursäkt till att göra en förändring.

MEN NY KOST behövde balanseras upp med träning också.

– I mitt fall handlade det om att ta tag

i min kampsport som jag hållit på med sedan 1998 igen.

Hur orkar du träna efter långa arbetsdagar?

– När du jobbar blir du trött i huvudet och kroppen. Men när du går och tränar blir du trött på rätt sätt.

De första två åren efter diabetesbeskedet tränade Per Ehlin ett par gånger i veckan.

– Sedan sa läkaren till mig att man kan bli av med sin diabetes. Eller inte av med, men det går att skjuta det framåt och slippa medicinera. Så jag tänkte att jag lägger på en dag eller två av träning och så blir det fyra, fem dagar i veckan. Sen blev jag av med medicineringen och mina värden är normala. Jag har ingen synlig diabetes mer.

PER EHLINS LIVSSTILSFÖRÄNDRING började för mer än åtta år sedan och han håller i den. Som han ser det finns det egentligen inga alternativ. Han jobbar med att köra kretsdistribution. Kroppen har tagit stryk efter många år av slit och träningen behövs för att hålla ryggen i hyggligt skick.

– Jag var tvungen att anpassa mig. Missköter du en diabetes får du högt blodtryck och det riskerar att göra att det börjar skimra för ögonen. Då kan Transportstyrelsen ta ditt körkort. Så för mig var det inget svårt alternativ, jag måste träna och sköta maten för att kunna fortsätta att jobba. ■



Det räcker inte med lunch. Kaffe är också nödvändigt.



Varm mat i hytten varje arbetsdag tack vare matlådevärmaren. Den är flyttbar, så Per Ehlin tar den med sig när han byter lastbil.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54300 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. 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.

I juni till 31 augusti är växeln öppen måndag–fredag 9.00–15.00. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning I och 2 är rena stuveri-avdelningar 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–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

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



Styrelsen i nybildade klubben, från vänster: Stefan Melin, Niklas Johansson och Stina Svensson. Arbetsplatsen i Västervik var ett av sex taxibolag i landet som varslades om strejk.

Månadens klubb

God sammanhållning i ny klubb

Två dagar före strejken blev avblåst konstituerades Transportklubben på taxibolaget i Västervik. Men det har varit på gång länge och i dag är så gott som alla med. Stämningen bland färdtjänstförarna är påfallande god.

Text och foto Lilly Hallberg

Folk kommer och går i personalrummet hos Vikbolands Taxi. Förare får uppdrag, några stannar och pratar jobb med kollegor före hemgång, andra om helger och hundar. På taxi-företaget i Västervik jobbar närmare 40 anställda som kör samhällsbetalad trafik.

– Vi är ett bra team, det är inget tjafs här. Sammanhållningen är väldigt god, säger klubbordförande Stefan Melin.

MEN DET ÄR inte perfekt. Och nyvalde klubbordföranden är väl medveten om att flera kollegor tyckte att Transport skulle drivit sina krav än längre, till strejk:

– Man vill ha lön för det jobb man gör, det handlar om hur arbetet värderas.

Och med tanke på att det knappast blir någon real-lönehöjning. Jag hade nog hoppats på lite bättre själv... Samtidigt får man förstå att det inte går att driva lönekraven hur långt som helst, arbetsgivare måste ju också gå runt, säger Stefan.

NÅGOT SOM VÄCKER irritation är utlägg av körningar i början och slutet av arbetspassen. Många har vänt sig till Stina Svensson i styrelsen efter att hon mejlat till ledningen om flexsystemet, som innebär att en förare kan behöva vara på plats för hämtning exakt det klockslag arbetstiden börjar – eller får en körning i slutet av ett pass, som gör det omöjligt att hinna exempelvis att tanka inom ordinarie tid.

– Det är irriterande att inte kunna planera och veta om man kan lämna eller hämta på dagis, säger Stefan.

EN AV FÖRARNA uttrycker uppskattning över att Stina lyft frågan, "hon har koll". Själv tycker hon att jobbet i den mindre kommunen ofta är "som semester" jämfört med att köra i Linköping som tidigare.

– Det finns många fördelar här, men jobbet kan

också bli tungt. Som vid sjukresor med bår, säger Stina Svensson.

Trafikledarna har ändå blivit bättre på att ge förarna de hjälpmedel och resurser som behövs, påpekar andra. Att man kan gå till chefen i samlad trupp, i stället för en och en, är en viktig funktion för klubben. Det är det flera som tar upp. Några tar upp att det kanske vore bra om "de från avdelningen" stöttade lite mer nu i uppstartsfasen.



Trivselnivån är hög, tycker förarna Kim Landström (som också är skyddsombud) och Eric Vigren.

– Jag tror att det kan vara medvetet att de lägger över mycket på oss, att det handlar om att vi ska lyfta oss själva, säger Niklas Johansson i klubbstyrelsen.

HAN HAR LÅNG erfarenhet av att köra samhällsbetalad trafik och är sedan tidigare ordförande i Västervikssektionen, en av fem sektioner i Transportens avdelning 4 Östergötland. Så det föll sig bäst att dela på ansvaret och Stefan tog ansvaret som klubbordförande. "Stina är den som bestämmer" säger en annan kollega om klubbstyrelsens tredje ledamot. ■

TRANSPORTKLUBBEN VIKBOLANDS TAXI I VÄSTERVIK

Bildad: 28 augusti 2023.

Styrelse: Stefan Melin (ordförande), ledamöterna Niklas Johansson och Stina Svensson.

Viktiga frågor: Utlägg av körningar, höjning av yrkets status, lön.

På gång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 23 oktober till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

Kommande Startpunkter:

► Tisdagen den 26 september kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

► Onsdagen den 25 oktober kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

► Tisdagen den 28 november kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

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

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på tel OIO-480 3138 eller mejla joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapsmöte

Härmed kallas representantskaps ledamöter till sammanträde den 16 oktober kl 18.00 på Hotel Il, Maskingatan 11 i Eriksberg.

Lättare förtäring finns från kl 17.30. Varmt välkomna!

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Nomineringsmöten

► Sektion 5 i Södertälje: Måndagen den 16 oktober kl 18.00.

► Sektion 1 i Nyköping: Tisdagen den 17 oktober kl 18.00.

Anmälan senast den 11 oktober till transport.7@transport.se eller på tel OIO-480 3007, plats meddelas i kallelsen.

Du vet väl att du även kan gå på en annan sektions medlemsmöte om plats och tid passar bättre? Kolla med oss om mötesplats i så fall.

Du kan även ta med barn om du har svårt att komma ifrån annars. Meddela även detta så

kan vi förbereda för smågästerna också.

Besök från din avdelning Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats? Hör av dig!

Information och frågestund på ett personalmöte? Hör av dig så kollar vi med arbetsgivaren.

Avtalsförsäkringar Vill du att vi ska komma och informera om avtalsförsäkringar på din arbetsplats? Hör av dig om när ni har personalmöte så kollar vi med arbetsgivaren om vi kan komma och berätta om avtalsförsäkringarna som gäller alla anställda på ett företag med kollektivavtal.

Fackligt förtroendevalda Vi behöver bli fler förtroendevalda ute på arbetsplatserna. Hör av dig om du är intresserad av att engagera dig fackligt!

Kontaktpuppgifter finns ovan respektive på hemsidan transport.se, avdelning 7.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Hej alla medlemmar!

Obs! Vi har sektionsmöte den 9 november. Fika från kl 17.00. Mötet startar kl 17.30 och det är ett nomineringsmöte.

FRÅGA OSS OM JOBBET

Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning?



Eller vill du veta hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö?

Du kanske funderar på ditt kollektivavtal? Välkommen att höra av dig till oss på avdelningen!

Ring OIO-4803011 eller mejla transport.11@transport.se.

Vill du att vi kommer ut till din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen så bokar vi in ett besök.

Är du intresserad av att engagera dig mer inom facket eller på din arbetsplats så får du gärna hör av dig till oss på avdelningen.

Vill ni lära er mer om facket eller gå en utbildning? Ta gärna kontakt med vår studieorganisatör Jessica.

Är det några som är intresserade av Start- och Avtalspunkten? Det går att gå Startpunkten digitalt med, så hör av er till Jessica på OIO-480 3248 för mer information.

MEDLEM

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar så prata med vårt regionala skyddsombud Fredrik på OIO-480 3245.

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

Besök gärna vår hemsida för mer info, hälsar ordförande Ola (OIO-480 3249).

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa Startpunkter hålls:

► 11 november.

► 28 november.

Intresseanmälan skickas till studier.9@transport.se.

Nästa Avtalspunkt hålls den 11 oktober.

Nästa representantskapsmöte är den 2 december. Mer information och plats kommer senare.

Uppdatera dina medlemsuppgifter! Glöm inte att höra av dig till oss om du byter arbetsgivare, får högre eller lägre lön, har flyttat eller bytt telefonnummer, är föräldraledig, arbetslös eller långtidssjukskriven. Så att du ligger rätt i systemet när det gäller medlemsavgiften, och vi kan få tag i just dig om något händer på arbetsplatsen.

Lättast ändrar du uppgifterna via hemsidan, transport.se, på Mina sidor. Det går även att ringa in till oss på OIO-480 3000.

Öppettider Efter den 31 augusti är avdelningens öppettider måndag–fredag kl 8.00–16.40.

AVDELNING 12 MALMÖ

Du är alltid välkommen att höra av dig till oss på avdelningen. Kontaktpuppgifter finner du på vår hemsida, eller så kan du ringa OIO-480 3012 så kopplas du till rätt person.

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

Följ oss på sociala medier (Instagram, Facebook, Youtube och TikTok) @transportavd12

Läs din medlems-tidning på nätet!

transportarbetaren.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.

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



TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

och håll utkik på hemsidan för kommande möten och aktiviteter.

Avdelningsordförande Henrik Holmgren

Medlemsmöte

► Sektion 90 bevakning kallar till medlemsmöte måndagen den 9 november kl 18.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Det kommer att bjudas på något att äta under mötet.

Sektionsordförande Sofie Nordén önskar alla välkomna!

Studier Är du intresserad av studier inom Transport? Kolla vår hemsida eller kontakta vår studieorganisatör Patrik Persson, OIO-480 3265 eller patrik.persson@transport.se.

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

Pensionsgenomgång Går du i tankar på att gå i pension?

Den 17 oktober kl 18.00–20.00 bjuder avdelningen in dig på en genomgång tillsammans med Folksam om vad det innebär att gå i pension. Hur är din pension uppdelad med allmänpension och tjänstepension? Vilka åldrar gäller i dag? Och när ska man meddela sin arbetsgivare och pensionsmyndigheten?

Anmäl dig till studieorganisatör Patrik, OIO-480 3265 eller patrik.persson@transport.se, om du är intresserad av att delta på pensionsgenomgången.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill tacka alla medlemmar och fackligt förtroendevalda som kom och träffade oss ute på arbetsplatserna vid vårt uppsökeri vecka 37.

Har du önskemål om arbetsplatser för oss att besöka så hör gärna av dig till oss på tel OIO-480 3014.

Studier Anmäl dig gärna till Startpunkten (OIO-480 3014 eller transport.14@transport.se). Kommande kurstillfällen är:

► 14 oktober kl 10.00–15.00.

► 6 november kl 18.00–21.00.

► 9 december kl 10.00–15.00.

Utbildningen hålls på Transport

avdelning 14, Florettgatan 12 i Helsingborg.

Medlemsmöten Vi vill även påminna om kommande möten i sektionerna:

► Nomineringsmöte i sektion 3: 21 oktober kl 10.00, Folkets hus, Södra Vägen 3-7 i Ängelholm.

► Medlemsmöte i sektion 4: 28 oktober kl 10.00, avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Nomineringsmöte i sektion 1: 8 november kl 18.00, avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Nomineringsmöte i sektion 7: 11 november kl 10.00, ABF-lokalen, Järnvägsgratan 34 i Klippan.

► Nomineringsmöte i sektion 5: 14 november kl 18.00, avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Kamrater! Avdelningsstyrelsen ska ha sin årliga verksamhetsplaneringskonferens inom kort. Och vi vill gärna ha förslag från er medlemmar, på vad ni vill ha för verksamhet nästa år. Om du har ett förslag så skicka in det via mejl till transport.19@transport.se.

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

Om du är intresserad, hör av dig till vår ordförande Andreas på andreas.kedborn@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 3019 eller mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

Hej alla pensionärer! Tyvärr blev resan till Heby Tegelbruks museum inställd på grund av översvämning.

Vi har inte något aktuellt just nu, men en nyhet är att årets

julbord med Eckerö-linjen blir på eftermiddagsturen. Personlig inbjudan kommer.

Ha en fin höst, hälsar styrelsen i pensionärsklubben!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kallelse till representantskaps-sammanträde den 26 november kl 10.00. Mer information kommer i kallelsen.

Engelskspråkig kurs Den 22 oktober kl 10.00 så erbjuder avdelningen en Startpunkt på engelska.

Är du intresserad och vill gå så anmäl dig via transport.20@transport.se. Uppge namn, telefonnummer och om du har några allergier.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater!

Var med och påverka! Delta i ett av våra sektionsmöten:

► Falkenberg: 15 november.

► Gislaved: 16 november.

► Ljungby: 21 november.

► Halmstad: 22 november.

► Varberg: 23 november.

Eventuellt kan vi anordna hybridsmöten där du har möjlighet att delta fysiskt eller digitalt. Tid och plats finns på vår hemsida och mer info kommer via mejl.

Representantskapsmöte Torsdagen den 30 november. Tid och plats meddelas i kallelsen.

Vi önskar att DU vill bli mer aktiv som transportombud, skyddsombud eller andra fackliga uppdrag på din arbetsplats. Vi behöver dig! Besök hemsidan (www.transport.se/paavverka) för att läsa mer om fackliga uppdrag, eller kontakta oss på avdelningen.

Vill du att vi ska besöka din arbetsplats? Ta kontakt med oss på avdelningen.

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

Intresseanmälan för vår introduktionsutbildning Startpunkten finns på vår hemsida (bit.ly/startpunkt2023). Där finns även intresseanmälan till vår avtalsutbildning Avtalspunkten" (bit.ly/avtalspunkt2023).

AVDELNING 28 I NORR

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

Fram till nomineringsmötet fredagen den 30 november finns möjlighet att nominera till fyllnadsval 2023 samt till årsmötet 2024. Läs mer på avdelningens hemsida (avd.transport.se/avd-28/).



LÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren/sommaren 2024.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Rätt adress? Uppdatera dina kontaktuppgifter på transport.se, *Mina sidor*, för att få aktuell information från avdelningen.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta Lars-Gunnar Sandgren på lars-gunnar.sandgren@transport.se eller 010-480 3436.

Rätt lön – Mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet.

Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla transport.28@transport.se.

Skriv gärna om det är något specifikt du undrar över i ditt avtal.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Nu är höstmörkret här men vi kämpar på i sann transportanda!

Rätt uppgifter? Vi vill påminna alla kamrater att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina uppgifter. Samt att uppdatera vid behov då detta är vår kontaktväg till våra medlemmar.

Studier Är du intresserad av att delta vid någon av de Startpunkter och Avtalspunkter som går under hösten är du

välkommen att kontakta avdelningens studieorganisateur, Lars Eriksson, på 010-480 3472 alternativt lars.eriksson@transport.se.

Självklart går det bra att kontakta honom för att fråga om våra studier i övrigt också.

Sociala medier Tips om avdelningens sociala medier: *Transportpodden mellersta norrland* är uppskattad och fortsätter att öka.

Podden hittar du på både Podbean och Spotify. Vi finns också på Instagram och TikTok!

Har du frågor eller vill komma i kontakt med någon på avdelningen är du välkommen att ringa 010-480 3032 eller mejla transport.32@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelsen 2023 De flesta av våra avtal är färdigförhandlade, och förhandlingar pågår för de andra avtalen. Du kan följa utvecklingen på vår hemsida. Hör gärna av dig till oss om vad du anser om ditt nya avtal.

Arbetsplatsbesök För att veta vilka företag som bör prioriteras i vår planering av arbetsplatsbesök, uppskattar vi om du kontaktar avdelningen om du önskar ett besök på just din arbetsplats.

Studier Nu är flertalet utbildningstillfällen planerade och du håller dig uppdaterad genom vår hemsida. Anmäl ditt intresse till avdelningen.

Vi tar även gärna emot förslag på ort där du anser att vi bör förlägga våra utbildningar.

Nomineringsmöten Du har väl inte missat att sektionerna håller nomineringsmöten i november?

Mer information finns på hemsidan och kommer att publiceras i nästa nummer.

► Sektion 1: 16 november.

► Sektion 2: 19 november.

► Sektion 3: 18 november.

► Sektion 4: 12 november.

Avdelningen stängd Mellan den 23 och 25 oktober är avdelningen stängd på grund av verksamhetsplanering.

ÄR DU PENSIONÄR?

...och intresserad av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta någon av oss:

► Kenneth Ingemansson, Karlskrona, tel 070-3025661.

► Gustav Holmberg, Sölvesborg, tel 070-2456258.

Under dessa dagar går det inte att nå avdelningens personal via telefon eller genom besök, och mejl kommer enbart besvaras sporadiskt.

Kontaktuppgifter till oss på avdelningen:

► Växel: 010-480 3051

► E-post: transport.51@transport.se

► Hemsida: avd.transport.se/avd-51/

► Facebook: facebook.com/TransportAvd51

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSAND

Studier Är du intresserad av att gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Kontakta studieorganisateur Alexander Hutter på 010-480 3624 eller alexander.hutter@transport.se så bokar han in detta.

Nästkommande Startpunkter hålls:

► Lördagen den 28 oktober kl 9.30–13.00.

► Tisdagen den 28 november kl 17.00–21.00.

Välkommen att anmäla dig!

Fler datum hittar du alltid på hemsidan, transport.se, avdelning 55.

FRÅGA OSS!

► **Har du frågor gällande din anställning eller ditt kollektivavtal?** Kontakta ombudsman Anders på 010-480 3628.

► **Gäller din fråga arbetsmiljö eller försäkringar?** Kontakta då regionala skyddsombudet Dan på 010-480 3630.

► **Övriga frågor?** Kontakta ordförande Daniel på 010-480 3626.

På gång i avdelningen

Den 19 oktober kommer vi att ha en erfarenhetsdag för alla förtroendevalda på arbetsplatserna inom avdelningen.

Mer information kommer att skickas ut direkt till er med uppdrag när det närmar sig.

Vi kommer också ordna medlemsmöten under hösten, se hemsidan (avd.transport.se/avd-55/) för mer information.

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

Kontaktuppgifter

► Växel: 010-480 3055

► E-post: transport.55@transport.se

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Det är arbetsplatsens ort som avgör vilken avdelning du tillhör. Med undantag för dig som är hamnarbetare eller jobbar inom flygbranschen – du tillhör i stället någon av våra hamnavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



Läs mer på förbundets hemsida, www.transport.se.

1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).

2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).

3 Göteborg, avdelning 3.

4 Östergötland, avdelning 4.

5 Stockholm, avdelning 5.

6 Värmland, avdelning 6.

7 Södermanland, avdelning 7.

9 Örebro, avdelning 9.

11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.

12 Malmö, avdelning 12.

14 Helsingborg, avdelning 14.

16 Gotland, avdelning 16.

17 Skövde-Borås, avdelning 17.

18 Hälsingland, avdelning 18.

19 Norra Mälardalen, avdelning 19.

20 Norra Småland, avdelning 20.

25 Halmstad, avdelning 25.

26 Norrbotten, avdelning 26.

28 Umeå, avdelning 28.

32 Mellersta Norrland, avdelning 32.

41 Uppland, avdelning 41.

46 Märsta, avdelning 46 (flyg).

51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.

55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55.

88 Dalarna, avdelning 88.

Vilken roll och vilken koll ska medlarna ha?

Vilken roll, vilken koll och vilket uppdrag har egentligen Medlingsinstitutet?

Vi har på kort tid tvingats varsla på både bevakningsavtalet och taxiavtalet. Möjligen kan det också bli tuffa tag inom flygsektorn där förhandlingarna pågår för fullt.

VARSLET PÅ BEVAKNINGSAVTALET berodde mest på Almegas ovilja att ens förhandla med oss. Där gjorde medlarna en bra insats och analyserade var parterna kört fast och jobbade utifrån det läget.

Det som störde mig i samband med det varslat var att Svenskt Näringsliv gick ut direkt och gapade om att vårt varsel var oproportionerligt. Vad har de för mandat att avgöra det? De menade att reglerna runt konflikträtten kanske behövde ändras.

Återigen, vad har de för mandat att göra det? Det är vi som beslutar om konfliktåtgärder och det är de som ska tugga i sig dem!

JAG UNDRAR VAD Mattias Dahl på Svenskt Näringsliv egentligen menar? Är det bara svaga fackförbund som får varsla och de med lite kraft och muskler som ska passa sig väldigt noga? Arbetsgivarförbunden



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

När vi då ställde frågan rent ut till Medlingsinstitutet om de menade att det gick för bra för oss 2021, fick vi inget svar och medlarna byttes ut mot vår vilja.

ska hålla sig till att vara avtalspart i förhandlingarna – inte leka regeltolkare.

DET BLEV OM möjligt ännu värre och märkligare gällande Medlingsinstitutet och motparten när vi tvingades varsla på taxiavtalet.

Motparten och Medlingsinstitutet antydde på något märkligt sätt, utan att säga det rent ut, att "det blev inget bra sist" angående medlingen på taxi.

Konsekvensen av det var att medlarna från 2021 skulle bytas ut. Detta på arbetsgivarnas begäran. Medan vi ville ha samma medlare som vi ansåg hade med sig lämplig historik från 2021 års medling.

NÄR VI DÅ ställde frågan rent ut till Medlingsinstitutet om de menade att det gick för bra för oss 2021, fick vi inget svar och medlarna byttes ut mot vår vilja.

Att sedan motparten då passade på att byta ut sina förhandlare, som i sin tur började från noll och satte i gång helt nya förhandlingar via medlarna, gjorde läget väldigt svårt.

För att hitta en lösning fick vi sätta medlarna på läktaren eftersom de till 90 procent gick på arbetsgivarnas "nya" sanningar.

Nu löste sig avtalet till slut. Men det var inte tack vare, utan trots, medlarna skulle jag tyvärr säga.

SÅ HÄR KAN vi inte ha det framöver. Jag har begärt stöd av LO och andra förbund som hamnat i medling för att uppvakta Medlingsinstitutet och diskutera deras roll och uppdrag. ■



TILL 50-ÅRSJUBILEET FÖR MACH 2 SPIRIT OF CONCORDE URTAVLA I COCKPITSTIL



BOETTENS BAKSIDA

Baksidan är försedd med SPIRIT OF CONCORDE logotypen och med ditt personliga utgivningsnummer



PRESENTASK:

Armbandsuret levereras i en ädel presentsask

VIKTIGA DETALJER:

BEGRÄNSAD UPPLAGA:

Armbandsuret ges ut i en begränsad upplaga på 9 900 exemplar för hela världen.

HÄNDELSE: Till 50-årsjubileet för MACH 2

OFFICIELL: Officiellt licensierad av Spirit of Concorde Ltd.

PRODUKTSPECIFIKATION:

Armbandsuret är utrustat med tre exakta kronografer, en robust boett i ädelstål

med ett matchande armband och en blå urtavla i cockpit-stil.

INDIVIDUELL NUMRERING

Varje klocka är unik – tack vare individuell numrering.

120-dagars-återköpsgaranti

Produktpris: 1.998 kr
eller 3 delbetalningar à 666 kr
(+ 149 kr leveransavgift)

Produktnummer: 526-EAS06.01



År 2020 firade Concorde 50-årsjubileum för sitt första MACH 2-rekord. Den 5 november 1970 flög Concorde 001 i dubbel överljudshastighet. Med detta av Spirit of Concorde officiellt licensierade armbandsur, hedrar vi denna helt nya era i flyghistorien.

Armbandsuret utgör en prestigefylld hyllning till flyg-ikonen, som flög i mer än dubbel överljudshastighet. Det har en robust boett i ädelstål och ett matchande armband i ädelstål. Urtavlan är inspirerad av den eleganta Concorde-designen, har tre kronografer med stoppursfunktion och är försedd med den officiella SPIRIT OF CONCORDE-logotypen. På baksidan återges Spirit of Concord-logotypen och det historiska datumet.

Exklusivt från The Bradford Exchange

Denna unika hyllning till fransk-engelsk ingenjörskonst är endast tillgänglig från Bradford Exchange och tryggas av vår 120-dagars återköpsgaranti. Armbandsuret, som är begränsat till bara **9 999 exemplar för hela världen**, kommer inte bara att ge upphov till stort gensvar från flygentusiaster, utan kommer också att göra klocksamlare över hela världen förtjusta. **Beställ därför ditt "SPIRIT OF CONCORDE" armbandsur redan nu.**

Förstorad avbildning. Boettens diameter, exklusive krona: ca 4,5 cm. Längd, armband: ca 21 cm (kan anpassas)



The Bradford Exchange Ltd. • Box 995, 162 20 Vällingby • e-mail: customers@bradford.se • Tel: 08/564 406 20

Tidsbegränsat erbjudande!

Sista beställningsdatum: 2023-11-13

☐ **Ja tack**, jag beställer armbandsuret
"Spirit of Concorde" / 526-EAS06.01

JAG BETALAR: ☐ EN BETALNING ☐ DELBETALNINGAR

Fyll i personnummer -
obligatoriskt (12 siffror)



www.bradford.se

Referens-nr: **24182**

NAMN _____

GATUADRESS _____

POSTNR & ORT _____

MOBILNR. FÖR SMS-AVISERING _____

E-POST (för din beställning) _____

UNDERSKRIFT _____

Dataskydd: Detaljerad information om dataskydd hittar du på www.bradford.se/dataskydd. Bradford Exchange lämnar inga erbjudanden per e-mail, telefon eller SMS. Du kan alltid ändra dina kontaktuppgifter genom att kontakta oss på nedanstående adress eller telefonnummer. Vi ber dig att meddela oss på telefon, per e-mail eller brev om du inte önskar få erbjudanden per post.

THE
BRADFORD
EXCHANGE

Bjuder på
portot!

**THE BRADFORD
EXCHANGE**

SVARSPOST

Kundnummer 20270990
162 20 Vällingby

***Köpvillkor:** Betalning sker mot faktura. The Bradford Exchange förbehåller sig rätten att godkänna och kreditpröva ordern. Vid ej godkänd kreditprövning skickas varan mot postförskott. Du kan välja att dela upp din betalning i delbetalningar (månadsavisering). Ingen extra avgift tillkommer.