

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 3 april 2024

**Åkerier dumpar
avtalad lön**

*Upphandling
Serviceresor
fastnade i domstolar*

**Skadorna som
drabbar truckförare**

ARBETSLIV
*Chaufför
och pappa*

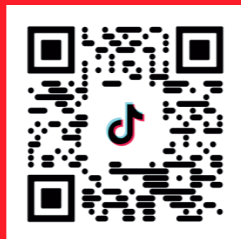
Från mormors åkeri till macken

STARKA TILLSAMMANS

Hej alla medlemmar!

Ditt medlemskap i facket ger dig större trygghet på jobbet och mer styrka att påverka och förbättra dina villkor. Tillsammans är vi Transport!

Följ oss på
TikTok



1897

Innehåll Nr 3



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 31, 5 tr.
transportarbetaren.se

På omslaget:
Ulf Sundqvist
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 2024.
TS-kontrollerad upplaga:
54 200.
Nästa nummer utkommer
den 16-17 maj.

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/ställ-
företrädande utgivare
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



PUBLICISTER I SAMVERKAN

4 LEDARE KRISTINA SJÖBERG

8 SERVICERESOR
Oklara ägarförhållanden och offentliga upphandlingar som tas hem av företaget utan trafikstillstånd

12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

13 DRÖMJOB
Fler unga vill arbeta som lastbilschaufförer.

14 DÄCKFIRMOR

Nära hälften av gummiverkstäderna påvisade brister i Skatteverkets kontroll.

15 ARLANDA

Vite hotar vid säkerhetskontrollerna om inte åtgärder genomförs.

16 SAMTRANS

Många av färdtjänstförarna går fortfarande på procentlön.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 ARBETSLIV LIVSPUSSLET

Fredrik vill kunna hämta sina barn på fritids men det är svårt att kombinera chaufförsjobb med familjeliv.

20 ARBETSMILJÖ TERMINAL

Varierade arbetsuppgifter är en av lösningarna hos Schenker för att få ner skaderisken.

26 TEKNIK OCH TRAFIK

27 SNABBKOLL EU-VALET

Därför ska du rösta.

28 FRÅGA FACKET

Facket har en viktig roll i miljö- och klimatarbetet.

34 MÅNADENS MEDLEM

Ulf Sundqvist, jobbar på bensinmack och gillar att göra riskbedömningar.

36 MÅNADENS AVDELNING

Transport i Västerås satsar på att möta medlemmar.

39 KRÖNIKA TOMMY WREETH

Ledare

Flera problem för demokratin

Transportarbetaren är din tidning. Du som är medlem i Transportarbetareförbundet. Vi på tidningen har dig i fokus. Vi skriver och berättar om din arbetsmiljö och dina villkor. Men ibland får vi det svårt för vi får helt enkelt inte komma in på arbetsplatserna. Något vi fick erfara i det här numret då vi ville belysa arbetsmiljön för truckförare. Det tycker jag är sorgligt. Och jag ser det också som ett demokratiproblem. För om vi som fackförbundspress inte kan skriva om arbetsvillkoren ute bland er medlemmar, vem ska då göra det?

DEMOKRATI HANDLAR OCKSÅ om att välja. Och i juni, närmare bestämt den 9 juni, är det dags att välja vilka politiker vi vill ska företräda oss i EU. Även om EU känns avlägset så påverkar det oss här hemma.

Våren är en tid av årsmöten. Transportarbetareförbundet är inget undantag. Som medlem har du förmodligen blivit kallad till något årsmöte. Kolla längst bak i tidningen annars så kanske ditt möte finns med där. Bor du i en bostadsrätt eller ingår i en samfällighet så har du årsmöten att se fram emot där också.

Kanske är du även engagerad i någon förening? Ungarnas idrottsklubb, Amnesty, lokala padelklubben... Se där! Ytterligare årsmöten att gå på! Om de redan har varit så vet du att du kan gå nästa år. Jag kan lova dig att det dyker upp nya årsmöten att gå på nästa vår.

SVERIGE HAR EN lång tradition av föreningar (och årsmöten). Men det tar tid att engagera sig. Många föreningar och förbund tappar medlemmar och framför allt folk som vill ta på sig uppdrag. Det är inte lätt att få tiden att räcka till. Hur vi än vrider och vänder på det så har dygnet 24 timmar och veckan sju dagar.

DET MINSKADE engagemanget är även det ett problem för demokratin. För om det inte finns personer som vill engagera sig, som vill delta i samhällsdebatten, som vill företräda andra än sig själv, ja då har vi ett demokratiskt dilemma. Och vi får politiker som känns verklighetsfrånvända. Politruker utan anknytning till golvet.

Hur gick det då med vårt reportage om truckförarna? Klart vi inte gav upp! Vi hittade en arbetsplats som släppte in oss. På DB Schenker i Göteborg fick vi höra om företagets arbetsmiljöarbete och truckförarnas vardag. Läs reportaget på sidan 20. Har du något du vill berätta? Kontakta oss på redaktionen@transportarbetaren.se. Du kan vara anonym. Glöm inte att vi finns på webben och också som digitalt nyhetsbrev. Vi tar gärna emot bilder från din arbetsplats. Blir du publicerad belönas du med två trisslotter. Mejla till samma adress som ovan. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.



Sverige har en lång tradition av föreningar (och årsmöten).

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!
Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om att reglerna för sjukskrivning kan bli tuffare:

"För jävligt! Jag har haft stroke o har fortfarande hjärntrötthet, är handikappande i vänster arm... hoppas förslaget läggs ner."
S-O

Vi skrev om att CSG och Nordic Level Security är i rekonstruktion:

"Branschens bak-sida. Småföretag med tveksam ekonomi pressar priserna i offentlig upphandling vilket leder till mycket dåliga avtal där det är snudd på omöjligt att förbättra arbetsmiljön för de anställda och utveckla produkten. Ibland leder det till att vinnaren inte kan leverera vilket i sin tur leder till ny upphandling och osäkerhet hos personalen."
Kristian

Plus & minus

↑ Sommartid.
↓ Kvarskatt.

Populärt på webben

- ... den senaste månaden:
1. Skatteavdragen som kan ge chaufförer tusen-lappar
 2. CSG-anställda har inte fått sin lön
 3. Ett skepp kommer lastat med bananer och kokain

Pressgrannar

Få utlandsfödda i fackförbundens toppar

Tidningen *Arbetet* berättar att var fjärde LO-medlem är utlandsfödd. Men det är så som när fackens toppskikt.

Enligt *Arbetet* finns ingen statistik för var ledamöterna i LO-fackens styrelser är födda. Men utifrån namnen drar *Arbetet* slutsatsen att enbart 15 av 194 personer har rötter utanför Norden. Det motsvarar 8 procent.

Stiftelsen Allbright arbetar för ökad mångfald i näringslivet. Stiftelsens vd Amanda Lundeteg ger facket underkänt.

– Det är uppenbart att det inte speglar medlemskåren och att facket därmed inte tar vara på de olika perspektiv och erfarenheter som deras medlemmar har, säger Amanda Lundeteg till *Arbetet*. ■

"Vi ser att vi kommer upp i löneökningar som, ja det är inga låga tvåor längre. Nu pratar vi om treor."

VELI-PEKKA SÄIKKÄLÄ
IF Metals avtalssekreterare säger till TT att han ser framför sig att löneökningarna i kommande avtalsrörelser ligger över tre procent.

Bilden



IBLAND ÄR DET SÅ MYCKET folk att det enda säkra sättet backa en lastbil i stan är med hjälp av vakter som går vid sidan.

Läsarbilden



EKIPAGET STÅR PARKERAT vid väggkanten Algutsboda. Fotografen Cajsa Littorin är på väg till JGA:s sågverk i Linneryd.

Debatt

Sjukare, skadligare och dödligare

Trots en omfattande skyddslagstiftning i form av den samlade arbetsmiljölagen med arbetsmiljölagen som ramlag kompletterad av arbetsmiljörördringen och preciserad av Arbetsmiljöverkets föreskrifter skyddas inte människor på svenska arbetsplatser.

DÖDSFALLEN ÖKAR. 48 människor kom aldrig hem från arbetet 2021. Året efter var det 49 dödsfall. 2023 dog 63 människor på arbetet. Första kvartalet 2024 är inte ens slut och 13 människor har dött på arbetet. Under de tre första månaderna av 2023 dog 8 människor på jobbet.

DETTA BORDE FÖRFÄRA och engagera lagstiftare, regering, arbetsgivare, fackföreningar och ansvariga myndigheter eftersom varje dödsfall är en tragedi. Massiva åtgärder för att förbättra arbetsmiljön i ett land med den självbild Sverige har som ett civiliserat land och en stark rättsstat borde rimligtvis föreslås.

KRISKOMMISSIONER MED UPPGIFT att snarast

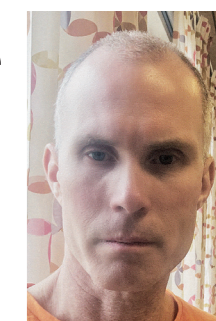
förverkliga nollvisionen av antal dödsfall i arbetslivet behövs helt uppenbart. Frågan behöver ställas hur den extremt robusta arbetsmiljölagen misslyckas att bli genomförd. Det som sker är snarare ickebeslut som gör något dåligt ännu sämre.

SEDAN LÄNGE ÄR Arbetsmiljöverket som utför tillsyn av arbetsmiljölagen hopplöst underdimensionerad. Det är en skam för Sverige att antalet arbetsmiljöinspektörer inte ens klarar att nå upp till rekommendationen från ILO om en inspektör på 10 000 förvärsarbetande människor. Sveriges har en inspektör per 20 000 förvärsarbetare.

NÄR TILLSYNYN AV lagstiftningen är obefintlig som sämst och bristfällig i det minst dåliga fallet blir det ännu fler som dör, skadar sig och blir sjuka på arbetet. Exakt vad som hänt de senaste decennierna då ett redan underdimensionerat arbetsmiljöverk minskat sina inspektörer från 350 år 2006 till som lägst 270. Ingen regering och riksdag har förmått

att ta beslut som ens hamnar i närheten av rekommendationen från ILO sedan minskningen inleddes 2006.

DET BEHÖVS EN massiv satsning på förbättrad arbetsmiljö. Framtidens dom kommer att bli hård om ingenting görs och det fortsätter accepteras att allt fler dör, skadas och blir sjuka på sin arbetsplats. Den alltmer dödliga, sjuka och skadliga arbetsmiljön är och kommer alltid vara en abnorm avart i ett land som påstår sig vara civiliserat. Den som är tyst, förnekar, blundar eller låter bli att reagera accepterar den dödliga arbetsmiljön. ■



JOHAN KAMMERT
skyddsombud och miljöarbetare i Transports avdelning 3.

Delta i debatten!

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

"Det behövs en massiv satsning på förbättrad arbetsmiljö."

PANELER I 4-VÄGS
SUPER-STRETCH

COMFORT
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

- beställ dina arbetskläder

direkt från Wexman Workwear

VÅRPAKET

DU FÅR 17 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek

1 995:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



KLASS 1

KLASS 2

KLASS 3

MIDJEBYXA VARSEL COMFORT STRETCH

Välj modell,
ett par ingår



ELASTIC
ERGO

BÄLTE



2-PACK KALSONGER



KLASS 3

FULL-ZIP SWEATSHIRT



QUICK-DRY CONTRAST T-SHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST PIKÉ



KLASS 3

JACKA SOFTSHELL

LOW CUT
ALLROUND



4-PACK
TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG

ALLROUND
GRIP



3-PACK HANDSKAR



PREMIUM TRUCKER CAP

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2024-06-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

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.

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!

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994

HIGH-VIS
PRO
BY WEXMAN WORKWEAR

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



Ökända aktörer fortsätter vinna

Bolagen är ökända men återkommer som vinnare i nya upphandlingar av sjuktransporter, skolskjutsar och färdtjänst. I Region Värmland har en process med överklaganden pågått i snart två år – ovissheten gör att förare söker sig bort.

Text LILLY HALLBERG



Det förlorade taxitrafikstillståndet har lett till att Trendtaxi inte längre får köra serviceresor i Region Värmland och Södermanland, liksom i vissa kommuner. Men i Region Örebro vann bolaget nyligen en upphandling då det där räcker med att underleverantörer har tillstånd.

FOTO: STAFFAN WOLTERS (ARKIVBILD)



Trendtaxikoncernen - snurrigt i toppen

Ledningen inom Trendtaxi-koncernens bolag har ändrats flera gånger under senare år men kan beskrivas som en familjekoncern, där Suad Nimani i Örebro är spindeln i nätet. Hans partner, Besiana Grbeshi Nimani, stod fram till mars i år som styrelseledamot i moderbolaget Trendtaxi.

Koncernmoderbolag är Dedia Holding, där vd:n är gift med en av Suad Nimanis släktingar. I det ingår Trendtaxi AB som moderbolag, liksom bland annat Din Taxi i Örebro där Suad Nimani står som vd men där verksamheten i stort verkar legat nere de senaste två åren och där det inte finns några uppgifter om anställda sedan 2021.

En yngre bror stod tidigare som ägare och vd till bland annat AB Trendtaxi i Uppland och fortfarande som vd för Kurres Transporter i Örebro.

2017 började AB Trendtaxi köra färdtjänst och sjukresor i nordvästra Värmland, efter att Keolis sagt upp avtalet med Värmlands- trafik.

November 2019: Trendtaxi/Trendtaxi i Södermanland vinner Region Sörmlands upphandling av samhällsbetalad trafik.

Trendtaxi förlorade trafiktillståndet, som krävs för yrkestrafik, på grund av utebliven redovisning av taxibilars taxametrar.

September 2020: AB Trendtaxi vinner Värmlandstrafiks upphandling av färdtjänst i Karlstad.

September 2020: Ägaren och vd:n för AB Trendtaxi döms i Örebro tingsrätt till böter för brott mot socialförsäkringslagen. Han har inte redovisat frånvaro för en anställd, trots upprepade påstötningar från Försäkringskassan.

Den 7 december 2020: Transport gör en polisanmälan om olovlig yrkestrafik: Omkring 20 taxibilar som används för sjukresor och färdtjänst i norra Värmland är registrerade på Trendtaxi, som saknar trafiktillstånd.

Trendtaxi AB förlorade sitt taxitrafiktillstånd 2020. Ägarna ansågs olämpliga att bedriva verksamhet och det beslutet gäller fram till 2027.

I Värmland och Södermanland ledde det till konsekvensen att bolaget inte längre fick köra servicesesor, men Region Örebro har hela tiden motiverat med att det räcker att underleverantörerna har tillstånd.

Upphandling av samhällsbetalad trafik regleras i lagen om offentlig upphandling (2016:1145); LOU, en av fyra lagar i den svenska upphandlingslagstiftningen. Vad som gäller vid tilldelning står i lagens tolfte paragraf:

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

FOTO: LILLY HALLBERG

Ronnie Persson är skyddsombud och färdtjänstförare i Filipstad.



SÅ KÖRDE UPPHANDLING AV SERVICETRAFIK FAST



Hösten 2022 gjorde Transportarbetaren en granskning av offentliga upphandlingar. Då hade Region Värmland åter beslutat att upphandla samhällstrafik från AB Trendtaxi, som regionen bröt avtalet med två år tidigare eftersom trafiktillståndet dragits in.

Att bolaget fick nära hälften av drygt 100 avtal i regionen upprörde. Helt horribelt, enligt ombudsmän på Transports Värmlandsavdelning.

Och det fortsätter.

– Nu är det överklagat för andra gången, det är en jävla lekstuga. Vilka som har den politiska makten saknar helt betydelse – de tittar på priset rakt av, säger Örjan Jakobsson, ombudsman på avdelningen.

DEN UPPHANDLINGSGUIDE SOM LO nyligen tagit fram, till stöd för ansvariga politiker, lyfter vikten av att bjuda in fackliga organisationer tidigt i processen.

Har ni som berört fack blivit tillfrågade om att hjälpa till?

– Nej, aldrig. Vi har erbjudit oss det till Värmlandstrafik, men fått nej utan mer motivering än att vi inte ska lägga oss i ungefär, säger Örjan Jakobsson.

Fyra taxibolag överklagade upphand-

lingen till förvaltningsrätten för två år sedan. De företagen vet att det inte är möjligt att köra servicetrafik för de pengarna de vinnande avtalen ger utan att det leder till lönedumpning, enligt Transports ombudsman.

– Den som vunnit har ett ansvar. Vad händer om de inte klarar av trafiken? Vi vet vilket trassel det blev sist, säger Jakobsson.

ÖVERKLAGANDEPROCESSEN PÅGÅR fortfarande för två taxibolag, Taxikurir i Karlstad och Rudskoga taxi som kör servicetrafik i flera Värmlandskommuner, bland annat Filipstad. Årendet har varit uppe i högre rätt och vänt sedan kamarrätten nekat överprövning. Nu ligger det åter hos förvaltningsrätten i Karlstad.

Om inte bolagen från början överklagat skulle Trendtaxi tagit över den 1 september 2023. Men nu är Trendtaxi ute ur bilden – företaget svarade nej på frågan från Region Värmland om det fortfarande kvarstår med sitt bud när det drog ut på tiden. Rudskoga Taxi och Taxi Kurir har däremot sagt ja, de kvarstår med sina anbud. Kvar är också Cab In Hand AB, vars bud närmast var identiskt med Trendtaxis vilket var en av överklagandepunkterna från de båda andra bolagen.

– Min arbetsgivare har fått förlängt i tre omgångar, sammanlagt med 15 månader, till sista november i år. Vad som händer

sedan är oklart, men det blir snart aktuellt med varsel då vi är flera som har sex månaders uppsägningstid, säger Ronnie Persson, skyddsombud och färdtjänstförare i Filipstad.

Arbetsgivaren, Rudskoga taxi, ska få besked i mitten maj.

– Vi chaufförer känner en stor frustration, vi kan inte planera något. Jag har flera arbetskamrater som söker nya jobb. Får vi ett definitivt slutbesked kommer problemen att trappas upp, säger Ronnie Persson.

– I grund och botten har vi ett väldigt bra jobb, men ovissheten gör det jobbigt. Också för att det ger oss arbetare otrygga anställningar vart fjärde eller femte år. Det enklaste vore ju om alla anbudsgivare betalade lön enligt kollektivavtal och alltid var tvungna att ta över personalen. Men det är mest ett önsketänkande...

ELISABETH BJÖRK (V) är ordförande i Region Värmlands trafiknämnd. Hon beklagar den situation som uppstått i och med överklagandena som starkt präglat hennes arbete sedan hon tog över ordförandeskapet i januari förra året:

– Det är frustrerade för alla, för förarna men också för arbetsgivarna och de som vunnit tilldelningen.

Men generellt menar vänsterpartisten Elisabeth Björk att det gör skillnad vilka som har den politiska makten, att olika

FOTO: JOHN ANTONSSON



Örjan Jakobsson är ombudsman i Transports Värmlandsavdelning.



Elisabeth Björk (V) är ordförande i Region Värmlands trafiknämnd.

FOTO: REGION VÄRMLAND

"Vi chaufförer känner en stor frustration, vi kan inte planera något. Jag har flera arbetskamrater som söker nya jobb."

Ronnie Persson om ovissheten.

Anpassade skolskjutsar synade

Under tre år har två förare dokumenterat fordon som kör anpassade skolskjutsar. Och de menar att flera bilar som kör barn till specialskolor borde stoppats.

Text Lilly Hallberg

– Det handlar om tio år gamla bilar som kör barnen, inte ens i Bosnien är det tillåtet, säger Nermin Pudic, färdtjänstförare i Örebro, som kartlagt anpassade skolskjutsar tillsammans med Christer Karlsson, tidigare lokalombudsman på Transport.

De har också hört av sig om obesiktigade bilar till Specialpedagogiska skolmyndigheten (SPSM), som har tillsynsansvar.

– Varför gör inte SPSM något, agerar och går in och stoppar bilarna som ju bryter mot avtal? säger Pudic.



Nermin Pudic. Foto: Lilly Hallberg

DET HANDLAR OM skolskjutsar för sammanlagt omkring 750 elever till tio specialskolor i landet, bland annat Birgittaskolan i Örebro.

Framst gäller det elever som är döva eller har hörselnedsättning. De skolor SPSM driver kan också rikta sig till elever med språkstörning eller synnedsättning i kombination med andra funktionsnedsättningar.

Biträdande enhetschef Katerina Haglund på SPSM står som kontaktperson i det avtal om elevresor/skolskjutsar till Birgittaskolan har med Trendtaxi.

Hon känner inte till att det kommit in någon anmälan, men uppmanar dem som ser något som inte verkar stämma, till exempel misstänkt fortkörning, att höra av sig. Det går även att göra anonymt. Och betonar att myndigheten tar alla uppgifter på allvar.

– Allt vi får in får återkoppling. Vi kollar upp uppgifterna, till exempel med Transportstyrelsen och leverantörer. Viktigast för oss är att våra elever åker tryggt och säkert, det är vår absoluta prioritet. Och då handlar det inte enbart om teknisk säkerhet utan också att det är tryggt, att barnen mår bra, säger Katerina Haglund.

SPSM FÖLJER PÅ olika vis upp att avtalen följs, också när det handlar om underleverantörer. Två gånger per år görs stickprovskontroller av avtalsägaren.

– Det är på gång nu och fungerar så att de får meddelande om att "nu kommer vi inom kort att göra kontroll av fordonen" men inte när.

SPSM:s avtal med Trendtaxi löper ut inom ett år, men taxibolaget har fått dispens för "en handfull" fordon, 5–8 år gamla, då det är lång leveranstid för bilarna med den specialutrustning som krävs. ■



Christer Karlsson. Foto: Privat

Alexandra Einerstam

Feedback kan vägleda och sára

estetiska sammanhang kallas kritik för "bedömandets konst" – det är alltså en konst att ge och ta emot kritik. Nu för tiden pratar vi mindre om kritik och mer om feedback – den omtalade återkopplingen som är avsedd att vägleda och förbättra.

TEORIN ÄR feedback ett kraftfullt verktyg för tillväxt och utveckling men i praktiken är det en skör balansgång mellan att erbjuda värdefulla insikter och att sára eller i värsta fall krossa en annan människa.

FÖR NÅGRA MÅNADER sen fick jag en så kallad feedback som gjorde att jag bröt ihop. I två veckor var jag helt handlingsförlamad (och i ärlighetens namn tog det lång tid innan jag var "på banan" igen). När någon ger dig feedback får du inte ifrågasätta eller förkasta feedbacken, du får ej heller försvara dig eller förklara varför du har gjort så eller så. Du ska förstå feedbacken, ta till dig den och göra de nödvändiga förändringarna.

Ett vanligt problem med feedback är bristen på konkretion. "Du behöver förbättra din presentation" ger ingen vägledning om hur man faktiskt ska göra det. Konstruktiv kritik är specifik och ska peka ut områden där förbättringar kan göras. Konkreta förslag hur man ska gå till väga bör ingå i feedbacken. Att ta hänsyn till den specifika situationen, målet med feedbacken och mottagarens personliga stil och behov är avgörande för att feedbacken ska vara effektiv.

EN ANNAN FALLGROP är att blanda ihop feedback med personliga åsikter eller värderingar. Att ge feedback handlar inte heller om att tillfredsställa egot. Feedback förvandlas då till en effektiv härskarteknik.

Ju mer jag tänker på den feedback jag fick, inser jag att den inte hade med mig att göra. Den förtäckta feedbacken hade ett helt annat syfte – personen ville känna sig bättre, duktigare och mer överlägsen än jag och genom att använda en välkalibrerad och manipulativ teknik maskerad som feedback lyckades hen.

Det var en brutal erfarenhet men nästa gång jag möter en ulv i fårakläder, kommer jag att vara beredd. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



” Den förtäckta feedbacken hade ett helt annat syfte – personen ville känna sig bättre. ”



CSG anställer bland annat ordningsvakter och väktare. Den 25 mars stod samtliga vakter utan lön, den utbetalades av länsstyrelsen några dagar senare (arkivbild).

Utebliven lön utan förvarning

Bevakning. CSG och Nordic Level Security är i rekonstruktion. För CSG-anställda ledde det till flera dagar försenad lön utan förvarning från företaget.

Text och foto John Antonsson

Tisdagen den 19 mars ansökte CSG AB och Nordic Level Security AB om rekonstruktion

I en bilaga till brevet står det att företaget har en "sund verksamhet" men att bolagen ansökte om stora skatteansänd för att kompensera för ökade kostnader för sjuklön och övertid under pandemin. Anståndet löper ut hösten 2024. Vidare skriver företagen att "dessa skatteansänd tynger bolaget och för att ha möjlighet att förhandla om dem ansöker man om företagsrekonstruktion".

FÖR CSG RÖR det sig om ett anstånd på 55,4 miljoner kronor och för Nordic Level Security gäller det 43 miljoner kronor.

FÖRETAGEN UPPGER i samma mejl att anställningar fortsätter, men de räknar med att lön ska betalas ut från den statliga lönegarantin.

Den 25 mars fick CSG anställda

dock ingen lön. Enligt CSG berodde problemet på länsstyrelsens handläggningstid.

Personalen hade inte förvarnats och många oroliga kontaktade facket, som genast började sammanställa medlemmarnas lönefordringar.

Den 28 mars ska de sista anställda ha fått ut sina löner.

DEN AV TINGSRÄTTEN utsedda rekonstruktören Peter Öfverman vill dämpa oron bland de anställda.

– Bolaget är inte nära en konkurs. Tvärtom innebär rekonstruktionen en omstart som vi hoppas ska leda till en starkare arbetsgivare med tryggare arbeten, säger han.

Transportarbetaren har varit i kontakt med flera frustrerade CSG-anställda. Samtliga upprörda över att de inte fått sin lön – och inte heller någon förvarning om att den riskerade att bli sen.

EN FRUSTRERAD OCH anonym anställd säger.

– I bevakningsbranschen ställs krav på att anställda ska ha god ekonomisk vandel och vara utan betalningsanmärkningar. Då tycker jag att företagen ska stå med gott exempel och lösa sina åtaganden. i tid. ■

”Bolaget är inte nära en konkurs. Tvärtom innebär rekonstruktionen en omstart.”

Peter Öfverman, rekonstruktör.

Transportbranschen får toppbetyg av unga

Utbildning. När över 1 000 transportelever svarade på hur de ser på branschen och framtiden blev det toppbetyg. Och nästan nio av tio tycker att utbildningen ger rätt kunskap.

Text Lilly Hallberg

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) har genomfört en undersökning med syfte att ta reda på hur elever ser på sitt yrkesval, på erfarenheter de fått under utbildningen, på transportbranschen och förväntningar på framtiden.

Enkäten gick ut till avgångselever på gymnasiets fordons- och transportprogram, inriktning transport. Fler än 1 000 elever vid sammanlagt 73 skolor svarade på frågorna – 40 procent tjejer och 60 procent killar.

– Resultatet blev oväntat positivt. Vi vet ju att det är en bra utbildning,

men blev ändå förvånade över hur oerhört nöjda eleverna är. Det tycker vi fler unga borde få ta del av när de står inför sitt gymnasieval, säger Lena Törnstrand, projektledare på Tya.

ENKÄTSVAREN FRÅN ELEVERNA på transportprogrammet visar bland annat att:

→ 87 procent upplever att utbildningen ger rätt kunskap för att kunna arbeta i transportbranschen.

→ 83 procent tycker att utbildningen är inkluderande och behandlar alla lika oavsett kön, bakgrund eller sexuell läggning.

→ 67 procent säger att de valde utbildningen för de goda chanserna att få jobb efter examen.

→ 87 procent tycker att det är viktigt att företaget de ska jobba för har gott rykte.

→ 80 procent upplever att intresset för transportprogrammet ökat efter praktiken (APL) på ett företag.

→ 17 procent hade redan fått jobb inom transportbranschen.

Tya är partsneutralt och arbetar ideellt för medlemmarna, bland annat Transport, för alla aktörer inom transportnäringen. Och enkätsvaren sänder tydliga signaler till arbetsgivarna, enligt Tya: På frågan om vad som är viktigt vid val av arbetsgivare kommer "inkludering", "seriositet" och "gott rykte" långt före "moderna fordon och maskiner".

Undersökningen visar också att trygghet är viktigt. Nio av tio avgångselever tycker att det är viktigt med fast anställning, åtta av tio att de redan bestämt sig för att stanna i yrket. Hela rapporten *Attraktiv bransch* kan laddas ned från Tya:s hemsida. ■



Göteborg har återigen utsetts till Sveriges bästa logistikläge.

Göteborg ligger bäst logistiskt

Utmärkelse. För 23:e gången toppar storstadsregionen på Sveriges framsida listan över landets bästa logistiklägen. Göteborg har åter fått topplatsen på branschtidningen Intelligent Logistiks årliga ranking som gjorts sedan 2001.

Rankningen bygger på tillgång på logistiktytor, flöden och geografi, infrastruktur, tillgång till mark och samarbetsklimat. Och Göteborgsregionen har det mesta men hamnen har en avgörande betydelse för utmärkelsen.

Göteborgs hamn är landets största godsnav och här hanteras mer än hälften av Sveriges totala containertrafik. Nära en tredjedel av svensk in- och utrikeshandel går via hamnen. ■

Hamnarbetare i finsk storstrejk

Konflikt. Finska arbetare fortsätter att strejka. Strejken är politisk och riktar sig mot högerregeringens förslag om förändrad arbetsrätt.

Text John Antonsson

Finska motsvarigheten till LO och transportfacket AKT hade vid den här tidningens pressläggning förlängt den politiska strejken till och med den 7 april. Det innebär bland annat att frakthanteringen på Viking Line är stoppad vid hamnarna i Helsingfors och Åbo. Det eftersom terminaltraktorförare och trafikledare lagt ner arbetet. Dessutom har vissa arbetsuppgifter vid 45 företag stoppats.

STREJKEN OMFATTAR INTE avbrott i arbetet som kan leda till fara för liv och hälsa eller arbetsuppgifter som hindrar att Finlands försörjningsberedskap tryggas.

Strejken är ett svar på den finländska högerregeringens omfattande ändringsförslag inom det arbetsrättsliga området. Förslagen

innebär bland annat att vissa fackliga sympatiåtgärder begränsas, att böter för olovliga strejker höjs, att politiska strejker begränsas och att deras medlingsmyndighet inte får ge medlarbud som ligger över exportindustrins "märke".

REGERINGENS ÄNDRINGSFÖRSLAG kommer eftersom fack och arbetsgivare inte lyckats enas om nya spelregler på arbetsmarknaden.

LO:s före detta chefsekonom Laura Hartman skriver i Arbetsvärlden att regeringen bör dra tillbaka förslaget och: "Finland befinner sig i ett vägval, där samförståndsandan står på spel. Den har långa anor, men har på senare år knakat i fogarna. Att nu driva igenom omfattande reformer trots så starkt motstånd hos en av parterna – och dessutom med svagt forskningsstöd – riskerar att rasera andan för gott. En reform som bygger på kompromisser hos alla berörda som fått delta i processen torde ha betydligt större chanser att bli långsiktigt hållbar." ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

tele radio
WIRELESS SOLUTIONS

TRÅDLÖS VIKTVISNING

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

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

Limousintrafik kräver taxitillstånd

Hyrverk. Svea hovrätts utslag står fast: Taxilagen från 2012 kräver att företag som kör limousintrafik måste anmäla fordonen för taxitrafiktillstånd. Rätten underkände argumentationen från ett hyrverksbolag som hävdade att man inte vänder sig till allmänheten utan bara kunder med avtal. Men det ansåg alltså varken Stockholms tingsrätt eller hovrätten, och i mars i år avslag Högsta domstolen prövnings-tillstånd. ■

P-vakt attackerad av lastbilsförare

Bevakning. En parkeringsvakt skulle just utfärda en p-bot på en gata i Norrköping. Då tände chauffören till, varvade upp lastbilen och försökte köra på p-vakten – som lyckligtvis hann kasta sig åt sidan.

Folkbladet rapporterar om händelsen som inträffade i oktober förra året. Lastbilschauffören var i 60-årsåldern och åtalas nu för försök till grov misshandel och försök till grovt våld mot tjänsteman. I sin stämningsansökan till Norrköpings tingsrätt skriver åklagaren att "om brottet hade fullbordats borde det ha bedömts som grovt eftersom gärningen hade kunnat orsaka svår kroppsskada". Åklagaren bedömer också tilltaget som "särskilt" hänsynslöst.

Instämmer inte rätten i det yrkar åklagaren i stället på grovt hot mot tjänsteman eftersom chauffören också uttalade sig hotfullt mot p-vakten, som begär 10000 kronor i skadestånd. Föraren nekar till brott. ■



8,4

miljoner kronor

så mycket drog fackens juristbyrå LO-TCO Rättsskydd in till Transports medlemmar under förra året.

Källa: LO-TCO Rättsskydd

Kontroller avslöjade fusk på däckfirmor

Gummiverkstad. Hos nära hälften av företagen fanns fel i kassaregistret eller brister i hanteringen av den obligatoriska personalliggaren. Det visar Skatteverket omfattande extra-kontroll av verkstäder i samband med däckskifte i höstas.

Text Lilly Hallberg

Skatteverket genomförde totalt 269 kontroller av företag som byter däck, från oktober till december förra året, över hela landet. I många fall handlar det om år tillfälliga däckstationer som sätts upp när det är dags för byte till sommar- eller vinterdäck.

SYFTET MED SKATTEVERKETs insats är bland annat att motverka osund konkurrens och arbetslivskriminalitet.

– De flesta däckföretag vill göra rätt, och gör rätt, men många företag utsätts ändå för osund konkurrens eftersom vissa företag inte följer reglerna. Med ett för lågt pris finns det inte utrymme för avtalsenliga löner och skatter eller sociala avgifter, säger Christoffer Blomqvist, samordnare av däckkontrollen på Skatteverket.

– Som kund ska du alltid begära kvitto, det visar att försäljningen registrerats i kassan, och du ska fundera om priset är rimligt.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Av de kontrollerade företagen var det 47 procent som fick betala kontrollavgifter på sammanlagt 1,6 miljoner kronor på grund av brister i hanteringen av kassaregister eller personalliggare.

FÖRETAGEN ÄR SKYLDIGA att ha kassaregister, där all försäljning registreras, liksom personalliggare där alla som är verksamma i lokalen ska vara inskrivna.

– I några fall har vi funnit personer som enbart haft ersättning från Försäkringskassan, säger Christoffer Blomqvist.

De brister Skatteverkets kontrollanter har upptäckt handlar om allt från fusk med skatten till fel på grund av okunskap eller missförstånd. I fall där det funnits miss-tankar om att löner och förtjänst inte deklarerats går Skatteverket vidare med en utredning. ■

Kassaregister och personalliggare

→ **Krav på personalliggare och kassaregister för däckserviceföretag gäller sedan den 1 juli 2018. Sedan tidigare gäller det för företag inom bygg-, restaurang-, frisör- och tvätteribranschen.**

→ **En personalliggare ska visa vilka som arbetar i lokalen, eller på ett bygge, och måste uppdateras dagligen. Vid kontroll ska den vara lättillgänglig.**

→ **Personalliggaren ska också tydligt visa när arbetspassen börjar och slutar.**

→ **Kassaregister, för att registrera kontant- och kortbetalning, måste vara av en modell som är godkänd av Skatteverket.**

Källa: Skatteverket

Hallå där!

PATRIK NILSSON

...lastbilschaufför, som fastnade över natten i omtalat kökaos, snöyra och halka på väg 47 mellan Mullsjö och Falköping i början av april.

Hur länge satt du fast?

– Elva timmar, vid halv sex på morgonen började det rulla igen. Jag åkte hemifrån Tollarp vid 14-tiden och var hemma vid 16.30 dagen därpå, så jag var i gång



FOTO: PRIVAT

ett helt dygn.

Vad kör du?

– Ägg till Skara. När jag lämnade Hässleholm var allt som vanligt, det gick bra fram till Jönköping. När jag tog av mot Mullsjö snöade det mer och i Kymbo var det stopp. Bilar som kanat av

och ned i en svacka stod kors och tvärs och det var stopp i bägge riktningarna. Blötsnöen packades ihop så att det blev riktigt jävla halt. Jag hörde på radion att det var likadant i Jönköping, Mariestad och Skövde.

Vad gjorde du när du väntade?

– Lyssnade på radio och spelade på mobilen. Jag sov inte, nickade bara till lite. Har alltid med mig mackor, kaffetermos och vatten och försökte hålla humöret uppe. Inte kul men jag satt ju där jag satt. Snöröjningen har varit under all kritik de senaste åren!

JUSTINA ÖSTER



Flygplatskontrollanternas arbetsmiljö behöver åtgärdas. Annars riskerar Avarn vite.

Arbetsmiljö. Transports skyddsombud larmade Arbetsmiljöverket om brister i arbetsmiljön. Efter en inspektion riskerar bevakningsbolaget Avarn Security 100 000 kronor i vite om åtgärder inte vidtas i den nya säkerhetskontrollen på Arlanda flygplats.

Text och foto Justina Öster

Senast den 2 maj i år ska Avarn se till att arbetsstationerna med bildskärmar, där resenärernas bagage skannas och granskas, är "utformade och placerade så att det inte uppkommer besvärande bländning eller reflexer från den omgivande miljön", skriver Arbetsmiljöverket i sitt föreläggande till säkerhetsbolaget.

Skyddsombudet Günes Güler har flera gånger pekat på svårigheterna

Avarn hotas av vite på 100 000

med att inte kunna anpassa höjden på bildskärmarna efter de anställdas längd. Liksom att de tvingas hålla händerna i ett ansträngande högt läge när de använder pekfunktionen på skärmarna. Dessutom uppstår reflexer och kontrollanterna blandas av skärmarna, vilket innebär en påfrestning för ögonen.

NÄR AVARN INTE åtgärdade bristerna, utan tvärtom låste fast skärmarna på stativ i ett bestämt läge, gjorde skyddsombudet en anmälan till Arbetsmiljöverket och begärde att myndigheten skulle ingripa.

– Arbetsgivaren förstår problema-

tiken även om vi inte kommer överens varje gång. Därför har vi lämnat över ärendet till Arbetsmiljöverket så att de får bestämma. Det är tråkigt att det tagit så lång tid från det att jag lämnade in min 6:6a-anmälan, säger Günes Güler.

Avarn Securitys HR-chef Jennie Sörman säger att Avarn kommer att återkoppla i tid till Arbetsmiljöverket.

– Samtliga arbetsstationer har löpande utvärderats och det arbetet och den dialogen med berörda fortsätter. Att minimera risken för men eller arbetsskador prioriteras, säger Jennie Sörman. ■

DETTA ÄR EN ANNONS.

Torr luft i kyllagret!



- Minskad kondens och isbildning
- Undvik halkolyckor
- Mindre skador på emballage
- Minskat behov av avfrostning av kylaggregaten
- Enkel installation

Vill du veta mer?

info@airwatergreen.com



AIRWATERGREEN
Air Technology Sweden

Stort skadestånd till taxiförare

Fackligt arbete. Transport har efter förhandlingar lyckats få ut över 800 000 kronor i skadestånd till chaufförer som inte fått rätt lön från arbetsgivaren, ett taxibolag i Södermanland. Utöver skadeståndet till de anställda medlemmarna vid taxibolaget får Transports Nyköpingsavdelning också nära en halv miljon kronor i skadestånd för brott mot kollektivavtalets övertidsregler.

I snitt har medlemmarna fått ut 60 000 kronor var i skadestånd. Den högsta ersättningen som betalats ut till en enskild medlem var på 168 288 kronor. ■

Taxibolag förlorade mot kommuner

Service trafik. Fem taxiföretag i Västernorrland tog strid och hävdade att det nya trafikledningsystemet var ett avtalsbrott. Men kommunalförbundet Din Tur vann den juridiska tvisten och färdtjänst kommer att köras med det nya systemet.

Konflikten har handlat om ledningssystemet Alfa, som Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten – Din Tur i dagligt tal – vill införa för att fördela färdtjänst och sjukresor. Både Din Tur och de fem taxibolagen har vänt sig till tingsrätten i Ångermanland. Din Tur ansökte om säkerhetsåtgärder för att den samhällsbetalda trafiken skulle rulla som avtalat. Taxibolagen ville se ett interimistiskt beslut i avvaktan på definitivt utslag. Men nu har ett förlikningsavtal ingåtts. De berörda bolagen som ingår i kommunalförbundet är Örntaxi i Örnsköldsvik, Taxi Härnösand, Taxi Sollefteå (Sollefteå och Kramfors), Taxi Drakstaden (Sundsvall och Timrå) samt WeCab (Sundsvall och Ånge). ■



15% procent av alla anställda i EU-länderna jobbade 2021 för bolag med säte i ett land utanför unionen.

Källa: Eurostat

Samtrans-åkerier bryter mot kollektivavtal



Många Samtransförare får enbart provisionslön, trots att de bara kör samhällsbetalda resor.

Taxi. Samtrans-chaufförer som enbart kör samhällsbetalda resor har rätt till månadslön på mellan 26 984 och 28 084 kronor enligt kollektivavtalet. Men så är det inte för majoriteten av de Transportarbetaren talat med.

Text och foto John Antonsson

– Jag jobbar alltid på procent. Jag brukar få 25 000–26 000 kronor i månaden. För att få det jobbar jag cirka 50 timmar i veckan, säger en förare.

Tar du vanliga privata resor ibland?
– Nej aldrig. Jag kör bara färdtjänst, säger chauffören som vill vara anonym.

Kollektivavtalet för taxichaufförer säger att en chaufför som enbart kör upphandlad trafik har rätt till en ingångslön på 26 073 kronor i månaden och 27 004 kronor i månaden efter 4 år i yrket. De dagar Transportarbetaren är ute och knacker på förarfönster på Samtransbussar hittar vi ingen som får månadslön.

Men till slut träffar vi en chaufför med månadslön. Han heter Bulent och kör en Samtransbil i personbilsstorlek.

– Självklart får jag månadslön. Det tror jag Samtrans kräver. Jag kan få procentlön om jag vill ta privatkunder, men det är extra utöver månadslönen, säger Bulent.

VI KNACKAR PÅ fler rutor och den sista färdtjänstföraren vi pratar med bekräftar kollegornas bild:

– Jag jobbar mer än heltid, ungefär 50 timmar i veckan. Måndag

till fredag och ibland lördag. Jag måste göra det för att ha råd med allt. Röntan har gått upp och maten har blivit dyrare. Som tur var har min fru också ett jobb. Men för att komma upp i 25 000–26 000 kronor i månaden före skatt räcker det inte med att jobba 40 timmar i veckan. Vi måste jobba så mycket mera. Jag kör enbart färdtjänst men får ingen månadslön och ingen övertid om jag måste jobba över eller komma tidigare. Vi är många som är med i facket och tycker att Transport måste ta tag i det här.



Mikael Ladman, ombudsman i Transports Stockholmsavdelning.

TRANSPORTS ombudsman Mikael Ladman suckar.

– Jag är verkligen inte förvånad, ibland känns den här branschen helt hopplös. Jag vet om att få ha månadslön enligt tarifferna och jag är ytterst tveksam till att förarna sticker emellan och tar stolpkörningar i färdtjänstbussarna.

En förare jag talat med tycker att facket måste göra mer, vad vill du säga till honom?

– Jag skulle gärna hjälpa till. Men då måste medlemmarna komma till

mig med underlag. Tyvärr är vissa livrädda för att bli av med jobbet.

– Vi hade ett ärende där förarna tog fram underlag till mig och nu har de månadslön där.

SAMTRANS KRÄVER ATT anslutna åkerier har kollektivavtal. Enligt Samtrans betalar vissa månadslön och andra procentlön. Men de vet inte hur många som betalar på respektive sätt.
– Vi för inte statistik över om man tillämpar provisionslön eller månadslön, säger Samtrans presskontakt Lisa Ydlinger.

Vi har pratat med förare som jobbar på åkerier som tillsammans anställer över hundratalet förare. Samtliga jag kommit i kontakt med får provisionslön. Trots att de enbart kör upphandlad trafik. Hur ser ni på de uppgifterna?

– Vi är måna om goda villkor för alla förare som kör för Samtrans, samtidigt vet vi också att flera förare av olika anledningar föredrar provisionslön. Det är inte en enkel fråga. Oavsett vad ska kollektivavtalet följas. Om det finns uppgifter som talar emot det, välkomnar vi att de uppgifterna kommer till oss, för att vi ska kunna utreda det vidare.

Chaufförer jag talat med säger att de jobbar 50–60 timmar i veckan för att komma upp till en lön på 26 000 kronor. Tycker ni att det är rimligt?

– Det är uppgifter som vi ser allvarligt på och där vi behöver få mer information för att kunna utreda det vidare, säger Lisa Ydlinger på Samtrans. ■



Transport stämmer UPS och Biltrafikens arbetsgivareförbund för kollektivavtalsbrott.

Transport stämmer UPS om handdator

Åkeri. UPS-chaufförernas handdatorer används till tidrapportering. Den som är utloggad får löneavdrag. Helt fel anser Transport som stämmer UPS och Biltrafikens Arbetsgivareförbund i Arbetsdomstolen.

Text och foto John Antonsson

Den som inte är inloggad på handdatorn registreras som frånvarande och lönekontoret loggar tiden som tjänstledighet utan lön. Facket anser också att systemet med tidrapportering genom handdatorerna gör det svårt för arbetarna att ta del av sina tidrapporter.

FRÅGAN HAR INTE kunnat lösa sig i lokala förhandlingar eller i centrala förhandlingar mellan Transport och Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA). Därför tas frågan vidare till Arbetsdomstolen.

– Vi tycker inte att deras tidrapportering överensstämmer med det som står i avtalet, säger Joakim Guttman, central ombudsman med ansvar för åkeriavtalet.

ÄRENDET HAR SITT ursprung i Göteborg, berättar ombudsmannen Magnus Kvilén som tidigare jobbade på UPS.

– Problemet är att registrering från handdatorerna inte alltid stämmer och man har som anställd ingen möjlighet att kontrollera förrän i början av nästa månad, då man får en utskrift på hur företaget anser man har jobbat. Och här är

det många gånger man måste justera, säger Magnus Kvilén

För den som inte noterar varje dags arbetade tid kan det innebära löneförluster.

– Vi har många problem med deras system. Det har också hänt att systemet registrerat vab för personer som varit på jobbet, säger Magnus Kvilén.

EFTER ATT VI först skrivit om stämningen på transportarbetaren.se har vi kommit i kontakt med chaufförer från andra städer som också haft problem med handdatorerna. Det visar sig att frustrationen är långt ifrån ny.

EN CHAUFFÖR SOM jobbat på UPS tidigare skriver så här i ett mejl:

”Om man kom in tidigare vissa dagar, som vid jul då det är som mest, fick man minsann inte tiden man startade handdatorn registrerad utan den schemalagda starttiden. UPS kan inte förvänta sig att man ska jobba häcken av sig om man inte kan få betalt för den extra kvarten man stod och slet i sin bil på morgonen och sorterade paket för att dagen inte skulle bli rörig. Och om man inte hann ta sin rast så drog handdatorn av den tiden från arbetstiden automatiskt.”

TRANSPORTARBETAREN har varit i kontakt med BA:s ombud Jan Bergman med frågor. Han hänvisar till det svaromål som skickats in till Arbetsdomstolen. I det framgår det att BA bestrider Transports yrkanden. ■

David Ericsson

Var står vi nu?

Sverige har skrivit på ett avtal med USA som innebär att dess krigsmakt fritt kan använda svenska baser och regementen från Boden i norr till Revingehed i söder. Om riksdagen godkänner avtalet med två tredjedels majoritet i slutet av året så går det igenom.

Det liksom medlemskapet i Nato är väl bra, tycker många. Då slipper vi ryssen. Men är det verkligen så enkelt?

USA vill ha 17 baser i Sverige. Men kan vi lita på att de verkligen är beredda att försvara oss? När det gäller Ukraina sviktar redan stödet. Om Trump (gud förbjude) än en gång kommer till makten så försvinner det antagligen helt.

I början av Rysslands invasion av Ukraina sa Storbritanniens premiärminister Boris Johnson (ni vet han som sa: "You can't blow and suck at the same time" i ett tal till nationen), att man skulle försvara även Sverige i händelse av ett ryskt angrepp.

Problemet är att man sa exakt samma sak om Polen under andra världskriget. Och av det blev det, som bekant, intet. Landet ockuperades av tyskarna och ödelades.

LITE GRANN KÄNNS det så med USA:s och Natos baser. Ett vet vi: att svenska soldater, män och kvinnor, kommer att skickas ut i världen. Traditionellt sett brukar USA försöka skona de egna trupperna och exempelvis använda baltiska soldater närmast fronten.

Ett tydligt exempel redan nu är attackerna i Röda havet mot handelssjöfarten. Dit har man rekiverat svenska krigsfartyg, som dock inte alls är utrustade för den sortens krigföring med drönare och missiler. Svenskar riskerar alltså att bli kanonmat åt huthirebeller på ett Natomandat.

EN TANKE I USA verkar vara att man hänger av Nato och Europa så som Trump vill. Att landet är tillräckligt starkt i sig själv. I så fall har vi hoppat i galen tunna då vi valt sida.

För vad ger sig då Ryssland, kanske med hjälp av Kina, på i första hand? Jo oss som har sålt oss till USA. Att slå ut USA:s baser i Sverige borde vara prio ett.

Inte för att jag vet hur det blir. Men att frivilligt låta sig ockuperas av amerikanerna med allt vad det innebär av "diplomatisk immunitet" till varenda amris som kommer hit i uniform, känns inget vidare.

Neutralitet vet vi däremot vad det är och att den har tjänat oss väl i århundraden och hållit ihop landet i svåra situationer.

Kanske skulle Sverigedemokraterna för en gångs skull kunna göra lite nytta i riksdagen med sin nationalism. Till sammans med de rödgröna kunde de rösta ner avtalet om de amerikanska baserna. Men det är väl att hoppas för mycket. ■

Toppen & botten

↑ "Frihet är det bästa ting som sökas kan all världen kring."

↓ Är verkligen stora militärallianser en så bra idé?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





Många lastbilschaufförer säger: Jag vet aldrig när jag kommer hem och så var det för mig också tidigare. Fast på ett litet åkeri var det inga problem med barnen, åkaren hade själv småbarn, säger Fredrik Lindby.

Föräldraledighet och ersättning

Anmäl till din arbetsgivare om du planerar att vara föräldraledig, senast två månader innan ledigheten börjar eller så snart som möjligt.

Föräldraledighetslagen ger dig rätt att vara helt ledig från arbetet tills ditt barn är 18 månader.

Därefter kan du få föräldrapenning fram till att barnet fyller 12 år, men rätten att ta ledigt utan att samtidigt ta ut föräldrapenning upphör vid 8 års ålder. En sambo eller rättslig vårdnadshavare kan också få föräldrapenning.



Hur mycket du kan gå ner i arbetstid beror på om du tar ut föräldrapenning eller ej. Begär du föräldrapenning kan du minska arbetstiden med 75, 50, 25 eller 12,5 procent. Annars får du korta arbetstiden med max 25 procent.

Om du loggar in på forsakringskassan.se kan du se hur många dagar med föräldrapenning du har kvar och beräkna din ersättning. Missa inte att söka föräldrapenningstillägg på upp till 10 procent av din vanliga lön, om din arbetsgivare har kollektivavtal. Kolla på afaforsakring.se och din lokalavdelning på Transport.



Tid för jobb. Tid för barn. Tid för partner. Tid för fritid... Det borde gå att få ledigt från jobbet när förskola och fritids stänger, tycker Fredrik Lindby som håller hårt i sina pappadagar för att klara stängningarna.

Fredrik vill vara chaufför och pappa

– Kan inte kärringen hämta barnen?

Det är den vanligaste frågan distributionsföraren Fredrik Lindby fått på sina lastbilsjobb. Han vill gärna veta när han kommer hem på kvällarna och inte missa barnens uppväxt.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

VARA JÄMSTÄLLD. HINNA hem och laga mat, skjutsa barnen till träningarna i fotboll, simning och gymnastik. Finnas där.

Fredrik är inne på sitt fjärde åkerijobb sedan han sadlade om från brevbärare till

lastbilschaufför. Vi har haft mejlkontakt rätt länge innan vi ses och Fredrik har uttryckt sin frustration över svårigheterna att vara småbarnsfar och arbeta inom transportbranschen.



FREDRIK LINDBY

Ålder: 45 år.

Jobb: Distributionsförare.

Bor: i Åkersberga, Stockholms län.

Familj: Sambo och tre barn, 6, 8 och 17 år.

PÅ JOBBET INNAN fick han inte förlängt när provanställningen löpte ut. Åkeriet hade ett 30-tal anställda, merparten killar i 25–30-årsåldern som mest jobbade, sov och putsade på lastbilarna på fritiden.

– Lastbilen var jättefin och allt var i ordning. Behövde man något fick man det och sportledaren la upp jobben bra. Men det var stressigt och frågan kom ofta: Kan du köra lite mer? Jag kände att jag inte passade in, drog in för lite pengar när jag tvingades svara: Jag måste hämta barnen.

Fredrik förstår att fordonen behöver fyllas, men han tror inte att han orkat stanna kvar i det högt uppdrivna tempot. Ändå blev han besviken att han fick gå och mejlade:

”Det är tydligt att det inte går att vara lastbilschaufför och pappa fast jag bara vabbade 1,5 dagar på ett halvår.”

PÅ SITT NYA åkeri har Fredrik fått det mycket bättre. Han är provanställd än en gång, men börjar 6.30 och kan hämta de yngsta barnen på fritids vid 16.30–17.00. Sambon jobbar heltid som förskollärare och lämnar på morgonen.

– Transportledaren är bra på att lägga ut turerna och jag jobbar ingen övertid alls. Jag tror det går, med god planering. Vill arbetsgivaren att man ska jobba över tycker jag att de ska fråga, så att man hinner kolla med familjen. Inte ta det för givet.

Självklart handlar det om att ge och ta för bägge parter, betonar Fredrik.

– Vet jag om att jag har en tidig körning en morgon så kan jag inte vabba den dagen, då får sambon stanna hemma. Och jag har aldrig lämnat lastbilen full med varor, alltid kört ut allt och gjort mitt jobb.

Som förälder har Fredrik fortfarande rätt att arbeta deltid.

– Men vi har inte råd med dagens höga räntor, elpriser och inflation.

FAMILJEN BOR I ett radhusområde med mest tjänstemän, så klasskillnaden blir tydlig när många av grannarna kan jobba hemma, om barnen blir sjuka eller förskola och fritids stänger för semester eller planering. Att lämna barnen på jourfritids, där de varken känner personal eller andra barn tar emot.

– Jag vill inte att barnen kommer i kläm. Transportavtalet är otroligt omodernt med bara 25 semesterdagar! Andra yrkesgrupper har 30–36 och Kommunals avtal ger fler semesterdagar när man fyllt 40. Jag vill ju gärna ha semester ihop med sambon också.

Första chaufförsjobbet hade Fredrik på

KORT OM...

→ **Mat:** Beställer matkasse från Willys och hämtar själv.

→ **Jobbresor:** 6 mil fram och tillbaka.

→ **Mor- och farföräldrar:** Bara mormor, 2 timmar bort.

→ **Undrar:** Får kvinnor frågan, kan inte gubben hämta?

ett stort familjeåkeri med ett 100-tal anställda. Där fick förarna lämna in utdrag från Försäkringskassan om de begärde föräldraledigt.

– Ändå hade vi en kvinnlig chef. Hon trodde att vi fuskade. Många av förarna var av utländsk härkomst med frun hemma och annan syn på jämställdhet och så kom jag och ville hämta på förskolan.

I BÖRJAN AV året gick Transport tillsammans med en rad fack ut och krävde lagstiftning om förkortad arbetstid. Kommunal driver krav på 30-timmarsvecka av utländsk härkomst med frun hemma år kongresskrav på att jobba för kortare arbetstid.

– Det låter bra, men jag svårt att tro att det skulle fungera i transportbranschen där konkurrensen är stenhård, säger Fredrik Lindby. ■

"Jag vrider hela kroppen i stället för att vrida bara på huvudet när jag kör baklänges", säger Adem Aliu, skyddsombud vid DB Schenker i Göteborg.

Här hålls arbets-skadorna i schack



Schenker i Göteborg har gått från en bedrövlig arbetsmiljö till ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Genom att variera arbetsuppgifter och ändringar i paketflödet har arbetsskador och sjukdagar gått ned för utsatta truckförare.

Text och foto LARS SOOLD

P

lötligt för ett år sedan hände allt på en gång. Adem Aliu blev pappa, råkade ut för en bilolycka och tvingades att lägga om jobbet för att klara av smärtor i ryggen. Han hade redan haft ont efter en gammal

skada, men klarat det genom att växla mellan att köra truck och att sortera paket för hand med fysiskt lättare administrativa uppgifter. Men efter bilolyckan fungerade det inte längre.

– Jag gillade att jobba natt. Det fanns fler arbetsuppgifter att välja mellan och det gick bra att rotera. Men jag kunde inte längre lyfta paket och köra för mycket truck. Dessutom ville jag träffa min son, så jag bytte till ett dagpass, säger Adem Aliu, ett av Transportarbetareförbundets tre skyddsombud i terminalen.

ATT KÖRA TRUCK är väl känt som en hög riskfaktor för att få problem med nacke och axlar.

– Visst kan det vara slitigt, men här på Schenker har vi bra hjälp av god ordning på arbetsmiljön.

Han hade egentligen tänkt bli läkare och studerade medicin på gymnasiet i Kosovo innan familjen flyttade till Sverige. Efter gymnasiet började han för sex år sedan på DB Schenkers paket- och styckegodsterminal i Hisings Backa en bit

norrut, utanför Göteborgs centrum.

– Jag känner av smärtorna i ryggen mindre nu sedan jag började arbeta på dagen. Det är lättare arbetsuppgifter och jag lyfter inte längre lika tungt. Innan jag bytte var jag mycket sjukskriven. Det är jag inte längre, säger Adem Aliu som hela tiden har arbetat heltid.

TILLSAMMANS MED TERMINALCHEF Håkan Johansson visar han runt inne på terminalen som har 92 kollektivanslutna arbetare anställda plus ett femtiotal arbetare i en pool som finns att tillgå när det behövs mer personal.

– Vi är en av Sveriges största godsterminaler för landtransporter av paket och styckegods, säger terminalchef Håkan Johansson.

Inne i terminalen är det ljus och luftigt. Den breda och långsmala byggnaden påminner om en flyghangar och består mest av stora tomma ytor för uppställning av ankommande och utgående försändelser. Mitt i byggnaden finns avdelningen för inrikes paket. Där rullar, likt väskbandet på en flygplats, ett långt sorteringsband.

Detta band är dock mycket längre och har flera stationer, som var och en bemannas av en person som manuellt lyfter av paketen och sorterar dem i rätt vagn. Detta ingår bland Adem Alius arbetsuppgifter. Inget paket får väga över 25 kilo. Men om



Adem Aliu



Håkan Johansson



Terminalarbetare Adem Aliu växlar arbetsuppgifter. Här lyfter han och sorterar inrikes paket.

det kommer många tunga paket under en stund kan det bli slitigt ändå.

– Så kan det vara. För att variera vikten har vi sett till att det kommer både lättare och tyngre paket samtidigt upp på bandet, säger Adem Aliu.

ÖVER ÖPPNA GOLVYTOR susar truckar fram mellan burar och pallar fyllda av paket. I vissa av truckarna sitter förarna i en hytt, medan de står upp på de mindre truckarna. Terminalarbetarna får hålla noggrann utkik och syns tydligt hur de vänder och vrider på huvudet och kroppen. Rörelser som på lager, i hamnar och andra arbetsplatser ibland skapar allvarliga fysiska problem i framför allt nackar och axlar.

Riskerna bekräftas av att Arbetsmiljöverket nu inleder en omfattande inspektionsrunda för att ta reda på hur det står till med truckförarnas arbetsmiljö och hälsa. En färsk studie från Linköpings universitet visar att arbetsgivare behöver bedriva ett systematiskt och kontinuerligt arbetsmiljöarbete om man vill hålla sin personal frisk. Det verkar ha lyckats på Schenkers terminal i Hisings Backa. Terminalchef Håkan Johansson berättar att man för ett drygt decennium sedan

”Att rotera mellan olika arbetsuppgifter är kanske det viktigaste för att undvika arbetsskador.”

Terminalarbetaren och skyddsombudet Adem Aliu.

inledde arbetet med arbetsmiljön. Då var läget helt annorlunda.

– Då fanns ingen klimatanläggning och det var ibland så kallt att vi fick köpa värmekläder till personalen. Det var också så dammig att man blev alldeles svart i nosen. Ett papper som lagts på en bänk syntes inte på kvällen, säger Håkan Johansson.

Renoveringar av lokalerna skedde parallellt med utveckling av det systematiska arbetsmiljöarbetet. Håkan Johansson

ser ett tydligt och öppet ledarskap som en viktig del av arbetet och varje arbetspass inleds med att varje arbetsledare går igenom arbetspositioner, rotationer av arbetsuppgifter, säkerhetsfrågor och om det händer något särskilt med någon försändelse under passet.

– Tydlighet om vad som ska ske i arbetet är viktigt för att minimera osäkerhet och stress, säger Håkan Johansson.

Men det förekommer förstås såväl incidenter som olyckor. Det kan handla om att någon ställt en pall i mittgången som skymmer sikten för truckarna och som de riskerar att köra på. Det händer att truckar är på väg att krocka och att de också gör det. Det har hänt att polis och ambulans har ryckt ut.

– Vi har omkring tre olyckor om året. Oftast är truckar inblandade, säger Håkan Johansson.

TERMINALARBETARE GÅR RUNT bland däck och andra varor för att notera försändelsernas data och lite längre bort i lokalen kliver en annan arbetare ur sin truck för att dokumentera en klädgarderob som hänger på en ställning. Skiftande arbetsuppgifter är till för att variera belastning

Inte insläppta

Arbetsmiljö för truckförare verkar vara ett känsligt ämne. Den slutsatsen drar Transportarbetaren då vi inför detta nummer var i kontakt med flera terminalföretag i Göteborgsregionen där vi inte blev insläppta.

Inte ens på företag där Transportarbetareförbundet är fackligt representerade med skyddsombud. De avböjde intervjuer med skälet att de inte var intresserade. Inget mer. Inget annat skäl angavs.

för att motverka arbetsskador.

Adem Aliu växlar i huvudsak mellan att köra truck, ta emot paket som kommit tillbaka och att lyfta paket på sorteringsbanan.

– Att rotera mellan olika arbetsuppgifter är kanske det viktigaste för att undvika arbetsskador.

Men vridningar av nacken och kroppen kommer inte förarna undan. Ibland måste de också köra baklänges när trucken är så högt lastad att det inte går att se framåt.

– Jag är alltid nogga med att inte bara vrida huvudet utan att få med mig hela kroppen. Då är det enklast att släppa styret med ena handen och att köra med en hand, säger Adem Aliu.

Terminalchef Håkan Johansson är nogga



med att arbetsledarna enbart ägnar sig åt ledarskap. De har inga arbetsuppgifter som gäller att ta hand om paketen.

– Arbetsledarna ska enbart ha en ledande roll. Det ger dem möjlighet att finnas bland personalen, att kunna se hur de mår och att vara tillgängliga.

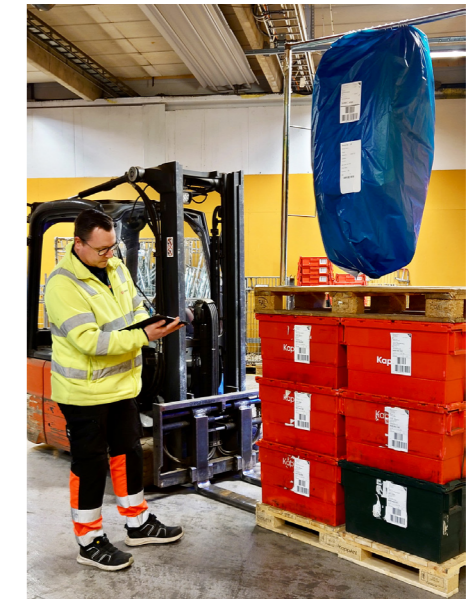
FORSKARE MENAR ATT det är viktigt att regelbundet och systematiskt gå igenom risker, arbetsmoment och arbetsflöden. För att inte missa något kan verksamheten undersökas ur olika perspektiv, till exempel genom att följa arbetsmomenten från starten till slutet av ett arbetspass eller via flödet av paket genom terminalen.

Terminalchef Håkan Johansson tycker att de genomför en heltäckande analys. Vid skyddsronder tillsammans med facket och företagshälsovården, som genomförs en gång i kvartalet, gös en lista med 82 punkter igenom.

– Där tas allt från säkerhetsutrustning, till antal lyft, vikt på paket, antal timmar i en truck till en översyn av hur vi roterar mellan arbetsuppgifterna upp.

Han säger att sedan företaget inledde det systematiska arbetet för drygt tio år sedan har sjukskrivningsdagarna gått ned med hälften, från tio till dagens dryga fem dagar per år och anställd. Framöver kommer truckkörningen att kunna minska då tio nya självkörande truckar är på väg in.

– Vi kommer då ha 15 självkörande truckar. Men ingen kommer att förlora jobbet. Flera går i stället mer mot att bli operatörer för digitala flöden, säger Håkan Johansson.



Terminalarbetare Fredrik Österlind kliver ur trucken för att dokumentera en försändelse.

Det samlade intrycket under Transportarbetarens besök är att skadeläget är gott. Frågan är om arbetsmiljön verkligen är så bra i detta utsatta yrke. Skyddsombud Adem Aliu svarar att han sällan hör någon som pratar om att de har ont eller är stressade.

– Nyligen pratade jag med de andra skyddsombuden och vi var överens om att det mesta är i god ordning. Visst förekommer det småsaker, och framöver kommer jag hålla lite extra koll på belastningsergonomin. ■



Att köra truck innebär många och återkommande vridningar på huvudet. Här Avdi Kerolli vid DB Schenkers terminal i Göteborg.



Skyddsombud Adem Aliu till vänster diskuterar arbetsmiljö med Agon Doroci (i mitten) och arbetsledaren Simon Johansson.

Viktigt att se över hela arbetsprocessen

Forskning visar att arbetsgivare behöver arbeta mer regelbundet och systematiskt med arbetsmiljön för att minska skaderisken för landets 150 000 truckförare. De är en utsatt grupp när det gäller arbetsskador.

Text och foto Lars Soold

En studie från Linköpings universitet visar att för många och täta nackrörelser och vridningar under lång tid tillsammans med rattstyrning utan armstöd skapar muskelspänningar som ger skador i nacke och axlar.

– Vi måste hitta förändringar, satsa på förebyggande arbete och hur vi organiserar och planerar arbetet så att folk inte kommer till skada, säger Charlotte Wählin, biträdande professor vid Linköpings universitet och ergonom och forskare vid region Östergötlands enhet för arbets- och miljömedicin. Det har forskats förhållandevis lite

kring truckförarens problem med nacke och axlar. För några år sedan gjordes den första fokuserade studien och nu har Charlotte Wählin och forskargruppen genomfört en andra studie som presenterades i fjol.

– Forskningen och arbetsmiljöarbetet är angeläget eftersom vi har så många truckförare i landet. Det är många även sett ur ett internationellt perspektiv.

I DEN SENASTE studien tittade forskarna på de som körde truck under hela arbetspasset. Alltså inte de som varierar sitt arbete med andra arbetsuppgifter. Studien visade, efter mätningar med rörelsemätare och filmning av truckförarna, att de under endast en timmas tid vred huvudet mer än 45 grader vid 232 tillfällen. 49 procent av förarna sade sig haft smärta i nacken och 63 procent i skuldran.

Att variera arbetet och inte köra truck hela tiden har visat sig vara a och o för att undvika skador. Men det räcker inte med det.

– Det räcker inte att nöja sig med att bara rotera, utan man behöver noga se

över vad man roterar till, säger Charlotte Wählin.

Vad är det för vikt på paketen? Hur ser flödet ut, skapar det stress? Vilka hjälpmedel finns tillgängliga? Vad kan automatiseras?

Frågorna är många och de behöver undersökas inom ramen för ett organiserat och systematiskt arbetsmiljöarbete.

– Det är nödvändigt att utgå från hela arbetsprocessen och se den ur olika perspektiv.

FÖRÄNDRINGAR I ARBETSPROCESSEN kan handla om allt från hur man styr lätta respektive tunga paket in i flödet, hur många timmar man kör en truck innan man byter arbetsuppgift till stora investeringar för bättre ljus, minskat buller och förbättrad värmereglering och ventilation.

Företagshälsovården har, enligt Charlotte Wählin, en viktig roll.

– Jag rekommenderar företag att i avtalet med företagshälsovården efterfråga förslag till förbättringar och att man deltar i uppföljning av processen på arbetsplatsen. ■



Charlotte Wählin

BÄTTRE LJUD I BILEN!

Plug & Play
4498 kr

SPARA
244 kr
1998 kr

Pris-sänkt!
598 kr

6.5" framsystem från GAS
Ett framsystem med 4 stycken 6.5" midbasar, SPL-diskanter och slutsteg! **2242 kr**

GAS GMA152BTR bilstereo
Prisvärd enkeldin-stereo med Bluetooth, FM-radio & 2 par lågnivå.

DLS Framsystem till Volvo 2014+
Plug & Play-högtalaruppgradering till ett stort antal nyare Volvo-modeller. **5794 kr**

SPARA
298 kr
2342 kr

Installationskit Volvo V70
Komplett installationskit till Volvo V70 samt S60 tillsammans med en prisvärd GAS-bilstereo!

Kitsystem till BMW
Modellanpassat 4" kitsystem till BMW och MINI. Adapterar medföljer för att passa till flertalet modeller. **2998 kr**

SPARA
298 kr
2998 kr

Bass Habit PL212 baspaket
Prisvärt baspaket med 2x12" baslåda och slutsteg från Bass Habit! **3296 kr**

Pris-sänkt!
448 kr

Hög- till lågnivåomvandlare
Universal ISO-ISO förlängning med en färdigmonterad 2-kanalig hög-lågnivåomvandlare!

Apple CarPlay
3382 kr

Bass Habit SPL ELITE 3100.1DF
Kraftfullt Klass-D monoblock i kompakt format. 3100W RMS i 1 Ohm.

Ljud-isolering!
398 kr

Monterat & klart!
fr. 4998 kr

Kenwood DMX5020BTS
Mediareceiver med stöd för både Apple CarPlay & Andorid Auto. 6.8" pekskärm.

Vibrofiltr 2m² dämpmatta
2mm tjock dämpmatta på rulle. Flexibel och smidig som ger en behagligare ljudbild.

NIZLED komplett LED-paket
Komplett ljuspaket med LED-ramp, slimmast fäste och kablage.



VI MONTERAR I BÅDE BIL, LASTBIL OCH HEM!

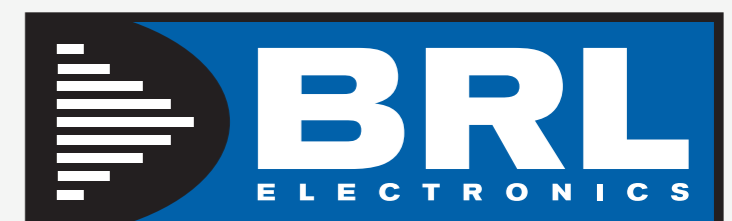
Bl.a. installation av stereo, Bluetooth, platsbyggt ljud och inbyggd ljud i hemmet.

Kom in till oss på BRL för att hitta ditt nya ljud!

Vi finns i Borlänge, Göteborg, Jönköping, Karlstad, Oskarshamn, Norrköping, Stockholm, Trollhättan, Västerås & Örebro

Boka montering för din bil på brl.se/boka-montering

Vi reserverar oss för eventuella prisfel och slutförsäljningar.



support@brl.se Prisjakt 4,5 av 5 ★



Det är oklart vad just den här Mercedesen väger. Vad vi vet är att den går på el.

Tyngre fordon med B-körkort?

Åkeri. Snart kan vissa B-kortsförare få köra fordon som väger upp till 4,25 ton. Men det förutsätter att fordonen går på alternativa bränslen.

Text John Antonsson

Den som har B-körkort får inte köra ekipage som väger mer än sammanlagt 3500 kilo. Enligt vissa innebär det ett hinder för klimatställning, eftersom exempelvis elbilar väger mer än bilar med förbränningsmotor. Och därmed kan bilen ta mindre last.

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att skapa en försöksverksamhet där företag kan söka om undantag för vissa körkortregler för sina förare.

DET FÖRSLAG SOM ligger på bordet är att fordon som drivs med alternativa bränslen och inte har släp ska få väga upp till 4250 kilo. En annan förutsättning för att företag ska få söka undantag är att föraren som kör det tyngre fordonet ska ha haft

körkort i minst två år.

Den föreslagna försöksperioden har inte dragit i gång än. Men om den ska göras det är regeringens plan att författningsförändringar ska vara på plats efter juli 2024.

Sedan den 13 februari 2024 får företag och andra arbetsgivare en klimatbonus om de köper eldrivna lätta lastbilar. Stödet är på 50 000 kronor per fordon. Från och med nästa år trappas stödet ner till som mest 40 000 kronor per fordon.

Stödet gäller dock enbart fordon som är registrerade för att köra upp till 3,5 ton.

Det är bara en av de lagar och andra regler som är anpassade efter gamla standarder. Till exempel kollektivavtalen.

I TRANSPORTS AVTAL för åkerichaufförer transportavtalet finns det två olika lönetrappor. En för chaufförer som har behörighet att köra fordon som väger över 3,5 ton och en trappa för dem som kör fordon under 3,5 ton. ■

Svensk tomat vinner mot nederländsk

Miljö. Tomater äts året runt. Men utomhussäsongen är kort. Många av de tomater som äts i Sverige är växthusodlade i Nederländerna och har sedan transporterats hit.

Daniel Danevad, forskare vid Högskolan i Gävle har studerat hur miljövänligt det är att importera tomat. Det visade sig att svenska tomater, under rätt förutsättningar, är minst lika miljövänliga, trots att vi har ett kallare klimat.

–Svenska tomater hade dessutom fördelar relaterade till en kombination av lägre transportbehov och att svensk elektricitet i snitt har en lägre miljöpåverkan än nederländsk elektricitet, säger Daniel Danevad i ett pressmeddelande. ■

Nytt om forskning

1 De senaste 20 åren har luften i svenska städer blivit mycket bättre. Det eftersom utsläpp från trafik, vedeldning och industrier minskat kraftigt sedan millennieskiftet.

–Vi uppskattar att nästan 3000 förtida dödsfall undvikits per år mellan åren 2000 och 2018 i de sex städer som modellerats i vår studie. Ännu fler dödsfall kan undvikas genom fortsatt arbete för att ytterligare förbättra luftkvaliteten, säger Karl Kilbo Edlund, doktorand vid Sahlgrenska akademien vid Göteborgs universitet, i ett pressmeddelande.

2 Vattenlevande djur påverkas också av sjöfartens buller. Det som påverkas är bland annat parning och kommunikation.

Därför har en grupp forskare börjat mäta sjöfartens buller från 16 olika mätstationer runt om i Nordsjön.

–När fartygsbullret ökar i havet, minskar även möjligheten för marina djur att kommunicera. Man kan jämföra det med när vi människor är på en bullrig restaurang där man måste luta sig närmare eller höja rösten för att kunna prata med varandra. Djuren måste göra samma sak vilket påverkar dem negativt både på kort och lång sikt, säger Mathias Andersson, forskningsledare på enheten för undervattensforskning på FOI till forskning.se.

Ukrainska kvinnor utbildas till lastbilsförare

Åkeri. Krigsdrabbade Ukraina lider brist på mycket – även en särskilt viktig yrkesgrupp för att hålla samhället i gång, lastbilschaufförer. I ett försök att fylla ut tomrummet efter landets många inkallade män får ett tjugotal kvinnor i Kiev nu gå en förarutbildning, rapporterar SVT.

Projektet leds av Beredskapslyftet, en svensk ideell förening. Det syftar till att stödja kvinnor som valt att stanna kvar i landet efter Rysslands invasion och motverka arbetslöshet genom att ge dem möjlighet att arbeta inom bristyrken.

Det inledande initiativet har stöttats av flera svenska storföretag och ett statligt bidrag på 9 miljoner kronor gör det nu möjligt att skala upp utbildningen till fler. Förhoppningen är att 252 kvinnliga lastbilsförare ska utbildas under 2024.

–Om jag ska vara ärlig vill jag bevisa att kvinnor är lika bra som män. Kvinnor klarar allt, säger nybakade lastbilschauffören Laryssa Tuchyna till SVT. ■



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Ellastbil räddas från konkurs

Åkeri. Det svenska uppstickarbolaget Volvo Trucks, som tagit fram en ellastbil för stadskörning, gick i höstas i konkurs. Men nu räddas bolaget. Kontraktstillverkaren Automotive har skrivit på ett första avtal, så att produktionen av lastbilsmodellen Volta Zero kan påbörjas igen, rapporterar tidningen Allt om elbil.

I ett första steg ska 14000 lastbilar tillverkas.

Transportarbetaren har tidigare skrivit om den svenska lastbilstillverkaren som grundades 2019 av en svensk-norsk ledning. Lastbilarna påminner om bussar och drivs enbart av el. Förarhytten är specialkonstruerad med lågt insteg så att chauffören sitter mitt i hytten. Stora fönster syftar till att förbättra sikten och motverka olyckor. ■

25%

av de 3 613 lätta lastbilar som registrerades i februari 2024 var eldrivna.

Källa: Dagens Logistik



SÅ PÅVERKAR EU-VALET DIG OCH DINA VILLKOR

I juni går hela Europa till val. EU:s medborgare får då välja sitt parlament. Det som händer i Bryssel påverkar hur du har det på jobbet.

Text John Antonsson Illustration Mattias Käll

1 Så beslutar EU

Då EU fattar beslut är det många som ska vara överens. Förslag förbereds vanligtvis av EU-kommissionen. Kommissionen går att likna vid en EU-regering. Men det är inte riktigt samma sak, inte minst eftersom kommissionärerna kommer från alla partigrupper.

Kommissionen ska godkännas av EU-parlamentet och leds vanligtvis av en person från den största partigruppen. I parlamentet sitter de folkvalda.

Parlamentet kan godkänna eller neka förslag från kommissionen. En annan viktig funktion är att parlamentets utskott förhandlar om förslagen som EU beslutar om.

En ytterligare gren som är med i besluten är ländernas regeringar, som fattar beslut i EU:s ministerråd.

Då kommission, parlament och ministerråd förhandlar gemensamt kallas det för trialog.

Men nog med teknikaliteter. Här är några typer av beslut som fattas där nere.

2 Gränsöverskridande arbete och arbetare

EU startades som ett fredsprojekt efter andra världskriget.

Vi skulle knytas tajtare till varandra och det är därför en grundidé bakom EU att varor, tjänster och

människor ska få röra sig över gränserna.

Men exakt hur mycket och på vilka sätt, det förändras ständigt.

Rörlighet förutsätter transporter och därför fattas många beslut som påverkar hur chaufförer har det på jobbet nere i Bryssel.

Det kan röra allt från kör- och vilotider till vilka människor och företag som får utföra transporter i vilka länder – och vilka anställningsvillkor som de ska ha.

De senaste åren har reglerna skärpts. Men det är alltjämt så att det finns en stor grupp chaufförer från fattiga delar av Europa som ligger ute längre än tillåtet och som konkurrerar med löner som ligger långt under de vi vant oss vid i Sverige.

3 Vilka beslut ska vara EU-beslut?

Länderna inom EU är inte överens om hur mycket som

ska bestämmas i Bryssel och Strasbourg.

I Sverige är alla politiska partier överens om att villkoren på jobbet ska bestämmas mellan arbetsgivarnas och arbetstagarernas organisationer, det som ibland kallas den svenska modellen.

Men i många länder bestäms allt från löner till detaljer i arbetsvillkor av politiker.

Det är därför EU beslutat om minimilöner och nu senast nya villkor för plattformarbetare.

Vi kan räkna med att det inte var sista gången frågan om arbetsmarknadens villkor kommer upp på dagordningen i Bryssel. Också de svenska politikerna tycker olika i sådana frågor.

Så vilket parti du röstar på i EU-valet kan i slutändan förändra villkoren i ditt yrke. ■

Experten



Magnus Falk, samhälls-politiskt ansvarig på Transport.

Varför ska man bry sig om

EU-valet?

–Man brukar säga att hälften av alla politiska beslut som fattas i riksdag, kommuner och regioner grundar sig i beslut från EU. Så vem man röstar på till EU-parlamentet spelar verkligen roll.

Hur ska man som vanlig medborgare göra för att förstå EU?

–Svår fråga. EU är en väldigt krånglig organisation. Men vet man vad man tycker så agerar partierna ganska likt i Bryssel. De vi väljer till EU-parlamentet har betydligt mer inflytande än riksdagsledamöterna i Sverige.

Vilka är de viktigaste frågorna som beslutas i EU de närmaste åren?

–Det är svårt att säga exakt vad som kommer att komma upp. Men många frågor om digitalisering och AI kommer att diskuteras. En fråga som kommer att påverka Transports medlemmar är den om algoritmiskt ledarskap som kommer att bli en stor fråga i framtiden.

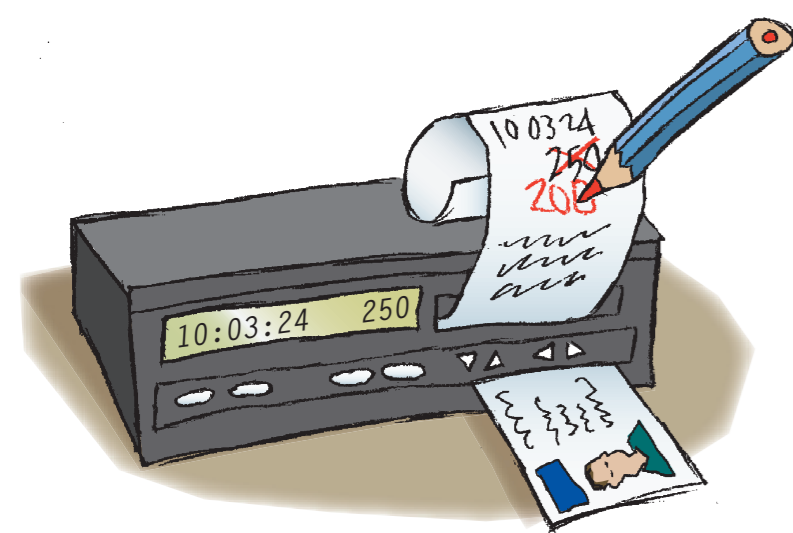
–En annan fråga är den om att EU i allmänhet och EU-parlamentet i synnerhet försöker öka sitt inflytande på medlemsländernas besökskostnad och det tror jag kommer att diskuteras allt mer. ■

”De vi väljer till EU-parlamentet har betydligt mer inflytande än riksdagsledamöterna i Sverige.”

Magnus Falk, samhälls-politiskt ansvarig på Transport.

Jakob frågar om han måste ta ut semester, Nadir vill veta vad hans semesterersättning blir och Åsa frågar om arbetsgivaren verkligen får skriva tidsredovisningen efter färdskrivarkortet. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Har arbetsgivaren rätt att ändra i tidsrapporteringen utan att prata med den anställda?

Får arbetsgivaren ändra i min tidsrapportering?

? Jag vill veta om arbetsgivaren får fylla i min tidsrapportering precis efter färdskrivarkortet? Och om de får ändra min tidsrapportering utan att tala med mig?

Åsa

Svar: När du registrerar din arbetstid så ska du få en kopia av arbetstidsredovisningen.

Färdskrivaren är ingen stämpelklocka. Har du ett schema ska du ha grundlönen efter det. Det är arbetsgivaren som ska se till att fylla din arbetstid med arbetsuppgifter.

Men det är din skyldighet att vara ombytt och klar på ditt stationeringsställe när arbetstiden börjar. Och även om du är klar för dagen en timme tidigare så ska du stå till förfogande fram till arbetstiden är slut, om du inte får tillåtelse

se att gå hem tidigare med lön. Det kan vara bra att få det bekräftat med sms eller liknande för att slippa framtida diskussioner. En arbetsgivare får inte gå in och ändra i din arbetstidsredovisning utan ditt medgivande. Ett tips är att byta lösenord om du registrerar arbetstiden digitalt. Jag tycker att du ska ta kontakt med din lokalavdelning.

Magnus Larsson,
central ombudsman

När tar jag ut ob?

? När ska jag ta ut ob-ersättning vanliga vardagar?

Sixten

Svar: När du är berättigad till vardags-ob beror på vilket kollektivavtal du går på. Är det transportavtalet så har du enkelt (vardag) ob enligt följande:

- Måndag–fredag kl 00.00–06.00.
- Måndag–fredag kl 18.00–24.00.
- Midsommar kl 00.00–12.00.
- Jul- och nyårsafton kl 00.00–12.00, om de inte infaller på en lördag.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Hur långt i förväg ska chefen varsla om övertid?

? Med hur kort varsel kan chefen beordra övertid? Och är det en giltig anledning om hen vill beordra övertid för ett chaufförmöte?

Ester

Svar: Det finns ingen tidsram för när övertid kan beordras. Den kan komma sent samma dag, sedan kan det finnas omständigheter som gör att du kanske inte kan jobba över. Men på din andra fråga så är svaret ja, vill företaget beordra er att delta på ett chaufförmöte så ligger det under arbetskyldigheten.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Hur blir det med min semesterersättning?

? Jag har slutat jobba på ett ställe och undrar ifall jag ska få utbetalt intjänad semester



Hur långt i förväg ska arbetsgivaren varsla om övertid?



Ronnys arbetsgivare har hängavtal med Transport och nu undrar han hur det är med arbetstidsförkortning (ATF) i förbundets avtal.

för nästkommande år? Alltså för att jag jobbade hela 2023 och en vecka in på 2024. Jag pratar om den semesterersättning som skulle ha blivit tillgänglig detta år.

Nadir

Svar: I de allra flesta fall ska semesterersättning betalas ut inom en månad efter att en tillsvidareanställning upphört.

För att undersöka saken närmare tar du kontakt med den som är fackligt förtroendevald på din arbetsplats.

Finns det ingen förtroendevald vänder du dig till din lokalavdelning.

Magnus Thelander,
central ombudsman

Har Transport arbetstidsförkortning?

? Jag jobbar på ett företag som har hängavtal med er och min fråga är hur det är med ATF, alltså arbetstidsförkortning, i Transport?

Jag är van vid Byggnads sen tidigare och där tror jag vi hade minst 40 timmar på helåret. Jag jobbar på ett renhållningsföretag.

Ronny

Svar: Miljöarbetaravtalet har 40 timmar helgfri vecka. Alla våra avtal har 40 timmar helgfri vecka om man jobbar dagtid måndag till fredag.

Sedan har vissa avtal arbetstidsförkortning om arbetstiden ligger mellan 22.00 och 05.00.

De flesta avtal har arbetstidsförkortning om man är schemalagd eller jobbar skift. Men det är olika från avtal till avtal.

Kolla med din lokala Transportavdelning.

Peter Winstén,
avtalssekreterare

Måste jag ta ut mina sparade semesterdagar?

? Jag har fyra betalda semesterdagar jag måste plocka ut då jag börjar närmast mig takt på 25 sparade dagar.

Det verkar som att det är min skyldighet att ta ut tillräckligt många semesterdagar under ett år och sedan under en femårsperiod.

Finns det inget sätt där anställd och arbetsgivare kan komma överens om att betala ut en del av semesterersättningen i lön så att jag kan fortsätta att arbeta tills jag känner för att ha semester?

Jakob

Svar: Arbetsgivaren är skyldig att se till att sparade semesterdagar tas ut i ledighet och inte i pengar.

Semester är inte bara arbetstagarens rättighet, utan också en skyldighet att ta ut.

Peter Winstén,
avtalssekreterare

Hur kort varsel för schemaändringar?

? Jag jobbar natt nu i veckan, måndag till fredag morgon, och har i dag tisdag fått mejl av chefen att fabriken är stängd i morgon onsdag. Han ger mig

alternativet att ta ledigt onsdag och flytta mitt pass till fredag, lördag eller söndag kväll. Alternativt åka med någon annan lastbil dagtid, vilket jag inte kan eftersom jag jobbar natt. Har han rätt att göra en schemaändring med så kort varsel?

Martin

Svar: Schemaändringar ska informeras fem dagar innan de ska träda i kraft. Jag kan tycka att kunden borde ha informerat din åkare om stängningen med större framförhållning.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller något 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 förbundets olika experter.



Himlen drar ihop sig och tycks säga: Skynda er, det är bråttom om vi ska rädda vår planet! "Facket har en jätteviktig roll att spela. De har en organisation på plats och de behöver ta fram en plan för säkra arbeten nu när mer extremväder kommer", säger Frida Hylander.

"Byt fokus från jag till vi"

Lastbilsförare håller samhället på rull och ser till att vi får mat på bordet, men utsläppen av koldioxid från transporterna spär på klimateffekten. Är chaufförerna miljöbovar då? Och hur är det med flygskam? Kommer flygplatsarbetarna förlora jobben om vi flyger mindre?

Text och foto JUSTINA ÖSTER

FRÅGORNA KOMMER UPP i ett samtal med klimatpsykologen Frida Hylander i Malmö. Klimatpsykologi tar upp olika aspekter av krisen i klimat- och ekosystemet, förklarar hon. Här ryms inte bara frågor som översvämningar och utrotning av vilda djur utan också sociala och ekonomiska aspekter. Hur fördelar vi jordens resurser och vilka drabbas hårdast av klimatkrisen?

– Det handlar om hur vi människor påverkas och agerar. Vad är vettigt att ägna sig åt för att åstadkomma en långsiktigt



Frida Hylander. Foto: Portinson fotografi

hållbar förändring? Hur kommunicerar vi om miljöfrågor när några bryr sig väldigt mycket och andra lever på som förut?

ATT ANKLAGA EN chaufför eller någon annan som vi anser inte gör tillräckligt för att minska sina koldioxidutsläpp är ingen framkomlig väg, betonar Frida Hylander.

– I stället för att se på en enskild individ behöver vi lyfta blicken. Chauffören är ingen "miljöbov" utan en del av ett ohållbart system. Det är systemet som behöver

förändras så att chauffören får förutsättningar att arbeta mer klimatsmart, exempelvis köra el- eller gaslastbil.

OMSTÄLLNINGEN TILL EN mer hållbar livsstil ligger i allas intresse. Alternativet är en katastrof som drabbar alla, menar hon.

– Men för att åstadkomma en långsiktigt hållbar förändring behöver vi skifta fokus från jag till vi.

Var och en kan bidra genom att äta vegetariskt, installera solpaneler och köpa begagnade kläder. Det är viktigt, men de stora förändringarna skapas när människor går samman och driver frågor ihop, anser Frida Hylander. Hon nämner medborgarrättsrörelsen i USA och fackföreningsrörelsen i Sverige med ledorden tillsammans är vi starka.

– Chaufförerna kan lyfta miljöfrågorna, begära att facket ska ta tag i dem och trycka på politikerna. Facket har en jätteviktig roll att spela här. En plan behöver tas fram för hur förarna ska sköta sina jobb när översvämningar, jordskred, temperaturökningar och köldknäppar slår till. Vi måste rusta oss för det.

Vinn boken

Transportarbetarna

lottar ut två ex av boken *Klimatpsykologi*. Hur vi

skapar en hållbar förändring av Kali Andersson, Frida Hylander & Kata Nylén (Natur & Kultur). Mejla namn och adress till info@transportarbetaren.se senast den 22 april, så är du med i utlottningen. Skriv "Bok O3-24" i ämnesraden.



Inför raukarna på Fårö är människan liten. Testa ditt klimatavtryck på Världsnaturfondens (WWF) klimatkalkylator på wwf.se.



Värtecken på jorden vi ärvde.



Rapande kor släpper ut metan som bidrar till den globala uppvärmningen.



Svenskarnas flygresande orsakar lika stor klimatpåverkan som hela landets bilism, enligt Chalmers och Naturvårdsverket.

Tankarna går till jordskredet vid E6 i Stenungsund och kökaoset på E22. Till icke-fungerande AC i budbilar och köldknäppen i norra Sverige i början av året. Ska serviceförare ge sig ut i alla väder?

– Människor i arbetaryrken är generellt mer utsatta än mer resursstarka grupper också när det gäller boende och ekonomi. De kan inte jobba hemma som många tjänstemän.

UTTRYCKET FLYGSKAM FÅR många i branschen att se rött. Skam är starkare än skuld och individuell skam starkare än kollektiv, beskriver Frida Hylander. Det hänger ihop med sociala normer, vi är snabba att fånga upp vad vi ska göra och inte och hur andra gör för att inte avvika. Skam är jobbigt och den som skambeläggas kan slå bakut:

– Nu ska de där miljömupparna få, jag ska flyga extra mycket! Det blir kontra-produktivt. Samtidigt visar en rapport att den rikaste 1 procenten av svenskarna släpper ut nästan tio gånger mer koldioxid än de fattigaste 50 procenten. Den ojämlikheten går igen i världen. De fattiga drabbas hårdast av utsläppen. Ska vi då fortsätta ta extra hänsyn till de få som flyger mest?

TEKNIK FÖR EXEMPELVIS elflygplan utvecklas långsamt och omställningen behöver skyndas på om vi ska uppfylla miljömålen, menar Frida Hylander.

Vad kan det innebära för flygplatsarbetarna?
– Om deras arbeten förändras eller försvinner behöver de också gå samman och kräva en plan för omställningen. ■

HÅLLBAR FÖRÄNDRING

Klimatpsykologi handlar om hur vi rustar oss för att hantera klimatrisens effekter. Boken *Klimatpsykologi* tar upp hur vi kan gå från konsumenter till engagerade samhällsmedborgare och agera tillsammans för en hållbar planet.

Parisavtalet från 2016 går ut på att begränsa den globala uppvärmningen, helst till 1,5 grader och minska utsläppen av växthusgaser som koldioxid, metan och lustgas. Samtidigt rapporterar FN:s klimatpanel IPCC att utsläppen ökar.

En procent av svenskarna släpper ut nästan 10 gånger mer koldioxid än de fattigaste 50 procenten. De rikaste 10 procenten i världen svarar för cirka hälften av alla koldioxidutsläpp, enligt en rapport från organisationen Oxfam.

Kulturkanon får kritik



Tidöregeringens arbete med att ta fram en så kallad kulturkanon har debatterats livligt i medierna. Regeringen har nu tillsatt en arbetsgrupp som ska lägga fram ett förslag på en svensk kulturkanon med läslistor, främst riktade till skolbarn.

"Men fortfarande, ändå, måste det framhållas att varken kulturdepartementet eller Skolverket ska bestämma vad vi ska läsa. Av den enkla anledningen att det ligger allt för nära ett beslut om sådant vi inte borde läsa", skriver Martin Hellström i Dagens Nyheter Kultur. ■

"Åren sydde denna klänning av fett som jag hängt över benstommen fastän jag vet att det varit snyggare med en murgröna."

Ur Kristina Lugns postuma diktsamling *Inte alls dåligt: efterlämnade dikter* (Albert Bonniers förlag), uppfångad på bokrea.

Utan bin är vi förlorade

Den norska författaren Maja Lunde slog igenom stort med sin bok *Binas historia*.

Här vävs tre berättelser ur skilda tidsepoker samman och utmynnar i att – utan bin överlever vi inte. Lunde har sedan följt upp sina skildringar av Przewalskis häst och den avslutande boken *Drömmen om ett träd*.

I Arbetarbladet beskrivs den som "lika ödslig som varm, lika gastkramande som trästerik". Böckerna finns i pocketformat. ■



FOTO: ODA BERBY



Stillbild från videon på Youtube.

Människans framfart

När bilder och humor säger mer än ord. Kolla in Steve Cutts Youtubekanal och animerade videon, *How Man Destroy Our World* (youtube.com). ■



Ulf Sundqvist tar gärna med sig systemkameran ut på promenad. "Skapandet är roligt, att man ser mönster i omgivningen. De dyker upp för en", säger han.

"Skyddsombud är roligaste uppdraget"

Skövdesonen Ulf Sundqvist utbildade sig till bilmekaniker. Men lumpen förde honom till Stockholm, där han träffade sin Ann och fick jobb på bensinmack. Därifrån var klivet inte långt till Transport – och mormors bransch. Hon drev åkeri och fostrade sju barn.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

EN RÅBARKAD KVINNA med pipa i munpipan träder fram i reporterns fantasi, men nej.

– Hon rökte inte, var baptist. Min morfar dog tidigt och mormor tog över åkeriet som han startat. Hon körde inte själv, men de två äldsta sönerna fick dispens att köra lastbil innan de fyllt 18.

Mormoderns kull av barnbarn växte och Ulf minns henne som lite sträng. Inte så konstigt, hon fick slita hårt och det måste ha format henne, resonerar han.

ATT INTE GÅ med i facket när Ulf började jobba på bensinstation fanns inte på kartan. En trygghet om något skulle hända, tycker han som nu har så många fackliga uppdrag att de inte rymmer på ena handens fingrar.

Under en period var Ulf stationschef och med i Unionen.

– Men jag gick in i väggen och insåg att arbetet inte var värt det. Hemskt, minnet tog stryk, fast det var länge sen nu och jag är tillbaka som vanlig arbetare i Transport.

ULF BLEV HEADHUNTAD och arbetar sedan tolv år på en mack i Rinkeby, av polisen klassat som utanförskapsområde. Han trivs.

– Faktiskt. Det har varit väldigt stökigt men är mycket lugnare nu. Förr skickades unga grabbar dit för att sno oljor. Kunder kunde bli våldsamma och slänga saker på personalen. Jag var inte rädd eftersom jag själv aldrig drabbades, men det var otäck att se kollegor bli utsatta. Nu finns en sluss vid entrén och dubbla slussar vid utpassagen, som avskräcker från stölder.

– Vi har personlarm och en väktare när vi stänger och det funkade bra. Sen finns förstås individer som sticker ut, men folk känner igen mig och jag kan ta en liten dialog ibland.



Modellbygge är ett av fritidsintressena. Det blir många bilar och plan, men tillsammans med sonen bygger han också på en trämodell av Älgarås kyrka i Töreboda kommun.

UPPDRAGEN SOM SKYDDSOMBUD och försäkringsinformatör är roligast, tycker Ulf. Att göra riskbedömningar av olika arbetsmoment ihop med chefen, kunna påverka arbetsmiljön. Och ringa upp medlemmar och berätta om försäkringar de kan ha missat och pengar som kan finnas att hämta.

– Min chef är väldigt lyhörd men ibland har vi olika åsikter.

EN DUBBELLADDARE FÖR elfordon är på väg till stationen och Ulf funderar över nya säkerhetsrutiner och utrymningsvägar, om det skulle börja brinna. På hans begäran ska utbildning och instruktioner ändras så att de anställda vet vad de ska göra om ett elfordon fattar eld eller brand uppstår på stationsplanen.

– Jag har bett regionala skyddsombudet på Stockholmsavdelningen om hjälp för att driva krav på gasmasker som skydd för personalen mot giftig brandrök, säger Ulf Sundqvist. ■

ULF SUNDQVIST

Bor: Solna, norr om Stockholm.

Jobbar: Bensinstation.

Familj: Fru Ann och fyra barn, varav tre utflugna.

Gillar: Fota, bygga modeller av bilar och plan, gå på konserter, släktforskning (tips för släktforskare: sok.riksarkivet.se, arkivdigital.se, rotter.se).

Fackliga uppdrag: Transportombud, försäkringsinformatör, skyddsombud, sitter i Stockholmsavdelningens och oljesektionens styrelser, vice sekreterare i avdelningen.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 53 950 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är måndag–fredag 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. 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. Lunchstängt 11.30–12.30.

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 1 och 2 är rena stuveriavdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transportens 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 kontaktpuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på transport.se och transportakassa.se

Facklig närvaro främst

Högt i tak och full fart – förhandlingar, möten med medlemmar, en Startpunktsutbildning och någon som är på språng ut. Det händer mycket hos avdelning 19 och det mesta handlar om aktiviteter utanför kontoret i Västerås.

Text och foto Lilly Hallberg

– Vårt viktigaste mål just nu är att skapa facklig närvaro på arbetsplatserna. Alla ska få kunskap för att kunna ta strider för rättigheter och villkor. Det kanske låter som floskler... Men det handlar om fokus på verksamhet och aktivitet, om att inte låsa sig vid processer och protokoll, för att väcka intresset, säger avdelningsordförande Andreas Kedborn.

Han leder den här dagen utbildningen Startpunkten för tre medlemmar inne i mötesrummet, men tar en paus – ”tillbaka om tio minuter” – för att träffa medlemstidningen.

Överlag är schemat fullt för dem på kontoret. Ombudsman Joakim Borg

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Avdelningskontor: Västerås
Täckningsområde: Från Arboga i väst till Bålsta i öst, hela Västmanlands län förutom Norberg och Fagersta

Sektioner: Uppdelad i två beroende på yrkestillhörighet; tunga transporter – de flesta avtalsområden som gäller transporter samt terminal- och service, som exempelvis bevakning, tidningsdistribution, bensinstationer och taxi.

Ordförande: Andreas Kedborn

Antal medlemmar: Omkring 1700.

försvinner för en kortare digital förhandling, ombudsmannakollegan Tommy Wallin tar emot en medlem på sitt rum – men hinner först visa en imponerande samling Legobyggen – och regionala skyddsombudet (RSO) Mikael Löwdin ska strax ut till en arbetsplats.

MEN ALLA TAR sig tid att prata när de riktiga uppdragen tillåter. Studieorganisatör Monica Ryttersson och Jessica Karlsson tar fram kaffemuggar. Båda är sedan årsskiftet inne på avdelningskontoret varannan onsdag och jobbar annars inom bevakning, men Monica har till skillnad från majoriteten här en annan bakgrund, och var tidigare administratör i bilbranschen. Båda trivs på Transportkontoret, stämningen är god.

– Ja, vi har högt i tak och är rätt prestigelösa, det är väl det det handlar om. Det är ingen idé att försöka dölja fel för varandra, säger regionala skyddsombudet Mikael Löwdin.

FÖR NÄRVARANDE HÅLLER avdelningen på att se över hantering av klubbarna ute på arbetsplatserna. Mikael Löwdin framhåller också han att det viktiga i sammanhanget är facklig aktivitet.



På plats utanför avdelningskontoret i Västerås: Monica Ryttersson, Jessica Karlsson, Mikael Löwdin, Tommy Wallin, Andreas Kedborn och Joakim Borg. (Handläggaren Thomas Grundell hade ingen möjlighet att vara med.)

Hellre börja med en fungerande verksamhet på plats, i arbetsplatsgrupper, än att avskräcka engagemang med en klubbns krav på formalia i form av kallelser, dagordningar och protokoll.

AVDELNINGEN FRAMHÅLLER också lite annorlunda aktiviteter. Nye ungdomsansvarige, Fredrik Ridderström, planerar bland annat för flipperkväll. Och för fjärde gången arrangerar avdelning 19 en gokart-tävling för medlemmar; ”intresset har bara vuxit”. Att ett lag från förbundskontoret, med förbundsordförande, var med och tävlade förra året –

mitt under avtalsrörelsen – ser de som verkligt positivt och talande för hur det fungerar i Transport. ”Fast de körde rätt dåligt och kom bland de sista.”

Joakim Borg beskrivs som spindeln i avdelningsnätet. Han arbetar också partipolitiskt för Socialdemokraterna och var fjärde namn på Västmanlands

S-lista till riksdagsvalet. Om något skulle hända de tre invalda måste han vara beredd och ta tjänstledigt från förbundet. Men det tror ”Jocke” inte blir aktuellt då det fungerar så bra för ledamöterna i riksdagen. Och kärnan i engagemanget är detsamma, oavsett: – Det finaste man kan göra är att hjälpa andra. ■

”Ja, vi har högt i tak och är rätt prestigelösa, det är väl det det handlar om.”

Regionala skyddsombudet Mikael Löwdin.

På gång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 22 april till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Sektionernas medlemsmöten Tre av våra yrkessektioner håller medlemsmöten i maj. Se nedan för tider och detaljer.

► **Bevakningssektionen:** Den 2 maj kl 18.30, fika från 18.00. Bevakningssektionen ska diskutera kommande avtalsrörelse och nominera till avtalsrådet på bevakningsavtalet.

► **Buss och taxisektionen:** Den 20 maj kl 18.30, fika från 18.00. Temat för Buss- och taxisektionen kommer att vara pensioner. Ombudsman Ana Kokol närvarar från avdelningen.

► **Åkerisektionen:** Den 26 maj kl 11.00, fika från 10.30. Åkerisektionen ska diskutera kommande avtalsrörelse och nominera till avtalsrådet på transportavtalet. Inbjuden gåst är förbundsordförande Tommy Wreeth.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten i sektionerna kommer ske i slutet av april.

Se avdelningssidan på transport.se och sms för tid och plats.

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

► **Torsdagen** den 2 maj kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

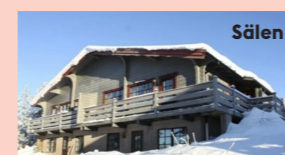
► **Tisdagen** den 28 maj kl 9–16 på avdelningsexpeditionen i Linköping.

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

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Den 19 april håller vi utbildning i transportavtalet, anmäl dig.



VÅRA FJÄLLSTUGOR

Varför inte besöka Sälen eller Branäs under sommartid?

Båda orterna har ett trevligt sommarutbud, med fiske, cykel, camping, vandring med mera. Se vår hemsida, hyr till sommarpris.

Medlemsmöte med bowling

Sektion 9 Sunne/Torsby: Ta med dig ett gott humör och följ med oss i sektion 9 på ett trevligt medlemsmöte och bowling-event den 20 april kl 15.00 vid Sunne Krog & Bowling, Kolsnäs-vägen 6.

Bowlinganmälan: Anmäl ditt intresse till tommy.bjorkman@live.se eller ring/sms:a 073-931 80 11 för att säkra din plats på de bokade banorna. Skynda dig, platserna är begränsade och det är först till kvarn som gäller!

Alla är inbjudna! Oavsett om du är en bowlingmästare eller bara vill vara med och mingla så är du hjärtligt välkommen. Mötet ger oss en chans att diskutera gemensamma intressen och skapa starkare band. Låt oss skapa en dag full av skratt, gemenskap och bowlingkul! Vi ser fram emot att träffa dig den 20 april på Sunne Krog & Bowling!

Gå en facklig utbildning!

► Den 24 april håller vi en Startpunkt (lätt introduktion om vad facket är samt vilken nytta du har som medlem).

► Den 24 maj håller vi utbildning i bensinavtalet.

► Den 31 maj håller vi en Startpunkt.

Vill du att Transport besöker din arbetsplats? Kontakta oss så ser vi om vi kan få delta på ett personalmöte.

Vi kan även sätta samman möten i våra lokaler, om du vill ta upp ärenden som du inte vill att arbetsledning känner till.

Kontakta oss på OIO-480 30 06 gällande träffar eller kurser du vill gå!

Ordförande Mikael Persson

AVDELNING 9 ÖREBRO

Nästa Startpunkter hålls den 27 april och 15 maj. Startpunkten är den första utbildning ni går i Transport. Den är jättebra om man undrar hur förbundet fungerar och varför vi finns.

Även icke medlemmar kan gå kursen. Intresseanmälan görs till studier.9@transport.se.

Nattöppet Under maj månad kommer vi ha nattöppet på avdelningen för er som jobbar kväll eller natt. Håll utkik efter datum den närmaste tiden.



LÅNA EN SLÄPKÄRRA!

Som medlem kan du få låna en släpkärra gratis.

Det enda du behöver göra är ringa OIO-480 30 09 och kolla om den är ledig för utlåning samt boka datum.

Pensionärssektionen kallar till möte och studiebesök den 15 maj kl 10.00. Plats: Brandstationen på Nastagatan i Örebro. Obs! Max 20 deltagare.

Anmälan till avdelning 9, tel OIO-480 30 09, senast 10 maj. Väl mött, önskar styrelsen.

Transports S-förening kallar till medlemsmöte den 14 maj kl 18.00 på Transport avdelning 9 i Örebro. På dagordningen står information inför EU-vallet.

Nytt är att om du är medlem i Socialdemokraterna i Örebro län, då kan du även bli medlem i Transports S-förening i Örebro.

Anmälan till avdelning 9, tel OIO-480 30 09, senast 10 maj. Väl mött önskar styrelsen.

AVDELNING 11 NORD-UPPLAND/GÄSTRICKLAND

Hej medlemmar! Är ni intresserade av att gå en utbildning hos oss? En utbildning om vad facket är, om arbetsmiljö, om kollektivavtalet? Om ni är intresserade av Start- och Avtalspunkten (Startpunkten hålls även digitalt) kan ni höra av er till vår studieorganisatör Jessica på OIO-480 32 48 för mer information.

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 du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö? Du kanske funderar på ditt kollektivavtal? Då är du är välkommen att höra av dig till oss. Ring OIO-480 30 11 eller mejla transport.11@transport.se.

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Prata med vårt regionala skyddsombud Fredrik på OIO-480 32 45.

Om du inte vill ringa, utan hellre kommer in på avdelningskontoret och pratar, så är du välkommen att hälsa på oss på Sätrahöjden 16 i Gävle.

Besök gärna vår hemsida avd.transport.se/avd-11/ för mer information.

Ordförande Ola, OIO-480 32 45

AVDELNING 12 MALMÖ

Dags att påverka våra kollektivavtal. Våra sektioner kallar till medlemsmöte för nominering till våra avtalsråd. Det är här du som medlem verkligen kan vara med och påverka det kollektivavtal du arbetar under.

Är du intresserad? Delta på ditt sektionmöte – var med och påverka!

► Sektion 20/55 – Åkeri, taxi & buss: Den 6 maj kl 17.30 på avdelningskontoret, Kosterögatan 5 i Malmö.

► Sektion 30 – Miljöarbetare: Den 8 maj kl 17.00 på avdelningskontoret, Kosterögatan 5 i Malmö.

► Sektion 40 – Terminal: Se hemsidan för datum och plats.

► Sektion 70/80 – Bensin- & gummianställda, depåpersonal samt tidningsdistributörer/reklam: Den 22 april kl 17.30 på

avdelningskontoret, Kosterögatan 5 i Malmö.

► Sektion 90 – Bevakning: Den 16 april kl 18.30 på ABF Österlen, Södra Dragongatan 22 i Ystad. Öppet hus innan mötet, kl 16.00–18.00. Ombudsman på plats!

För mer info, kolla på vår hemsida: avd.transport.se/avd-12/

FISKEDAG

Lördagen den 25 maj bjuder vi in dig som är medlem, och din familj, till en härlig dag vid Sallerupsdammarna. Förutom spännande fiskemöjligheter kommer vi att grilla goda hamburgare, så du inte går hungrig.

Dessutom har vi den stora äran att få besök av vår förbundsordförande Tommy Wreeth. Detta är ett ypperligt tillfälle för dig att träffa och utbyta några ord med honom.

Orolig över att inte ha något fiskespö? Ingen fara, vi kommer att ha extra spön på plats som du kan låna.

Anmäl dig senast 10 maj: forms.microsoft.com/e/XYcn3ACBIg

Vi ser fram emot att välkomna dig och din familj till denna fiskedag!

Ordförande Patrik Persson, OIO-480 32 65

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Sektionsmöten Under våren har sektionerna medlemsmöten enligt följande:

► Sektion 4: Lördagen den 13 april kl 10.00 på avdelnings-



Transport svarar på dina frågor

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

expeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 3, lördagen den 27 april kl 10.00 på Folkets hus, Södra Vägen 3-7 i Ängelholm.

► Sektion 7, lördagen den 4 maj kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgränd 34 i Klippan.

► Sektion 1, onsdagen den 15 maj kl 18.00, Socialdemokraterna, Eriksgatan 72 i Landskrona.

AVDELNING 16 GOTLAND

Nya styrelsen efter årsmötet 2024: Avdelningens styrelse består av sju ordinarie ledamöter. Antalet suppleanter kan också uppgå till sju ersättare. I dagsläget är det tre ersättare i styrelsen. Nästa möjlighet att välja in nya är på höstmötet lördagen den 21 september.

Nya ordinarie i styrelsen är Niclas Fagerberg och Linn Lingvall Eklund. Som ny ersättare har Tord Lyberg tillkommit och ny revisor är Håkan Kraby som tidigare var ordinarie i styrelsen.

Vi tackar Oliver Gahne för hans arbete i styrelsen, och önskar honom lycka till i sitt nya arbete.

Avtalsdelegationer Vi närmar oss starten på avtalsförhandlingarna och tar gärna emot förslag på aktiva medlemmar som kan tänka sig att delta i en avtalsdelegation. Vid nominering så ska personen vara tillfrågad.

Vill du ha kontakt med avdelningen under våren? Ring OIO-4803016 eller mejla transport.l6@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Skaraborg bjuder in till medlemsmöte den 1 maj på Skåningstorpsvägen 5 i Skövde.

Vi kör medlemsmötet efter att vi gått i förstamajtåget, cirka kl 14.00.

På dagordningen bland annat nomineringar till avtalsråd. Varmt välkomna!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Studier Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisatör Mikael Humlin på tel OIO-4803342 eller e-post: mikael.humlin@transport.se för att boka in en Startpunkt.

Har du frågor om ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:
► Christina Mattisson: tel OIO-4803340 eller e-post: christina.mattisson@transport.se
► Magnus Dawest: tel OIO-

4803246 eller e-post magnus.dawest@transport.se

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:
► Johnny Wiklund: tel OIO-4803341 eller e-post johnny.wiklund@transport.se

Följ oss på våra sociala medier. Håll koll på vår hemsida och kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

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

► Facebook: ww.facebook.com/transportavl8/

► Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify.

AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Kamrater.

Våren är på intåg och avdelningens årliga gokart-event är på gång. Håll utkik efter mer information.

För alla som är nyfikna på facket 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 OIO-4803019 eller mejla till transport.i9@transport.se så berättar vi mer!

Se hit alla pensionärer! Nu närmar sig våren och sommaren och vi börjar med våra utflykter. Den första blir tisdagen den 7 maj till Miniature Kingdom i Kungsör. Entréavgiften för pensionärer är 125 kronor.

Vi samåker från OK Köping, Hultgrensgatan, kl 10.00. Anmäl dig till Kjell Ståhl på tel 076-1006651, eller till Ethel Castor på tel 070-7668910. Men gör det senast den 2 maj, så vi inte åker ifrån någon.

Styrelsen

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Repskapsmöte Härmed kallas alla representantskapsledamöter till representantskapsmöte den 26 maj kl 10.00. Plats meddelas i kallelsen. Kaffe och fralla kommer att serveras från kl 9.30. Har du allergier eller särskilda kostönskemål så uppge det när du anmäler dig.

Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats, så vill du vara med anmäler du dig till

avdelningens mejladress, transport.20@transport.se, eller på tel OIO-4803020.

Taxisektionen Jönköpings län kallar till medlemsmöte den 21 april kl 15.00 i ABF Nässjö's lokaler på Storgatan 25C.

Sektionens ordförande Lars-Göran Ténsen hälsar alla medlemmar välkomna!

Övriga sektionsmöten Under april ska alla sektioner ha medlemsmöten. Ni kan hålla koll på hemsidan om vilka datum som gäller.

Alla medlemmar kommer dessutom att få inbjudan på både mejl och sms. Se till att uppdatera era uppgifter på *Mina sidor* så vi kan nå er med inbjudan till mötena.

Aktuellt

► Den 10-12 april har avdelningen stängt på grund av regionkonferens. Behöver du hjälp, ring OIO-4803000 eller mejla transport.20@transport.se.

► Den 26 april har avdelningen en plakatkväll inför första maj. Avdelningen bjuder på mat och vi tillverkar plakat till förstamajtåget. Vill du vara med anmäler du dig till anna.axelsson@transport.se

► Den 1 maj kommer avdelningen att delta i Jönköping med någon aktivitet innan förstamajtåget ska avgå.

Vill du hänga med och gå i tåget med oss så anmäler du dig via hemsidan. Uppge namn och telefonnummer. Sista anmälningsdag är den 29 april.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

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

Studier Är du och dina kollegor intresserade av att gå en facklig utbildning? Kontakta avdelningens studieorganisatör Lars Eriksson, lars.eriksson@transport.se alternativt OIO-4803472, för mer information.

Har du eller dina kollegor frågor om avtalet, arbetsmiljö eller vad facket kan hjälpa er med? Kanske vill ni att vi kommer och besöker er arbetsplats? Kontakta oss så kan vi planera in ett besök tillsammans.

Har du frågor eller vill du komma i kontakt med någon på avdelningen? Då är du välkommen att ringa OIO-4803032 eller mejla transport.32@transport.se.

Om du känner att du hellre vill prata direkt med någon är du självklart välkommen in på något av våra kontor (Östersund, Örnsköldsvik eller Sundsvall) för en pratstund eller en kopp kaffe.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Medlemsmöten Just nu planeras sektionernas medlemsmöten och de kommer att hållas på följande platser:

► Sektion 1: Den 22 april på lokalkontoret, Karpalundsvägen 39A i Kristianstad.

► Sektion 2: Den 28 april på ABF, Östra Köpmangatan 34 i Karlskrona.

► Sektion 3: Den 9 maj i ABF:s lokal, Arabygatan 80 i Växjö.

► Sektion 4: Den 21 april på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn.

Håll koll på vår hemsida, där finns mer information.

Arbetsplatsbesök Har ni frågor om avtalet, arbetsmiljön eller kanske om vad facket gör på din arbetsplats? Då är det nog dags att du kontaktar oss så vi kan planera ett besök hos er!

Hör av dig så planerar vi in något tillsammans med dig och företaget.

Studier Passa på att anmäla dig. Utbildningen ingår i medlemskapet och det är viktigt att du har kunskap om vilka möjligheter medlemskapet ger dig att påverka.

► Den 7 april i Växjö.
► Den 21 april i Karlskrona.

Mer information hittar du på vår hemsida. Vi tar gärna emot förslag på ort där du vill att vi ska förlägga våra utbildningar.

Är du pensionär och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta oss:

► Kenneth Ingemansson, Karlskrona, tel 070-3025661.
► Gustav Holmberg, Sölvesborg, tel 070-2456258.

Kontakta avdelningen
► Växel: OIO-4803051

► E-post: transport.51@transport.se

► Hemsida: avd.transport.se/avd-51/

► Facebook: facebook.com/TransportAvd51

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Anställningsbevis? Har du ett sådant? Det ska du ha. Prata med din chef eller hör av dig till avdelningen.

Avtalskurs Behöver du lära dig mer om ditt avtal? Slänger chefen paragrafer mot dig hela tiden? Hör av dig så kan vi hålla en Avtalspunkt där vi går igenom grunderna i ditt avtal.

Har vi rätt uppgifter om dig, kontaktuppgifter eller arbetsplats?

Gå in på *Mina Sidor* på transport.se och se så det stämmer.

Fråga oss! Är det något du funderar på vad gäller jobbet så slå oss en signal på OIO-4803055 eller skicka ett mejl till transport.55@transport.se.

Vi har Facebooksida! Följ oss!

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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



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

- 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).
- 2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).
- 3 Göteborg, avdelning 3.
- 4 Östergötland, avdelning 4.
- 5 Stockholm, avdelning 5.
- 6 Värmland, avdelning 6.
- 7 Södermanland, avdelning 7.
- 9 Örebro, avdelning 9.
- 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.
- 12 Malmö, avdelning 12.
- 14 Helsingborg, avdelning 14.
- 16 Gotland, avdelning 16.
- 17 Skövde-Borås, avdelning 17.
- 18 Hälsingland, avdelning 18.
- 19 Norra Mälardalen, avdelning 19.
- 20 Norra Småland, avdelning 20.
- 25 Halmstad, avdelning 25.
- 26 Norrbotten, avdelning 26.
- 28 Umeå, avdelning 28.
- 32 Mellersta Norrland, avdelning 32.
- 41 Uppland, avdelning 41.
- 46 Märsta, avdelning 46 (flyg).
- 51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.
- 55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55.
- 88 Dalarna, avdelning 88.

Den viktiga kontakten med verkligheten

Om det är något jag lärt mig efter 37 år som medlem i Svenska Transportarbetareförbundet och 27 år i förbundets tjänst, varav snart åtta som ordförande, så är det vikten av kontakt med verkligheten. Oavsett var du befinner dig i vårt förbund.

I tider som dessa, med årsmöten och stämmor, får jag en ytterst behaglig påminnelse om just detta.

Jag är i skrivande stund ute på någon slags "årsmöteturné" och för mig är den här tiden ordförande, så är det just nu jag får närkontakten med själva urkraften i vårt stolta förbund, det vill säga medlemmarna och verkligheten vi lever i och jobbar för.

JAG FÅR OCKSÅ en påminnelse om hur olika förutsättningar det finns inom våra landavdelningar, flyget och hamnarna. Dessutom får jag en chans att förklara varför vi fattat vissa beslut och svara på frågor om bakgrunden till dessa.

Aldrig upphör jag att imponeras av kraften och engagemanget som finns ute i våra avdelningar och på våra arbetsplatser runt om i landet.

För mig är det också enormt viktigt att behålla den så kallade markkontak-

Jag har alltid förespråkat en platt och medlemsnära organisation. Ingen i Transport är större än förbundet, ingen är oersättlig och förbundet och medlemmarnas intressen går alltid först.

ten med medlemmarna i Transport och verkligheten i vårt förbund. Jag har alltid förespråkat en platt och medlemsnära organisation. Ingen i Transport är större än förbundet, ingen är oersättlig och förbundet och medlemmarnas intressen går alltid först.

JAG GLÄDS OCKSÅ över engagemanget som finns runt kommande avtalsrörelse. Vi är mitt i en utvärdering av arbetet och resultatet från förra avtalsrörelsen, samtidigt som vi förbereder oss på den kommande.

Även om vi gjorde mycket bra och rätt i senaste avtalsrörelsen så finns det alltid detaljer som går att förbättra och det ser vi över för fullt. Då pratar vi om processen från ax till limpa.

Hur får vi en bra förankringsprocess i förbundet, hur förbereder vi oss för en eventuell konflikt och hur kommunicerar vi både processen och resultatet till förbundets medlemmar?

JAG VILL ÄVEN passa på att återigen uppmana er alla att gå och rösta i kommande EU-val.

Vi har inte råd att sitta hemma och vara förbannade på EU. Vi är med i EU och vi har demokrati, så gå och rösta som du brukar göra i riksdagsvalet.

Att sitta hemma i protest gör ingen skillnad.

AVSLUTNINGSVIS VILL JAG påminna om att jag alltid kommer att tycka och stå för att Transport är den bästa och starkaste fackföreningen i Sverige.

Förmodligen tycker alla ni medlemmar som läser denna krönika det också! Det är också till er jag riktar mig och det är er jag företräder. ■



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



1897



En viltolycka sker när du minst anar det!

Viltolyckor är vanligast mellan skymning och gryning men djuren rör sig även under dagtid. I april och maj stöter älg och rådjur bort sina fjolårskalvar/kid, vilket leder till många vilsna djur på vägarna.

2023 års viltolycksstatistik visar på en ökning av viltolyckor på landets vägar till den högsta siffran någonsin. Ca 65 000 viltolyckor polisrapporterades 2023.

177 viltolyckor sker varje dag på svenska vägar

Flest viltolyckor sker med rådjur, vildsvin, dovhjort och älg.

Älgskadefondsföreningen

Föreningen är verksam i hela Sverige. Vi sprider kunskap och information om viltolyckor och deltar i hundratals evenemang samt anordnar föreläsningar och utbildningar inom viltolycksprevention och trafiksäkerhet.

Anmälningsskyldigt enligt lag

Man är enligt lag skyldig att anmäla viltolycka med djur som ingår i §40 Jaktförordningen. Det gäller björn, varg, järv, lo, älg, rådjur, hjort, vildsvin, utter, mufflonfår och örn, samt ren. Man måste anmäla viltolycka även om djuret har försvunnit eller till synes är oskadat - Det är omöjligt för en förare att avgöra om djuret är skadat eller ej. Ring alltid 112.

Bli medlem du också för 150 kr/år

För 150 kr/år får medlemmar ekonomisk hjälp vid kollision med anmälningsskyldigt vilt. Medlemskapet är personligt och gäller för privatägda motorfordon som du som medlem är registrerad ägare till. Du kan få ekonomisk hjälp oavsett om du har hel-, halv- eller trafikförsäkring. Det gäller även om du som medlem kör någon annans privata fordon och om du lånar ut ditt fordon. Du kan få hjälp med självrisk, reparation, hyrbil och bärgning. Maximalt belopp per viltolycka är 7 500 kr + 500 kr i extra kostnadsersättning. Du kan läsa mer om oss och medlemskapet på www.algen.se

Bli medlem direkt eller ge bort ett medlemskap till någon du är rädd om

Scanna qr-koden eller besök www.algen.se




TÄNK VILT

www.algen.se



Älgskadefondsföreningen

SVERIGES STÖRSTA OBEROENDE VILT- OCH TRAFIKSÄKERHETSFÖRENING