

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 2 2025

Kultur

Från lastbils-
hytten till
topplistan

Rustar inför vårruschen

Christian Kunkel tar hand om däcken

Avtal 2025

Ska industrin få
bestämma din lön?

Arbetskada

Facket hjälpte
Alexander få ersättning

Service trafik

Gemensam kamp
för vettiga villkor



Nu sänker vi avgifterna för dig som ser till att det här landet fungerar.

Om du jobbar inom transportsektorn är det stor chans att det är vi på AMF som tar hand om din kollektivavtalade pension (Avtalspension SAF-LO). Vi ägs av Svenskt Näringsliv och LO och vårt jobb är att se till att du ska få en riktigt bra pension. Därför sänker vi nu våra redan låga avgifter ännu mer! För du som ser till att det här landet fungerar förtjänar en riktigt bra pension. Välkommen in till amf.se.



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetare-
förbundets medlemstidning

POSTADRESS
Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS
Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA
www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET
Christian Kunkel
Foto: Justina Öster

ANNONSER
AdSales Group AB,
Carl Truving
Tel: 073-590 25 32
E-post: carl@adsales.se

TRYCK
Stibo Complete,
Katrineholm 2025.
TS-kontrollerad upplaga: 53 700
Nästa nummer utkommer
den 10-11 april.

PRENUMERATION
250 kronor per år (10 utgåvor).
Adressändring:
Medlemmar kontaktar sin
lokalavdelning.
Icke medlemmar kan mejla
info@transportarbetaren.se.

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

 **KRISTINA
SJÖBERG**
Chefredaktör/
ansvarig utgivare
010-480 33 01

 **CHRISTINA
AHLUND**
Redigerare/stf
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

Korrektur: Michelle Bergman



Ledare Kristina Sjöberg

Vad får man säga?

”Ropen
måste
fortsätta
skalla! Men
törs vi? Det
hoppas
jag. För din
och min
och för det
fria ordets
skull.”

Och hur får man säga det? Runt om oss sker attacker mot det fria ordet. I Sverige liksom i andra länder. Ofattbara illdåd som det i München den 13 februari, då en bil körde in i det fackliga demonstrationståget. Minst 36 skadades och en mamma och hennes tvååriga dotter dödades i dådet. 1 500 personer deltog i demonstrationståget som anordnats av fackförbundet Verdi, det största fackförbundet för anställda inom kollektivtrafiken i Tyskland. De tågade för bland annat högre krav för arbeten inom offentliga sektorn. Allmängiltiga fackliga krav som genom historien lyfts i högljudda demonstrationer och som på intet sätt sett sitt bästföredatum.

DEN VIDRIGA MASSKJUTNINGEN vid Risbergsska komvux i Örebro den 4 februari där elva personer dödades. Människor som var där för att få kompetens för att kunna delta i samhället. I vårt samhälle. Mammor, pappor, bröder och döttrar. Människor som flytt från krig och förföljelse. Som i Sverige hittat början på ett nytt liv i trygghet där komvuxstudier har en självklar plats. Ett ofattbart dåd där det bara finns offer.

OCH SÅ HAR vi Hamnfackets vice ordförande Erik Helgeson som varslats om uppsägning hos Gothenburg roro terminal efter det att Hamnfacket varslat om att stoppa krigsmateriel till Israel. I en debattartikel i GP publicerad 25 februari skriver 30 läkare ”Om varslat skulle bli verklighet och leda till uppsägning öppnas en farlig dörr för att arbetsgivare ska kunna göra sig av med kritiska röster – en utveckling som riskerar att urholka vår gemensamma möjlighet att påverka och driva viktiga samhällsfrågor.”

VI HAR LÅNGT kvar till rättvisa löner och rimliga arbetsscheman. Ropen måste fortsätta skalla! Men törs vi? Det hoppas jag. För din och min och för det fria ordets skull. Det är bara dryga månaden kvar till första maj. Hur långt är tåget du går i? ●



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Nummer 2

- 3 **LEDARE KRISTINA SJÖBERG**
- 6 **AVTAL 2025**
Arbetsgivarna och LO tycker fortfarande att märket gynnar löneutvecklingen. Det tycker inte Transport.
- 10 **KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**
- 12 **SKATTEFUSK I ÅKERI**
Fusk och fel med löner och arbetsgivaravgifter för 100 miljoner kronor.
- 13 **VINST MOT AFA**
Alexander Eriksson råkade ut för en arbetsplatsolycka och nekades ersättning från Afa. Nu har han fått rätt.
- 14 **FACKETS EU-FAVORIT**
Johan Danielsson (S) gör sin andra mandatperiod som ledamot av Europaparlamentet.
- 17 **KRÖNIKA DAVID ERICSSON**
- 18 **HAMN MED SUG**
Kapellskär i Roslagen har infört automatisk förtöjning med vakuumsug.
- 22 **DÄCKBYTARTIDER**
På Ingers däck rustar man inför våruschen. Men vem är Inger?
- 30 **TEMA SERVICETRAFIK**
Transportavdelningar ordnar taxiträffar för vettiga villkor inom servicetrafik.
- 36 **MÖTET PATRICK HÖRSTAM**
Nygammal klubbordförande med starkt stöd från kamraterna.
- 42 **DECKARDROTNING**
Nilla Kjellsdotter har både kört lastbil och jobbat som väktare. Nu skriver hon deckare om byn hon bor i.
- 44 **FRÅGA FACKET**
- 46 **MÅNADENS MEDLEM**
Alve Bladin är ungdomsansvarig i avdelning 1 Hamn.
- 48 **MEDLEMSSIDOR**
- 51 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET TOMMY WREETH**



Jennie Franzén är tungbilsmontör på Ingers däck.



SAGT PÅ FACEBOOK

Vi skrev om Tesla och attackerna mot konflikträtten:

”Högerkrafterna ska ge fan i LO-kollektivet”
TE

”Tyvärr har vi hamnat här. Det beror på att facket inte gjorde en korrekt risk- eller konsekvensanalys innan de började strejken.”
LE

”Det är ju väldigt intressant tycker jag att vi på golvet ska ta ’ansvar’ för att Företagarna och Svenskt Näringsliv inte kan motarbeta illojal konkurrens inom de egna leden.”
GC

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om färdtjänst utan kollektivavtal:

”Sedan förstår jag inte varför förarna inte kör som man ska. Hinner man inte med att köra utan att bryta mot trafikregler, så är det faktiskt inte förarens fel!”
CKK

Vi skrev om polisens kontroller av yrkes trafik:

”Polisen behöver öka all trafikövervakning av både yrkestrafiken och övrig trafik. Polisen måste få ner hastigheterna och se till att avstånden mellan fordon är minst 3 sekunder, helst 5 sekunder, för att minska olyckorna på våra vägar.”
PJ

MEST LÄST

... på webben den senaste månaden:

- 1. ”Doktor lagom”: Träna aldrig mer än du behöver
- 2. Världens bästa lastbil
- 3. Parterna växlade lönekrav

Debatt

LO-basen: AMF har sålt sitt innehav i Uber

Replik på Taxi Stockholms styrelseordförande Dimitrios Nikopoulos debattinlägg Hur kan LO försvara AMF:s investering i Uber? i förra numret av Transportarbetaren.



Till att börja med. LO och Taxi Stockholm är helt överens om att Uber och andra gigbolag genom sin affärsmodell skapar oreda på arbetsmarknaden och agerar med oschyst konkurrens mot seriösa aktörer i taxibranschen. Det är ett otyg som vi måste jobba tillsammans med för att få bort från arbetsmarknaden.

ATT ANVÄNDA DET kapital LO har för att påverka företag till att fatta klokare beslut är ett sätt för oss att kunna påverka när vi har svårt att nå fram genom facklig organisering eller lagstiftning. En av de största tillgångarna fackföreningsrörelsen har är pensionskapitalet.

Vi avstår från löneökningar för att gemensamt kunna placera och förvalta kapital så att det växer. AMF är partssammansatt och LO är ägare tillsammans med Svenskt Näringsliv.

Delta i debatten

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



JOHAN LINDHOLM
Ordförande LO.
Foto: Clara Dagb

AMF:S FRÄMSTA UPPGIFT är att ge god pension till LO-förbundens medlemmar. När AMF gör kloka investeringar blir åren efter pensionen bättre.

Själva placeringsverksamheten är inte LO direkt inblandad i. LO tillsätter ett antal platser i AMF:s styrelse som bland annat bevakar att investeringar följer etiska riktlinjer. Bland dessa riktlinjer finns naturligtvis krav på att företagen ska vara goda arbetsgivare.

AMF AGERAR PÅ olika sätt för att främja företagande som gynnar arbetares rättigheter.

Därför är det glädjande att AMF sålt sitt innehav i Uber. Precis som Dimitrios Nikopoulos skriver var innehavet för litet för att kunna göra tillräcklig skillnad.

Men att innehavet är sålt kommer inte ändra det faktum att Uber fortfarande genom sin affärsmodell är ett hot mot den svenska modellen med schysta löner och bra arbetsvillkor.

SVENSK FACKFÖRENINGSRÖRELSE, svenska politiker och svenska arbetsgivare behöver jobba tillsammans för att få bort dessa avarter. Där hoppas jag att LO och Taxi Stockholm kan stå sida vid sida. ●



Uberbil på Stockholmsgata.

”Det är ett otyg som vi måste jobba tillsammans med för att få bort från arbetsmarknaden.”



Det är i Näringslivets hus som Transport och arbetsgivarorganisationen Transportföretagens olika branschförbund förhandlar om lönerna för bland andra lastbilschaufförer, taxiförare och flygarbetare.

Vem tjänar på att industrin sätter lönerna?

Transports Tommy Wreeth tycker att märket missgynnar förbundets medlemmar och ökar klyftorna. Varken LO eller arbetsgivarna håller med.

Text och foto JOHN ANTONSSON

Så kallad löneglidning uppstår då grupper av arbetstagare får mer pengar än det som avtalats i centrala kollektivavtal. Det kan vara genom lokala fackliga förhandlingar, eller genom att arbetsgivare betalar mer för att locka till sig eller behålla personal. När Transports ordförande Tommy Wreeth träffar fackets medlemmar är det få som lyckas få ut mer än vad som finns i lönetarifferna. Samtidigt räknar många bankekonomer med en löneglidning på minst 0,3 procent under det närmaste året. Det är därför Transport kräver högre löneökningar än Facken inom industrin. – Jag tycker inte att industrimärket passar alla branscher. Vi har

medlemmar inom lågmarginalbranscher och där blir det mycket svårare att plocka ut mer än märket i lokala avtal. För oss blir tarifflöner ett tak och för andra yrkesgrupper ett golv, säger han.

ARBETSGIVARORGANISATIONEN Transportföretagens vd Marcus Dahlsten anser inte att de som går på transportavtalet missgynnas av industrins märke.

– Det stämmer inte. Om man tittar på transportavtalet de senaste två åren så har det funnits en löneglidning på mer än 0,4 procent för identiska individer som arbetar kvar på samma arbetsplats, säger han.

Dahlsten tycker inte att löneglidning är ett problem. – Det handlar om hur bolag i olika marknadssituationer behöver hantera löne-



Marcus Dahlsten.
FOTO: TRANSPORTFÖRETAGEN

Kort om märket

→ Sedan 1990-talet finns ett så kallat lönemärke i Sverige. Det är den nivå av löneökningar som Facken inom industrin och industriarbetsgivarna kommer överens om i industriavtalet.

→ I princip innebär det att GS, Livsmedelsarbetareförbundet, IF Metall, Unionen och Sveriges ingenjörer på ena sidan, och Teknikföretagen på den andra är de som bestämmer vilka löneökningar vi ska ha i Sverige.

→ Syftet är att de företag som konkurrerar internationellt ska styra hur mycket lönerna ökar.

sättningen bland annat för att behålla personal. Hur arbetsmarknaden ser ut och var detta sker varierar över tid. Detta händer både i transportsektorn och inom industrin, säger han och fortsätter:

– Jämför man det relativa löneläget mellan industrin och transportsektorn har relationen varit i stort densamma under de senaste tio åren, med någon marginell förändring under olika år. Påstår man att det förekommit en löneglidning inom industrin på 0,3 procent årligen så borde skillnaden mot transportavtalet under den tidsperioden nu ökat med tre procent. Och så ser det inte ut.

Löneglidning

Löneglidning är när löne-
ökningar som förhandlas fram
lokalt på arbetsplatserna blir
högre än de löneökningar som
avtalats på förbunds nivå
i kollektivavtalen.
Det innebär att de faktiska
löneökningarna överstiger de
avtalade nivåerna.

TOMMY WREETH ÄR av en annan
åsikt:

– Oavsett vad vår motpart
påstår så kommer de allra flesta
av våra medlemsgrupper inte
åt bonusar och vinstdelning
som många inom industrin
gör. Med ett slaviskt följande av
ett procentuellt märke kan ju
löneskillnaderna mellan olika
grupper aldrig utjämnas. Tvärt-
om ökar klyftorna så länge
detta pågår. Det gynnar ingen
som vill jämna ut existerande
orättvisor lönemässigt.

LÖNEÖKNINGAR ÖVER MÄRKET
har den senast uppmätta
tidsperioden främst kommit
tjänstemännen till del (läs mer
i sidoartikeln längst till höger).
Marcus Dahlsten tycker inte
att industriavtalets legitimitet
är hotad av ökade löneskill-
nader.

– Över tid har löneutveckling-
en varit i princip lika. Tar vi de
senaste två åren som exempel
så har löneutvecklingen till och
med varit högre för arbetare än
för tjänstemän. Det som riskerar
industriavtalet, och reallöneut-
veckling över tid, är att kräva
att vissa grupper ska ha mer än
andra grupper, säger han.

”Det känns mest som om man
försöker skydda ett krackeleran-
de system.”

Transports Tommy Wreeth har svårt att förstå LO:s
avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkäläs resonemang om märket.

LO:S AVTALSSEKRETERARE
Veli-Pekka Säikkäläs bild är att
vissa tjänstemannagrupper har
dragit ifrån.
– Historiskt gäller det när po-
litiken lagt sig i lönebildningen,
som satsningarna på lärarlöner
och polislöner. Sedan har vissa
tjänstemannagrupper sprungit

ifrån, främst tack vare gynn-
samma marknadsförutsätt-
ningar inom it och finans.
– Annars är löneutvecklings-
takten ganska jämn mellan
arbetare och tjänstemän. Det
viktigaste är att vi leverer-
rar reallöneökningar
kontinuerligt. Och
det kommer vi
att göra i år och
framåt. Min
känsla är att
stödet för indu-
strinormeringen
är starkare nu än på
länge, säger Säikkälä.
Vad gäller löne-
glidning är Veli-Pekka

Säikkäläs bild inte att det
finns någon större skillnad i
löneglidning mellan industrin
och exempelvis transport-
branschen.

– Vi ser olika utfall olika
avtalsperioder och
branscher. Det kan
förklaras genom att
avtalskonstruktio-
nerna ser olika ut
och hur många
nyanställningar
av personer med
avtalsenligt lägre
lön som gjorts. Det
är för enkelt att säga att
Transports avtal saknar
löneglidning, säger



Veli-Pekka
Säikkälä.
FOTO: LO

han och vill i stället peka på att
det finns andra branscher som
tvärtom drabbas av sänkta löner.
– Vad vi kan se är att många
kvinnodominerade branscher
med snabb personalgenom-
strömning har negativ
löneglidning även
om det på indi-
vidnivå är enligt
märket. Märket
ska garantera att
alla får ordentlig
löneutveckling
och att inga bran-
scher hamnar efter.
Det löser vi lättare om
alla är med och hjälper
till med lösningar.



Tommy
Wreeth.
FOTO:
ELIN LÖRNBO

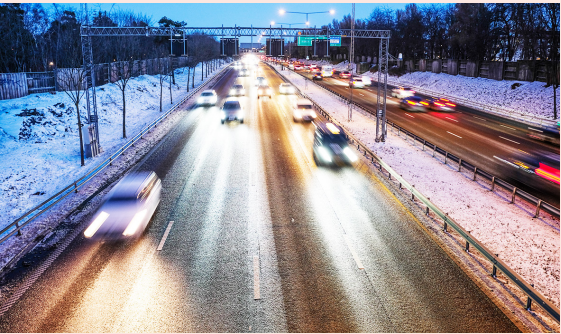
TOMMY WREETH HAR svårt att
förstå resonemanget.
– Uttrycket ”gynnsamma
marknadsförutsättningar” är
alltså ett okej skäl för tjänste-
män att sticka i väg lönemäs-
sigt enligt LO:s avtals-
sekreterare, men inte
för olika grupper
av arbetare? Även
om det ökar
klyftan mellan
tjänstemän och
arbetare. Det
känns mest som om
man försöker skydda
ett krackelerande sys-
tem, säger Transports
förbundsordförande. ●



Facken inom industrin presenterade sina avtalskrav den 4 november 2024. När de har kommit överens med industrins
normering för hela arbetsmarknaden.

arbetsgivare sätts det så kallade märket. Alltså den lönehöjning som blir nor-

FOTO: PONTUS LUNDAHL/TT



Det är svårt att se större skillnader i hur fort lönerna höjs för
olika grupper.

Så utvecklas lönerna

Inkomstklyftor. Tjänstemännens löner drar ifrån
transportarbetarnas, det visar en sammanställ-
ning som Transportarbetaren gjort.

Text och foto John Antonsson

Medlingsinstitutet har hjälpt Transportarbetaren att
sammanställa löneutvecklingen för arbetare inom
transportsektorn, för industriarbetarna, samt för
väktare och ordningsvakter. Där är det svårt att se nå-
gon större skillnad i löneutveckling mellan industrin
och transportbranscherna som helhet över tidsperio-
den 2014 till 2023.

Det som går att se är att det finns stora skillnader
mellan olika yrkesgrupper och underkategorier.

DE SENASTE TIO åren har industriarbetaryrken i privat
sektor sett en löneökning på 22,2 procent. Privat-
anställda arbetare har fått 22,5 procents ökning och
lastbilsförare 22,6 procent ökning.
Lastbilsförare har haft särskilt bra löneutveck-
ling under de tre senast mätta åren 2021–2023, med
sammanlagt 8,7 procents ökning. Under samma
tidsperiod är snittet för alla privatanställda arbetare
7,4 procents löneökning, exakt samma som industri-
arbetarna fått. Däremot finns det vissa grupper inom
industrin där löneutvecklingen överträffar snittet
med några procentenheter.

DET GÅR OCKSÅ att se att vissa grupper halkat efter.
Ordningsvakter och väktare har haft en sämre löne-
utveckling än snittet. Värt att notera i lönestatistiken
är ett snitt över samtliga anställda. I de fall då det
skett många nyanställningar i lägre löneklasser blir
snittlönerna lägre vilket kan få det att se ut som att
utvecklingen varit sämre.
Den allra största skillnaden ser vi när vi jämför pri-
vatanställda arbetare och privatanställda tjänstemän.
Under perioden 2014–2024 har lönerna för
privatanställda tjänstemän ökat med 27 procent,
vilket är 4,5 procentenheter mer än arbetarnas löne-
ökningar. ●



Störningar på Öresundsbron

Trafik. En omkring 25 meter lång och 2 meter bred så kallad expansionsfog ska bytas ut på Öresundsbron. Vägarbeten kommer att pågå under perioderna 9 mars–17 april och 22 april–9 juni.

– 25 år med trafik sätter sina spår. Vi gör allt vi kan för att begränsa trafikstörningarna, säger biträdande anläggningsdirektör Johan Nord vid Öresundsbron i ett pressmeddelande.

Fogen löper tvärs över bron och blir utbytt i delar för att bron ska kunna hållas öppen under underhållsarbetet. ●

Taxibedragare lurar äldre kvinnor

Taxi. Minst fem äldre kvinnor har utsatts för falska taxiförare i Malmö under årets två första månader, rapporterar Sydsvenskan.

– Vilka idioter det finns, säger Maj-Britt Nilsson, 94 år, till tidningen.

Hon satt utomhus på en bänk vid Mobilias köpcentrum och väntade på beställd färdtjänst hem när en förare i vanlig bil stannade och hämtade upp henne. Han begärde hennes legitimation och nio kronor. Maj-Britt Nilsson har abonnemang och vägrade hon att betala. Då fick hon och rullatorn lämna bilen.

Efter flera tidigare polisanmälningar har polisen gått ut och varnat för bedragare, skriver Sydsvenskan. ●

36 000

fler personer blev vi i Sverige 2024. Störst folkökning hade Stockholm, följt av Göteborg, Malmö och Uppsala.

Källa: SCB

Krönika Alexandra Einerstam

Gröt – från fattigmat till hetaste trenden

det svenska bondesamhället var gröt en stapelvara, serverad både till frukost och middag. Under större delen av 1900-talet och början av 2000-talet förknippades gröt främst med äldre generationer och småbarn. Men nu har gröten gjort en remarkabel comeback och pryder menyerna på trendiga kaféer och restauranger. Grötens nya status bekräftades när den serverades som ”kulturgröt” på Nobelmiddagen (i media kallad ”wokegröten”).

I KÖPENHAMN HAR Gröd blivit en institution för grötälskare. Här serveras gröt i alla dess former från frukost till middag. Stockholm har svarat med Grain café och även här kan du få din gröt toppad med allt från bärkompott till rostade mandlar.

Det är som om gröten har genomgått en förvandling och plötsligt blivit den coolaste ungen i klassen. Och det har tillkommit nya stjärnor på grötscenen: overnight oats, baked oats och steel cut oats.

Overnight oats har blivit en räddare i nöden för alla morgontrötta själar. Det är ren och skär magi: du blandar ingredienserna kvällen innan och när du vaknar har du en perfekt frukost som väntar

”Nästa gång någon rynkar på näsan åt din skål med gröt, kan du stolt förklara att du deltar i en kulinarisk revolution.”



på dig. Min personliga favorit är baked oats. Här förvandlas gröten till dessert med smak av allt från morotskaka till choklad. Jag kör ner rivet äpple och kanel i min bakade gröt. ”Nej, jag äter inte äppelpaj till frukost – jag äter nyttig gröt”. Steel cut oats må låta som något man använder på en byggarbetsplats men säljer bättre än ”havrekross”. Hur som haver ger den gröten en helt annan textur och smak än vanlig havregrynsgröt.

Hedvig Billengren Lindenbaums bok *Gröt: frukost, savoury, söt* är en bibel för grötälskare fast med färre budord och fler recept. Vem kan motstå en havregrynsgröt med varma apelsinkörsbär, grekisk yoghurt och pekannötter?

NÄSTA GÅNG NÅGON rynkar på näsan åt din skål med gröt, kan du stolt förklara att du deltar i en kulinarisk revolution. Du är inte tråkig – du är trendig och miljömedveten! Gröten har återtagit sin plats i det svenska köket och den har aldrig smakat bättre. ●

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Lennart Selggren, SAS SK, och George Khalaf, Tui Arlanda, pratar i pausen under avtalsrådet för flygets kabinpersonal.

Här sparkar avtalsrörelsen i gång för kabinpersonalen

Avtal 2025. Flygets kabinpersonal har formulerat sina avtalskrav. Det är första gången sedan Transport tog över avtalet från Unionen.

Text och foto John Antonsson

I slutet av februari träffades representanter från flygets kabinpersonal för att formulerat sina avtalskrav. Villkoren skiljer sig en hel del mellan arbetsplatserna.

Lennart Selggren är ordförande för SAS SK.

– Vi behöver bättre reglering av arbetstid och betalt för att få jobba nätter och helger. Vi har inget extra för att jobba julafton eller helger, säger han.

GEORGE KHALAF ÄR ordförande för Tui Arlanda.

– Vi behöver få till att alla har liknande tjänstgöringsvillkor så att företagen kan konkurrera

Avtal 2025

- Transport förhandlar 25 kollektivavtal under 2025.
- Transport kräver 4,5 procents löneökning i ett tolv månader långt avtal och är utanför LO-samordningen och kräver mer än Facken inom industrin.
- Transport förhandlar mot olika arbetsgivarförbund. De flesta är med i Svenskt Näringsliv och säger att de planerar att följa de lönehöjningar industrin beslutar om.

om våra tjänster.

GEORGE KHALAF HAR tidigare uttryckt kritik över hur det sköttes när avtalet flyttades från Unionen till Transport. Nu vill han lämna den diskussionen bakom sig. Men han har ett budskap till Transport inför avtalsrörelsen.

– De har lovat jävligt mycket, nu är det dags att börja leverera, säger han. ●

Transports sympativarsel i AD nästa år

Arbetsrätt. I somras lämnade Biltrafikens arbetsgivarförbund in en stämningsansökan mot Transportarbetareförbundet till Arbetsdomstolen. Den 18 februari hölls muntlig förberedelse i domstolen.

Text Lilly Hallberg

Stämningen från arbetsgivarerör Transports varsel om sympatiåtgärder, till stöd för IF Metalls rätt att teckna kollektivavtal med Tesla.

Transport, företrätt av LO-TCO Rättsskydd, framhöll åter att varslet är lagt enligt gängse gång på arbetsmarknaden. Diskussionen i Arbetsdomstolen (AD) gick snabbt.

– Den muntliga förberedelsen blev som väntat, det vill säga resultatlös, kommenterar Transports förbundsordförande Tommy Wreeth.

Datum för själva huvudförhandlingen är satt till den 22 januari 2026. Att det är så långt fram beror på domstolens höga

arbetsbelastning och att ärendet hamnat ”långt ner i kön”, efter arbetsrättsliga tvisteärenden med förtur.

ARBETSGIVARPARTEN anser att Transports varsel, lagt den 15 december 2023, strider mot skyldigheten att meddela omfattningen av stridsåtgärderna enligt medbestämmandelagen. Och att stämningen gjordes först ett halvår efter varslet berodde på att parterna utan framgång först försökt lösa tvisten. ●

4 tycker till

Hur ser du på din löneutveckling de senaste åren?

Ayman Mohamed, taxichaufför, Gävle:



– Den har varit bra, lönen har höjts flera gånger de senaste åren. Jag har inget att skicka med till dem som ska förhandla om nytt avtal. Jag har jobbat elva år som yrkesförare och kört buss en period också.

Mats Borgenstrand, lastbilsförare, Forserum:



– Jag vet att åkarna tjäna pengar. Förra avtalsrörelsen var jag riktigt nöjd, då fick vi bra lönehöjning. Nu behöver ob höjas, det är väldigt lågt! Sedan borde paragrafen att arbetsgivaren leder och fördelar arbetet avskaffas.

Johan Larsson, terminalarbetare, Helsingborg:



– Höjning på 1500 kronor i månaden på åttaåringen 2023 och drygt 1100 kronor i månaden för 2024 är ju rätt bra. Dock gör ju märket att löneskillnaderna för LO-kollektivet per automatik blir större och större för varje avtalsperiod. Detta går ju stick i stäv med LO:s ambition att minska dessa.

Nathalie Hedenström, mackbiträde, Norberg:



– Ska jag vara helt ärlig så är jag nöjd med den ökning som har varit. Men jag tackar aldrig nej till mer.

Fler äldre får färdtjänst

Servicetrafik. Andelen personer äldre än 80 år av dem som har rätt till färdtjänst och sjukresor har ökat med 12 procentenheter på tio år. 2014 utgjorde de 42 procent, förra året var 54 procent äldre än 80 år. De äldre är nöjdare än tidigare, både med själva resan och bemötandet. Det visar en rapport från Svensk Kollektivtrafik som redovisar resultat från Anbarο, barometern för anropsstyrd trafik. I rapporten konstateras samtidigt att det finns stora möjligheter till förbättringar hos kommuner och regioner när det gäller samordning och hantering av servicetrafiken. ●



Försäljning av lustgas begränsas

Miljö. Lustgas ska inte få säljas ”om det finns särskild anledning att anta” att gasen ska användas för berusning. En åldersgräns på 18 år för försäljning införs och högst 18 gram lustgas ska tillåtas vid ett köptillfälle. Det föreslår regeringen i en lagrådsremiss efter att användningen av lustgas som berusningsmedel ökat, inte minst bland unga. Lustgastuber som slängs fel i hushållssopor riskerar också att skada miljöarbetare, vilket Transportarbetaren skrivit om. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli i år och personer som bryter mot bestämmelserna ska kunna dömas till böter eller fängelse i max sex månader. ●

60% tjejer, drygt, är det i en del fordonsklasser på Hörby yrkesgymnasium. Källa: Sveriges Radio Malmö

Skattefusk för 100 miljoner i åkeribranschen

Åkeri. Undanhållen skatt på 100 miljoner kronor. Det blev resultatet när Skatteverket kontrollerade ett antal av landets åkerier från 2021 till och med 2024. Främst handlar det om fusk eller fel med löner och arbetsgivaravgifter som inte redovisats.

Text och foto Justina Öster
Det berättar Skatteverket i ett pressmeddelande. Tommy Jonsson vid Transportarbetareförbundets Ordning och reda-verksamhet i transportbranschen är inte förvånad. – Det här är nog bara toppen på ett isberg. Man kan se ett tydligt mönster när det gäller hur åkerier försöker försvåra för myndigheter att kontrollera deras verksamhet, säger han.

Enligt Caroline Wald på Skatteverket är det inte ovanligt att åkerierna försöker dölja löner för att undvika arbetsgivaravgifter. – Det görs genom felaktiga traktamenten, oriktiga fakturor och avdrag för kostnader till underentreprenörer som avser löner till anställda, säger hon. Myndigheten har avslutat totalt 164 utredningar under fyra år. Bland dem ändrades beloppen i 119 fall. Det betyder att åkerierna ska betala in ytterligare skatter och avgifter på 100 miljoner kronor.

FUSKET ÄR VANLIGAST bland svenska åkerier som transporterar varor mellan olika länder. Betalar de löner till utländska chaufförer och köper in tjänster från utlandet ökar riskerna för skattebrott



Tommy Jonsson tipsar ofta myndigheterna om fifflande företag.

ännu mer, konstaterar Skatteverket.

INOM BRANSCHEN UPPLEVER åkerierna att fusket förhindrar konkurrens på lika villkor, förklarar Caroline Wald. – I fall som jag anmält finns åkerier med upp till hundra fordon, men bara två anställda och inget trafiktillstånd som registrerats, säger Transports Tommy Jonsson. ●

FOTO: JOHN ANTONSSON

Alexander fick ersättning – till slut



Vänd er till facket, det är det som fungerar om man skadar sig på jobbet, uppmanar lastbilsföraren Alexander Eriksson.

Arbetsskada. Lastbilsföraren Alexander Eriksson fick sina knän krossade när en truck kom i rullning på flaket. Afa försäkring sa nej till hans begäran om ersättning för arbetsskada. Han gick till facket, Transportarbetaren skrev – och till slut fick Alexander rätt.

Text och foto Justina Öster

– Det känns bra, det gör det. De gillade nog inte publiciteten på Afa, säger han. Allt som allt fick Alexander 82 000 kronor i ersättning, främst för inkomstbortfall. 20 000 ersatte sveda och värk. – Just det var lite klen för all sveda och allt jävla strul kring försäkringspengarna. En riktig soppa. Men vi fick rätt till slut! Med ”vi” syftar Alexander på

sig själv, sin sambo och Transports regionala skyddsombud, Jari Sotkasiira, som hjälpte honom att på nytt söka ersättning och begära omprövning av Afas beslut när det blev nobben.

OLYCKAN INTRÄFFADE i juni 2024, när Alexander kört fram lastbilen till en firma i Linköping och väntade på att få lossa deras truck. Den kom i rullning. Alexander hann hoppa ner på marken men klämdes fast under truckstativet, ovanför knäna och under lyften. Efter en tid sa Försäkringskassan nej till sjukpenning och hänvisade till Arbetsförmedling och a-kassa. Krångligt eftersom Alexanders åkeri gått i konkurs. Ett halvår efter olyckan började han i alla fall köra för ett nytt åkeri.

Alexander har fått skära ner på gympassen som han behöver, men jobbet går bra. – Fast jag är lite stelare när jag ska kliva upp och ner på saker och röra mig på flaket. Mitt tips till andra är: Ge dig inte. Vänd dig till facket!

AFA HÄNVISADE FÖRST till att Alexander skulle begära ersättning från försäkringsbolaget som försäkrat trucken, men den var oförsäkrad. Han vill lyfta problemen som kan drabba chaufförer, när de kör oförsäkrade truckar och maskiner och råkar ut för en arbetsolycka. – Här finns en gråzon, ett kryphål för Afa att slippa betala, som behöver belysas. ●

Om du skadar dig på jobbet

→ Skicka in en anmälan om arbetsskada till Afa försäkring som gäller TFA (Trygghetsförsäkring vid arbetsskada). Gör en grundlig beskrivning av hur olyckan gick till, vilka besvär du fått och hur du påverkas på jobbet och fritiden. Svårt? Kontakta din lokala Transportavdelning. Begär omprövning vid nej. → Har olyckan skett med ett fordon som är trafikförsäkringspliktigt, som en truck, ska skadan anmälas både till Afa försäkring och det bolag som fordonet är försäkrat i. Avslag hos fordonsförsäkringen? Vänd dig åter till Afa med beskedet, ibland tar de då upp fallet.

DETTA ÄR EN ANNONS.



VOLVO EXSTER radiostyrning

Tele Radio är din leverantör av radiostyrning för VOLVO EXSTER. Du kan köra din lastbil med stor precision samtidigt som du styr en påbyggnationerna – tillsammans eller helt oberoende av varandra. Detta gör din arbetsmiljö säkrare. Kontakta oss idag för mer information.

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





Snabb ökning av reallönerna

Ekonomi. I december 2024 ökade lönerna i hela Sveriges ekonomi med 4 procent. –Reallönerna steg med 3,2 procent inklusive ränteeffekter. Det är den snabbaste uppgången på tio år, säger makroekonom Petter Hällberg på Medlingsinstitutet. Statistiken redovisas i ett pressmeddelande och är ännu inte definitivt, men inom den privata sektorn väntas lönerna ha stigit med 4 procent, jämfört med samma månad 2023, uppger Medlingsinstitutet. Inom den offentliga sektorn uppskattas en ökning på 3,8 procent i december i fjol. ●

Strängare regler för arbetslösa

Arbetslöshet. Stramare regler och hårdare sanktioner. Den inriktningen på arbetslöshetsförsäkringen annonserar regeringen. –Trist, men inte oväntat att regeringen fokuserar på att misstänkliggöra arbetslösa som arbetsovilliga och smitare, säger Transports försäkringsombudsman Pia Edvall. Regeringen riktar sig till de grupper som har svårast att ta sig in på arbetsmarknaden. –Att bli arbetslös kan drabba vem som helst och det är ingen skam. Att däremot inte söka den utbildning eller delta i den insats som du anvisas till är oacceptabelt, säger arbetsmarknads- och integrationsminister Mats Persson (L) i ett pressmeddelande. Regeringen skriver: ”Det behövs därför bli mer kännbart för den som på olika sätt missköter sitt arbetssökande. ●

LO:s man i EU om makt och möjligheter

Politik. Johan Danielsson gör sin andra mandatperiod som ledamot av Europaparlamentet: Kamp mot arbetslivskriminalitet och lönedumpning, obligatoriska sociala krav vid upphandlingar, nollvision om arbetsplatsolyckor. Och fungerande kontroll.

Text och foto Lilly Hallerg

Makten har förskjutits, extremhögern har fått en unik möjlighet att påverka, ”det är kärvare den här mandatperioden” enligt Johan Danielsson (S), ledamot i gruppen Progressiva socialdemokrater i EU-parlamentet och gruppleddare i parlamentets trafikutskott. –Det kan bli svårare att komma fram på en rad områden jämfört med förra mandatperioden. Men jag har ändå förhoppningar på det sociala området, säger han. Det är onsdag i EU-parlamentets ”Strasbourgvecka” då hela administrationen flyttar från Bryssel till gränsstaden som blivit

Europaparlamentet

- Har som funktion att stifta lagar, utöva parlamentarisk kontroll samt anta unionens årliga budget.
- Har 720 ledamöter som väljs i allmänna och direkta val i unionens länder vart femte år. Sverige har efter valet förra året 21 ledamöter – organiserade efter partigrupp, inte nationalitet.
- Största partigrupp är Europeiska folkpartiet (kristdemokrater) med 188 mandat, följt av den socialdemokratiska gruppen (136 mandat). Tredje störst är ytterhögerens Patrioter (84 mandat).

vit en symbol för vänskapen och unionen mellan ärkefienderna Frankrike och Tyskland. Johan Danielssons arbetsrum i den stora parlamentsbyggnaden är påfallande kallt, några kemtvättade skjortor hänger på en krok. Alla ljusblå. Johan Danielsson veckopend-

lar, tvättar gör han hemma i Stockholm eller i Bryssel, där han har en lägenhet och som också är ”lite hemma”. Men i grunden ser han sig fortfarande som dalmas. **SOM INTERVJUOBJEKT ÄR** Johan Danielsson självgående. Och påfallande trevlig vilket inte betyder enklare. Vid läsning om hans politiska arbete framkommer det dock tydlig att han haft en rak och rätt kompromisslös linje, som kan definieras av klassiskt fackliga krav om rätt och trygghet för ”vanliga människor” (som det heter i S-kommunikation). Johan Danielsson talar om arbetare. Han har stort förtroende från LO-håll, flera fackförbund lyfte honom som EU-kandidat redan 2014. I parlamentet valdes han in 2019 och satt till 2021 då han kom hem och var bostadsminister och biträdande arbetsmarknadsminister i S-regeringen 2021–2022. Inom EU pågår arbetet med



att ta fram nya direktiv för offentliga upphandlingar, som ska ersätta de gällande från 2016. För Sveriges del handlar det om över 800 miljarder skattekronor årligen. Sannolikt lägger kommissionen fram ett färdigt förslag nästa år. –Det behövs en antal åtgärder för ordning och reda på arbetsmarknaden, säger Johan Danielsson. Arbetsrättsliga villkor som styrs av obligatoriska krav –

inte frivillighet – är ett exempel. Andra åtgärder är hårdare sanktioner mot dem som bryter mot reglerna och max två led i entreprenörskedjan. –De långa kedjorna av underleverantörer går från vitt, över grått till svart. Det är hemskt hur det riskerar att drabba arbetare. Vid byggarbetsplatsen i Sundbyberg där fem personer dog tog det fyra dagar att få rätt på ansvariga, och det här är inte bara något

som är ett problem i Sverige. En granskning av byggolyckan i Antwerpen, där ett tak föll ned och fem människor omkom, visade att det fanns 249 olika entreprenörer inblandade. **FÖRRA MANDATPERIODEN** hade Danielsson en framträdande roll i att driva igenom mobilitetspaketet – ”vägpaketet” – för bättre arbetsvillkor för yrkesförare och rättvisare konkurrens mellan transportföretag. ●

Krav på Renova efter dödsolyckan

Arbetsmiljö. Renova måste ha bättre rutiner och instruktioner. Det är några av de krav som Arbetsmiljöverket ställer på företaget efter den arbetsplatsolycka där Lars-Ingemar Krook omkom förra året.

Text John Antonsson

Arbetsmiljöverket har gjort en inspektion på Renova efter dödsolyckan där miljöarbetaren Lars-Ingemar Krook omkom. Sammanlagt har

myndigheten pekat ut sex olika brister i arbetsmiljön som måste åtgärdas. I samband med dödsolyckan där Lars-Ingemar Krook omkom hade ett fallskydd till ett hål för en nedgrävd sopbehållare tagits bort för att han skulle kunna utföra sina arbetsuppgifter. Nu kräver Arbetsmiljöverket att fallskyddet enbart får tas bort om arbetsgivaren har godkänt det. Vid de tillfällen som fallskyddet måste tas bort krävs försiktighetsåtgärder.

Den avfallsbehållare som Lars-Ingemar Krook omkom i hade byggts om utan att Renova meddelats det. Det hade inte gjorts någon ny riskbedömning på objektet. Arbetsmiljöverket vill därför se bättre rutiner för att undersöka och bedöma risker då verksamheten förändras. Arbetsmiljöverket planerar ett återbesök i maj. Då förväntas åtgärderna vara genomförda, annars kan myndigheten hota med vite. ●

Uppgjort med Tillbergatrafik i AD

Arbetsrätt. Transport har träffat en förlikning med Tillbergatrafik i Arbetsdomstolen. En medlem kommer nu att få ett belopp utbetalt från Västeråsbolaget för utebliven semesterersättning.

Text Lilly Hallberg

–Det är skönt att det är avslutat, att det får ett avslut – även om vi ju önskat lite mer pengar, säger Tommy Wallin, ombudsman på Transports Västeråsavdelning.

Han var kallad till Arbetsdomstolen (AD) som vittne i en så kallad mellandomsprövning, som rörde en del fråga i målet med Transports stämning av Tillbergatrafik AB.

FACKET DROG

transportföretaget till domstol med en fordran på semesterersättning för en medlem och dessutom ett skadestånd för

brott mot semesterlagen. Under 2023 hölls flera tvisteförhandlingar. Men ärendet riskerade genom mellandomstolsprövningen att dra ut ytterligare på tiden och fortsätta med ännu en huvudförhandling i AD.

Det behövdes alltså inte utan parterna kunde finna en lösning. Målet avslutades i rätten den 19 februari. ●



Hallå där! Anton Pontén

...bärgaren som var med och bärgade fordon vid den stora masskrocken i snökaoset på E18 utanför Enköping i mitten av februari.

Text Justina Öster

Hur var det? –Större än allt annat jag varit på. Det låg grejer och bråte överallt och en jävla massa bil ar, chockartat när man förstod omfattningen av allt. **Vad tänkte du?** –Man tänker inte så mycket. Jag ställde bärgaren och försökte hitta lastbilen som jag hade jobb på. Den var tre, fyra kilometer längre fram så jag fick gå bredvid hela seriekrocken och se räddningstjänsten komma med barn inlindade i filter och folk som fördes till ambulans. Hela E18 var blå av sirener, så mycket folk hade skadat sig. **Ni var ett gäng bärgningsarbetare från olika bolag?** –Ja, vi kom överens om att vi kör samarbete och bygger en plan för hur vi kan plocka bort så många bilar som möjligt. Så körde vi på allt vi kunde, oavsett beställningar. Känslorna trängde jag bort och jobbade på rutin. **Hur var det att åka hem?** –Det är då det landar i en, allt du sett och hört. Man får ett stresspåslag. Jag ringde min son och har fått jättemycket hjälp av kollegor att prata igenom alltihop. ●



FÖRSLAG OM ATT TUNGA FORDON SKA HA MED SNÖKEDJOR.

Krav på snökedjor för lastbilar föreslås

Åkeri. Snökedjor ska finnas ombord på alla tunga fordon mellan den 1 november och 15 april, ifall de behövs vid halka. Kravet framförs i ett förslag från regeringen som vill att de nya reglerna ska börja gälla den 1 november i år.

– Den lagstiftning som finns idag är för snäv och tiden då det råder krav på vinterdäck är för kort, säger infrastrukturminister Andreas Carlsson i ett pressmeddelande.

Dyrt och onödigt, anser Sveriges Åkeriföretag. ”Att montera snökedjor i en nödsituation, vid halt väglag och dålig sikt på högt trafikerade vägar, innebär direkt livsfara. I stället för att förbättra trafiksäkerheten riskerar förslaget att skapa nya arbetsmiljöproblem och fler trafikstopp längs våra vägar”, skriver flera företrädare i en debattartikel i Dala-Demokraten.

Förslaget skickas nu ut på remiss för synpunkter. ●

Slut på utskeppning från Rundvik

Hamn. Skogsbolaget SCA har lagt ned sin hamn i Rundvik i Nordmalings kommun. Timmer transporteras nu i stället landvägen till hamnen i Sundsvall för vidare transport ut i världen.

Trävaror har tidigare i över hundra år skeppats från sågverket via hamnen i Rundvik. Men SCA, som ägt sågverket sedan början av 2000-talet, har sedan årsskiftet valt att i stället låta godset skeppas ut från Tunadalshamnen i Sundsvall. Motiveringen är att kunna använda sig av större fartyg. Den pråm som bolaget tidigare nyttjat i Rundvik, för djupgående fartyg, är avvecklad. ●



Lyft med värmande vaktkur på hjul

Bevakning. Ett lyft för kollegorna som jobbar utomhus. Så beskriver huvudskyddsombudet Kristian Grahn den nya mobila vaktlokal som nu finns tillgänglig för bevakningsanställda på Securitas i Stockholm.

Text Justina Öster

Lokalen ser ut som en byggbarack på hjul. Den kan transporteras till olika platser där säkerhetspersonalen behöver en rastlokal, allt från någon dag upp till några veckor. Kristian Grahn räknar som exempel

upp olika event eller tillfällen med extra bevakning.

VAGNEN HAR TRE fönster. Där finns en enkel kokvrå med kaffebryggare, vattenkokare och mikrovågsugn, toalett och fyra sittplatser kring ett flyttbart bord.

– Vi är väldigt glada över att vaktlokalen, som bekostats av arbetsgivaren, äntligen kommit på plats. Klubbstyrelsen har säkert jobbat i fem år för att vi ska få den så det känns jättebra, säger Kristian Grahn.

Rastkuren riktar sig särskilt

”Klubbstyrelsen har säkert jobbat i fem år för att vi ska få den.”

till nattpersonalen, som annars är hänvisad till att sitta i en bil för att värma sig eller ta sig till en bensinstation om de behöver gå på toa, ibland efter att först invänta en arbetskamrat som byter av dem.

– Kollegorna som hittills nyttjat vaktlokalen har varit väldigt positiva. Att sitta i en bilstol med ratten framför sig är ju väldigt begränsande, det här är betydligt skönare.

VAGNEN KAN KOPPLAS till kundens elnät, om möjligt och mest miljövänligt, eller till ett elverk som blir lite bullrigare. Toalettavfallet ska via förbränning förvandlas till aska.

2022 fick Avarns Transportklubb i Stockholm en likadan vaktkur på plats. Eldstjälen bakom var Alexander Saviharju, nu ordförande i Transports Stockholmsavdelning.

– Jag hoppas att vi kan inspirera andra att få till mobila vaktlokaler på fler företag i landet, säger han. ●

Facket stoppade väktarjobb på skola

Bevakning. Transport stoppade arbetet för väktare som jobbade på en skola. Uppdraget hade för stora psykosociala risker. Nu ska facket samarbeta med lärarnas skyddsombud.

Text John Antonsson

Lärarnas Tidning var först att berätta om att Transports Avarnklubb i Stockholm stoppade arbetet på en skola i januari. Uppdraget handlade om att hjälpa till med en utåtagerande elev.

– Risken att behöva använda våld mot ett barn är en alldeles för stor risk för psykisk belastning för den enskilda väktaren, säger Jörgen Öhman, klubbordförande.

HUVUDSKYDDSOMBUD Björn Breivik konstaterar att det inte var ett uppdrag som är lämpat för väktare, möjligtvis för personskyddet.

– Det här rörde sig egentligen inte om ett bevakningsuppdrag utan om personskydd från en

individ. Vi har varit i kontakt med den avdelningen inom företaget och de säger att de också kan äta sig att utbilda personal på skolan, säger han.

Efter händelsen har Transportklubben inlett en dialog med lärarfacket Sveriges Lärare.

– När vi hamnar i liknande situationer är det bra om vi har en dialog så att vi blir samkörda så att en åtgärd från oss inte leder till brister i arbetsmiljön för andra, säger Björn Breivik. ●

Krönika David Ericsson

Äntligen en bok där facket är med!

Egentligen borde jag kanske inte göra reklam för mig själv och skriva detta. Men varför låta bli nu när jag har möjlighet i denna fina nydesignade tidning?

Min förra bok hette *Den fredlösa* och kom 2022. Nu är det dags igen och den nya boken heter *Du är en av oss*.

Det som är lite unikt med den är att den handlar en hel del om facket, Transport. Där finns också ett litet barn som i likhet med mina egna ofta var med i lastbilshytten. I berättelsen är det Sven som är pappan. Mamman är halvdanska Annie som sitter på Hinsebergs kvinnofängelse efter att ha slagit ihjäl en man – i självförsvar.

ATT SKRIVA OM detta och om ett barn, en bebis egentligen, som lever sitt första år på ”Hinsan”, och sedan med sin pappa delvis i en lastbilshytt, trodde jag skulle vara svårt.

Men det har varit både enkelt och roligt. Ovanligt är det i litteraturen, men för mig har det bara varit att ösa ur mina egna erfarenheter av barn och lastbilar (om fångelser vet jag bara något från den gång jag satt anhållen).

BOKENS huvudpersoner är indragna i rätt besvärliga situationer. Det våldskapital Annie anses ha blir både hennes styrka och svaghet

”Men för mig har det bara varit att ösa ur mina erfarenheter av barn och lastbilar.”

när hon kommer ut ur fängelset och dras in i strippklubbar ägda av jugoslavisk maffia.

Alltmedan Sven sliter i dragbils svängen, plågad av usla arbetsgivare och procentlöner tills han hittar sin väg till facket. Ett fack som är både vildare och mer handlingskraftigt än han kunnat ana.

SOM FÖRFATTARE OCH lastbilschaufför är den vanligaste frågan jag får från arbetskamrater och på föredrag jag håller på fackmöten och i bibliotek: ”Har det där hänt på riktigt?” Mitt svar är alltid: ”Ja! Eller nästan ...”

Fast inte i den kronologi det beskrivs och inte alltid med de personerna. Snarare är det många verkliga händelser och människoöden som byggts ihop.

Kanske är det lite vågatt skapa en ny sanning på det sättet. Men på sätt och vis ger det ändå en bild av verkligheten, av något som har hänt och som då blir sannare än sant. ●

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



I Helsingborgs hamn införs automatiserad tullhantering.

Tullen automatiserar i Helsingborgs hamn

Hamn. Helsingborgs hamn vill göra lagerhantering effektivare och förenkla administrationen för företag som lagrar gods som ska förtullas. Därför införs automatiserad tullhantering som ska minska väntetiderna hos Tullverket.

Systemet gör att spärren för varor släpps så fort tullen utfärdar en utlämningsedel, vilket sedan uppdateras automatiskt. I dag kompletterar personalen uppgifter från rederiet manuellt. Förutom ekonomiska fördelar är avsikten att göra lagerhanteringen mer flexibel genom att gods lättare omdirigeras eller anpassas innan det transporteras vidare. ●

Renova anklagas för felaktig upphandling

Miljö. Otillåten direktupphandling. Det anser Konkurrensverket att det kommunala renhållningsbolaget Renova gjort sig skyldigt till när företaget upphandlat tre vätgasfordon för drygt 17 miljoner kronor, rapporterar nättidningen transportnet.se.

Frågan ska nu avgöras av förvaltningsrätten i Göteborg. Konkurrensverket menar att Renova ska betala upphandlingsskadeavgifter på totalt drygt 1,2 miljoner kronor.

Miljöbolaget bedriver verksamhet i tio kommuner i Göteborgsregionen och fordonen är tänkta att levereras av det australiska företaget H2X global. ●

1362525

arbetare var organiserade inom LO:s 13 fackförbund 2024.

Källa: LO

Hamnen där skeppen sugs fast

Plötsligt är fartyget i väg. Lösgjort från de stora vakuumpattformarna på ett nästan överkligt, ljudlöst vis. Kapellskär i Roslagen är först i landet med automatisk förtöjning – vid anlop tar det 30 sekunder att suga in M/S Finnsirius till kajen.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

I mitten av september 2023 var det premiär för den nya sugtekniken i Kapellskärs hamn, den nordligaste hamnen av dem som bolaget Stockholms Hamnar driver. Avsikten med automatförtöjning är att både göra arbetet säkrare och att minska miljöpåverkan.

Knappt ett och ett halvt år senare verkar det råda total samstämmighet. Både ledning och stuveriarbetare uttrycker att det fungerat mycket bra, ”över förväntan” enligt flera.

– Det är en vinn-vinn-situation. Utsläppen har minskat, arbetet kan göras effektivare. Det som försvunnit är ett riskfyllt arbetsmoment, säger driftchefen Danjel Jansson.

– Förtöjningen är utan tvekan det enskilda moment där risken för arbetsskador är störst. Oftast handlar det om sträckningar eller fallolyckor.

DANJEL JANSSON TOG vid årsskiftet formellt över som driftchef i hamnen, tidigare var han tillförordnad, och har jobbat ett par år i Kapellskär. Innan var han sin egen, jobbade med fartygslösning och förtöjning i egen regi. Född, uppvuxen och bosatt i Norrtälje, tre mil bort, ser Danjel på Kapellskär som ”att jobba hemma igen”.

Automatisk förtöjning

→ Vakuumtekniken för att förtöja fartyg introducerades i Kapellskär i september 2023.

→ Stockholms Hamnar har tillsammans med rederiet Finnline planerat den nya tekniken, specialdesignad för rederiets fartyg.

→ Anläggningen för automatförtöjning är delfinansierad av EU, genom ett särskilt projekt. Elanslutningen är även finansierad med stöd från det nationella investeringsstödet Klimatklivet.

Källa: Stockholms Hamnar



Rederiet Finnlines fartyg Finnsirius har anlöpt på morgonen. Den nya förtöjningstekniken är speciellt framtagen för rederiets nya flaggskepp.

Han kan förstå oro för att arbetstillfällen kan försvinna på grund av den tekniska lösningen med automation vid förtöjning, men det är inget reellt hot här. Arbetet är inte uppdelat mellan förtöjning och lastning-lossning av fartyg som i många andra hamnar. I Kapellskär utförs sysslorna av samma arbetare.

– Vi har samma bemanning som tidigare, säger Danjel Jansson.

HAN LYFTER OCKSÅ att autoförtöjningen kan ses som något av en jämställdhetsfråga. Det öppnar för att fler kvinnor kan komma in i yrket.

– Just förtöjningen kan vara ett problem för en del kvinnor att klara, görs det manuellt är det tuffare fysiskt.

Men kunskapen och tekniken för hur arbetet görs manuellt, på traditionellt vis, finns kvar och ska göra

Med stora vakuumpattformar sugas fartygen in till en av kajerna i Kapellskärs hamn, en process som går tyst till och tar omkring 30 sekunder.





Frånskjut. På 15 sekunder är fartyget lösgjort från kajen och på väg mot Nådendal, Finland. Automatiserad förtöjning introducerades i Kapellskär i september 2023.

det. Fast sedan vakuump Plattorna började användas har det bara varit nödvändigt vid ett par tillfällen. Det har då varit under extrema väderförhållanden som förtöjningen skett manuellt med trossar.

Vid till exempel kraftig blåst eller snöfall kan förtöjningen med ”sugpropparna” säkras upp med ett par trosslinor. ”Hängslen och livrem” med driftchefen Danjels ord.

LÖSNINGEN ÄR VÄL lämpad för Kapellskär som har fartyg som går på en fast linje, och anlöper efter en tidtabell.

– Här har maskinerna kunnat ställas in så att det fungerar bra. Det är en annan utmaning för hamnar med många olika slags fartyg som anlöper vid olika tider. Men intresset finns trots det, vi har haft besök från flera hamnar här, säger Danjel Jansson.

Hamnbolaget har tillsammans med Finnline

”Här har maskinerna kunnat ställas in så att det fungerar bra. Det är en annan utmaning för hamnar med många olika slags fartyg som anlöper vid olika tider.”

Danjel Jansson, driftchef i Kapellskärs hamn.



planerat och infört tekniken för rederiets nya fartyg, M/S Finnsirius och M/S Finnscanopus.

– Det var faktiskt Finnline som initierade vakuump tekniken här, de använder den på Åland och i Finland, berättar Danjel.

Rederiets nya flaggskepp – sjösatta 2023 – är så kallade ropax-färjor, kombinerade frakt- och passagerarfartyg, som går på en rutt Kapellskär–Långnäs (Åland)–Nådendal (Finland). I grannlandet används vakuump lator även för förtöjning av passagerarfärjor i bland annat Åbo hamn.

I KAPELLSKÄR ARBETAR i dag runt 25 personer. Sedan Viking line slutade med passagerartrafik till Åland är godstrafiken helt dominerande. Men Finnlines båda fartyg har också kapacitet för vardera över 1 000 passagerare.

Inne på hamnkontoret är de stuveriarbetare som jobbat på morgonen på väg att lämna jobbet sedan de ”släppt i väg” fartyget. Klockan är elva och de har ledigt till sen eftermiddag, då Finnlines andra fartyg anlöper.

Det är ett lokalt avtalat schema: De allra flesta job-



Stuveriarbetarna Gustav von Perner och Patrik Wohlin tycker att det fungerar bra med automatiserad förtöjning i hamnen. En stor fördel är att det gjort arbetet mindre tungt.

bar dag – med delade pass – en vecka, för att sedan vara helt lediga nästa vecka.

– Det är värt det för att få vara långledig, säger en i laget, en man som jobbat sedan ”strax efter att Noaks ark strandade” (28 år).

På frågan hur de tycker att den nya tekniken fungerar är det tummen upp.

– Det fungerar bra, det underlättar arbetet och man spar kroppen, säger Gustav von Perner, som jobbat sju år i hamnen.

Kollegan Patrik Wohlin håller med:

– Fördelen är framför allt att det är mindre tungt.

MEN ALLA BETONAR också vikten av att klara förtöjning manuellt, om det skulle behövas. Fartyget anropar hamnen ungefär tio minuter före anløp och meddelar då om det behövs förstärkning i form av tross.

Med plattorna, ”sugpropparna”, går det att förtöja ett fartyg på 30 sekunder och lösgöra fartyget på 15 sekunder. Frånskjutet går så snabbt och tyst att det vid första anblicken upplevs som lätt överkligt, ungefär som att starta en elbil för första gången – fast i jätteformat.

OMLASTNINGSTIDERNÄ HAR ALLTSÄ kunnat minskas väsentligt tack vare den nya tekniken. Genom att fartyget kan slå av motorerna minskar utsläppen av bland annat koldioxid och mindre bränsle går åt. Fartyget ansluts till elnätet på land och det finns inte behov av att använda hjälpgeneratorer. Stockholms Hamnar introducerade elanslutning redan på 1980-talet och nu har bolagets samtliga hamnar utrustningen som krävs.

Det gör också att ljudnivån är betydligt lägre än vid förtöjning på konventionellt sett. Boende i närheten på Rådmansö har tidigare ibland klagat då de väl tydligt hört när ett fartyg anløper, berättar de som jobbar i hamnen. ●



Nordligaste Stockholms-hamnen

→ Från Kapellskär (eller Kappelskär) har det bedrivits sjöfart österut sedan medeltiden; hamnen ligger nära öppet hav och avståndet till Åland är kort.

→ Har i dag trafik till Finland och Estland.

→ Hamnen är belägen på en udde på Rådmansö i Norrtälje kommun, cirka nio mil nordost om Stockholm.

→ Är Stockholms Hamnars nordligaste hamn. De båda andra ligger i Stockholm respektive Nynäshamn. Det kommunala hamnbolaget driver också Stockholms innerstadskajer.

Lugnet före stormen...

Jennie Franzén trivs
bäst bland tungbilarna.



Rockbandet Slade ljuder ur högtalarna och smält snö droppar i håret på däckmontörerna i splittrerna lokaler vid däckverkstan Ingers däck. Men vem är Inger? Tungbilsmontören som rycker ut heter Jennie.

Text och foto JUSTINA ÖSTER



E

n tät doft av gummi fyller näsborrarna när man kli-
ver in på Ingers däck i Nyköping – efter att platschef
Johan Lindén gått igenom verkstans säkerhetsföre-
skrifter.

Dit hör att hålla sig undan från skyddsburen med
dubbla galler, där Jennie Franzén och Johan Lexell
på tungbilsavdelningen luftar och fyller på däck från
lastbilar, släpvagnar, truckar, traktorer, hamndraga-
re. Och alla sorters tunga fordon som behöver skifta,
laga eller få nya däck.

– Vi lyfter alltid först in däckerna i buren innan vi
lagar eventuella hål. Det kan vara ett jävla tryck i
dem och om det smäller så smäller det högt. Det
skjuts (sprängs) en hel del däck här. Inte dagligdags
men det händer. Säkerhetsavståndet är en meter
framför och tre meter från sidan så vi tar gärna
avstånd, säger Jennie Franzén.

Erfarenheten har gett henne och kollegorna en
känsla för när däckerna kan explodera.

JENNIE VAR TIDIGARE TMA-bilsförare (körde ut
skyddsbil vid arbete på väg), och har alltid hållit på
med motorfordon.

Hon ”halkade in” på verkstan, jobbade några
säsonger och fick en ledig tjänst när hon flyttade till
Nyköping. Att vara ensam tjej bland de fem mon-
törerna på personbils- och tungbilsavdelningarna
bekymrar henne inte.

– Jag trivs bäst så. Tunga bilar är roligare, ger mer
utmaning. Som häromdagen, när en lastmaskin fått
punktering. Den stod på en åker vid vägen i snö och
lera med röven ner i ett stort krondike. Kollegan
Thomas Eriksson och jag fick baxa ner domkraften
för att byta däck. Inte helt lätt men det gick, till slut.

Jennie mättar höjden på lastmaskinsdäcket, unge-
fär som hon, kring 1,60. Hon lägger huvudet på sned
och skämtar:

– Du och jag, Thomas. I skogen!
Han gillar att hoppa in på tungbilssidan och skrat-
tar tillbaka:

– Ja du, det är lite utmaningar...
– Ganska många, kontrar Jennie som rycker ut
med verkstans lastbil när förare av tunga fordon
behöver hjälp på plats eller hjul ska hämtas för skifte
på verkstan och köras tillbaka igen till lantbrukare,
hamnar och företag.

– Jag hade inte klarat den där lastmaskinen ensam
och det är kul att jobba ihop. Fast, jag är såklart ute
mycket ensam också. Är det en lastbil med punka på
E4:an har jag alltid med en TMA-bil. Jag har respekt,
men inte de som kör. De pillar på sina mobiler eller
tittar i paddan, tänker bara på sig själva.



THOMAS VISAR VÄGEN in till däckhotellet, som han
ansvarar för. Vi passerar lagret, där däckdoften tilltar.
”En helskotta massa däck”, konstaterar morgonpigga
Thomas som efter rastningen av hunden brukar vara
på jobbet 6. Fast de börjar 7.

Då hinner han knappa på datorn i sitt kontors-
rum, skriva ut etiketter till däckerna som ska hanteras

under dagen och ta en fika med Johan på tungbils-
sidan.

Veckan inleds med ett morgonmöte då personal
och platschef ser tillbaka på förra veckan och kollar
vad som händer denna. Allt registreras på datorn
och montörerna kan kolla jobben på skärmarna.

– Punkteringar tar vi allt eftersom. Under hög-

säsong höst och vår är jag mest på hotellet, plockar
fram däck och ställer upp allting så jobbet flyter på
snabbt. När det är lugnare växlar jag mest däck på
personbilssidan.

Thomas har ett förflutet på stålverket SSAB, har
truck- men inte C-kort. Han hoppar in i trucken
och visar hur de märkta raderna med motorisera-

Thomas Eriksson, Johan
Lexell och Jennie Franzén
tar en paus i arbetet för
att kolla in Oskar Wallners
försändelse. Stämningen
är god, jargong och skämt
flyger mellan montörerna,
som hjälps åt om det kör
ihop sig på tungbils- eller
personbilssidan.



Oskar Wallner har jobbat på
däckverkstad i 28 år.

INGERS DÄCK

Utmärkelse: Årets
företagare i Nyköping
2020.

Invigning: Första kun-
den i september 2024.

Däckverkstan: 5400
kvadratmeter.

Tomten: 33 000 kva-
dratmeter.

Däckhotellet: Drygt
5400 uppsättningar
om 4x4 däck.

Ryms: Totalt 23000
däckuppsättningar.



”Vi har väldigt bra sammanhållning här och hjälps alltid åt.”

Thomas Eriksson ansvarar för däckhotellet på gummiverkstan.



de hyllor kan flyttas med hjälp av fjärrkontrollen i trucken. W-gången är öppen. Thomas knappar in S i stället, kör in i gång 23 som öppnar sig, och matar upp truckgaffeln till översta hyllan.

Höjden svindlar. Här tronar drygt 5 400 uppsättningar om 4x4 däck, i väntan på vårrushen.

– Vi har väldigt bra sammanhållning här och hjälps alltid åt. Har jag det lugnare på personbils-sidan går jag över till tungsidan och kollar om de behöver hjälp och tvärtom.

SLAMMER OCH ETTRIGA ljud från mutterdragare och monteringsmaskiner överröstar då och då musiken som strömmar ut över personbilsavdelningen. Oskar Wallner skiftar ännu ett av alla däck han hunnit med under sina 28 år i branschen. Och privat?

– Bilar och motorcyklar, allt på hjul! Musik underlättar arbetet, tycker han. Något som är mindre kul? Näe, det skulle väl vara när man håller på med hjul-inställningar och det sitter fast och går sönder saker. Men egentligen finns inga stora eller små problem, en del tar bara lite längre tid att fixa.

Nedanför kiltan slingrar sig Oskars tatueringar över benen. Han är varmblodig, arbetar i kilt för att det är luftigt och ledigt. Även vintertid. Bäst är att jobbet växlar från dag till dag, som att dra i väg och fixa en punktering på stan till att smörja en bakgavellyft på verkstan.

Hörselkåpor, munskydd och handskar kommer inte alltid på, som de borde när montörerna får bråttom. Och Oskars kropp har tagit stryk efter alla år. Två knäoperationer räknar han upp och ett diskbräck i ländryggen, som värkte så han till slut fick sitta och jobba.

Ny operation. Gymmar gör han inte, men kanske om verkstan får redskapen på plats i utrymmet som reserverats som gym, men ännu står tomt.

– Jag simmar och jämfört med förr har vi så mycket hjälpmedel nu, som lyftar på maskinerna. Jobbet har blivit betydligt skonsammare.

NÄR HJULEN KOMMER in, för skifte från vinter- till sommarskrud och tvärtom, klistrar Thomas och kol-

Korta fakta

Tecknat: Kollektivavtal.

Lokalt avtal utöver kollektivavtalet: Nej.

Friskvårdsbidrag: 3 000 kronor per år.

Hälsokontroller: Vartannat år, avtal med hälsoföretaget Feelgood.

Frukost: Varje morgon 9.00 för pengar som personalen lägger i frukostkassan.

Skyddsronder: Två per år med vd, platschef och skyddsombud.

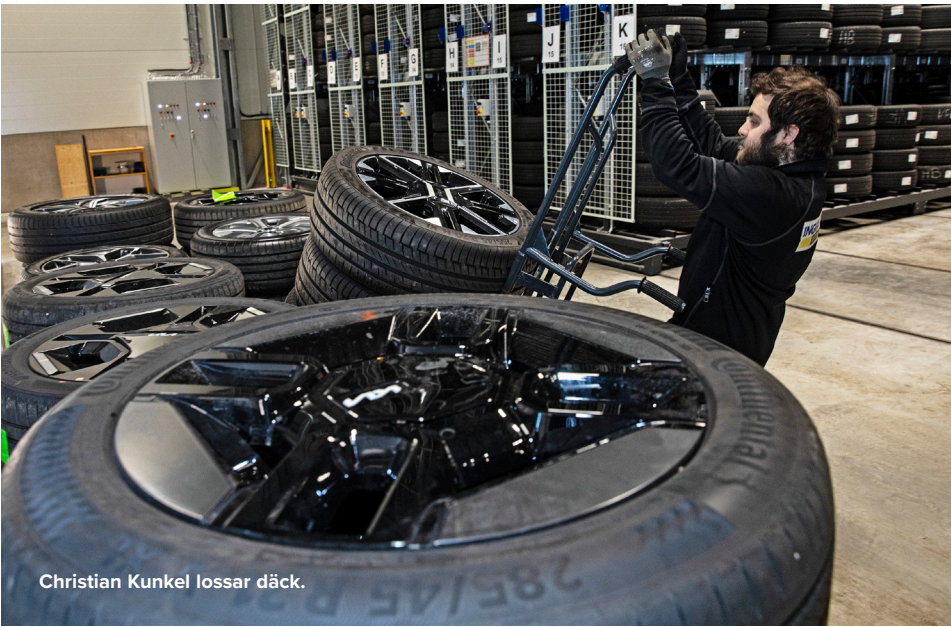
legorna på dem etiketterna med qr-kod, som Thomas printat ut. På pirra körs de direkt till hjultvätten, matas fram på automatband och tvättas, ett efter ett.

– Qr-koden talar om vilka däcken är och vart de ska. Där finns uppgifter om mönsterdjup och allting som vi får upp i vårt datorsystem. Så när vi ringer en kund kan vi säga att du behöver ha två nya däck, typ. Under säsong går tvättmaskinen och trucken för att köra däcken på plats i hyllorna i princip hela tiden, säger Thomas.

CHRISTIAN KUNKEL ÄR på väg med pirra från däckhotellet till personbilshallen. Även han trivs bra och hjälper kompisar att ”skruva” på sina bilar på fritiden. Kollegorna lär sig av varandra, berättar han, på så sätt sprids och breddas kompetensen. Under högsäsong ökar tempot och stressen rejält och personalstyrkan stiger till ett tjugotal montörer. Lätta att rekrytera, enligt platschefen.

– Påfrestande för både kropp och knopp men det ingår ju i jobbet, så det får man ta. Det känns ändå bra att få hjälpa till så att kunderna håller sig säkra på vägen. Men efter sådana dagar längtar man efter att komma hem och lägga sig, orkar inte så mycket mer, säger han.

Montörerna har fått utbildning om hur elbilar ska hanteras, men varken Christian eller Thomas tycker att de skiljer sig särskilt mycket från fossildrivna fordon.



Christian Kunkel lossar däck.

Thomas Eriksson ansvarar för däckhotellet, där höjden på travarna av däck svindlar.



Jennie Franzén och åkaren Raymond Berg skämtar och slänger käft. ”En favoritkund”, tycker Jennie.

”Det är mycket att lära sig. Får jag bara jobba i fred så är det roligt. Jag står i min egen lilla värld med musik i lurarna.”



Johan Lexell ska åka på en veckas fortbildning, i Tyskland till hösten.

– Alla har fyra hjul. Enda skillnaden är hur man lyfter dem, man måste hitta lyftpunkten.

THOMAS ÄR BLIVANDE skyddsombud. Han var det tidigare på SSAB men behöver lite uppdatering sedan han bytte fack från IF Metall till Transport. Problemet är att Transports kurser hittills hållits under verkstans högsåsong. Han ser ingen arbetsmiljöfråga att driva. Nu.

– Vi behöver bo in oss lite mer i de nya lokalerna, men det kommer säkert att dyka upp. Det funkar väldigt bra mellan oss och platschefen Johan. Man kan ta upp allting som man tycker och tänker. Så som det ska vara. Johan kommer ofta ut och frågar hur det går för oss och vill ha en fot med här och där.

TILLBAKA I DEN vida tungbilshallen knegar Jennie på med ett punkterat truckdäck som blivit liggande utomhus. För länge. En stank av gödsel sprider sig.

– Det här är baksidan av jobbet. Fy fan, vad det stinker! Känner du inte? Du som brukar vara så känslig, ropar hon till Oskar.

– Jo, ruttet vatten är inte så trevligt, svarar han som tagit lyften till hjälp för att granska underredet på en vit Dodge Ram 1500. Den slutade sin färd i diket och behöver justeras vid höger framhjul, upplyser Oskar medan smältvattnet droppar i hans rödblonda hår.

– Men bakdelen har också fått sig en smäll ser jag nu.

Han ropar på Jennie och de studerar tillsammans skadorna på datorskärmen. Så återgår Jenny till att suga survattnet ur däckets med en vattendamm-sugare.

– Så där, nu får det stå och torka ett tag, säger hon.

JOHAN LEXELL HAR gått åt sidan till en del av tunghallen som ställts i ordning för regummering av däck. Han tycker att han har bättre hjälpmedel på tungbilsidan, gör färre lyft och har det mindre stressigt än i personbilshallen.

– Under högsåsong får vi ofta mer tid på oss. Vi kanske ska ta en lastbil på 2 timmar men gör det på 1,5 och kan sedan förbereda nästa jobb. På personbil kan de ha en bil i kvarten.

Lugnare dagar, som den här, kan Johan ägna sig åt att ”rädda” eller vulka (regummera) bland annat truckdäck från Oxelösunds hamn. Verktan och hamnen har avtalat om att försöka laga så många däck som möjligt i stället för att bara kasta dem.

– Jag skär bort den gamla skadan med knivskär på luftmaskinen, värmer upp och fyller igen hålet med



gummi. Sedan flyttar jag över däckets till vulkbågen och sätter det i press med värme. Efter det slipar jag och snyggar till däckets.

VULKNING FUNGERAR PÅ de större däckets men inte på person- och lastbilar, de rullar för snabbt. Ingers däck tar emot däck som ska lagas från andra verkstäder också. Ofta är det mindre bråttom med de jobben, förklarar Johan. Till hösten ska han åka på en veckas fortbildning, i Tyskland.

– Det är mycket att lära sig. Får jag bara jobba i fred så är det roligt. Jag står i min egen lilla värld med musik i lurarna.

Inför morgondagen står 16 släpvagnshjul redan uppradade i verkstan, från en omtyckt stammis och åkare, som skojar friskt.

– 16 är lagom. Jobbet tar nog inte mer än ett par timmar, max, siar Jennie. Att skifta ett färdigmonterat hjul tar inte ens fem minuter, men ska vi montera av och på däckets behöver vi såklart mer tid, säger Jennie.

MEN VEM ÄR då Inger, som svarar för verkstans lite annorlunda namn? Jo, mamman till nuvarande vd:n Jonny Fredriksson, som startade verkstan med sin dåvarande man.

För montörerna härskar ännu lugnet. Före stormen. Även om vattendropparna från inkommande bilar stundtals flyter ut till sjöar på golvet när snön faller drar det snart ihop sig till vårrusch:

– Vi ska kontakta 788 kunder om att de har dåliga däck så vi har att göra, säger platschef Johan Lindén. ●

Johan Lexell regummerar, vulkar, ett däck för återbruk. Han fyller igen hålet med gummi innan han flyttar över däckets till en vulkbåge och sätter det i press med värme. Därefter slipar han och snyggar till däckets.

Högsåsong
→ Vårrusch: 23/3–15/4.
→ Höstrusch: 1/11–1/12.
→ Högsåsong: Hant-
erar omkring 140 bilar
per dag.

Striden för anständiga villkor

När lägsta bud blir helt avgörande vid offentliga upphandlingar blir konsekvenserna ofta stora – för färdtjänstförare, för barn och sjuka beroende av transport, för trafikföretag. Och ytterst för alla skattebetalare.

Text och foto LILLY HALLBERG

Taxiföretag som inte tecknar kollektivavtal och snävare körtider med Region Gävleborgs nya bokningssystem. Det har varit en kombination som det senaste året gjort arbetet än mer pressat för många av dem som kör samhällsbetald servicetrafik; skolskjutsar, sjukresor och färdtjänst. Flera har lämnat ett yrke de haft sedan länge och egentligen trivs med.

Det nya systemet för bokning av anropsstyrd trafik infördes i maj 2024. Det gjorde situationen akut, närmast kaosartad. Sedan dess har förare, fack och åkare mötts flera gånger för att diskutera nödvändiga förändringar. Det finns ett gemensamt intresse, kanske förvånansvärt ofta. Olika aktörer har också lyft frågan politiskt.

– Vad jag hört från förare har det blivit bättre när det gäller bokningssystemet, det har trimmats in, säger Niclas Sandström, ombudsman på Transports Gävleavdelning.

NÄR DET GÄLLER utlovad kontroll av den upphandlade verksamheten återstår en hel del frågor dock, enligt facket.

X-trafik

→ Är kollektivtrafikmyndighet i Region Gävleborg och ansvarar för länets kollektivtrafik.

→ Har avtal med omkring 25 trafikföretag som vunnit upphandling av samhällsbetald trafik. Nuvarande avtal löper ut 2028.

→ Införde den 22 maj 2024 ett nytt bokningssystem för anropsstyrd trafik, bland annat färdtjänst och skolskjutsar.

Taxiträff i Söderhamn i slutet av februari. Fack, trafikföretag, politiker och tjänstemän från regionen samlades för att diskutera taxibranschen och offentliga upphandlingar.



”Men trots att det skett förbättringar kvarstår tidspressen på grund av snäva körtider. Ganska många tycker inte heller att det är så stor skillnad jämfört med tidigare.

Regionala skyddsombudet Johnny Wiklund om svaren i taxienkäten.

Transports avdelning 11 Norduppland/Gästrikland och avdelning 18 Hälsingland har gemensamt arrangerat två branschträffar. Vid den första, i Bollnäs i slutet av augusti, bjöds förare och åkare in för att diskutera frågor som rör taxibranschen och upphandlad trafik.

SÖDERHAMN, ETT HALVÅR senare, en lördag i slutet av februari: Ett femtiotal personer har kommit till taxiträffen som de båda Transportavdelningarna arrangerar. Med är också företrädare för Taxiförbundet, regionpolitiker och tjänstemän från X-trafik, regionens kollektivtrafikmyndighet. Riktad till X-trafik tar ombudsman Sandström upp ett vanligt problem i sammanhanget, att facket kommer in alltför sent i processen och sällan används som resurs då det exempelvis gäller kollektivavtal:

- Vi har sträckt ut handen, vi hjälper gärna till. Men ingen har ringt och frågat oss.

Lars Mikaelsson, Transportarbetareförbundets vice ordförande, presenterade senare hur facket jobbar med frågor som rör offentliga upphandlingar.

FAST FÖRST REDOGJORDE Hälsingeavdelningens sekreterare Johnny Wiklund för den nya taxienkät som gjorts i regionen. Det är en undersökning av hur chaufförerna som kör samhällsbetald trafik upplever arbetet. 81 förare har svarat på den aktuella enkäten, en uppföljning från en liknande som gjordes i början av förra året.

- Det är jättebra att så många svarat, alla ska ha en stor eloge för att de funderat och klurat när de fyllt i. Snitttiden för att slutföra enkäten är drygt 23 minuter, säger Johnny Wiklund, som också är regionalt skyddsombud i avdelning 18.
- Men trots att det skett förbättringar kvarstår tidspressen på grund av snäva körtider. Ganska många tycker inte heller att det är så stor skillnad jämfört med tidigare.

I FRISVAREN SOM chaufförerna lämnat framkommer att många uppskattar att körningarna nu går att se i förväg, något som gör det lättare att planera dagen och ta raster. En del förare nämner också att kontakten med trafikledningen blivit bättre efter sommaren och att svarstiderna på telefon blivit kortare. Likaså har navigationshjälpen förbättrats och särskilt vid

Så jobbar Transport

På taxiträffen i Söderhamn den 22 februari talade Lars Mikaelsson, Transportarbetareförbunds vice ordförande, om hur förbundet arbetar med upphandlingsfrågor. Inledningsvis framhöll han lokalavdelningarnas roll i sammanhanget och det jobb som gjorts och görs.

Ett exempel är den enkät riktad till chaufförer som avdelning 11 och 18 genomfört, först framtagen av avdelning 4 Linköping. Ett annat exempel är att driva igenom att den som vunnit en upphandling har trafiktillstånd, och att det inte ska gå att runda genom att lägga ut uppdraget på underleverantörer.

Transport centralt lyfter också flera punkter när det gäller offentliga upphandlingar, bland annat:

- Kvalitet före pris.
- Uppföljning och kontroll av ingångna avtal.
- Minimera antalet underentreprenörer.
- Kollektivavtal och inte bara ”kollektivavtalsliknande” avtal, viktigt inte minst för framtida pension.
- Inga ackord.



Fortsatt diskussion. Transports avdelningar 11 och 18 initierade en branschträff för taxi i höstas. Vid träffen i februari i år presenterades bland annat en enkät om hur färdtjänstförare ser på sina arbetsvillkor.

skolor har de fått tydligare adressangivelser. Men några förare upplever fortfarande att körtiderna generellt är för snäva och orsakar stress. Andra tar upp missnöje med lön och arbetsvillkor, särskilt under kvällar och helger.

När det gäller de nya tekniska systemen går upplevelserna isär – vissa tycker att de faktiskt underlättar arbetet, andra märker inte av någon större skillnad.

SÅ HÄR SVARADE chaufförerna på fyra av de totalt sexton frågorna i taxienkät 2:



- **Får du rätt lön enligt kollektivavtalet?**
Ja (55 %), Nej (9 %), Vet inte (17 %)
- **Känner du till de arbetsrättsliga villkor som ställs på arbetsgivaren i upphandlingen?**
Ja (37 %), Nej (44 %), Inga svar lämnade (19 %)
- **Hur ofta kommer du för sent till kunderna på grund av körtiderna?**
Aldrig (5), Någon gång i veckan (33 %), Någon gång varje arbetspass (23 %), Flera gånger varje arbetspass (20 %)
- **Jag känner mig stressad på grund av körtiderna?**
Alltid (11 %), Ofta (27 %), Ibland (34 %), Aldrig (9 %)

HÅLLBARHETSNÄMNDEN, SOM ALLTSÅ är politiskt ansvarig för de offentliga upphandlingarna, har satt upp ett konkret politiskt mål att korta telefonköerna till beställningscentralen.

Vilka krav som ska ställas på dem som lämnar anbud vid nästa upphandling, som startar 2026, är i dagsläget inte klart.

Det kan dessutom komma att påverkas av nya EU-direktiv som nu förhandlas. Partier till vänster driver på för mer obligatoriska skrivningar, mindre frivillighet, särskilt när det gäller sociala och arbetsrättsliga krav. ●

Sohail söker annat jobb

Utanför Gävle sjukhus väntar Sohail Samadi. Han tycker att det fungerar bra att köra serviceresor för Gävlebolaget Bocken taxi men att det är svårt att klara sig på lönen.

Text och foto Lilly Hallberg

– Jämfört med före pandemin är lönen skit. En okej lön vore 180 kronor i timmen, säger Sohail Samadi, som är timanställd men ”jobbar som heltid”. Han får ut ungefär 22 000 kronor i månaden efter skatt. För att klara sig utan problem skulle han behöva tjäna runt 30 000 kronor. – Med inflationen har allt blivit så mycket dyrare de senaste åren. Lånen, priset för mat... Om Sohail räknade med att fortsätta köra taxi skulle han gå med i facket. Men han är färdig med en akademisk utbildning inom it och söker jobb inom det, som han lättare skulle få i Stockholm. Fast Sohail Samadi vill helst bli kvar i Gävle där han bott i tolv år. Och han tycker att Bocken taxi är en bra arbetsgivare.

BOCKEN TAXI ÄR ett av de trafikföretag som X-trafik har upphandlat trafik av. Bolaget har i dagsläget sju underleverantörer. Amar Salman Hanna, som driver Bocken taxi, är också trafikansvarig på två av dessa. Men X-trafik har följt upp rapporter om avvikelser när det gäller Bocken taxis fordon. Det gäller bland annat fordonens utrustning och bristande tillgänglighet för personer med rörelsehinder. För de kunder som har bedömts ha störst behov har lösningar gjorts för varje enskild individ. Men sett på sikt har trafikföretaget redovisat en plan för hur de fordon det rör sig om ska fasas ut från att gå i servicetrafik och ersättas. Ett svar som Region Gävleborg anser vara i rätt riktning.

ANSVARIGA TJÄNSTEMÄN PÅ X-trafik framhåller generellt att uppföljning och kontroll av avtal är något som tas på största allvar. Mycket arbete har lagts på det nya planeringssystemet. Regionens trafikbolag har beslutat att ha enskilda möten med samtliga trafikföretag. I slutet av februari i år var omkring 15 av 25 möten genomförda, resten bokade eller på väg att bokas. Mötena syftar till att identifiera ”specifika utmaningar” som varje enskilt bolag har. ●

”Med inflationen har allt blivit så mycket dyrare de senaste åren. Lånen, priset för mat...”

Taxiföraren Sohail Samadi.

Sohail Samadi väntar på körning utanför Gävle sjukhus. Han kör för Bocken taxi, ett av 25 bolag som X-trafik upphandlat trafik av.



Upphandlingar för miljarder

Välfärdssystem och många samhällsfunktioner finansieras med skattepengar, årligen över 800 miljarder kronor. Oseriösa aktörer, orealistiskt låga bud och osund konkurrens har gjort upphandlingarna till ett sänke för flera branscher där LO-förbund organiserar. LO har gett ut en guide för att de ansvariga ska återta kontrollen. Och det är politiker som är ansvariga även om andra – tjänstemän, externa konsulter eller tekniska experter – ofta är de som tar fram underlag och genomför själva upphandlingen. Men upphandlingar startar aldrig utan ett politiskt beslut.

LO-utredaren Mattias Schulstad, tidigare utredare på Transport, står bakom guiden. Han betonar hur viktigt det är att facket tidigt kommer in i processen vid en upphandling. – En upphandling kan ses som en tågresor från Stockholm till Göteborg. Allt du vill ha med dig måste vara lastat i Stockholm, det fungerar inte att lasta på i Herrljunga. Fast ofta är det så att säga i Herrljunga som politiker och facket upptäcker problemen, sa Schulstad till Transportarbetaren för ett år sedan.



Mattias Schulstad FOTO: LILLY HALLBERG

Upphandlingsguiden listar annat som är viktigt att väga in vid upphandlingar, exempelvis: → Att alltid ställa relevanta krav på goda arbetsvillkor och att del av kontraktet utförs av leverantören själv, inte av underentreprenörer. → Att utesluta företag som inte ska vara leverantörer genom att använda de uteslutningsgrunder som finns, både frivilliga och obligatoriska. → Att följa upp kontrakten och kasta ut aktörer som inte sköter sig.

Upphandlingar regleras både av lagen om offentliga upphandlingar (LOU) och av EU-direktiv. De senare, från 2016, är på gång att revideras vilket väckt förhoppningar om mer tvingande krav på annat än lågt pris. Sociala, arbetsrättsliga krav finns redan men lämnar ofta öppet för tolkning. En tvistefråga är exempelvis om det går att kräva kollektivavtal. I januari i år gav regeringen Konkursverket i uppdrag att komma med förslag som ska göra det lättare för dem som upphandlar att välja bort anbud som är orealistiskt låga eller oseriösa. ●

Fotnot: LO:s upphandlingsguide finns att ladda ner från organisationens hemsida.

”Jag bryr mig om människor och att det ska vara rättvist. Jag tål inte att folk behandlas illa”, säger Patrick Hörstam, ordförande för Transports fackklubb i Norrköpings hamn.

”Vi vågar ifrågasätta”

En eftermiddag i februari stannar 74 arbetare kvar i fikarummet i Norrköpings hamn. Den viktigaste punkten: Att välja Patrick Hörstam till ordförande.

Text och foto JOHN ANTONSSON

Stuveriarbetarnas lunchrum på andra våningen är fullt. Smörgåstårtan är framdukad, och när mötet drar i gång tar Patrick Hörstam ordet och tänder ett ljus. Alla tar en paus från smörgåstårtan och håller en tyst minut för arbetare som omkommit i arbetsplatsolyckor det senaste året.

Patrick, som är stuveriarbetare, har tidigare varit ordförande för klubben i Norrköpings hamn. Han lämnade posten för att kunna fokusera helt på sitt arbete i produktionen och sin roll som förhandlingsombud, där han förhandlar fram lokala uppgörelser mellan stuveribolaget och fackklubben. Efter en turbulent tid runt årsskiftet avgick den tidigare ordföranden, och när klubben kallade ställde han upp igen.

TRANSPORTARBETAREN ÄR INBJUDEN till årsmötet för att lyssna, med en överenskommelse att inte ordagrant referera vad som sägs. Anledningen är den besvärliga relationen mellan arbetsledningen och fackklubben – en förtroendekris som varit ömsesidig.

Trots att Patrick helst ville fokusera på förhand-

PATRICK HÖRSTAM

Ålder: 50 år.

Jobbar som: Stuveriarbetare.

Aktuell med: Gör comeback som ordförande för Transports klubb i Norrköpings hamn.

lingar valde han att kliva in som ordförande igen.

– Det handlar om att se till att klubben fortsätter leva, säger han.

På mötet får medlemmarna information från förbundet om de kommande avtalsförhandlingarna och från Patrick om nya scheman. Men det som tar mest tid är diskussionerna om arbetsmiljön. Klubben har sedan några år tillbaka inga egna skyddsombud. De slutade samtidigt för att det var så ”tungrott”.

I stället är det det regionala skyddsombudet som verkar på arbetsplatsen.

TROTS ATT FÖRMIDDAGSSKIFTET är slut sedan länge och mörkret har fallit utanför sitter ett sjuttiototal medlemmar kvar, lyssnar och diskuterar. Temperaturen i rummet stiger, och snart behövs en paus för att fylla på med vatten, kaffe och få in lite frisk luft.

Då räcker Daniel Klingebil, styrelseledamot i klubben, upp handen och begär ordet.

– Nu har vi pratat mycket om förtroende, och då vill jag att vi alla visar att vi står bakom Patrick. Kan vi inte ta en bild tillsammans där vi visar vårt stöd?

Snart är bilden tagen, och Daniel kommer fram till mig.

– Jag vill ha en stor bild på mittuppslaget!

Patrick är inte den som håller långa utläggningar och tal. När jag frågar varför han har så stort stöd får jag nästan dra orden ur honom. Till slut säger han:

– Det är svårt för mig att svara på. Du kan ringa Daniel Klingebil och fråga!

Och det gör vi.

– Absolut, han har ett jättestöd bland medlemmarna. Sedan kommer inte alla alltid på mötena. Men nu var uppslutningen stor eftersom alla ville visa honom sitt stöd.

Daniel Klingebil tror att Patricks stöd kommer ur att han som facklig förtroendeman ser till att involvera medlemmarna när något viktigt sker.



Hamnarbetarna i Norrköpings hamn står bakom sin klubbordförande, både bildligt och bokstavligt talat.

– Han arbetar inte självständigt för att få till förändring, han arbetar med medlemmarna i ryggen och vill få med alla i den förändring som sker. Oavsett om förändringen kommer från företaget eller oss i Transport.

Daniel berättar om ett ledarskap som inte tar stort utrymme.

– Patrick vill inte ta kredd för det han gör. Han vill alltid att medlemmarna ska känna att det är vi tillsammans som gör det.

DANIEL KLINGEBIL HAR jobbat i hamnen sedan 1998 och har varit fackligt engagerad sedan 2006. Han berättar att uppslutningen blivit bättre och bättre.

– Det har vuxit fram mer och mer. Patrick är väldigt öppen med den information som han kan gå ut med, och han vill alltid få med så många som

möjligt från det första spadtaget tills att det slutgiltiga beslutet är klart. Därför tror jag att många känner att det är roligt att komma på mötena, säger Daniel Klingebil.

PATRICK ÄR FÅORDIG om förtroendekrisen mellan ledningen och hamnarbetarna. Han vill helst försöka lägga det bakom sig och titta framåt.

– Jag ser fram emot 2025 och att lösa de utmaningar vi har framför oss. Vi har många förhandlingar att ta itu med, och vi måste jobba med den psykosociala arbetsmiljön.

Vid en hamn har fackklubbens förhandlare fullt upp. I princip är all tid utanför dagtid övertid enligt hamn- och stuveriavtalet.

Det innebär att varje gång ett nytt schema ska läggas eller en ny skiftgång planeras, måste arbets-

givaren förhandla med facket och komma överens.

– Förra året förhandlade vi hur mycket som helst. Det var ett stökigt år. Men jag tror att 2025 blir bättre. Vi har fått en ny motpart på kontoret, och jag tror att det blir lättare att samarbeta nu, säger Patrick.

PATRICK BÖRJADE SIN fackliga bana när han blev hamnarbetare för 20 år sedan.

På sin tidigare arbetsplats blev han snabbt förtroendeman och började förhandla. När han flyttade till Norrköpings hamn hade han tänkt hålla sig utanför det fackliga arbetet.

– Jag hade tänkt lämna det åt andra och bara vara stuveriarbetare. Men det tog inte lång tid innan jag var förtroendeman och började förhandla fram loka-

la uppgörelser igen.

Vad driver dig att ta fackliga uppdrag?

”Vi som jobbar i hamnen vågar ifrågasätta saker. Vi är inte typen som bara knyter nävarna i fickorna.”

MÖTET PATRICK HÖRSTAM

– Jag bryr mig om människor och att det ska vara rättvist. Jag tål inte att folk behandlas illa.

Patrick har ingen lust att gå in på siffror. Men han konstaterar att han och kollegorna tidigare tjänade sämre än hamnarbetare vid andra hamnar.

– När jag kom in här låg vi lägre. Jag kräver inte mycket, men jag kräver att vi ska ha skäligt betalt. Många gånger har det varit svårt att komma överens med arbetsgivaren men jag har fått bra stöttning från Transport centralt.

Hur skulle du beskriva dig som förhandlare och företrädare för dina medlemmar?

– Jag är rak och inte konflikträdd. Jag säger direkt vad jag vill. Jag skulle inte begära 1 000 kronor om det är rimligare att begära 100.

– Jag går inte in med stora släggan och kräver allt, men jag kräver en rättvis lön. Och det kan jag göra, eftersom jag har ett kontaktnät i hela Hamnsverige. Jag vet vad de har i andra hamnar, säger Patrick och fortsätter:

– När jag förhandlar vill jag hitta lösningar som gör att alla blir nöjda. Gubbarna ska vara nöjda och arbetsgivaren ska vara nöjd. Man kan inte mjölka en ko så mycket att den inte har någon mjölk kvar, för då dör alla.

DE SENASTE ÅREN har klubben växt och har nu mer än hundra medlemmar. På mötena kommer också yngre medlemmar – en grupp som Transport och andra LO-förbund ofta har svårt att nå.

– Jag har inte gjort något speciellt. Jag jagar inte medlemmar, de kommer själva. Jag berättar vem jag är och vad Transport står för. Sedan säger jag att om facket inte gjorde något skulle jag inte heller betala för det. Men här i Norrköpings hamn är vi starka och vi jobbar för att fler ska ha det bra. Då väljer de att gå med.

Patrick berättar att medlemmarna hör av sig till honom både på arbetstid och fritid.

– Jag tar rollen på allvar och är tillgänglig nästan jämt, på gott och ont. Baksidan är att telefonen ring-er ofta även utanför arbetstid. Men det måste vara så. Ibland har medlemmarna frågor om saker de inte vill att företaget eller kollegorna ska veta. Den här baksidan har också en fördel – jag får veta vad som är fel.

Facket är ofta starkt i hamnarna. Varför tror du att det är så?

– Vi som jobbar i hamnen vågar ifrågasätta saker. Vi är inte typen som bara knyter nävarna i fickorna. Men folk vågar inte alltid ta upp problemen direkt med företaget. Då är det jag som framför det medlemmarna säger.

När intervjun lider mot sitt slut vill han lyfta fram sina kollegor i klubbstyrelsen.

– De omkring mig i styrelsen är kompetenta och drivna. De är väldigt duktiga i de fackliga frågorna. Det vill jag verkligen ha med i artikeln! säger Patrick Hörstam. ●



En demonstrationsdragbil med vätgasteknik (H2) som ännu inte går så långt.

Kaj Inrikes i Älmhult satsar på vätgas

Klimat. Åkaren och miljöansvariga Kaj Johansson på Kaj inrikes i Älmhult tror stenhårt på vätgas i lastbilarnas förbränningsmotorer.

Text Justina Öster

Tekniken kräver att insprutnings-systemet kalibreras om, att mjukva-ran uppdateras och att vätgastankar installeras i lastbilen. Utsläppen be-står nästan helt av vattenånga, men fortfarande behövs en del diesel för att tända motorn och värma hytten. – Men det håller man på och utvecklar bort och tekniken är god-känd i EU som nollutsläppsfordon, säger Kaj Johansson.

FÖRDELEN MED VÄTGAS är, enligt ho-nom, att man kan behålla förbrän-ningsmotorn och att chaufförerna kan köra på som de alltid gjort, att tankningen av vätgas tar ungefär lika

lång tid som för diesel, att vätgas inte påverkas av väderförhållanden och att räckvidden är 60–80 mil. – Batteridrift är dyrare för åkare och med vätgas behöver man inte oroa sig för att energin ska ta slut.

TANKSTÄLLEN FÖR VÄTGAS finns redan och utbyggnaden går snabbt, förklarar Johansson som räknar med att Kaj inrikes ska ha en eller två vätgasbilar i drift redan i år. – Jag jagar på tillverkarna, Volvo, Scania och Mercedes för att få fram detta! Volvo har lastbilar som går på metangas. Det är det insprutnings-systemet man använder och så byter man till bränsletankar för nedkyld gas. Nackdelar då? Priset på grön vätgas är högt men det kommer att sjunka när tillverkningen ökar, spår Kaj Johansson. ●

Skräpig återvinning avskräcker

Miljö. Kraftigt nedskräpade åter-vinningsstationer inger nästan fyra av tio svenskar en känsla av otrygghet. Vissa väljer därför att inte lämna sitt skräp. Det framgår av en Novusundersökning som gjorts på uppdrag av den ideella organisatio-

nen Håll Sverige rent. Under de senaste tolv månaderna har nästan var femte svensk någon gång låtit bli att lämna sitt skräp till följd av att stationerna varit skräpiga och dåligt skötta, skriver Håll Sveri-ge rent i ett pressmeddelande. ●

Nytt om forskning

1 Facket får allt svårare att nå unga och tillfälligt anställda, visar en avhandling från Göteborgs universitet. – Visstidsan-ställningarna är framför allt koncentrerade på unga. På så sätt får unga en svaga-re anknytning till arbetsplatsen och blir svårare för facken att rekrytera, säger sociologen Jesper Prytz.

2 Under 2021 förhindrades 31500 dödsfall av massvacci-nationerna mot covid-19, enligt beräkningar från forskare vid Stock-holms universitet. – Analysen uppskattar att vaccinationen räddade tiotusentals liv och förhind-rade en massiv smittovåg under hösten, säger Fanny Bergström som är dokto-rand i matematik vid Stockholms universitet i ett pressmeddelande.

3 Unga vuxna, särskilt unga kvinnor är medvetna om de negativa konsekvenserna av att använda smartphones. Unga kvinnor känner sig mer stressade av mo-bilanvändandet än unga män och upplever också mindre kontroll över hur mobiler-na används, det visar en studie från Göteborgs universitet.

Dåliga kunskaper om ombyggda gastankar

Färdtjänst. Kalmar länstrafik (KL) gjorde sig inte skyldigt till något formellt fel när biogastankar i metall byttes ut mot kom-posittankar – på färdtjänstbussar som drevs av biogas. Men kunskaperna om riskerna med att bygga om biogastankar var bristfälliga. Den slutsatsen drar konsultbolaget KPMG i en utredning om ansvaret för att tre biogas-bussar, som körde på uppdrag av KL, exploderade under ett år. Den senaste i maj 2023. Tjänstemän på regionens förvaltning anser att ansvaret för ombyggnaden låg hos taxibolagen. Tillfrågade jurister menar däremot att KL, som upphandlade körningarna, bär ansvaret. KLT handlade inkonsekvent gällande trafiksäkerheten, då man stoppade trafiken efter explos-ionerna och dessutom ledde utredning-arna av dem, förklarar utredarna. En tidigare utredning visade att explosionerna berodde på trasiga magnetventiler. ●



FOTO: PETER FREDRIKSSON

Första eldrivna sopbilen i Arvika

Miljö. Renhållningsavdel-ningens första eldrivna sopbil är nu på rull i Arvika, för att minska utsläppen av växthus-gaser. Stefan Evensson är skyddsombud och kör bilen. – Den är underbar, säger han, tyst och stark. Jag ser bara fördelar. Kollegan Björn och jag har fått vara med hela vägen, testköra och bestämma utrust-ningen. Arbetsmiljön har blivit betydligt bättre för oss och det blir bättre för folk runt omkring oss också, utan tomgångs-körning. Sopbilen laddas ungefär varannan dag och Stefan Evensson är aldrig rädd för att elen ska ta slut. – Vi kör inne i Arvika, men också utan-för och brukar dra ur cirka 35 procent av laddningen på en dag. Stefan Evensson kör också elbil pri-vat, men ingen Tesla. – Jag är ju fackligt engagerad! ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad

NU KOMMER SPEKULANTEN, HI-HI! HAN SER UT ATT VARA VÄLDIGT LÄTTÖVERTALAD!



GODDAG! JAG RINGDE FÖRUT OM PICKUPEN!



TOTALT HELRENOVERAD OCH GENOMGÅNGEN, KOLVRINGAR I TITAN OCH SJUTTON LAGER KLARLACK.



HELA VINTERN HAR GÅTT ÅT FÖR ATT FÅ DEN I DETTA SKICK. VARENDA SKRUV ÄR SPECIALBESTÄLLD FRÅN MOLDAVIEN.



KÄRRAN ÄR STABIL SOM ETT ARMERAT CEMENTBLOCK. DRICKER NOLL KOMMA TRE OCH GÄR SOM ETT SPJUT GENOM LÄTDMARGARIN.



DEN STARTAR DIREKT ÄVEN I MINUS FÖRTI GRADER. EN EXTREMT PÅLITLIG BIL. NOLL TILL HUNDRA PÅ SJU Å EN HALV SEKUND!



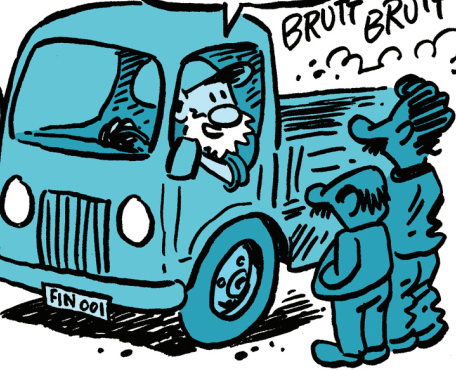
SUPERBEKVÄM FÖRARSTOL. EXTREMT SOFISTIKERAD UTVÄXLING. ETT SUPERBT VÄRMESYSTEM. RYMPLIGT HANDSKFACK ETC ETC...



KÖR TILL! JAG TAR DEN!



NÄ FÖR TUSAN. JAG KUNDE JU INTE SÄLJA EN SÅ BRA PICKUP!



Nilla vågade tro på författardrömmen

Nilla Kjellsdotter har en bakgrund i lastbils-hytten och har jobbat som väktare. Nu är hon en av de mest lyssnade författarna på en av de stora ljudbokstjänsterna.

Text John Antonsson

– **JAG FÖRSÖKER SKRIVA** med ett språk där berättelsen är i fokus. Det ska inte vara ett högtravande, jättefint språk som man kan analysera sönder i evigheter, säger hon.

Nilla Kjellsdotter är född och uppvuxen i finska Österbotten, där hon fortfarande bor. Sedan många år bor hon i byn Oravais. Som deckarförfattare som skriver om Oravais är hennes jobb att dra med sig en massa (påhittad) död och elände till byn.

– Jag var jättenervös när min debutbok skulle komma ut eftersom jag hade skrivit om Oravais. Nervös att folk skulle tycka att jag svårtar ner byn. Men många tycker att det är jätteroligt att Sverige kan läsa om vår fina by, säger hon.

OMRÅDET I ÖSTERBOTTEN där Nilla Kjellsdotter bor och är uppväxt är tvåspråkigt, med en övervägande majoritet som har svenska som modersmål.

Hennes egen finska är begränsad, den räcker för att klara sig när hon reser, men inte mycket mer än så. Hennes språk är svenska, och hennes största läsekrets finns i Sverige. Böckerna om kriminalpolis Mija Wadö är utgivna på ett svenskt bokförlag.

När Nilla Kjellsdotter får frågor om inspirationskällor är det därför mot Sverige blicken riktas. Deckarförfattarna Liza Marklund och Camilla Läckberg är favoriter. Hon lyfter också fram svenska kriminalserier och filmer. Särskilt *Johan Falk* är en annan favorit.

Redan innan Nilla Kjellsdotter blev utgiven författare körde hon ofta till Sverige med sin exman när de tog den årliga kombinerade semestern och arbetsresan i lastbil.

– När man kommer till Sverige och ska lasta eller lossa vid en fabrik är det många som ser att det är en finsk bil och börjar prata engelska. Och så svarar man på svenska och de bara, ”Jaha, men pratar du

Mer om Nilla Kjellsdotter

Född 1987, är en kriminalförfattare från finska Österbotten och har en bakgrund som väktare och lastbilschaufför.

Hon har skrivit fyra böcker i serien om kriminalpolisen Mija Wadö, den senaste heter *Inte ditt barn*.



BOKUTLOTTNING
Transportarbetaren lottar ut tre ex av *Inte ditt barn* bland er som mejlar sitt namn och sin adress till info@transportarbetaren.se senast den 24 mars. Skriv ”Bok-02-25” i ämnesraden.

svenska?” Medan om man kommer till Finland och ska lasta eller lossa är det liksom så här: ”Du har en finsk bil, du ska kunna finska.” Förståelsen för att Finland är tvåspråkigt är inte jättestor, säger hon.

NILLA KJELLSDOTTER VÄXTE upp på en bondgård och kom från enkla förhållanden, långt bort från kulturvärlden. Att satsa på en författarkarriär var inte självklart. Även om hon skrivit så länge hon kan minnas var författardrömmen länge just en dröm. Under 2010-talet hade hon en blogg, och i ett av sina inlägg berättade hon om sina författardrömmar.

– Min före detta granne Stig är pensionerad journalist. Han hade läst min blogg, och två timmar efter att jag publicerat inlägget skickade han ett mejl till mig. Han skrev: ”Jag följer din blogg och läste om din dröm att skriva en bok. Jag tycker att du ska ta en tur med den där drömmen, för du har ett härligt ledigt språk. Du är född att skriva.”

Det var den sista meningen – ”Du är född att skriva” – som fick Nilla Kjellsdotter att verkligen tro på drömmen. Direkt efteråt började hon skriva på det som blev hennes debutroman. Sedan dess har hon tackat Stig i varje bok hon gett ut.

MEN DET ÄR inte alla i hennes närhet som har varit lika stöttande. En person i hennes omgivning tyckte att hon skulle lägga ner författardrömmarna. Det skulle vara för svårt att nå ut från lilla Österbotten, och drömmarna var inte förankrade i verkligheten.

– Och sedan kom den där stora slutklämmen: ”Lägg ner det, för du försummar dina barn och din familj när du sitter och skriver.” Personen i fråga hade ju försökt på många olika sätt att dra ner mig. Men när hen pekade ut mina barn började jag vackla.

Men Nilla Kjellsdotter valde att tro på sig själv. Och i början av 2025 släpptes hennes fjärde bok *Inte ditt barn* på Norstedts förlag. När Nilla Kjellsdotter började skriva kändes det omöjligt att skriva om barn som får illa.

– Nu är mina barn lite äldre. Jag hade inte kunnat skriva den här boken för tio år sedan. Men jag vill samtidigt skriva om saker som griper tag i läsaren. Jag vill ha ett tema och belysa en problematik i mina böcker. Jag har skrivit mycket om mäns våld mot kvinnor, utstötta i samhället och rasism. Nu kände jag att jag ville lyfta barns utsatthet. ●

Sedan debuten med *Flickan i Stenparken* 2022 har Nilla Kjellsdotter hunnit ge ut fyra böcker. Totalt har hennes böcker sålt i över 300 000 exemplar och 2023 vann hon pris för bästa spänning på finska Storytel awards.



FOTO: KAJSÅ GÖRANSSON/NORSTEDTS FÖRLAG



Samir jobbar som bärgare och undrar hur reglerna för hans nattjobb ser ut. Viktoria frågar om ob-tillägg. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP

Hur mycket ska jag egentligen tjäna i mitt jobb?

Jag har sedan tidigare fyra års erfarenhet inom trans-

port, C-kortsbehörig körning. Utöver det jobbade jag extra som B-kortschaufför 2018–2024, så jag har totalt tio års yrkeserfarenhet. Jag jobbar cirka 50–100 timmar extra i månaden åt ett åkeri.

Vilken timlön ska jag ha? Jag kollade bakåt i tiden, och under de senaste fem åren har jag haft 156 kronor i timmen. Jag har aldrig fått en löneförhöjning. Kan jag kräva att få det? Och kan jag kräva pengar retroaktivt, alltså för de år som varit?

Benny

Får jag övertid om jag då jobbar mer än 50 procent? Eller klassas det då som mertid? Som regelverket ser ut i dag så är det mertid på timmarna upp till 100 procent. Efter det blir det övertid.

Umar

Joakim Guttman, central ombudsman

Måste jag ha jobbappar på min privata mobil?

Vår chef vill att vi ska ha fyra olika arbetsrelaterade appar på vår privata telefon. Utan dessa appar får vi inte ta del av all information som kommer ut.

Vissa av oss har en äldre mobiltelefon som inte stödjer alla appar. Vi fick då information från vår chef att man får köpa sig en ny mobil. Vad säger lagen? Är jag skyldig att använda min privata mobiltelefon till arbetsrelaterade appar?

Johan

Rent allmänt kan inte någon bestämma över någon annans egendom. Alltså äger arbetsgivaren ingen rätt att kräva att du ska installera saker på din



Måste jag använda jobbrelaterade appar på min privata mobil, frågar Johan.

Hur fungerar övertid om man jobbar deltid?

Jag funderar på att gå ner på halvtid. Helst kunna jobba heltid, men bara varannan vecka.

Hur fungerar det med övertid?

Magnus Larsson, central ombudsman



Vad gäller för nattjobbade bärgare, undrar Samir.

privata mobiltelefon. Det är det korta och enkla svaret.

Sedan är verkligheten ibland mer komplicerad. Man kan till exempel som individ å ena sidan inte vilja installera saker på en mobil, som arbetsgivaren äger. Samtidigt vill man kanske inte ha med sig sin privata mobil i arbetet.

Det lite längre och mer komplicerade svaret är därför att man från fall till fall får försöka finna en fungerande lösning.

För att få stöd i en sådan diskussion vänder du dig som medlem till din fackklubb eller din lokalavdelning. Kontaktuppgifter hittar du på Transports hemsida (skanna qr-koden här bredvid).

Magnus Thelander, central ombudsman

Vad gäller för bärgare som jobbar natt?

Jag läste precis om nya regler angående nattjobb men vad gäller för lastbil C-kort? Bärgare som har vissa undantag som att inte köra med korten? Schemat är klockan 15.00–07.00.

Samir

Då bärgare inte omfattas av kör- och vilotidsreglerna för tung trafik så går de under regelverket för stationära arbetstagare. Bilaga A 8 § reglerar dygnsvilan som ska uppgå till minst elva timmar och här ska tiden 00.00–05.00 ingå.

Magnus Kvilen, ombudsman avdelning 3 Göteborg

Vad händer med mina intjänade semesterdagar?

Jag har blivit uppsagd på grund av arbetsbrist. Det blev klart 2024-12-31.

Jag har tre månaders uppsägningstid så sista arbetsdagen är 2025-03-31.

Min fråga är vad som händer med min semester som jag har tjänat in under 2024?

Miriam

De intjänade semesterdagar som du inte hunnit ta ut ska ersättas med pengar som betalas ut på din slutlön.

Magnus Larsson, central ombudsman



Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra? Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-480 30 00. Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.

Ung kraft i hamnen

Var nyfiken, fråga om det fackliga arbetet och gå utbildningar! Det är råd till andra, särskilt yngre, transportare från hamnarbetaren Alve Bladin, ungdomsansvarig i sin avdelning – och själv ”våldigt nyfiken”.

Text och foto LILLY HALLBERG

I DAG KÖR HAN kran på containersidan i hamnen, dit bästa kompisen – som hade sommarjobb 2017 – återvände och då drog med honom.

– Det är en annorlunda bransch att komma in i.

Till skillnad från många kollegor har Alve inga släktingar som jobbar i hamn. Och på gymnasiet gick han inte någon transportinriktad utbildning utan samhällsvetenskapliga programmet i Gävle. Staden han återvände till, från Sandviken, för en vecka sedan, inflyttad i egen lägenhet i stadsdelen Sörby. Fast med tanke på arbetspassen blev det tufft att hinna med alla flyttbestyr.

En del återstår, som soffa och köksbord till exempel. Men Alve verkar ta det med ro. Han är långledig när Transportarbetaren träffar honom, på ett kafé på Skeppsbron i Gävle. Från den gamla stadskajen syns de jättelika kranarna på hans arbets-



ALVE BLADIN

Jobb: Kranförare, Gävle hamn.

Bor: Gävle.

Ålder: 25 år.

Familj: Mamma och pappa, två äldre systrar.

Fritid: Läser mycket, spelar bas ”för kul”, nyligen tagit upp kampsport igen efter en ”mindre aktiv period”.

Fackliga förtroendeuppdrag: Ungdomsansvarig avdelning 1 Hamn Norrland/ Mellansverige, ledamot i Transportklubben Ylport Gävle.

plats, Fredriksskanshamnen, i horisonten. På andra sidan Gavleån, på Brynäs, ligger gasklockorna i tegel från slutet av 1800-talet. I dag använda för olika event. Alve har själv hoppat in i garderoben på en spelning här. Och före hamnen hade han en tid av att ”studsa runt mellan olika arbetsplatser.”

Det senaste året har han som förtroendevald varit på flera forum för unga, som en decemberhelg på Transports förbunds kontor i Stockholm.

– Det var otroligt givande, både att träffa andra förtroendevalda från olika branscher och ombudsmän och fackliga ledare. De tog en på allvar, det kändes att de lyssnade, säger Alve, och betonar att han har förtroende för dem som snart förhandlar för nytt stuveriaftal.

VIKTIGAST? LÖN ÄR självklart alltid viktigt.

– Men också att stärka våra rättigheter, att fokus även är på sådant som vilotider och hälsoaspekter. Jag kan se att det finns brister i arbetsmiljön, risker då allt är stort och tungt. Går något fel och någon skadas handlar det ofta om svåra skador, säger Alve.

Alve är yngst i sitt arbetslag, det är tio år till den näst yngsta. Men på senare år har det blivit allt fler unga som jobbar i hamnen.

– Det har också kommit in många tjejer, det är jättekul.

Förtroendeuppdraget som ungdomsansvarig i den ena av Transports hamnavdelningar skulle kunna ta hur mycket tid som helst.

– Mycket blir det vad man gör det till. Men det kräver planering, som inför besök i andra hamnar. Jag har aldrig blivit nekad facklig tid, men helst ska man ju säga till ett halvår i förväg, haha, säger Alve Bladin, som ändå tycker att dialogen med arbetsgivaren är hygglig. ●



Alve Bladin på Skeppsbron. I bakgrunden skymtar kranarna från 1930-talet som en gång ersatte den gamla ångkranen i Gävle inre hamn.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 53960 medlemmar och är ett av 13 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är måndag–fredag 8.00–16.40. Lunchstängt 11.30–12.30. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa har sina lokaler på samma adress som förbundskontoret i Stockholm.

A-kassan når du på telefon 0771-40 30 01, måndag–torsdag 13.00–15.00 och fredag 9.00–11.00.

Mer information om förbundet och a-kassan hittar du på transport.se och transportsakassa.se

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 24 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med.

Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år. Kontakta oss på e-post trpgbgavd2seniorer@gmail.com. Välkomna!

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapet Härmed kallas representantskapets ledamöter till årssammanträde den 29 mars kl 10.00.

Plats: Hotell Waterfront, Adolf Edelsvärds gata 10 i Göteborg.

Vi börjar kl 9.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 10.00 och beräknas pågå till 16.00. Kl 13.00 bryter vi för lunch, som äts på hotellet.

På dagordningen: Val till avdelningsuppdrag, årsbokslut, revisionsberättelse samt diskussion och information om avtalsrörelsen.

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som är medlem i Transport en grundläggande förståelse för facket roll på arbetsplatsen och i samhället. Dina rättigheter och skyldigheter. Vilka försäkringar som ingår i medlemskapet. Skyddsombudets roll, och en skyddsfrågas

väg vid en arbetsmiljöfråga.

Startpunkten hålls följande datum, på avdelningsexpeditionen i Linköping, under våren:

➤ Onsdagen den 26 mars kl 9.00–16.00.

➤ Tisdagen den 29 april kl 9.00–16.00.

➤ Tisdagen den 27 maj kl 9.00–16.00.

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

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Efterlysningar

➤ Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd? Ring till avdelningen på 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se så berättar vi mer!

➤ Tillhör du sektion 3 (Kristinehamn/Storfors), sektion 5 (Filipstad/Hällefors), sektion 7 (Säffle/Ämål) eller sektion 11 (Hagfors/Munkfors) vill vi gärna komma i kontakt med dig för att starta upp dessa "vilande" sektioner igen.

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

Studiennyhet Vi kommer nu att kombinera Start- och Avtalspunkter, så passa på att anmäla dig.

Startpunkten Vill du lära dig mer om dina rättigheter som anställd och medlem? Passa på att anmäla dig till Startpunkten. Det är Transports grundut-

bildning och inkörsporren till alla utbildningar i förbundet. Under åtta timmar lär du dig varför det är viktigt att värna om det fackliga löftet, hur Transport är uppbyggt och hur facket arbetar. Vi vill ge dig en ökad förståelse för den svenska modellen på arbetsmarknaden och kollektivavtalets betydelse.

➤ Nästa kurstillfälle är den 21 maj.

Avtalspunkten Avtalsrörelsen är i gång och vi kommer att köra Avtalspunkter allteftersom aktuella avtal går ut, samt några kurser efter önskemål:

➤ 14 april: Transportavtalet.

➤ 19 maj: Bensin- och garageavtalet.

Anmälan till båda kurserna görs till studier.6@transport.se eller 010-480 30 06.

Vill du att vår studieorganisationsör Carina kommer ut och håller utbildningar i din del av länet? Ring henne på 010-480 31 83.

Årsmöte Medlemmar bjuds in till årsmöte som åhörare den 29 mars på Best western Gustaf Fröding hotell.



STUGORNA Har du tänkt på somarsemestern?

Vi har två stugor, en i Branäs och två lägenheter i Tandådalen för uthyrning hela året. Se hemsidan för mer information och tillgänglighet (skanna qr-koden).



AVDELNING 9 ÖREBRO

Kallelse Representantskapet har årsmöte för valda ledamöter den 29 mars. På dagordningen står det val till avdelningsuppdrag som kassör, avdelningssekreterare, ledamot och ersättare i avdelningsstyrelsen, ungdomsansvarig, fanbärare och valberedningen.

Tid och plats kommer senare i kallelsen till alla ledamöter.

Utbildningstillfällen för Startpunkten, som är den första utbildning som medlemmar och icke medlemmar kan gå för att lära sig mer om facket:

➤ 26 april.

➤ 14 maj.

➤ 17 maj.

Hör av er till studier.9@transport.se om ni vill veta mer.

S-föreningen har årsmöte lördagen den 15 mars kl 10.00 på avdelningskontoret, Elementvägen 5 i Örebro. Alla är välkomna. Vi bjuder på fika.

Pensionärssektionen planerar att prova pilbåge i Hallsberg under vecka 21 eller 22. Mer information kommer i nästa nummer av Transportarbetaren.

Se även avdelningens Facebooksida, där vi noterar när möten är inplanerade.

AVDELNING 11 NORD-UPPLAND/GÄSTRIKLAND

Start- och Avtalspunkten Våren är här och det är dags att bredda kunskaperna.

Utbildningen ger dig grundläggande förståelse för vad medlemskapet i fackföreningen ger. Du lär dig mer om medlemskapets värde och får kunskap om ditt kollektivavtal.

Det här är en särskilt viktig utbildning som du kommer att ha nytta av på din arbetsplats! Inga förkunskaper krävs.

Läs din medlems-tidning på nätet!

transportarbetaren.se

Kursen hålls följande dagar i avdelningens lokaler, Sättrahöjden 16 i Gävle:

➤ Vecka 17 och 24: Tisdag kl 8.00–16.00. Lunch ingår!

➤ Vecka 21: Måndag kl 8.00–16.00. Lunch ingår!

Anmäl dig till: jessica.axelsson@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Pensionskväll med Folksam, för dig som är 50-plus, den 29 april kl 18.00–20.00.

➤ Hur fungerar det här med pension egentligen?

➤ Vad är allmän pension?

➤ Vad är avtalspension?

➤ Hur kan jag se till att min avtalspension är inbetald?

➤ Hur kan jag redan i dag påverka min pension?

➤ Hur ser jag till att min familj får mina pensionspengar om jag skulle avlida?

Under två timmar går vi igenom det som är mest nödvändigt att känna till när det kommer till din pension.

Varmt välkommen till avdelningen! Skanna qr-koden och anmäl dig.



Facklig grundkurs Vill du lära dig mer om Transport och det fackliga medlemskapet? Gå Startpunkten. Nästa tillfälle är den 3 maj. Vi bjuder på pizza så du inte sitter hungrig. Skanna qr-koden och anmäl dig.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Studier Anmäl dig till Startpunkten på tel 010-480 30 14 eller studier.14@transport.se!

Transports fackliga introduktion är till för att öka dina kunskaper i fackliga frågor. Du vill väl kunna vara med, påverka och förändra?

➤ Lördagen den 15 mars kl 10.

➤ Måndagen den 14 april kl 18.

➤ Söndagen den 18 maj kl 10.

➤ Måndagen den 2 juni kl 18.

Följ oss gärna på sociala medier!

➤ Facebook (skanna qr-koden)

➤ På Instagram heter vi transport.14



AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet Här kommer en påminnelse om att anmäla er till årsmötet tisdagen den 18 mars kl 18.00. Hör av er till oss på avdelningen senast fredagen den 14 mars, för vi ska beställa mat och dryck till mötet.

Handlingar kommer att finnas på avdelningen en vecka före mötet. Det kommer även att gå ut ett mejl med dagordning, så logga in på Mina sidor på Transports hemsida och kolla att ni har rätt mejladress registrerad.

Gäst i år är Jimmy Oveesson, Internationella enheten, tidigare i Ordning & reda i åkeribranschen.

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

Tänk på att personen måste vara tillfrågad. Uppe för val vid årsmötet är fyra ledamöter, fyra ersättare samt en revisor.

Startpunkten Om avdelningen får in tillräckligt många förfrågningar planerar vi att hålla Startpunkten någon av lördagarna under våren. Så anmäl ert intresse till avdelningen. Frukost och lunch ingår i utbildningen.

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

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Representantskapets årsmöte hålls lördagen den 22 mars, i Transports lokaler i Skövde. Kallelse till ledamöter utgår separat.

Studier Är du intresserad av en facklig utbildning? Hör av dig till studier.17@transport.se eller titta på kursutbudet på avdelningens hemsida (skanna qr-koden).

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport?

Kontakta vår ordförande/studieorganisationsör Mikael Humlin på 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se för att boka in en Startpunkt.

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

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

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

Har du frågor om arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:



Värva en arbetskamrat – få 200 kronor i presentkort!

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

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



TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

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

Är du ung (under 30) och har funderingar på det här med facket? Kontakta vår ungdomsansvariga:

➤ Jonna Grip: ung.18@transport.se.

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

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

➤ Hemsidan ➤ Facebook



Ring först! Har du för avsikt att besöka avdelningskon-

toret? Ring 010-480 30 18 och kolla så det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater Planeringen för Transport Le Mans -25 har precis börjat och vi är taggade. Ni som har varit med förut vet vad vi snackar om!

Utbildningsdag För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår utbildningsdag den 2 april, 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 på andreas.kedborn@transport.se för mer information.



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

Pensionärsklubben
Torsdagen den 27 mars kl 11.30 bjuder vi in till lunch på restaurang Malmen på Malmabergsgatan. Kl 13.00 beger vi oss till Västmanlands Radio för ett studiebesök. Anmäl dig till Kjell Ståhl, 076-100 66 51 eller Ethel Castor, 070-766 89 10, senast den 20 mars.

Efter årsmötet ser pensionärsklubbens styrelsen ut som följer:

- Ordförande: Kjell Ståhl.
- Sekreterare: Ethel Castor.

► Ledamöter: Inger Fredriksson, Kerstin Boholm, Kjell Lindbom och Owen Olofsson.

AVDELNING 20
NORRA SMÅLAND

Repskapets årsmöte Härmed kallas alla representantskapsledamöter till årsmöte den 23 mars kl 10.00 på Stiftsgården Tallnäs Sjöeryd i Tallnäs Skillingaryd.

Kallelsen skickas även via mejl till er som valts på årsmötena, så kolla gärna att vi har registrerat rätt mejladress till dig.

Kaffe och fralla kommer att serveras från kl 9.30.

På dagordningen står val av avdelningsordförande, tre styrelseledamöter, tre styrelsesuppleanter, studieorganisatör, ungdomsansvarig samt andra avdelningsuppdrag.

Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats. Vill du vara med anmäl du dig till avdelningens mejladress på transport.20@transport.se eller ringer 010-480 30 20.

Stort tack till alla som tog sig tid att delta på våra årsmöten.

Som medlem kan du hålla dig uppdaterad om vad som händer i avtalsrörelsen via vår hemsida samt vår Facebooksida.

► Hemsidan: ► Facebook:



Dessutom är det väldigt viktigt att du går in på Mina sidor på transport.se och kollar att vi har rätt kontaktuppgifter till dig. Så att vi snabbt kan nå ut med viktig information vid en eventuell konflikt.

Under avtalsrörelsen är vi ute på så många arbetsplatser vi kan och hinner. Vill du som är medlem eller förtroendevald följa med på ett uppsökeri framöver?

Hör av dig till avdelningsordförande Anna Axelsson. 010-480 30 20 eller anna.axelsson@transport.se. Avdelningen står för lönen om du behöver ta ledigt för att vara med.

Uppsökeriverksamheten medför även att det kan vara lite längre svarstider på mejl och telefonsamtal.

Vill du vara säker på att träffa oss så boka en tid genom att ringa 010-480 30 20.

AVDELNING 25
HALMSTAD

Hej kamrater!

Vi är mitt i avtalsrörelsen och vi ber er att hålla er uppdaterade på Transports hemsida, transport.se.

Under vecka 17 kommer vi att göra arbetsplatsbesök. Kontakta oss om du vill att vi ska besöka din arbetsplats.

Representantskapets årsmöte hålls lördagen den 22 mars kl 9.30 på IF Metall, Älesvägen 2 i Halmstad.

Vi besöker Björkängs vägkrog (E6:an, Spannarp 30, Tvååker) och Rasta i Markaryd (E4:an, Ulvarydsvägen 1, Markaryd) följande torsdagar, mellan kl 11.00 och 19.00:

Björkäng Vägkrog

- Den 24 april.
- Den 5 juni.
- Rasta i Markaryd*
- Den 10 april.
- Den 15 maj.

Kom och snacka med oss så bjuder vi på dagens lunch.

Vill du att vi besöker just DIN arbetsplats? Hör av dig!

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

Tänk på att ditt kollektivavtal ger dig bättre villkor. Läs mer om det på Mina sidor på transport.se.

Vårliga hälsningar från avdelningsstyrelsen!

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen Vi är i Skellefteå på tisdagar kl 10.00–15.00. Ring 010-480 30 28 om ni vill ha fysisk träff med någon lokalfunktionär då.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kon-

takta larsgunnar.sandgren@transport.se eller 010-480 34 36.

VÅR FJÄLLÄGENHET

Avdelningens fjäll-lägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning.

På vår hemsida (skanna qr-koden) hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.

AVDELNING 32
MELLERSTA NORRLAND

Hej Kamrater!

Representantskapets årsmöte kommer att hållas söndagen den 23 mars kl 10.00. Kallelse och handlingar kommer att skickas ut via mejl.

Är du nyfiken på att lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär? Startpunkten är Transports introduktionskurs. Där går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är, hur det funkar med kollektivavtal och Transports organisation och arbetsmiljö.

Kontakta avdelningens studieorganisatör Lars Eriksson för att boka in dig på någon av våra utbildningar, 010-480 34 72 eller lars.eriksson@transport.se.

Har du frågor eller vill komma i kontakt med någon på avdelningen är du välkommen att ringa 010-480 30 32 eller mejla transport.32@transport.se.

Vill du hellre sitta ner och prata en stund är du välkommen in på något av våra kontor (Östersund, Örnsköldsvik eller Sundsvall) för en pratstund eller bara en kopp kaffe.

Vi vill påminna alla om att logga in på Mina sidor på

transport.se och kontrollera sina uppgifter. Samt att uppdatera vid behov då detta är vår snabbaste kontaktväg till er medlemmar.

Lyssna gärna på vår podd! Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på Podbean och Spotify!

AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelse 2025 – viktigt att tänka på!
Förbundet och vi på avdelningen kommunicerar via mejl och sms. Nu ser vi att det finns medlemmar som saknar antingen mejladress eller mobilnummer på sina kontaktsidor. Om du vill få information (det kan vara allmän information men också om något som händer på din arbetsplats), gå in på Mina sidor på transport.se och uppdatera dina uppgifter.

Arbetsplatsbesök Kontakta avdelningen eller ordförande Tommy Sahlberg på 010-480 32 84 om du har frågor eller vill veta mer, så kan vi tillsammans planera in ett besök på din arbetsplats.

Kommande Startpunkter
► 23 mars i Kristianstad.
► 6 april i Karlshamn.

Avtalspunkter Vi ser nu att ni medlemmar börjar efterfråga utbildningar om avtalen och planering sker löpande. Intresserad? Kontakta oss.

Information om våra utbildningar hittar du på vår hemsida, eller så ringer du 010-480 30 51 om du har frågor.

Representantskapet Den 29 mars hålls avdelningens årssammanträde. Ledamöter får kallelse via e-mejl och sms och anmäler sin närvaro (och eventuella frånvaro) till avdelningen – tillsammans med eventuella matallergier – senast den 14 mars. Vi bjuder på förtäring. Plats: Folkets hus i Emmaboda.

Är du pensionär och intresserad av att träffa gamla transportare? Då är du välkommen att kontakta oss:

- Kenneth Ingemansson, Karlskrona: tel 070-302 56 61.
- Gustav Holmberg, Sölves-

borg: tel 070-245 6258.

Kontakta avdelningen
► Växel: 010-480 30 51.

► E-post: transport.51@transport.se.

► Hemsidan: ► Facebook:



AVDELNING 55
BOHUSLÄN/DALSLAND

Representantskapets årsmöte hålls den 22 mars på Hotell Bohusgården.

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

Uppdatera Bytt mobilnummer, e-postadress eller arbetsgivare? Gå in på Mina sidor och kolla att dina uppgifter stämmer.

Hör av dig! Är det något annat du funderar på vad gäller jobbet så slå oss en signal på 010-480 30 55 eller skicka ett mejl till transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Nu finns vi på Instagram!
Ni hittar oss med användarnamnet TransportAvd88Dalarna.

Aktuellt på avdelningen
► 15 mars, Representantskapet.

► 30 mars: Speldag för Ung i Transport.

► 27 april: Startpunkten.

Vi söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna. Är du eller någon på er arbetsplats intresserad så hör av er till oss. Vår vision är att det ska finnas förtroendevalda på alla arbetsplatser. Det gäller både Transportombud och skyddsombud.

Kontakta oss via mejl på transport.88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88. Hemsidan når du genom att skanna qr-koden.

Vi finns på Facebook. Gilla och följ oss gärna där (skanna qr-koden).



Tommy Wreeth

Jag ser med tilltro på förbundets framtid

En fungerande organisation byggs alltid från grunden och kräver både kontinuerligt underhåll och förnyelse. Detta gäller givetvis även för en fackförening. Ända sedan jag valdes till ordförande i Svenska Transportarbetareförbundet har jag jobbat med detta som utgångspunkt.

FÖRBUNDETS STYRELSE HAR de senaste åren försökt att aktivt fokusera på att engagera sig mer i lokalavdelningarnas arbete och utveckling.

Vi har en fördelning i både verkställande utskottet och styrelsen för kontakten med våra avdelningar och vi försöker att följa upp verksamhetsplaner och verksamhetsberättelser genom besök och stöttning.

Syftet är inte att kontrollera och kritisera, utan att stötta och vara ett bollplank till avdelningarna vid behov.

Vid besöken ser vi också att vi kan koppla ihop lyckade aktiviteter, arbetsmetoder och åtgärder som fungerat bra på ett ställe med en annan avdelning som kanske letar efter nya sätt att utveckla och förbättra verksamheten.



VI HAR ÄVEN ett kontinuerligt arbete med våra avdelningsutvecklare. De stöttar avdelningarna i arbetet med att ta fram realistiska verksamhetsplaner, som fungerar i verkligheten och inte stannar på planeringsstadiet.

Allt är inte klart eller perfekt, men strukturerat och engagerat arbete flyttar oss sakta men säkert framåt i rätt riktning.

Jag ser med tilltro på förbundets framtid – både centralt och lokalt. ●

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

Mina Sidor på **transport.se**

Logga in för att ladda ner ditt Kollektivavtal,
kontrollera vilka utbildningar du har gått och
säkerställ att dina uppgifter stämmer, såsom
arbetsgivare och inkomst.



Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



1897