

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 9 2025

Avtal 2025

Här är årets
löner – avtal
för avtal

Gör världen lite renare

Martin Nyberg tar kampen mot
skräpet – även på fritiden

VÄRVA DIN KOMPIS

Du som värvar en kompis får ett Superpresentkort värt 200 kronor. Transports styrka som fackförbund att kunna förändra och påverka börjar alltid hos dig. Scanna QR-koden eller besök transport.se för att göra oss ännu starkare.



Scanna & läs mer

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets medlemstidning

POSTADRESS
Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS
Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA
www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET
Martin Nyberg
Foto: Justina Öster

ANNONSER
AdSales Group AB,
Urban Sandström
Tel: 070-615 85 15
E-post: urban@adsales.se

TRYCK
Stibo Complete,
Katrineholm 2025.
TS-kontrollerad upplaga: 53 400
Nästa nummer utkommer
den 17-18 december.

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**

När folkbildningen dör får lögnen liv

”Sverige har en regering som demonterar svenska värderingar som fria fackförbund och starkt civilsamhälle med fungerande folkbildning.”

I slutet av oktober kom en nyhet om att Arbetsdomstolens nästan alla mål under november, december och januari ställs in då pengarna tagit slut. Det var tomt i plånboken. Varför sprack budgeten? Det finns olika anledningar till det men det kokar ner till att regeringen har minskat sina anslag på olika sätt. Anslagen till civilsamhället, folkbildningen, har minskat. Kurser, studiecirklar och annat som inte längre kan genomföras. Även det internationella stödet har minskat kraftigt. I juni fick till exempel Olof Palmes internationella center sina biståndspengar indragna. Pengar som skulle ha gått till att stärka civilsamhället i mottagarländer.

ETT ANNAT OTYG som dykt upp på den svenska arbetsmarknaden är gula fackförbund. Alltså arbetsgivarvänliga fackförbund. Röster har höjts om att förbjuda det. Till Arbetsvärlden säger Niklas Selberg, arbetsrättsexpert och professor i civilrätt vid Linnéuniversitetet, att politikerna behöver lagstifta mot arbetsgivarkopplade gula fack och det så fort som möjligt, åtminstone om man vill bevara den svenska modellen.

ETT STARKT CIVILSAMHÄLLE med fri folkbildning är en av den fria demokratins grundpelare. Den svenska modellen där parterna, arbetsgivare och arbetstagare tar ansvar, är en annan. Sverige har en regering som demonterar svenska värderingar – fria fackförbund och starkt civilsamhälle med fungerande folkbildning. Vad kommer det att leda till? Vi lever i informationens tidsålder där var en kan bli sin egen profet, med stor räckvidd. Utan bildning florerar konspirationsteorier och rena rama osanningar.

MED ALLT DETTA är du som medlem i ett riktigt fackförbund så viktig. Inte bara för dig själv och dina arbetskamrater. Utan faktiskt för hela den fria demokratin. För den fackliga rörelsen kan agera motpol till regeringens nedmontering och polarisering. Så tack, du fackliga medlem! ●



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Nummer 9

- 3 **LEDARE KRISTINA SJÖBERG**
- 8 **AVTAL 2025**
Så gott som alla avtal inom Transport är färdigförhandlade. Här är resultatet.
- 12 **KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**
- 13 **ARBETSLIVS- KRIMINALITET**
Rose-Mari Settergren och Tommy Jonsson bekämpar fiffel och båg.
- 14 **PRISAT SKYDDSOMBUD**
Ulrich Höntzsch, lastbilsförare och skyddsombud på Kaunis iron logistik i Pajala, tilldelas årets Arbetsmiljöstipendium.
- 16 **FULLSATT MÖTE**
Livlig diskussion när Taxiunionen bjöd in förare i utsatt bransch.
- 19 **KRÖNIKA DAVID ERICSSON**
- 20 **HUR FUNGERAR VÄTGAS?**
Ny station invigd i Göteborg.
- 22 **MÖTET THOMAS LINDSTRÖM**
Möt slamsugaren som är en stor samlare av prylar från andra världskriget.
- 26 **EN STADS FLYTT**
Gruvans påverkan tvingade bort Kiruna.
- 32 **TEKNIK & TRAFIK**
- 33 **TRANSPORTARBETARENS ORIGINALSERIE PÅ VÄG**
- 34 **KULTUR BJÖRN ERIKSSON MOLIN**
Transports Värmlandsordförande ställer ut målningar som speglar samhällsutvecklingen.
- 36 **FRÅGA FACKET**
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Martin Nyberg samlar sopor på jobbet och skräp på fritiden.
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET TOMMY WREETH**



FOTO: LARS SJÖLUND



SERIETECKNARE: MATS KÄLLBLAD



FOTO: BERTIL JANSSON



FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: JUSTINA ÖSTER

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om hårdare tag mot färdskrivarfusk:

”Skärpta regler i all ära men tänker man öka kontrollerna av att reglerna följs? Hårdare regler är rätt meningslöst (förutom att det skickar ett starkt signalvärde) om man inte heller har kontroller att reglerna efterlevs.”

Linus

”Jag skulle vilja kräva svar från politikerna på varför det endast är förarna som angrips och aldrig speditionsföretagens ägare och storkunders upphandlare/beställare? Det är dessa som kräver orimligt snäva priser och tidsbegränsningar.”

Erik

Vi skrev om att SD-uteslutning blir fall i Europadomstolen:

”Helt rätt att ta ärendet till Europadomstolen. Det är obehagligt när SD-väljare uttrycker sig nedvärderande om våra nysvenska arbetskollegor.”

Jan O

”Att ni utesluter en aktiv SD-politiker för att det inte passar era värdegrunder är befängt. Våldigt många av era medlemmar röstar på SD. Det är inget annat än en fruktansvärd dubbelmoral.”

Mikael

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... senaste månaden:

1. Hårdare tag mot färdskrivarfusk
2. Ulrich kör malmtransporter – belönas för säkerhetsarbete
3. Uber och Bolt delar branschen – Taxiunionen manar till enighet

Debatt

Elnätet nyckeln till gröna transporter



Den gröna omställningen av vägtransporter i Europa är i full gång. EU:s mål är att minska utsläppen med 90 procent till 2040, och lagstiftningen driver på övergången till nollutsläppsfordon i form av el- och vätgasdrivna lastbilar.

FRÅN 2028 GÖRS fossila bränslen dyrare genom att vägtransporter inkluderas i EU:s nya utsläppshandelssystem (ETS 2).

Samtidigt kräver EU att 45 procent av alla nya lastbilar ska vara nollutsläppsfordon redan 2030 och 90 procent år 2040 vilket i praktiken innebär en utfasning av lastbilar med förbränningsmotorer.

MEN INNAN ÅKERIFÖRETAGEN kan ställa om krävs rätt förutsättningar. Det måste finnas tillräcklig laddinfrastruktur, ett elnät med kapacitet för depåladdning och fordon till rimliga priser. I dag saknas mycket av detta. Den så kallade AFIR-förordningen, som kräver ett visst antal laddstationer längs huvudvägnätet, är ett steg framåt, men långt ifrån tillräckligt.

Delta i debatten

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

För att omställningen ska lyckas krävs samarbete mellan eldistributörer, laddoperatörer, myndigheter, politiker och näringsliv.

Framför allt måste elnäten byggas ut så att företag kan ladda sina fordon på egen adress.

Det tar tid och kräver tillstånd, markarbeten och stora investeringar som åkeriföretagen inte kan bära ensamma.

VI UPPMANAR DÄRFÖR de nordiska regeringarna att använda intäkterna från ETS 2 till att finansiera utbyggnaden av elnätet. Då kan inkomster från fossila bränslen användas för att finansiera den gröna omställningen.

Enligt beräkningar från Carbon market watch väntas ETS 2 generera omkring 3 000 miljarder kronor mellan 2027 och 2032.

Vägtransporter står för 1,4 procent av EU:s BNP och ännu mer i Norden. Genom att säkerställa goda konkurrensvillkor i åkeriföretagen kan vi skapa tillväxt och samtidigt minska utsläppen.

ÅKERIFÖRETAGEN ÄR REDO att bidra men för att lyckas krävs samarbeten för att skapa rätt förutsättningar för att bedriva verksamhet med nollutsläppsfordon. ●



TORSTEN LAKSAFOOSS HOLBEK

Vd, Nordic logistics association (NLA)



OSCAR HYLÉEN

vd, Sveriges Åkeriföretag och ordförande i Nordic logistics association (NLA)

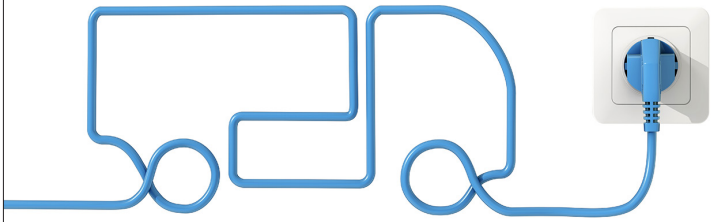


FOTO: SHUTTERSTOCK

”Framför allt måste elnäten byggas ut så att företag kan ladda sina fordon på egen adress.”

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

VINTERPAKET
DU FÅR 14 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
2496:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



Välj ett par.
Med eller utan
spikfickor

SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1



MULTISCARF

ELASTIC
ERGO



BÄLTE



STRETCH BEANIE



UNDERSTÄLL TRÖJA



UNDERSTÄLL BYXA



COMFORT
STRETCH BEANIE



2-PACK KALSONGER

KLASS 3



PATCHED POCKET POLAR FLEECE



VINTERJACKA

WOOL BLEND
WINTER



2-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG

**HIGH-VIS
PRO**
BY WEXMAN WORKWEAR

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

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär
helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

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

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994



Årets löneökning är en av de högre sedan industriavtalet tecknades i slutet av 1990-talet.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Så blev de nya lönerna – avtal för avtal

Alla utom ett av Transports kollektivavtal är färdiga. Här är de nya lönerna – och så tycker facket, arbetsgivarna och arbetarna om de nya avtalen.

Text JOHN ANTONSSON

För avtalsrörelsen valde Transport att ställa sig utanför LO-samordningen och att stå utanför industrins lönemärke (industrins norm för löneökningar). Transport krävde något högre löneökningar än övriga LO-förbund. Enligt Transports ordförande Tommy Wreeth resulterade det i att vissa yrkesgrupper med lång erfarenhet fick lite högre än märket, och vissa andra grupper fick märket.

Transport krävde också något högre löneökningar än övriga LO-förbund. Vissa yrkesgrupper med lång erfarenhet fick lite högre än märket, och vissa andra grupper fick märket. – Så länge delegationerna är hyfsat nöjda är jag hyfsat nöjd, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.



Tommy Wreeth.
FOTO: EMIL FLISBÄCK

Arbetsgivarparten sammanfattar avtalen som prick på märket. Hanna Alsén, chef för arbetsrättsfrågor på Transportföretagen, sammanfattar avtalsrörelsen så här: – Vi konstaterar att vi landade alla avtalen på märket, som vi i och för sig tycker är högt. Samtidigt är det tufft för företagen att bära upp avtalen.

EN SOM TYCKER att utfallet inte var tillräckligt är Hans C Nilsson, lastbilschaufför i Skåne och Transportombud på sin arbetsplats. – Nu är det tusentals människor som kom under flyktningkrisen som inte får vara kvar i Sverige för att de tjänar lägre än 90 procent av medianlönen (33 390). Hur tusan ska en ung kille från Afghanistan kunna göra det när jag

Så funkar Transports avtalsrörelse

- Avtalsråd:** Transportmedlemmar från varje bransch tar fram och prioriterar kraven.
- Industriavtalet:** Fack och arbetsgivare i industrin beslutar om det märke som påverkar alla kollektivavtal.
- Avtalsdelegation:** Förbundets förhandlare och utsedda yrkesrepresentanter som för medlemmarnas röst vid bordet.
- Förhandlingar:** Parterna växlar krav och förhandlar därefter fram nya kollektivavtal.
- När förhandlingar låser sig:** Fack och arbetsgivare kan varsla om konfliktåtgärder som strejk och lockout.

som lastbilschaufför med 19 år i yrket inte gör det? frågar sig Hans C Nilsson. Han brinner för högre löner och vill se en kraftig ökning av det högsta steget. – I nästa avtalsrörelse vill jag att vi kraftsamlar, varslar och visar arbetsgivarna att vi är beredda att strejka om de inte anpassar sig. Vissa är kanske rädda att det blir ökad kostnad för åkaren och arbetsgivaren. Men det ska de ta ut på sina kunder som tjänar mycket pengar på oss. Då kan vi få fler medlemmar och visa hur star-



Hans C Nilsson är lastbilschaufför och Transportombud.



Hanna Alsén, chef för arbetsrättsfrågor på Transportföretagen, och Linda Räfsbäck, förhandlingschef på Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

”Jag vill att vi ska få premiekompensation för avlönad tid i stället för arbetad tid.”

Anders Olsson, ordförande i Stockholmsavdelningens Åkerisektion, har ett nytt förslag till nästa avtalsrörelse.



FOTO: LILLY HALLBERG

ka Transportarbetareförbundet är, för det är vi – vi är äldre än LO, för guds skull.

DEN HÄR AVTALSRÖRELSEN varslade Transport om konflikt i förhandlingarna om hamn- och stuveriavtalet samt kabinavtalet. Men förbundet förberedde sig för konflikt i alla avtalsförhandlingar.

– Det är ett sätt för oss att skapa tryck i avtalsförhandlingarna, säger Tommy Wreeth. Inför kommande avtalsrörelser ser Tommy Wreeth kompetenstillägg som en möjlig väg mot ökade löner.

– Till exempel om en väktare är drönpilot eller vapenbärare, eller om en chaufför har särskilda kompetenser som ADR (farligt gods), är det generellt saker som företagen tjänar pengar på, men som våra medlemmar inte får ta del av. Om våra medlemmar ser till att utveckla branschen och öka produktiviteten ska de ha bra betalt för det också. – Vi kan se att företagen, oavsett bransch, glatt säljer erfarenheten och kompetensen våra medlemmar har, men vi är inte i närheten av att få betalt för det vi tillför, säger Wreeth.

FRÅGAN OM HUR lönerna ska kunna öka mer skickas också vidare till arbetsgivarparten och Linda Räfsbäck, ny förhandlingschef på Biltrafikens Arbetsgivareförbund. – Känslan att man önskar en högre lön tror jag att många kan känna igen sig i. Men man får inte tappa helheten. Det som påverkar den personliga ekonomin mest är att hålla nere inflationen och en god reallöneutveckling. Det är en parameter som man måste ha med sig. Och också att det ska finnas förutsättningar för företagen att bedriva en lönsam verksamhet. Det är de bolagen som finns kvar, som kan erbjuda arbete och betala löner.

ANDERS OLSSON KÖR betong i Stockholm och är ordförande för Åkerisektionen i Transports avdelning 5: – Ökningen som vi fick i våras var välkommen, men det blev inte lika mycket som jag och kollegorna hade önskat. Tyvärr har lönerna inte ökat lika mycket som matpriserna.

Den här avtalsrörelsen var Anders Olsson med i det avtalsråd som formulerade Transports krav i förhandlingarna. Och till nästa gång kommer han att komma med ett nytt förslag. – Jag vill att vi ska få premiekompensation för avlönad tid i stället för arbetad tid. Som det är nu förlorar vi som har förhandlat upp vår premiekompensation ganska mycket när det är röda dagar och vi inte jobbar, säger Anders Olsson. ●

Alla avtal inte med på vår lönelista ➤

- ➔ Avtal med lönepotter är inte jämförbara och därför inte med på lönelistan.
- ➔ Hamn- och stuveriavtalet har företagsspecifika löner och passar inte heller på listan.
- ➔ Det mesta i kabinavtalet regleras genom företagens lokala avtal, och därför finns det inte med på lönelistan.

HÄR ÄR NYA LÖNERNA		Lön (kr) 2024	Ny lön (kr) 2025	Ny lön (kr) 2026
Bensin- och garageavtalet	Ingångslön servicebiträde	25652	26581	27400
	Serviceman åtta år i yrket, ett år på företaget	31003	32009	33065
Bevaknings- och säkerhetsavtalet	Nyanställd	25380	26243	27004
	Transport lyckades i år få med ett påslag på 200 kronor för den som har fem år eller mer branscherfarenhet. Nu blir det alltså sammanlagt 300 kronor extra under avtalsperiodens andra år.	26594	27498	28296
	Lönegrupp A (väktare med flera efter sex månader)	30408	31442	32354
	Lönegrupp B (väktare med flera efter 15 månader)	30805	31907	32889
Bilvårdare på biluthyrningsföretag	Ingångslön	26021	26906	27713
	Efter åtta år i yrket	30415	31449	32393
Bilvårdsanläggningar, Fremia	Ingångslön biträde	25652	26581	27400
	Bilvårdsman åtta år i yrket, ett år på företaget	31003	32099	33065
B-kortschaufför, transportavtalet	Ingångslön	27346	28306	29156
	Premiekompensation 2–5 kronor per arbetad timme tillkommer.	30494	31634	32660
Bussförare	Lönegrupp 1	29013	29912	30810
	Lönegrupp 5	32013	33005	33996
Bärgningsarbetare, transportavtalet	Ingångslön	30624	31681	32642
	Efter fyra år i yrket	31216	32273	33234
Flygarbetare inom civilflyget	Garanterad grundlön för nyanställd	27342	28272	Pottsystem 2026
	Garanterad grundlön tre års yrkeserfarenhet	29274	30269	
Flygmekaniker	Ingångslön treårig yrkesutbildning	29139	29867	30703
	Tio års erfarenhet	31704	33054	33980
Flygtankning, tankningsman	Nyanställd	26273	27407	28408
	Åtta år i yrket, ett år på företaget	33847	35184	36363
Gummiverkstadsarbetare	Ingångslön över 18 år	27532	28408	28821
	Efter sex år i yrket	31491	32691	33701
Lastbilschaufför, transportavtalet	Ingångslön	30163	31037	31807
	Premiekompensation 2–5 kronor per arbetad timme tillkommer.	31046	32170	33198
Miljöarbetare med C-kort, miljöarbetareavtalet	Ingångslön	30749	31819	32804
	Efter sex år i yrket	31420	32556	33541
Miljöarbetare, medåkare utan C-kort	Ingångslön	29853	30956	31941
	Anställd från och med 1 juni 2023.	31420	32556	33541
Taxiförare, månadslön	Ingångslön	26984	27753	28353
	Efter sex år i yrket	28084	29171	30191
Taxiförare, garantilön vid provision		23337	24130	24830
Terminalarbetare, Transportavtalet	Ingångslön	29274	30268	31144
	Premiekompensation 2–5 kronor per arbetad timme tillkommer.	30643	31799	32827
Tidningsdistributörsavtalet	Ingångslön	27348	28278	29126
	Efter 120 månader	32438	33541	34547

FOTO: AMELIE NÄSLUND/LILJASKOLAN



Certifiering firades med lastbilskortge

Utbildning. På Liljaskolan i Vännäs var det stort firande den 6 november. Gymnasiet är först i Sverige med att ha klarat en ny transportcertifiering, CGT-certifiering.

Lastbilar på rad, paradvarv med olika fordon runt anläggningen och konstinvgning stod på programmet, förutom själva certifieringsceremonin.

CGT står för certifierad gymnasial transportutbildning och är en kvalitetsmärkning för transportutbildningar på gymnasienivå. Flera skolor i landet har ansökt men gymnasiet i Västerbotten var alltså den som först kom fram till målet. Certifieringen innebär att skolan uppfyller 27 kriterier som rör kvalitet, branschkoppling och att ge eleverna goda förutsättningar för att få jobb inom transportnäringen. ●

FOTO: PETER KROON



Höga varselstal inom transportsektorn

Arbetslöshet. I Sverige är det över 357000 inskrivna som arbetslösa hos Arbetsförmedlingen. I oktober varslades 6174 personer om uppsägning, vilket är mer än i oktober 2024.

Värst drabbad är tillverkningsindustrin med 1274 varslade.

I oktober var transport och magasinering den bransch som hade fjärde mest varsel, 873 personer. ●

Krönika Alexandra Einerstam

Vi står där när det gäller

När Sverige nu rustar för ett förstärkt totalför-svar talas det mycket om mat, energi och infrastruktur. Mindre uppmärksamhet får vi väktare, ordningsvakter och skyddsvakter som varje dag bidrar till att samhällets nyckelfunktioner fungerar.

När jag blev skyddsvakt gällde fortfarande skyddslagen från 1990. Där stod det att i händelse av krig skulle skyddsvakten övergå till att vara ”krigsman”. Jag frågade en äldre kollega vad det egentligen innebär, och hen svarade: ”du måste infinna dig på ditt objekt och så får du ett förstärkningsvapen i händerna”. Sedan kom både en och två nya skyddslagar och skrivningen om ”krigsman” försvann.

FÖR EN TID sedan fick jag ett brev av min arbetsgi-vare om krigsplacering. Om Sverige skulle hamna i krig eller höjd bered-skap ska jag ingå i det civila försvaret. Det står till och med var jag ska infinna mig.

Vi i bevaknings-branschen, arbetar redan i dag på plats-er som är avgör-ande för Sveriges säkerhet och trygg-het: kärnkraftverk, sjukhus, hamnar, serverhallar ... ja, listan kan göras mycket längre. Vi avlastar polis och militär, så att dessa kan fokusera på an-dra samhällskritiska uppgifter och att samhällets funktio-ner upprätthålls även i våra tider.

Men det är inte

”Ett funger-
ande civilt
försvar
bygger på
att kompe-
tensen finns
där den
behövs och
att insatser
samordnas
på ett klokt
sätt.”

bara väktare, ordningsvakter och skyddsvakter som behövs. De flesta medlemmar inom Transportar-betareförbundet är avgörande om samhället ska fungera vid kris och krig. Utan transporter, logistik och andra samhällsbärande yrken skulle funktionerna snabbt bryta samman.

VI INOM BEVAKNINGSBRANSCHEN måste vara förberedda på både kris och krig, vilket kräver utbildning. När samhällets krav ökar förväntas vi kunna skifta arbetsuppgifter och ta ansvar även i svåra, föränderliga situationer och under pressade förhållanden.

Själv kan jag hantera en pistol, men om jag får ett förstärknings-vapen i mina händer vet jag inte hur det fungerar. Utan rätt utbildning och samordning blir vi en risk i stäl-let för trygghet. Ett fungerande civilt försvar bygger på att kompetensen finns där den behövs och att insatser samordnas på ett klokt sätt.

Att vara en del av totalförsvaret, oavsett yrkesroll, handlar om både ansvar och engagemang. Ja, med-borgerlig plikt vill jag hävda, där var och en av oss har en uppgift där den behövs som mest. Samhället är aldrig starkare än sina försvarslinjer, både synliga och osynliga. Tryggheten är helt enkelt en förut-sättning för att allting annat ska fungera. ●

Alexandra Einerstam
är väktare och skribent.



Tommy Jonsson, Ordnings och reda i åkeribranschen, och Rose-Mari Settergren, God sed i bevakningsbranschen.

Samarbete ska stoppa fusk
bland åkerier och vaktbolag

Facket. Ljusskygga upplägg korsar gränsen mellan be-vakning och åkeri. Transports insatser ska samarbeta för att stoppa dem.

Text och foto John Antonsson

Rose-Mari Settergren och Tommy Jonsson har just ätit en snabb lunch från grillen på Norra Bantorget i Stockholm och ska börja runda av dagens möte. De jobbar var för sig med att hålla fuskare och skojare borta från bevaknings- och åkeribranschen.

– Vi jobbar på liknande sätt i de olika branscherna. Mot den berörda myndigheten. För att få ordning och reda och få bort skiten från de olika branscherna, berättar Rose-Mari Settergren.

TOMMY JONSSON FORTSÄTTER:

– Det finns en jävla koppling emellanåt. Just nu jobbar jag med ett case jag inte kan prata om. Men jag kan säga att även i

åkeribranschen så kommer väk-tarbranschen in i verksamheten.

DET KAN TILL exempel röra sig om åkerier som använder last-bilsförare för att utföra bevak-ningsuppdrag under åkeriturer. Andra låter personal sälja bevakningshundar vid sidan av eller kör skottsäkra bilar i uppdrag som liknar bevakning – men utan rätt papper.

– Folk försöker hela tiden hitta kryphål för att slippa få tillstånd från myndigheter-na, på samma sätt som inom åkeribranschen. Vi jobbar på ett liknande sätt med att kart-lägga företag och sedan tipsa myndigheterna om det, säger Rose-Mari Settergren.

Men borde inte myndigheterna klara av att sköta jobbet själva?

– De har inte samma koll på branscherna som vi har. Många gånger får de reda på oegentligheter från oss. När jag hittar något som är fel tipsar jag länsstyrelsen, som är tillsyns-

myndighet för bevaknings-branschen, och jag skickar en kopia till Nationella operativa avdelningen (Noa) vid Po-lismyndigheten. Då får de se hur kryphålen i branschen fungerar, säger Rose-Mari Settergren.

– När det gäller åkeri-branschen är det nu till exem-pel motioner som lämnats in i riksdagen och hänför sig till mitt jobb. Mycket vi gör syns inte direkt, men vi påverkar in-direkt bakom kulisserna, säger Tommy Jonsson. ●

Fackligt jobb mot
fifflande företag

Transport driver två verksam-heter som bekämpar fusk i sina branscher. Dels Ordning och reda i åkeribranschen med Tommy Jonsson, dels God sed i bevakningsbranschen (Gos) med Rose-Mari Settergren och Eva Andersson.

3 tycker till

Påverkas du i jobbet av mörkret under vinter-halvåret?

Martin Eriksson, slambils-förare och skydds-ombud, Haninge:



– Ja, inga problem i upplyst stadsmiljö, men vi har fått ett nytt område på landet där det är mörkt och dålig sikt. Svårt att dra slang, hitta avloppstankar och man hinner inte lika mycket.

– Dagtid går det ju bra, men inte nattetid. Skaderisken ökar och man måste vara extra försiktig.

Johan Duvskog, sopgubbe och huvud-skydds-ombud, Kävlinge:



– Ja, det är mörkt när man kör till jobbet och nästan mörkt när man kör hem igen.

– Man blir trött och lite de-primerad. Och det blir mycket att tänka på, som att kolla efter folk som inte har reflexer. Ibland få vi snö. Men det brukar bara ligga några dagar och sedan bli slask.

Helena Wahlberg, fjärrchauf-för, Halls-berg:



– Jag tycker att det blir svårare ju äldre man blir, att man påverkas mer av att köra natt.

– Min inre klocka är ju inställd på att jobba nattetid, men det kan vara deprimeran-de att det är mörkt all vaken tid och att du inte får någon typ av solljus alls.

EU-dom om minimilöner välkomnas

EU. Sverige och Danmark önskade helt upphäva direktivet om minimilöner men EU får fortsatt rätt att reglera arbetsvillkor som även kan påverka löner. Det beslutade EU-domstolen den 11 november. Men domstolen slår också fast att direktivet från 2022 på ett par punkter överskridit unionens befogenheter. Och det välkomnas av båda parter på den svenska arbetsmarknaden.

– Det är viktigt att EU-domstolen nu slår fast att EU inte får lägga sig i lönenivåerna. På det viset är dagens dom välkommen. Det behövs bättre villkor för Europas arbetare men EU måste ta hänsyn till att vi reglerar arbetsmarknaderna på helt olika sätt, säger LO:s ordförande Johan Lindholm i ett pressmeddelande.

Direkt och specifik inblandning i lönebildning och föreningsfrihet är inte tillåten, enligt EU-domstolen som ogiltigförklarat två delar i direktivet. Det innebär att det är upp till de enskilda medlemsländerna att själva besluta om. ●



FOTO: SKÅNETRAFIKEN

Upphandling av serviceresor avbryts

Servicetrafik. Skånetrafiken avbryter upphandlingen av nya trafikavtal för serviceresor på grund av oklarheter i underlaget. En ny upphandling annonseras före årsskiftet.

–Det är förstås olyckligt att vi behöver göra om upphandlingen när det gäller nya trafikavtal för serviceresor. Samtidigt är det avgörande att allt blir helt rätt. Jag vill betona att serviceresorna kommer att fortsätta som planerat, säger Dalal Ali, affärsområdeschef serviceresor i ett pressmeddelande. ●

Ulrich kör malmtransporter – belönas för säkerhetsarbete

Arbetsmiljö. Ulrich Höntzsch jobbar med att köra 90-tonsekipage för Kaunis iron logistik. Han är också skyddsombud och nu prisas han med ett stipendium på 15 000 kronor från Prevent.

Text John Antonsson

– Det kändes först överraskande, sedan var jag stolt. Jag visste inte varför just jag förtjänade det. Jag gör bara vanliga uppgifter som skyddsombud, säger Ulrich Höntzsch.

– Vi brinner för arbetsmiljö och arbetet med det dagliga gör vi som ett team.

FÖR OMKRING FEM år sedan blev han skyddsombud på arbetsplatsen.

– I början var det svårt att vara skyddsombud, men nu har vi tydliga rutiner: händer något sitter vi tillsammans. Vi har en årlig arbetsmiljökonferens och regelbundna arbetsmiljömöten i hela koncernen.

Ulrich Höntzsch och de andra lastbilschaufförerna utgår från terminalen i Junosuando, Norrbotten. Därifrån kör de till gruvan för att lasta bilarna, som har specialtillstånd att köra med en totalvikt på upp till 90 ton. De första åren var vägarna inte anpassade för den tunga trafiken. Men nu är de nya förstärkta och breddade vägarna på plats.

– Allt är fint, vägen är bredare och det är nytt. Det som nu håller på att färdigställas är en ny bro över Torneälven. Till dess kör vi över en provisorisk bro i Autio, säger han.

I nomineringen till stipendiet står det: ”Ulrich kombinerar teknisk kompetens med ett stort ansvarstagande och ett tydligt fokus på samverkan. Hans insatser leder till konkreta förbättringar och bidrar till en ar-



FOTO: LOTTA NYBERG

Ulrich Höntzsch är lastbilschaufför och skyddsombud.

betsmiljö präglad av öppenhet, tillit och ständig utveckling.”

Den tekniska kompetensen behövs, inte minst då det nyckfulla vädret och de tunga ekipagen gör jobbet svårare.

– Vi har testat ut och kör med de bästa vinterdäcken, vilket är en viktig del i vårt säkerhetsarbete. Vi kör våra transporter året om och det ska såklart vara tryggt att köra även på is och snö under vinterhalvåret.

Vad har förbättrat arbetsmiljöarbetet?

– Vi ser till att jobba med säkerheten hela tiden. Vi jobbar kontinuerligt med våra rutiner för att säkerställa att säkerheten går först. Till exempel har vi höga krav på riskbedömning och om det krävs har vi möjlighet att ställa lastbilarna, det gör vi exempelvis vid skiftande väglag i väntan på sandning.

Det finns många rutiner och företaget har även ett nära samarbete med vägentreprenörerna samt en egen bil utrustad med friktionsmätare.

– Mitt mål är att minska risken för olyckor till noll, säger han.

En konkret förändring är en lotstjänst: drar det ut på tiden stannar chauffören i en

parkeringsficka och en lots tar över bilen.

– Stressen är oftast tidsbristen, för du måste komma hem. Nu kommer en bil som kör dig till terminalen.

VÄDRET KAN VARA tufft – då finns rutiner för halva svängar och vid behov väntan på terminalen i Junosuando, ungefär halvvägs mellan gruvan och omlastningen i Pitkäljärvi, där malmen lastas om till tåg mot Narvik.

– Alla chaufförer ska känna sig trygga att riskbedöma och genomföra sitt jobb med hög säkerhet. Om det är snö eller sämre väder kan en åtgärd bland annat vara att minska hastigheten, eller att stanna i en parkeringsficka tills det är plogat och vägen är säker igen. Hos oss agerar varje förare sitt eget skyddsombud. ●

Arbetsmiljöstipendium

→ Delas ut av: Prevent (Svenskt Näringsliv, LO, PTK).

→ Vem får? En chef och ett skyddsombud per år.

→ Prissumma: 15 000 kronor per mottagare (för utbildning).



FOTO: SHUTTERSTOCK

Lönebesked kan försvinna vid jobbyte

Arbetsrätt. Många företag ger ut lönespecifikationer i interna system, vilket kan ställa till det när man har slutat. Därför rekommenderar Transports bevakningsombudsman alla att ta kopior.

Text John Antonsson

Alla har rätt till en lönespecifikation, men leveranssättet skiljer sig mellan företag. Många anställda får sina lönespecifikationer i interna system, vilket kan ställa till det i händelse av lönetvist efter att den anställda har slutat.

TRANSPORT HANTERAR NU två fall som har komplicerats av att förbundets medlemmar inte har haft tillgång till sina lönespecifikationer.

– Medlemmarna har haft sina lönespecifikationer i de interna systemen. Men när man slutar stängs filen och man har inte längre tillgång. Nu tror jag att det kommer att lösas i de här företagen. Men det finns en risk att det inte alltid gör det, säger Magnus Thelander, central ombudsman på Transport med ansvar för bevakningsavtalet.

Lönetvister kan handla om många olika saker. Till exempel löner som bryter mot avtalen eller för låg lön. För att vara på

den säkra sidan rekommenderar Thelander att man sparar kopior på allt. Från det första anställningsbeviset och hela vägen fram till att man har fått sin sista lön.

– Det räcker inte att ha det i en digital brevlåda. Om Kivra försvinner eller du slutar finns uppgifterna inte kvar. Man behöver ha digitala kopior. Gärna både på en hårddisk hemma och i molnet, för att vara på den säkra sidan, säger han.

DET ÄR GANSKA vanligt att personer som bytt jobb eller slutat kommer till facket och begär lönerättelse.

– Om vi inte har lönespecifikationer eller annat underlag kan det vara svårt att hävda medlemmens rätt.

En annan situation där lönespecifikationer är viktiga är om arbetsgivaren fuskat med skatten.

– Det är förhållandevis vanligt. Den anställda har ingen lönespecifikation och arbetsgivaren har inte betalat in pengar till Skatteverket. Myndigheten upptäcker det och säger: vi ska ha 30 procent av den lön du har fått som inte är skattad. I det läget är det mycket bra att ha en lönespecifikation som visar att arbetsgivaren uppgett att skatten har betalats in. ●

DET MÄRKS

NÄR DU GJORT ETT AKTIVT VAL

En halv miljon LO-anslutna medlemmar har redan valt Folksam LO Pension för sin tjänstepension. Varför? Kanske för att vi har rabatterade avgifter, historiskt bra avkastning och en snygg logga. Eller så har vi bäst beats... Lyssna, kolla och sjung med! Det märks när du gjort ett aktivt val!

KOLLA VIDEON HÄR:

FOLKSAM • LO
PENSION

AV granskar arbete på och vid vägarna

Arbetsmiljö. Arbetsmiljöverket (AV) genomför en tillsyn av nära 500 entreprenörer vars anställda arbetar som förare av olika slags fordon eller som arbetar längs vägarna. Snöröjare, trafikvakter, räckesmontörer och maskinförare är exempel på yrkesgrupper det gäller. Ökad säkerhet är syftet och målet är att förebygga olyckor, skador och ohälsa i en riskfylld arbetsmiljö. En undersökning gjord av fackförbundet Seko visar att nio av tio vägarbetare oroar sig för bristande säkerhet. AV:s tillsyn pågår till oktober 2026. ●



Kurirens knark i Clas-kartonger.

Nio års fängelse för knarkkurir i lastbil

Dom. En natt i april stoppades en lastbilschaufför i Helsingborgs hamn av tullen, som upptäckte 500 kilo knark i lasten – gömt i falska Clas Ohlson-kartonger. I slutet av oktober dömdes den litauiske föraren i tingsrätten till nio års fängelse för synnerligen grovt narkotikabrott. Han har nekat till brott och hävdar att han inte kände till vad lasten innehöll. Det var chaufförens nervösa uppträdande som först fick tullpersonalen att fatta misstankar. På pappret skulle lasten från Nederländerna till en butik i Stockholmstrakten. Gömt i kartonger för hushållsapparater gjorde tullen ett rekordbeslag på 50 kilo heroin och dessutom mycket stora partier av bland annat amfetamin. ●

5 000 kronor mindre i månaden – det kan bli konsekvensen av nya avtalet för anställda vid Clas Ohlsons lager i Insjön.



FOTO: JOHN ANTONSSON

I ett fullsatt möte fick taxichaufförer och åkare som kör apptaxi och ”vanlig” taxi diskutera branschens utmaningar.

Uber och Bolt delar branschen – Taxiunionen manar till enighet

Taxi. Målet är lön som det går att leva på och bättre villkor. På Taxiunionens fullsatta möte blev det uppenbart att förbättringar är angelägna – men också att splittringen är stor i synen på hur det ska göras.

Text Lilly Hallberg

Taxiunionen bildades av åkare och förare för att förändra en utsatt bransch. När föreningen kallade till träff i Folkets hus i Solna den här höstkvällen var det fullsatt i stora salen. Många var också med via länk.

DET VAR FÖRSTA gången som Taxiunionen också välkomnade icke-medlemmar på ett möte: Förare som kör för plattformsföretagen Uber och Bolt, åkare med flera anställda, representeranter för mindre taxibolag, arbetskraftsinvandrare som hotas av avvisning med nya inkomstkrav.

MÅNGA OLIKA VILJOR och åsikter kom till uttryck, liksom olika erfarenheter. Något som också speglas i inlägg på sociala medier, vilket Taxiunionens ordförande Nasar Khan talade om inledningsvis: – Det här är mer ett möte för taxibranschen än ett möte för Taxiunionen, sa Khan. – Jag har märkt att det drar åt olika håll. Vi kan inte bara skyla på att branschen slits sönder om vi själva är delaktiga i det. Ordföranden Nasar Khan betonade flera gånger vikten av enighet och organisering och att politikern Kadir Kasirga (S), som sitter i riksdagens trafikutskott, inte kommit för att stå till svars för läget och utvecklingen i branschen. – Jag har kommit för att lyssna på er och ta med frågor och funderingar till ansvarigt statsråd i riksdagen, sa Kasirga. – Tack för inbjudan! Jag har tidigare träffat Nasar och

kollegor som tar upp problemen som finns i taxibranschen. Det skrivs mycket i media, och jag hör från olika grupper. Då måste politiken agera! **INNAN FRÅGOR OCH** tal från dem som samlats frågade ordföranden om hur många som känner till EU:s plattformsdirektiv, tänkt att förbättra villkoren för gigarbetare. Det var två av ett femtiotal som räckte upp handen. – Vi som jobbar för Uber och Bolt jobbar för plattformsföretag. I EU finns 43 miljoner gigarbetare, med arbetsgivare som försöker runda också svenska arbetsmarknadsregler, sa Nasar Khan. **HAN TALADE OCKSÅ** om den svenska modellen, där arbetsmarknadens parter förhandlar fram avtal och regler. Fack och arbetsgivare, inte politiker. – Vi lever i en partsmodell men vi har ingen motpart... ●

FOTO: SHUTTERSTOCK



Braathens säger upp ännu fler

Flyg. I september försattes två av flygbolaget Braathens bolag i konkurs och 120 kabinanställda förlorade jobben. Nu säger moderbolaget upp ytterligare cirka 20 kabinanställda på dotterbolaget Braathens people, vid flygbaserna i Göteborg och Malmö.

Text Justina Öster

Braathens försatte i september Braathens international airways och Braathens crew i konkurs. Bolagen erbjöd så kallad ACMI-leasing, en paketlösning med uthyrning av Airbusplan, besättning och försäkring till olika flygbolag och researrangörer. Då uppgav Braathens att företagets övriga fyra bolag, Braathens regional airlines, Brathens regional airways, Braathens people och Brathens support, inte skulle påverkas. Flygningarna skulle fortsätta med ACMI-leasing och besättning åt andra flygbolag i ATR72-600-plan. Trots det varslar bolaget nu om uppsägning av ett tjugotal kabinanställda på Braathens people, som i dag utgår från företagets flygbaser i Göteborg och Malmö. Braathens behåller dock sina baser i Stockholm och Visby. Och de varslade flygvärdarna och flygvärdinnorna vid Braathens people erbjuds att söka nytt arbete vid basen i Stockholm, berättar flygom-

budsman Johan Einarsson. – De som vill ha ett annat jobb inom Braathens ska få gå över dit har företaget sagt till oss nu, säger han. Och tillägger: – Bolaget erbjuder även en del kabinanställda, som varit anställda i konkursade Braathens crew, nytt arbete i företaget Braathens people. Så ett antal anställda har sökt och fått jobb där i stället.



DET NYA VARSLET är ett resultat av rekonstruktionen efter konkurserna, förklarar Einarsson. Nedläggningen av två baser uppges vara ett sätt att leda verksamheten mer effektivt. Efter konkursen av två dotterbolag arrangerade Transport ett medlemsmöte. **Hur var stämningen där?** – Lite uppgiven, de anställda är ledsna över det som händer. Det är självklart tråkigt, känslorna är väldigt blandade. En del är arga, andra säger: Det hade jag förväntat mig. Vissa har redan hittat nya jobb, en hel del i exempelvis Norwegen. **Kommer alla uppsagda att söka nytt arbete inom Braathens?** – Det tror jag definitivt inte, en hel del kommer nog att söka sig till andra bolag. Speciellt de som bor i och kring Malmö kan nog söka till Köpenhamn, säger Johan Einarsson. ●

Kunskap är makt

Gå vår fackliga utbildning Avtalspunkten. Ha koll på ditt avtal – stå upp för dina rättigheter!

Avtalspunkten syftar till att ge dig kunskap om ditt kollektivavtal så att du kan bevaka dina rättigheter kring lön, arbetstid, anställningsform och ledigheter.

Efter kursen kommer du bland annat att kunna:

- bedöma om din lön är korrekt
- tillvarata dina rättigheter vid ledighet
- bevaka att arbetsgivaren följer reglerna för arbetstid



ANMÄL DIG HÄR!



tele radio wireless solutions



Din leverantör av industriell radiostyrning inom skog och skogs transporter

Radiostyrning till exempel flislastbil, flistugglastbil, vinschar, skogskranlastbil, skogsmaskintransporter m m. Specialanpassad radiostyrning för olika applikationer. Unikt anpassad till just din arbetsmiljö. Kontakta oss idag för mer information.

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





Hallå där! Amne Alansari

... ny utredare på Transport som jobbar med att kartlägga hur det är på svenska rastplatser.

Text och foto John Antonsson

Du utreder rastplatserna – vad gör du?

– Jag försöker kartlägga vilka regelverk som styr rastplatsernas funktionalitet och utformning. Jag vill ta reda på: hur ser det ut i dag? Och vilka problem finns? Vi har gjort en enkät som vi har skickat till medlemmarna för att få veta vilka åtgärder som våra medlemmar önskar. **Ni har inte presenterat resultatet från er enkät. Men finns det något du kan berätta?**

– Det jag kan säga är att flera svar pekar på att chaufförerna efterfrågar bättre faciliteter för hygien och fler rastplatser. **Stämmer det att EU har börjat ställa vissa krav på rastplatser?**

– Det har kommit flera förordningar från EU. De planerar att koppla ihop alla stora vägar till varandra för att främja handel och transporter i Europa. Då måste det finnas god arbetsmiljö och säkerhet längs vägarna.

– Det innebär att det ska finnas rastplatser var hundrafemtionde kilometer längs vissa vägar. Där ska det finnas tillgång till vatten, dusch och möjlighet att köpa mat. Men som det ser ut blir det svårt för Sverige att uppfylla kraven eftersom staten inte ägnar sig åt kommersiell handel och måste förlita sig på privata aktörer. ●

Måsar skitar ner i hamnen

Hamn. Falskt alarm. Det är inget ”skarvkaos” med hamnarbetare som riskerar att halka i fågelbajs i Helsingborgs hamn. Något som flera medier rapporterade om i oktober.

– Men vi har en del problem med måsar.

Text Justina Öster

Så säger Transports huvudskyddsombud André Björklund i Helsingborgs hamn. Han blev själv förvånad när han hörde att flera medier beskrev stora problem med skarvfåglar. Förutom halkrisken uppgavs skarvarna bita på sladdar och utrustning med vassa näbbar, så att olja och kemikalier riskerade att läcka ut.

DÄRFÖR GAV LÄNSSTYRELSEN tillstånd till skyddsjakt.

– Jag har inte hört någonting om skarv, kollade med en kollega också och han sa samma sak. Men måsar ställer till en del. Ibland när vi kommer till jobbet är hela kajen nedskitad, säger André Björklund.

Spolbilen kommer därför



Måsen på bilden har så vitt vi vet inte bajsat i Helsingborgs hamn.

och spolar rent en gång i veckan, berättar han.

– Jag minns inte vilken dag, men om de spolar en måndag kan ju måsarna sätta sig och skita ner igen dagen därpå.

NÅGON RISK ATT halka i måsbajset är det dock inte för hamnarbetarna, men ibland får André Björklund och kollegorna sicksacka över kajen för att undvika avföringen.

Kanske kletar måsarna ner mer sommartid, funderar han.

– Nu har det regnat så mycket så jag har inte tänkt på det. Faran skulle väl vara om det är bakterier i avföringen, om måsarna för med sig sjukdomar. Ibland är det i alla fall äckligt och luktar skit, säger André Björklund.

Joakim Sandberg är miljö- och säkerhetschef vid Helsingborgs hamn.

– Det är jättemånga år sedan vi hade problem med skarv. Vi har inga alls nu på grund av renhållning och skyddsjakt. Vartenda år får 80 skarvar skjutas. Vi har inte mer problem i Helsingborgs hamn än i någon annan hamn där sjöfågel bajsar, säger han.

HAMNEN HAR FÅTT rätt till årlig skyddsjakt på måsar också, berättar Joakim Sandberg.

– Men de är fredade sommartid. Problem med fåglar är sådant som kommer och går. Vissa år är de i hamnen och andra år någon annanstans. Så är förutsättningarna för en hamn. Men att det skulle vara ett särskilt stort problem i år är bara trams, säger Joakim Sandberg. ●

Förhandlingar om varsel flyttade

Hamn. Varslet om uppsägning ligger kvar. Det berör elva hamnarbetare i Norrköping. Parterna har mötts men förhandlingarna är nu ajournerade till den 26 november.

Text Lilly Hallberg

För en dryg månad sedan lade Norrköpings Hamn det omfattande varslet. Enligt hamnbolaget är minskad bemanning en nödvändig konsekvens av krisen inom skogsindustrin. Samtliga som riskerar att förlora jobbet går på Transports hamn- och stuveriavtal.

Det handlar om tio procent av kåren i hamnen.

I MITTEN AV oktober startade förhandlingar mellan facket och hamnbolaget.

– Vår avsikt är naturligtvis att få ned varslet, helst till noll. Vi ska titta på olika lösningar, sa hamnombudsman Patrik Östbjerg när varslet just lagts.

Arbetsgivarpartens, Norrköpings Hamns, avsikt i mbl-förhandlingarna är ”att diskutera bemanningsbehov och framtida organisation” enligt hamnbolagets pressmeddelande.

Bolagets bedömning är att organisationen måste krympa eftersom det inte handlar om en tillfällig vikande marknad för skogsindustrin. Flera stora kunder har aviserat om sparpaket som betyder kraftigt minskade volymer och intäkter för hamnen.

Hamnbolaget räknar med att den nya organisationen ska vara på plats i början av nästa år. Hur den kommer att se ut sett till bemanning är inte löst. De fortsatta förhandlingarna med Transport återupptas den 26 november. ●

Krönika David Ericsson

Chefer jag minns

Vad är en bra chef? Eller snarare, hur är en bra chef?

Personer i chefsposition är naturligtvis bara vanliga människor, som dock av någon anledning fått en lite speciell roll i livet. De kan vara alltifrån ”kvartsbasar” som för någon tusenlapp mer i månadslön får ha dygnetruntjour. Till högutbildade vd:ar med hundratals anställda under sig.

Själv har jag oftast kommit bra överens med mina chefer oavsett om de är åkare, transportledare eller vd:ar. Vi har ju så att säga gemensamma intressen: att allt flyter på och att alla, om möjligt, tjänar pengar.

De chefer jag haft kan delas in i tre kategorier:

DEN JOVIALISKA CHEFEN: är den lugna typen där ”Det är ingen ko på isen” är ett vanligt uttryck. ”Du kan sova lugnt i morgon”, är ett annat då han (jag har mest haft manliga arbetsledare) inte lyckats skaka fram något jobb. Då är det visserligen skönt med sov-morgon – men det blir inga pengar.

Alltid lika positiv med ord som ”Det där klarar du, det är därför jag frågar dig”, när han har vaskat fram något halvt omöjligt uppdrag. Och helt utan framförhållning så att chaufförer kan bli stående runt om i hela Europa över helgerna.

”Jag gillar nog kamrers-typen bäst för där finns inga känslor inblandade.”

KAMRERSTYPEN: är vd för ett större åkeri. Där betyder de röda och svarta siffrorna i kolumnbladet allt. Varje körning, varje dag, varje minut ska ge ett överskott. Ofta till några större aktieägare som otåligt sitter och väntar på utdelning för sina investeringar.

DEN GNÄLLIGA CHEFEN: är ofta en åkare. Denne jobbar på motsatt sätt mot den jovialiska. Han har lite bättre ordning på grejerna men improvisationerna är många.

Sexdagarsregeln för körtid kan plötsligt bli sjudagars och han utnyttjar gärna åkarens privilegium, om så också det enda; att oavbrutet få gnälla.

Klassikern är. ”Nu när dieselpriserna gått upp så borde du sänka din lön!”

JAG GILLAR NOG kamrers-typen bäst för där finns inga känslor inblandade. Världen är de röda och svarta siffrorna och producerar man bara i den svarta kolumnen så är allt frid och fröjd. Och man får jobba ifred... ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Ärendet har gått igenom flera instanser, bland annat hovrätten.

SD-uteslutning fall i Europadomstolen

Juridik. Europadomstolen har beslutat att Sverige ska svara på frågor om Transports uteslutning av en SD-politiker. Det gäller om staten agerat i strid med föreningsfriheten genom domstolsbeslut.

Transportarbetareförbundet lämnade in klagomål till domstolen i Strasbourg efter att Högsta domstolen nekat prövning av uteslutningsärendet. Det innebär att Stockholms tingsrätts dom, fastställd av hovrätten, stod fast: uteslutningen var ogiltig. Europadomstolens aktuella beslut betyder att den svenska regeringen ska svara på frågor som rör intrång i föreningsfriheten, reglerad i Europakonventionen. ●

Påbackning på straff i Think Pink-härvan

Dom. Think Pinks tidigare vd döms till fängelse i 1,5 år för grov ekonomisk brottslighet. En avfallskonsulent döms också till fängelse för medhjälp. Båda har tidigare fått längre fängelsestraff för miljöbrott.

För den huvudmisstänkta Fariba Vancor – tidigare Bella Nilsson – betyder det sammanlagt 7,5 års fängelse när straffet för grovt miljöbrott är medräknat.

Rättegången inleddes i september 2024. Det är det största miljömål som prövats i en svensk domstol.

Av elva åtalade har tio personer fällits för att i olika grad varit inblandade i dumpning av miljöfarliga sopor på sammanlagt 21 platser i landet. ●

Ny vätgasmack i Göteborg – ett steg mot mindre utsläpp



OKQ8:s nya vätgasstation för tung trafik vid Falutorget i Göteborg. Den ska kunna leverera upp till 1500 kilo grön vätgas per dygn, vilket uppges räcka till cirka 20 tunga lastbilar.

Vätgas. I början av oktober klipptes bandet och en ny vätgasstation för tung trafik invigdes vid Falutorget i Göteborg. OKQ8:s första och Sveriges elfte vätgasmack, men fler är på väg.

Text och foto Justina Öster

Fast än så länge rullar få lastbilar som drivs med vätgas på våra vägar. Två av dem kör för speditiionsbolaget Maserfrakt och en för miljöbolaget Renova i Göteborg.

Fordonstillverkarna Scania och Volvo har också några testlastbilar som rullar på landets

vägar. Därutöver går omkring 50 personbilar på vätgas, enligt branschorganisationen Vätgas Sverige.

Vätgasbilar använder bränsleceller för att omvandla vätgas till el, som driver en elmotor. Utsläppen består nästan enbart av vattenånga.

HIMLEN HÄNGER GRÅTUNG i slutet av oktober när Transportarbetaren besöker vätgasstationen vid Falutorget.

Bilarna svischar förbi i tät ström på E45:an, och en stor skylt alldeles före den obemannade macken skvallrar om nyheten.

”Vätgas är roligare att köra än diesel, man måste våga testa nytt!”

Robin Svennberg som kör en av Maserfrakts vätgaslastbilar.

Flera sobbilar rullar in, men passerar vätgaspumparna. Miljöarbetarna som Transportarbetaren talar med är ganska samstämda i sitt stöd för diesel.

– Jag har levt i 50 år och äter alltid samma pizza. Så jag är lite smärdd för förändringar. Diesel går enkelt att tanka och

priset är rätt okej, 15–16 spann litern. Är det en synd mot miljön så tar jag det Jag gillar inte elbilar heller, min fru har en hybrid. Man har ju växt upp med diesel, så varför ska man ändra något som funkar bra, säger en renhållare som vill vara anonym.

OKQ8 startade sin första vätgasmack i samarbete med energibolaget Skellefteå kraft som säger sig enbart producera el från förnybara källor som vatten- och vindkraft samt bioenergi. Så kallad grön vätgas. De bägge bolagen planerar att öppna ytterligare två stationer i Storuman och Umeå.

I GÖTEBORG FINNS redan en vätgasstation i hamnen. Därutöver har en mack öppnats i bland annat Håbo längs E6, en i Nykvarn och en vid E4 i Ljungby. Världens första tankstation med egenproducerad vätgas finns i Mariestad, enligt branschorganisationen Energigas Sverige.

– För att nå klimatmålen behöver vi flera alternativa drivmedel. Vätgas kompletterar laddning med el från vind och vatten och förnybar diesel, sa OKQ8:s vd Karin Eriksson vid invigningen.



Robin Svennberg.
FOTO: PRIVAT

Stationen uppges ha en kapacitet på minst 1500 kg vätgas per dygn, vilket beräknas räcka för att tanka 20 stora lastbilar.

Stationen är obemannad, är det den utveckling vi kommer att se?

– Det är svårt att sia om framtiden, men precis som i dag kommer man vilja ha service längs vägarna. I dag har vi en mix av bemannade och obemannade stationer, säger Jesper Ekström vid OKQ8:s kommunikationsavdelning.

FRIDA JAHNCKE ÄR drivmedelsansvarig på Maserfrakt som köpt in två vätgaslastbilar av märket Holthausen clean technology. Den ena kör för Ica i Dalarna, Västmanland och Gävleborg. Den andra rattas för Returpack och samlar in petflaskor och aluminiumburkar i Dalarna.

Varför har ni valt att satsa på vätgaslastbilar?

– Maserfrakt har satt ett tydligt mål, vi ska vara klimatneutrala till 2035. För att nå dit krävs inte bara el utan en kombination av olika tekniker. Vätgas är en viktig del i mixen. Vätgasdrivna fordon är emis-

sionsfria och släpper endast ut vattenånga vid drift, säger Frida Jahncke.

Robin Svennberg kör en av vätgaslastbilarna på JA åkeri & service, som bemannar den för Maserfrakt.

– Det är roligt att vara först och prova. Sedan jag bytte är jag mycket piggare. Det är nästan tyst i hytten, man hör inget motorljud, säger han.

Byta tillbaka till diesel vill Robin inte.

– Det är sådan skillnad på driv och kraft eftersom det är en elmotor i bilen. Tanka går också riktigt smidigt. Maserfrakt har en egen vätgasstation i Borlänge och det börjar komma fler.

Robin tar sig cirka 60–65 mil på en full tank. Förarna stöd-



Vätgas och biogas kompletterar el vid omställningen mot fossilfria bränslen.

tankar alltid vid avslutat pass.

– Att tanka 100 kilo tar lite tid, 50 kilo tar 20 minuter till en halvtimme.

Vad säger du till skeptikerna?

– Vätgas är roligare att köra än diesel, man måste våga

testa nytt! Enda nackdelen är väl att det inte finns så många verkstäder för vätgasbilar. Men Volvo och Scania håller på att producera vätgaslastbilar så om något år blir det lättare, säger Robin Svennberg. ●

Elfordon – som tankas med vätgas

Vätgasbilar kallas även bränslecellsfordon och är elbilar som tankas med vätgas i stället för el. En bränslecell omvandlar vätgasens kemiska energi till elektricitet, som driver bilens elmotor.

Hur långt ett vätgasfordon går avgörs av hur effektiva bränslecellerna är och vilken mängd vätgas som ryms i tankarna.

Branschorganisationen Energigas Sverige spår en ljus framtid för vätgasfordon i och med att flera vätgasstationer nu planeras med ekonomiskt stöd från Naturvårdsverket och miljömyndigheten Klimatklivet.

Stödet syftar till att hjälpa bland annat företag att minska utsläppen av skadliga växthusgaser.

Branschorganisationen Vätgas Sverige lyfter fram flera fördelar

med gasen, som att räckvidden inte påverkas av utetemperaturen och att tankning går relativt fort. Vätgaslastbilar är också lättare än batteridrivna, vilket innebär att de kan ta mer last.

Vätgaslastbilarna av märket Holthausen clean technology, som Maserfrakt satt i drift, har bränsleceller med en kapacitet på 120–240 kilowatt (så mycket energi används per tidsenhet). Vidare en elmotor på 250–450 kilowatt och tankar som rymmer 50–100 kilo vätgas.

– Utvecklingen av vätgasdrift är väldigt intressant, globalt. Tekniken behövs om vi ska nå upp till klimatmålen inom Sverige och EU. Japan, Kina och Sydkorea ligger före den

europiska fordonsindustrin och driver på, säger verksamhetsledare Björn Aronsson på Vätgas Sverige.

Tempot i utbyggnaden av vätgasstationer är för lågt, om Sverige och EU ska klara miljömålen, konstaterar han.

– Men fem, sex vätgasstationer till ska byggas i Sverige, från norr till söder. Aktörerna måste samarbeta så att tankställena kommer på rätt plats. Politikerna behöver ha höga ambitioner! Åkerierna visar större och större intresse för tekniken. De undrar främst hur snabbt man kan tanka och hur långt man kan köra. Säger man att diesel är bäst så har vi gett upp klimatmålen, säger Björn Aronsson. ●



Björn Aronsson.
FOTO: VÄTGAS SVERIGE

Militärprylar är Thomas passion

Från D-dagens stränder till en egen militärlastbil. Slambilsförarens specialintresse har fört honom långt.

Text och foto **BERTIL JANSON**

När den gamla militärlastbilen, ombyggd till camper, rullar in på en campingplats brukar folk vända sig om. Man stannar upp, stirrar och pekar. Lite senare, särskilt en helgkväll när ett par öl stärkt modet, brukar folk våga sig fram. Då vill de titta närmare på den snart 70-åriga kärran, kika in bakom presenningen, prata och fråga.

– Den är ju en väldig ögonmagnet. Den är ganska skojig på det viset, säger Thomas Lindström, som äger den kamouflagemålade lastbilen.

Parkerad vid en rödmålad byggnad i en idyllisk landsbygd mitt i Norrland sticker den också ut. Vad gör den där?

FÖR DEN SOM går in i byggnaden klarnar snart sambandet. I ett separat rum, bakom en rejäl järndörr, har Thomas Lindström sin samling krigsprylar. Det är hjälmar, tomhylsor och desarmerade trampminor. Det är järnkors, tygmärken och en våningssäng från ett logement någonstans i Sverige. Det är gasmasker, stridsselar med patina och gulnade trycksaker. Mycket har anknytning till svensk militärhistoria, annat ger en vidare utblick, mot andra världskrigets Europa.

Samlat har Thomas gjort sedan de tidiga tonåren. För ett tjugotal år sedan ”började det spåra ur”, som han uttrycker det. Då fanns alla saker i kedjehuset där han och familjen bor, i en mellanstor stad i Norrland. Nere i gillestugan, eller MÖP-rummet,

THOMAS LINDSTRÖM

Ålder: ”I mina bästa år.”

Jobb: Kör slambil i en kommun i Norrland. Har tidigare kört tankbil i 30 år.

Bor: Hus i en stad i Norrland, ”det får räcka, vill hålla lite låg profil”.

Familj: Fru och barn.

Intressen: Resor, vara ute med militärlastbilen och umgås med frun.



Gasmasker (på bilden), kompresser och desarmerade trampminor. Det är stor spännvidd i samlingen. Militära blanketter finns också i hyllorna.

som han lagom självvironiskt kallade det: rummet för Militärt Överintresserade Personer. När det blev för fullt där, och nya prylar ständigt tillkom, flyttade han sakerna till ett rymligare ställe.

VÄNNER OCH BEKANTA känner till hans intresse. Många av prylarna har han fått, andra har han bytt till sig. Ibland köper han saker via forum på nätet. Numera uppgår samlingen till tusentals prylar. Han har inte räknat dem.

– Antalet tygmärken är uppåt tre tusen. Sedan är det väl tusen diverse andra saker. På senare år har det blivit mycket hjälmar och bajonetter.

Bakom järndörren i den rödmålade byggnaden står fynden uppradade på långa hyllor. Tavlor med militärmärken hänger på väggarna, en militärcykel står vid logementssängen och mitt på golvet tronar en nästan manshög granat till bandkanon 1C. Granaten lyckades han få tag i när ett regemente i Norrland skulle läggas ner. Många år tidigare hade han gjort värnplikten där, som gruppchef på pansarvärnsrobot.

Den stora pjäsen ser en aning skrämmande ut där den balanserar mitt på betonggolvet, omgiven av en grupp mindre granater.

Militärlastbilen, den klart största grejen i samlingen, köpte Thomas Lindström för ett drygt år sedan. Sedan har det hunnit tillkomma fler prylar.



En av favorithjälmarna i samlingen är norsk, från tiden för tyskarnas ockupation.

– Det är bara en övningsgranat! Inget jag har är skarpt och säger ”pang”, absolut inte. Det är bara järnskrot kan man säga, lugnar storsamlaren.

INTRESSET FÖR DET militära vaknade tidigt. Redan i 15-årsåldern gick han med i hemvärnets ungdoms-grupp, och började i samma veva samla på tygmärken. En månad innan han skulle göra värnplikten fick han gå högvakten och stå som post på Drottningholm med skarpladdad AK4.

– Det är nog inte så många som gjort det innan man gjort lumpen. Totalt gick han åtta högvakter under sina fem-ton år i hemvärdnet. Värnplikten som gruppchef på regementet tycker han var en höjdare. Miljön, om-givningen, kompisarna och egentligen allt i pansar-värnsrobotplutonen. – Det är en tid jag skulle göra om när som helst. Exakt vad det är med militärprylar som fascinerar har han svårt att sätta fingret på, men någon sorts säregen laddning handlar det om, kanske även om historia. Han har lekt krig sedan han var liten och därefter har intresset bara fortsatt. Samtidigt reso-



Ett tyskt frimärke från 1943 och en tysk tidning från 1942. Det nazisterna stod för och gjorde ogillar Thomas Lindström starkt.

nerar han om det lidande krig medför, inte minst i dessa dagar. – Jag fattar faktiskt inte att folk inte lärt sig det genom historien.

I SAMLINGEN FINNS bland annat ett frimärke, förvarat i en liten plastficka, från ”Deutsches Reich”, alltså Tyskland, år 1943. På frimärket blickar ett par ung-domar, tecknade i profil och flankerade av ett hak-kors, mot framtiden. På ett bord ligger ett nummer av Berliner Illustrierte Zeitung från 1942. På tidningens förstasida ser man ett tyskt befäl mitt på ett lerigt slagfält någonstans i Europa.

Att Hitler kunde ta makten, med hjälp av idéer som storsamlaren beskriver som ”skruvade och fruktansvärt fel”, tror han beror på depressionen på 1930-talet och det utbredda missnöjet bland folket. – När man hade det som sämst lyssnade man på den som kunde tala högst.

TROTS MÅNGA UDDA prylar från när och fjärran har de två absoluta favoriterna i samlingen en mer per-sonlig koppling.

”Jag höll bokstavligen på att slå ihjäl mig. Jag blev sjuk-skriven i tolv veckor.”

Thomas Lindström om arbetsolyckan när han fick ström genom armarna och föll handlöst från tankbilen.

– Det låter kanske löjligt, men det är nyckel-knippan jag hade i lumpen. Den tog jag med mig därifrån. Låsen har jag tyvärr tappat bort. Och så kepsen, den hade jag på mig i tio månader. Och även i hemvärdnet när jag var med där. Letandet efter nya prylar pågår ständigt. I somras köpte han ett militärt elverk på 1500 Watt av en kille i Gävle. Det är i nyskick, konserverat och förråds-ställt 1982. Det drivs av bensin och fixar ström även om man befinner sig långt ut i ödemarken. Om läget nu skulle vara så. – Jag tyckte det skulle vara kul att ha. Naturligtvis köpte jag det.

MEN DET STÖRSTA fyndet, bokstavligt talat, är militärlastbilen. En Volvo LBTG 934, ”lastbil terräng-gående”, årsmodell 1957. Den köpte han för drygt ett år sedan. Tidigare hade han haft korn på en annan sexhjuldriven lastbil, men den affären gick i stöpet. Lite besviken la han allt på is.

Så en kväll satt han och kollade på Marketplace på Facebook.

– Kolla här, sa jag till frun, vilken snygg bil! Köp den, sa hon, men på villkor att det blir en camper, du rör inte insidan. Det går bra det, sa jag, du får insidan så tar jag utsidan.

Sedan tog de tåget söderut, hämtade bilen i Nykvarn utanför Södertälje och körde hemåt, i sisådär 60 knyck. Därefter byggde de om insidan komplett med dubbelsäng, sittbänkar och rustik inredning med hög trivselfaktor, som frun fixade. Under sommaren har de sovit många gånger under presenningstaket.

– Det blev väldigt bra. Man sover så otroligt gott i den där bilen.

I somras gjorde de en semestertripp till Dalarna och upp till Östersund – med många nyfikna blickar som följeslagare.

TILL VARDAGS KÖR Thomas slambil i en kommun i Norrland. Det har han gjort sedan i våras. Då hade han kört tankbil kors och tvärs genom landet i tre decennier. De tre, fyra nätterna han varje vecka var tvungen att sova i hytten är inget han saknar. – Det är så otroligt skönt att få komma hem varen-da dag! Jag har ju knappt varit hemma tidigare. Frun har varit truckeränka i 30 år.

Dåliga lukter i det nya jobbet är inget han känt av. – Och jag är fruktansvärt kräsmagad. Jag kunde



Militärtransport redo för helgutflykt. En inte helt splitterny Volvo LBTG 934, årsmodell 1957, med torrt krut kvar under huven.



Fruns villkor för köpet var att lastbilen skulle bli en camper. Bra idé, tyckte Thomas Lindström. Inredningen har frun designat.

knappt byta blöjor på barnen när de var små. Men det här luktar ingenting. Det är förvånansvärt lugnt faktiskt.

Betydligt mer dramatiskt var det en tidig morgon för några år sedan när han skulle rengöra facken i tankbilen. Plötsligt blev diskroboten strömförande, han fick ström genom armarna och föll ner från bilen. Det slutade med 33 stygn på huvudet, två skadade kotor och några brutna revben. – Jag höll bokstavligen på att slå ihjäl mig. Jag blev sjukskriven i tolv veckor.

Via facket fick han kontakt med Afa försäkringar, vilket han är glad för.

– Jag tror inte att jag förlorade en enda krona på sjukskrivningen. De betalade alla mediciner och re-sor. Det var kanon, säger Thomas som i dag känner sig helt återställd.

SIN FRU BESKRIVER han som ”väldigt tolerant” mot hans specialintresse. Tillsammans har de gjort många resor till platser med historisk anknytning. De har sett huset där Hitler föddes i Österrike, hans privata fästning Örnästet på toppen av ett berg i södra Tyskland och platsen för bunkern i Berlin, där den tyske diktatorn till slut dog.

De har också gått på stränderna i Normandie i Frankrike, där de allierade på D-dagen, den 6 juni 1944, genomförde landstigningen som innebar vändpunkten i andra världskriget. Tusentals soldater fick sätta livet till, men operationen blev en fram-gång och början på slutet för nazisternas terror. Sand från stränderna där landstigningen gjordes finns nu i glasburkar, prydligt uppställda på de långa hyllorna.

De flesta som får se Thomas samling blir rätt imponerade, säger han. Kanske skulle den en dag, i någon form, kunna bli ett litet museum.

– Tanken har funnits. Det är nog inte omöjligt att det kan bli något. ●



Fascinationen för militärprylar har Thomas Lindström haft sedan barnsben och samlat har han gjort i många år.

Världsunik flytt. Under två dagar, den 19 och 20 augusti, transporterades Kiruna kyrka till sin nya plats på en fem kilometer specialanpassad väg.

Gruvan är anledningen till den pågående, spektakulära flytten av en stad. Och av de flesta av dess invånare, varav många nu tvingas flytta när marken rämnar.

Text LILLY HALLBERG Foto LARS SJÖLUND

Unik flytt, öppet sår >

U

tanför matvarubutiken i gamla centrum är asfalten vågformig på ett märkligt vis, sprickorna längs gatan djupa. Vetskapen har funnits länge. Gruvdriften orsakar deformationer underifrån. Men markförskjutningarna har gått snabbare än någon väntat. Staden kan inte stå kvar där den vuxit fram.

- Fjällutsikten från våra bostäder är nu ett minne blott. Slukhålet blir allt djupare, säger Lars Sjölund.
- LKAB ersätter med hus, nyckel mot nyckel, men hur kompenserar man bortfallet av Kebnekaises stolta massiv från köksfönstret eller vardagsrumssoffan?

Kiruna stadsomvandling

- Stadsomvandlingen, "Kiruna stadsflytt", är ett pågående projekt som beräknas vara klart år 2035.
- 2003 informerade gruvbolaget LKAB kommunen om att markförändringarna gick snabbare än tidigare beräknat. Under följande år diskuterades alternativ för flytt av både stadsdelar och infrastruktur, som järnväg.
- 2011 tog Kiruna kommunfullmäktige beslut om att flytta stadskärnan ungefär tre kilometer österut. Nya centrum invigdes officiellt i september 2023.

Lars Sjölund vid "Gula raden" där hans farföräldrar en gång bott, på en annan plats – huslängan är nu flyttad till ny plats.



FOTO: LILLY HALLBERG

”Fjällutsikten från våra bostäder är nu ett minne blott. Slukhålet blir allt djupare.”

En tanke var att flytten av Kiruna kyrka skulle kunna avsluta projektet. Under två dagar i augusti transporterades den mäktiga stavkyrkan – 672 ton tung och 40 meter bred – på en fem kilometer lång, specialanpassad väg. Från sin gamla plats på kyrkogården in mot stadens nya centrum.

Flytten gick ”enligt plan och utan komplikationer”, med gruvbolagets ord. Det blev något av en folkfest och tusentals människor var ute för att följa kyrkans väg.

BARA LITE MER än en vecka senare meddelade LKAB att gruvbrytningen påverkat marken ännu mer än förväntat. Gruvbolaget utökade den så kallade sprickzonen. Det betyder att ytterligare 2 700 bostäder



Slukhålet blir allt djupare. Gruvbolaget vidgade sprickzonen i slutet av augusti, vilket betyder att ytterligare 6 000 personer måste flytta på grund av påverkan från gruvan.

FOTO: LARS SJÖLUND

berörs och att 6 000 personer tvingas flytta.

Lars Sjölund och hans sambo är två av dem som måste lämna sina hem.

- Beskedet var kanske inte helt oväntat, men brevet kom ändå som ett dråpslag, säger Lars.

I över 40 år har han bott i det stora trähuset på Norrmalm, nära den tidigare gränsen för gruvans påverkansområde. Nu ligger huset inom den nya, vidgade sprickzonen.

Inom tio år måste alla boende ha lämnat området, för att ge plats åt gruvan. Exakt när är inte klart. För många är mycket satt på vänt. Är det ens någon mening att måla om fönsterkarmarna eller fixa i trädgården?

LARS SJÖLUND TALAR om en stor sorg. Och om skönhet som gått förlorat, den storslagna utsikten mot gruvan och fjällen. I dagsläget är stora delar av staden fortfarande en plan grusyta, arkitekturen i nya centrum känns också för en besökare anonymt modernt – och utan sammanhang, kunde lika gärna



Redan klassiska ord: "Kiruna dör – släss", här på Hjalmar Lundbohmsskolan före rivning.

FOTO: LARS SJÖLUND



En förlorad utsikt. Ännu fler boende, framför allt på Norrmalm i Kiruna, blir tvungna att flytta och lämna sina hem på grund av gruvans markpåverkan.

FOTO: LARS SJÖLUND

vara uppförd i Karlstad eller Borås. Fast nya landmärket, Scandic hotell, har utformats med inspiration av ikoniska dalgången Lappporten i Abisko. Lika ikoniska Mommas krog är dock borta, rivet liksom hela hotell Ferrum och Folkets hus, polishuset och de flerfamiljshus som låg närmast.

– Här låg Bolagsskolan, en stor skola, som också är riven, säger Lars Sjölund när han kör runt i Kiruna.

– Där var man på sina första diskotek. Och här låg en byggnad där det var fotoklubb i källaren, allt är rivet nu.

VI ÅKER IN i Bolagsområdet, genom kvarter med idylliska trähus i olika färg, alla med vita knutar. Husen, avsedda för två eller tre familjer, uppfördes av gruvbolaget runt förra sekelskiftet.

– Jag trodde LKAB:s bostäder skulle vara fredade, men de ska också bort. Det var en smocka, säger Lars.

Även Malmfältens folkhögskola och Högalids-skolan berörs av sprickzonens utvidgning. Totalt

handlar det om omkring 850 småhus och ett tjugotal större fastigheter. Och lika många boende som tidigare berörs av den nya gränsen, vilket betyder att sammanlagt 12 000 personer måste flytta – två tredjedelar av Kiruna stads befolkning.

NÄR LARS SJÖLUND talar med en annan Kirunabo, som också är ute och fotograferar stadsomvandlingen, kommer det upp hur starkt rivningarna påverkar psyket. Och, trots allt, att det är gruvan som gör att de alls bor här.

Kiruna tätorts moderna historia kan sägas börja i slutet på 1800-talet. Trakten hade dock långt tidigare bebotts och brukats av samer, som också känt till förekomsten av malm i bergen. Men det skulle dröja till 1736 innan malmfyndigheterna i fjällen Kiiruna-vaara och Luossavaara blev utforskade. Fast området betraktades som för avlägset, och klimatet för kärt, för att det skulle bli tal om malmbrytning i större skala. Nya kommunikationsmöjligheter och politiska beslut förändrade läget först i slutet av 1800-talet.

”Jag trodde LKAB:s bostäder skulle vara fredade, men de ska också bort. Det var en smocka.”

Chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens norra distrikt, Robert Schoug, tog initiativ till bildandet av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB).

PÅ UPPDRAG AV staten inledde bolagsledningen år 1897 planering av det nya samhället. Stadsplanens struktur var geografiskt och klimatologiskt anpassad; staden förlades huvudsakligen till fjället Haukivaaras västsluttning. Stadsrättigheter fick Kiruna först 1948 men staden räknar år 1900 som sitt födelseår, enligt kommunen. Det var då LKAB inledde gruvdriften på allvar.

Orsaken till dagens stadsflytt går också att söka i stadens placering, på en hängvägg: vid brytning sprängs malmen i berget loss och lastas underifrån. Det ”vanliga” berget får sedan fylla igen tomrummet som malmen lämnar. Med tiden uppkommer markdeformationer, och senare sprickor. Markförskjutningarna skulle med tiden förstöra staden.

LKAB förespråkade först en flytt åt nordväst, där markförhållandena är säkra, då det i början av 2000-talet blivit känt att en stadsflytt var nödvändig. En arkitekt som gruvbolaget anlitat kom med idén om att glasa in det gamla dagbrottet vid Luossavaara, plantera regnskog och kombinera med åretruntskidåkning.

KIRUNA KOMMUNFULLMÄKTIGE ANTOG visserligen ”nordvästalternativet” först, men flyttplanerna ändrades. Beslutet att gå på ”östalternativet” togs 2011. Flytten österut, mot Tuolluvaara, är den som genomförs.

Mellan staden och gruvan anläggs Gruvstadsparken, som ska fungera som en buffertzon. Parken är tänkt att kunna flyttas i takt med hur markdeformationerna från gruvan påverkar.

I september 2025 är arbetet med parkanläggningen i gång på en gigantisk grusyta.

Notan för hela stadsflytten beräknades då bli 22,5 miljarder kronor och tas av LKAB i samverkan med Kiruna kommun och staten. ●



Rivning. Klassisk Kirunavy snart borta: Rivning av Folkets hus, hotellet och stadshuset i september 2025.



Lars Sjölund fotar Kiruna kyrka på sin nya plats, en månad efter den spektakulära flytten.



Arkivbild. Ett trettiotal av Trafikverkets rastplatser är tillräckligt stora för att kunna rymma kommersiella laddstationer, uppger myndigheten som utrett frågan.

Förslag om laddstationer vid statliga rastplatser

Trafik. Ett trettiotal av Trafikverkets omkring 270 rastplatser runt om i Sverige skulle kunna kompletteras med stationära laddstationer, som drivs av kommersiella aktörer. Först ut i ett pilotprojekt skulle kunna vara rastplatsen Brahehus vid E4, strax norr om Gränna.

Text och foto Justina Öster

Det skriver Trafikverket i en rapport som tagits fram på uppdrag av regeringen. Myndigheten har tittat närmare på vilka rastplatser som har en tillräckligt stor markyta för att laddstationer – för både yrkeschaufförer och privatbilar – ska kunna rymmas.

Trafikverket framhåller i ett pressmeddelande att myndigheten i grunden är restriktiv med att tillåta kommersiell verksamhet på rastplatser.

– Det krävs tydliga motiv för att vi ska kunna erbjuda en laddoperatör att etablera och driva en stationär laddstation på en rastplats, säger Sandra Nordahl på myndigheten.

Men möjligheten att ladda tunga fordon längs de största vägarna, samtidigt som förarna tar rast, underlättar övergången till elektrifierade transporter och mindre utsläpp, konstaterar Trafikverket.

Och föreslår att det också ska vara möjligt att ladda lätta fordon som personbilar och lättare lastbilar på rastplatserna, som ett led i den gröna omställningen.

OM DE TÄNKTA laddstationerna på rastplatserna ska bli verklighet avgörs ytterst av om marknadens aktörer är intresserade. Trafikverket kan tänka sig upphandlingar på cirka tio till femton år, och föreslår att den anbudsgivare som betalar mest för att etablera sig på platsen ska få uppdraget.

STATEN KOMMER INTE att erbjuda någon speciell finansiering av laddstationerna. Däremot finns statligt stöd för att bygga upp laddinfrastruktur att söka från Energimyndigheten och Naturvårdsverket genom satsningen Klimatklivet.

Trafikverket har ett förslag på ett möjligt pilotprojekt vid rastplatsen Brahehus längs med E4, strax norr om Gränna men myndigheten har ännu inte fått något uppdrag att dra i gång projektet. Vid Brahehus planeras redan nu för utökad lastbilsparkering inom ramen för regeringsuppdraget Säkra uppställningsplatser. Parkeringsytorna som ska ses över används i dagsläget för person- och husbilar, men bara några enstaka lastbilar. ●

Nytt om forskning

1 För vuxna med adhd ledde träning till färre symtom, bättre sömn och högre livskvalitet, enligt forskaren och fysioterapeuten Lena Axelsson Svedell vid Örebro universitet. Hon testade en modell som kallas Start och fick goda resultat.

– Start-modellen skulle kunna användas för i princip alla som står i kö för en utredning, det spelar ingen roll om man sedan får en diagnos eller inte – träningsprogrammet har ju inte några kända bieffekter, bara positiva hälsoeffekter, säger hon till forskning.se.

2 Patienter uppskattar att vårdchatten 1177 Direkt är lätt att nå, men en forskarstudie visar också att tjänsten ställer höga krav på patienterna.

Ur patienternas perspektiv handlar det om att kunna beskriva symtom tydligt i text och tolka svaren från vårdpersonalen. Doktoranden Felicia Gabrielsson Järhult vid Jönköping university betonar behovet av att vårdpersonalen får stöd för dessa färdigheter.

Karta över laddplatser för ellastbilar på väg



Åkeri. Var kan jag ladda min ellastbil? Svenska forskningsinstitutet Skogforsk presenterar nu Lastbilsaddkartan. En offentlig digital karttjänst som hjälper chaufförer, åkerier och transportföretag att hitta laddstationer för tung trafik.

Projektet går under namnet Tree (effektiva, elektrifierade skogstransporter) och drivs av Skogforsk i samarbete med olika forskningsaktörer, skogs- och transportbranscherna.

– För att elektrifieringen av skogstransporter ska bli verklighet behövs inte bara fordon, utan också kunskap om var de faktiskt kan laddas. Lastbilskartan gör det enklare att planera och genomföra eldrivna transporter, säger forskaren Janis Daneberg vid Lindholmen science park.

Karttjänsten erbjuder offentliga uppgifter om laddplatser och kompletteras med observationer på fältet för att ge en bild av var och hur ellastbilar kan laddas. Tung trafik kräver exempelvis högre laddeffekt, tillräcklig vändradie och bra framkomlighet. Det gör att chaufförer och åkerier inte alltid kan använda samma laddstationer som personbilar, konstaterar Tree. ●



FOTO: TRANSPORTSTYRELSEN

Nya digitala körkort på väg inom EU

Trafik. Inom några år, och senast 2030, införs digitala körkort i Sverige. Det är ett resultat av EU:s nya körkortsdirektiv med en rad nya regler som nu ska implementeras. De digitala körkortet kommer att införas i alla EU-länder i form av ett elektroniskt intyg, som kan lagras i en digital plånbok. Men det ska även gå att få ett fysiskt körkort. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad



Mörk samtid målad i stora drag

Lika levande yta men mer konkret djup. Björn Eriksson Molins måleri har blivit tydligare som kommentarer till samhällsutvecklingen. Värmlandsavdelningens ordförande ställer ut i Karlstad i november.

Text och foto Lilly Hallberg

DET ÄR Knappt en månad kvar till vernissage på Galleri Kika (Konst i Karlstad). I ateljén hänger en ännu inte helt färdig duk: en svart trädgårdsstol omkullvält, utslängd i något som anas som granskog.

– Det har hänt något inför den här utställningen, blivit mer föreställande. Det ser mörkt ut på många håll i världen, med krig och konflikter. Miljö och klimat får inte den omvårdnad som behövs, säger Björn Eriksson Molin.



”Att vara konstnär är inte lukrativt. Jag tror att minst 99 procent av alla som håller på försörjer sig på annat.”



Svart trädgårdsstol mot blå gran, detaljbild.

– Är man engagerad är det svårt att bortse från. Och Molin är engagerad. I facket (”viktigt!”), politiken (för Vänsterpartiet, sitter bland annat i kultur- och fritidsnämnden) och konsten (”även måleri kan stå på barrikaderna”).

HAN ÄR ORDFÖRANDE för Transports Värmlandsavdelning och alternerar mellan arbete på fackets kontor och DB Schenkers terminal. Båda ligger vackert på Örsholmen, med storslagen utsikt över Väneren.

– Jag gör bilder väldigt få vill köpa. Jag målar det som betyder något för mig själv, inte för en publik. Om andra tycker att det är bra är det jätteroligt och att ställa ut är alltid roligt, mest för det sociala – att träffa vänner och konstnärskollegor, att visa mina bilder för dem. Och också för att träffa nya människor eller folk som återkommer utan att jag känner dem, säger Björn.

Stadens landskap, bakgårdsmiljöerna, har gett inspiration. Som klotter på rostiga containrar och elskåp. Men i högre grad har det blivit det vilda, naturen, som inspirerar – de stora skogarna, fjällen. Björn vandrar till exempel regelbundet, gärna i Jämtland.

SEDAN 20 ÅR arbetar Björn Eriksson Molin på terminal, hos Schenker, som numera har DB i namnets förled. Om det är okej betalt? Jo, det är bra och hyfsad lön med tanke på utbildningsbakgrund, tycker Björn. Som också suttit med i avtalsdelegationen för transportavtalet.

– Att vara konstnär är inte lukrativt. Jag tror att minst 99 procent av alla som håller på försörjer sig på annat.

Men det har ändå blivit bättre jämfört med hur det såg ut tidigare, enligt honom. Det galleri Eriksson Molin ställer ut på i november, Kika, tillhör de seriösa gallerier som betalar ut utställningsersättning. Och numera får konstnärer som sålt verk till statliga institutioner, regioner och kommuner en årlig ersättning. Det fungerar ungefär som med Stimpengar till låtskrivare när musiken framförs offentligt.

– Det är ett par tusen som droppar in varje år, det är jätkligt bra, säger Björn.

HAN HAR RELATIVT nyligen fått ateljéplats i stadsdelen Herrhagen, ”Karlstads Söder”.

– Det är mysigt, flera gallerier och mycket restau-



I ateljén, med målningen *Dirty boots* vars titel är hämtad från en Sonic youth-låt.

ranger, och samtidigt nära in till stan. Annars hade jag fått stå hemma och måla, fast det börjar bli kallt i ladan.

Det var en kompis som ringde och frågade om Björn var intresserad. De var med i samma konstnärskollektiv på 1990-talet. Då höll de till i lokaler i centrum där det i dag ligger en galleria.

TIDIGARE BARA NUMRERADE Björn Eriksson Molin sina konstverk, i dag får de titlar. I ateljén står *Dirty boots* från 2023. Björn sätter på Sonic youth-låten från 1990.

Annars lyssnar han på ”allt från Esbjörn Svensson trio och Frank Zappa till tung hårdrock och punk”. Målningen med den svarta kängan finns i flera versioner och kan även tolkas på flera sätt:

– En tolkning är att det är maktens känga som sparkar på folket. Men man kan också se det som att det är vår känga som sparkar uppåt. ●

BJÖRN ERIKSSON MOLIN

Gör: Ordförande avdelning 6 Värmland, terminalarbetare DB Schenker, ledamot Karlstads kommunfullmäktige (V), egen konst.

Bor: Väse utanför Karlstad.

Konstnärlig bakgrund: Falu konstgrafiska verkstad, tvåårig utbildning ”Bild och form” Kyrkeruds folkhögskola, Årjäng. Tidigare utställningar bland annat på Kristinehamns konstmuseum, Konstfrämjandet Värmland och Runö folkhögskola.

Representerad: Statens konstråd, Göteborgs konstmuseum, Kristinehamns konstmuseum och regionerna Dalarna, Värmland, Västmanland, Stockholm och Malmö.



Framför Galleri Kika, Karlstad, där Björn Eriksson Molin ställer ut i november.

Aktuell med: Utställning på Galleri Kika, Karlstad, den 14–29 november.



Nischay undrar hur man räknar ut avdrag för vab och Susanne vill veta vad hon ska få för ob. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP

Hur lång uppsägningstid har jag?

Jag undrar hur lång uppsägningstid jag har som fastanställd expressarbetare på flyttfirma. Jag har försökt kolla i den senaste upplagan i kollektivavtalet och kollat mitt kollektivavtal

som jag har hos min arbetsgivare men hittar inget konkret svar. När jag söker om detta på nätet får jag upp en månads uppsägningstid som är enligt Las. Är det denna som gäller för Transports kollektivavtal också, eller finns det någon extra kolumn någonstans som

jag kanske har missat? Som att det efter ett visst antal år är tre månader och efter ytterligare x antal år sex månader?

Petra

Det är skillnad om du säger upp dig själv eller om du blir uppsagd. Om du säger upp dig själv så är det en månads uppsägningstid oavsett hur lång anställningstid du har. Om du blir uppsagd, och din sammanlagda arbetstid hos arbetsgivaren är följande, blir uppsägningstiden:

- 0–2 år: 1 månad
- 2–4 år: 2 månader
- 4–6 år: 3 månader
- 6–8 år: 4 månader
- 8–10 år: 6 månader.

Magnus Larsson, central ombudsman

Hur räknas avdrag för vab?

Jag har en månadslön på 35 000 kronor + premiekompensation fem kronor per timme (cirka 840 kronor per månad). Är premiekompensationen grund för frånvaroavdrag, om jag till exempel tar föräldraledigt, blir sjuk eller vabbar en dag? Borde avdraget räknas på 35 000 kronor eller 35 000 kronor + 840 kronor = 35 840 kronor?

Nischay

Vad gäller tid du är hemma på grund av vab så ska arbetsgivaren göra avdrag för den tid du är frånvarande. Premiekompensation får du för arbetad tid, du får alltså inget avdrag för den tid du inte tjänar in någon premiekomp. Är du sjuk en dag så gäller regelverket i kollektivavtalets paragraf 13 samt sjuklönelagen. Joakim Guttman, central ombudsman

Får jag lön om jag går på utbildning utanför arbetstid?

Arbetsgivaren vill att jag går en kurs på en söndag utanför ordinarie arbetstid, som ligger på minimum 40 timmar per vecka. Det här är en heldagskurs, men inte någon som behövs för att utföra mitt jobb. Det handlar alltså inte om YKB (yrkeskompetensbevis), ADR (transport av farligt gods), APV (arbete på väg) eller liknande, utan denna kurs är företagets eget påfund. Min fråga är då vad jag borde få för ersättning under denna kurs? Lön? Ob? Övertidsersättning?

Julia

Du ska ha timlön för det antal timmar du är på kursen. Joakim Guttman, central ombudsmang



Petra undrar över hur lång uppsägningstid hon har.

Vilken ob-ersättning ska jag ha?

Jag kör taxi och är timanställd. Jag kör ofta på söndagar och kvällar. Vilken ob-ersättning ska jag ha?

Susanne

Om företaget omfattas av kollektivavtal för taxiförare gäller följande ob-ersättning från och med den 1 september 2025:

OB-ERSÄTTNING (31,58 kronor per timme)
→ Alla dagar mellan klockan 19.00 och 06.00.
→ Lördagar, helgdagar samt påsk-, pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton.

KVALIFICERAD OB (52,79 kronor per timme)
→ För arbete från klockan 19.00 på lördagar och helgdags-

aftnar enligt ovan, fram till klockan 06.00 nästkommande vardag.

Observera att ob-ersättning inte utgår vid procentlön, då denna avlöningsform inte omfattar ob-tillägg. Om du är medlem och har fler frågor är du varmt välkommen att kontakta din lokalavdelning. Anna Erixon, central ombudsman

TRANSPORTS LOKALAVDELNINGAR

Skanna qr-koden så hittar du kontaktuppgifter till förbundets alla lokalavdelningar runt om i landet.



Får jag outtagen semester i pengar?

Jag arbetar som chaufför. Om jag inte kan ta ut alla semesterdagar det här året, får jag då de dagarna utbetalda i pengar?

Adrian

Det korta svaret är nej. Först måste vi komma ihåg att semesterlagen är en skyddslag, din arbetsgivare är skyldig att lägga ut fyra sammanhängande semesterveckor mellan juni och augusti. Du kan max spara 25 dagar under en femårsperiod. Utöver detta kan semesterdagarna betalas ut i pengar. Om du slutar din anställning betalas kvarvarande semesterdagar ut på din slutlön. Magnus Larsson, central ombudsman



Fråga Transports experter!

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

"Jag är en pryloman, borde egentligen ha en skåpbil för att få ordning på grejerna", säger renhållaren Martin Nyberg som har en fullt skräpplocks-utrustad Opel vectra.

Han tar kampen mot skräpet

Martin Nybergs Opel vectra med släpvagn är belamrad med soppsåsar, handskar, krattor, sopborstar, griptång och båtshake. På dagarna hämtar han sopor, på fritiden plockar han skräp.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

– **JAG ÄR MILJÖKONSULT** med inriktning green protecting, brukar jag skoja, säger Martin.

Han är varken miljöaktivist eller vegan, men han värnar om natur, tama och vilda djur, och människor. Alla som kan skada sig på bortkastat skräp och splittrat glas.

Vi träffas vid Kode station utanför Kungälv, Västra Götaland, när Martin slutat för dagen. På sitt betalda miljöjobb. Nu civilklädd och beväpnad med griptång och svart sopsäck spanar han genast in skräpande godis- och glasspapper och i ett närbeläget dike en flaska med gul vätska. Inte ett helt ovanligt fynd.

– Vill ju inte gärna genera branschen men jag skulle tippa på en lastbilschaufför, säger Martin och släpper ner flaskan i sopsäcken.

IBLAND HITTAR HAN välmatade blöjor och förundras över att föräldrar som ska fostra en kommande generation inte vet bättre.



MARTIN NYBERG

Bor: Ljungskile.

Ålder: Snart 36 år.

Jobb: Renhållare.

Familj: Singel.

Med i sop bilen: Stor nalle som maskot.

Fritid: Spelar trombon i ett storband, har även gitarr, keyboards, trumset, tuba och piano.

Konstigast skräp: Ett bowlingklot.

Valspråk: Hellre kramar än knytnävar.

Offentliga skräpkorgar: Borde finnas fler som töms oftare.

Men vanligast skräp är nog snabbmatsförpackningar, cigarettpaket och snusdosor, tomburkar och flaskor. Större grejer är trasiga cyklar, barnvagnar, däck och mikrovågsugnar.

Vad Martin hittar beror på var han plockar, men ofta blir det på parkeringar,

längs vägar, ute i naturen och sommartid på stränder.

DET VAR SÅ skräpplockandet tog fart 2023. Martin satt en dag på badplatsen vid Inge-torpssjön i Kungälv kommun och tyckte att det var skräpigt. Så han åkte dit efter jobbet, fyllde fyra sopsäckar och la upp några bilder på fynden i en lokal Facebookgrupp.

– Helt oväntat fick jag 2 150 likes, så inlägget blev tydligen väldigt omtyckt.

Martin har intervjuats i några lokala medier och har nog blivit lite av en lokal-kändis, även om han själv inte använder ordet. Han avbryter sig, vinkar åt ett par killar som far förbi i var sin epatraktor och hälsar tillbaka.

MUSIK ÄR ETT annat intresse och Martin har en rad olika instrument därhemma. Är en pryloman, bekänner han. Skräpplockandet går i perioder, ibland intensivt och ibland mer glest. Men han har varit ute på både jul-, påsk- och nyårsafton. Från högläget i sop bilen har Martin god utsikt och ser det för illa ut far han dit efter jobbet.

Debatten om konsumtion, att inte äta kött och åka tåg i stället för flyg, kan bli ganska hetsig och intresserar inte Martin. Alla resonerar olika, men att inte skräpa ner är ändå en sak de flesta bör kunna enas om, tycker Martin Nyberg. Hans råd är:

– Var inte så bekväm, tänk ett steg längre. Det du kastar skadar djur, natur, människor och det ser tråkigt ut. Lägg en påse i fickan i stället och plocka lite skräp. Tveka inte, börja. Du behöver inte ändra livsstil! ●



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 54800 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 helg-dag, 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 per-sonal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbets-löshetskassa 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 1 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 HAMN NORRLAND/ MELLANSVERIGE

Studier Är du sugen på en facklig utbildning?

➤ Startpunkten: Vi kommer ut till er hamn och kör Startpunkten, som är en grundutbildning där man får lära sig mer om varför facken skapades och vilka rättighe-ter och skyldigheter du har som medlem.

➤ Avtalspunkten är en ut-bildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet.

Båda utbildningarna är på fyra timmar och vi kan kom-binera dessa så att vi kör Startpunkten på förmidda-gen och Avtalspunkten på eftermiddagen.

Är ni sugna så hör av er till Micke Jansson, 010-480 31 10.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTSVERIGE

Pensionärer, se hit! Hej, vi är några seniorer som har startat en pensionärs-förening 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 tillfäl-len varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpgbgavd2senior-er@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapet Härmed kallas representant-skapets ledamöter till sam-manträde den 8 december kl 18.00 på Quality Hotell 11,

Maskingatan 11 i Göteborg.

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till 19.30.

Om du som är ordinarie ledamot inte kan delta är det viktigt att du anmäler förhinder till din sektionsord-förande.

Varmt välkomna!

Pensionärssektionen träffas första tisdagen i varje månad kl 11.00 på avdelningens kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans.

Höstens sista träff är den 2 december. Välkomna!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Politiskt intresserade med-lemmar hälsas välkomna till avdelningskontoret den 9 december kl 17.30 för åter-uppväckande av Transports S-förening. Vi bjuder på fika.



VINTERSEMESTER I FJÄLLEN

Det finns fortfarande några lediga veckor kvar både i Branäs och Sälen om du är intres-serad av att hyra under vintersäsongen. Mer information finns på vår hemsida (skanna qr-koden).



Är du nyfiken på vilka fackli-ga kurser som finns?

Gå in på Transports hem-sida, transport.se. Under

Medlemskap hittar du mer information om Transports kurser.

Behöver din arbetsplats ett skyddsombud? Ta kontakt med RSO Sven-Åke för mer information. Du når honom på tel 010-480 31 82 eller sven-ake.spets@transport.se.

Har du koll på dina försäk-ringar? Om du är osäker, kontakta gärna Folksam så får du få en personlig genomgång.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Transports S-förening kallar till nomineringsmöte den 29 november kl 10.00 på avdelning 9 i Örebro.

Nytt är att om du är medlem i Socialdemokraterna i Örebro län kan du även bli medlem i vår förening.

Vi kommer att bjuda på julsmörgås och behöver veta hur många som kommer, så anmäl dig senast den 28 november till avdelning 9 på 010-480 30 09. Väl mött, hälsar styrelsen!

AVDELNING 11 NORD-UPPLAND/GÄSTRIKLAND

Dags att utbilda sig! Vill du veta mer om facket och ditt kollektivavtal? Varför man är medlem och vad det innebär?

Då ska du gå en Start- och avtalspunkt för att få mer in-blick i vad facket gör och en överblick över ditt kollektiv-avtal på arbetsplatsen.

Du får även ett skattefritt stipendium på 804 kronor.

Nu finns det utbildningstillfäl-len inbokade hela året ut! Skanna qr-koden för mer info och anmälan.



Vi efterlyser dig som saknar Transportombud eller skyddsombud på jobbet. Har du frågor eller funderingar

Läs din medlems-tidning på nätet!

transportarbetaren.se

över vad det innebär? Tveka inte att höra av dig till oss på e-post transport.11@trans-port.se så berättar vi mer.

Arbetsplatsbesök Vill du att vi kommer på besök? Hör av dig till vår ordförande på sanna.eklund@transport.se.

Hör av dig! Är det något du funderar på i övrigt? Tveka inte att höra av dig till oss! Mejla transport.11@transport.se eller ring 010-480 30 11. Skanna qr-koden för övriga kontakt-uppgifter.



AVDELNING 14 HELSINGBORG

Medlemsvärvning Avdel-ningen inför en utmärkelse för årets medlemsvärvare. Utmärkelsen kommer att delas ut första gången på årsmötet 2026.

Än är det inte för sent att vara med!

AVDELNING 16 GOTLAND

Påminnelse om anmälan till årets budgetmöte:

Mötet är bestämt till onsdag den 3 december, med start kl 18.00. Vi bjuder på jultallrik.

Anmäl dig senast torsdag den 27 november.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

Studier Är du som medlem intresserad av att veta mer

om den fackliga historien el-ler ditt kollektivavtal? Gå en Startpunkt eller Avtalspunkt. Kontakta avdelningen:

➤ Tel: 010-480 30 16.

➤ Mejl: transport.16@trans-port.se, patrick.gardelin@transport.se eller linn.ling-vall.eklund@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Nästa representantskaps-sammanträde är onsdag den 10 december kl 18.00. Leda-möterna kallas separat.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresse-rad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ord-förande/studieorganisatör för att boka in en Startpunkt:

➤ Mikael Humlin: 010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se.

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 arbets-miljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

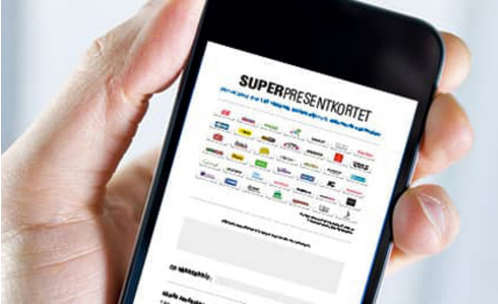
➤ Johnny Wiklund: 010-480 33 41 eller johnny.wiklund@transport.se.

Är du ung (under 30) och har funderingar på det här med "facket"? Mejla 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



Värva en arbetskamrat – få 200 kronor i presentkort!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpre-sentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin med-lemsansökan. 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.



TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

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

➤ Hemsida ➤ Facebook



Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret? Ring 010-480 30 18 och kolla att det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater.

Sektion 1 och 2 har nomine-ringsmöte den 25 november. Mötet kommer att hållas i vanlig ordning på Best Western på Ängsgårdsgatan i Västerås. Inbjudan har skickats via mejl.

Studier För alla som är nyfik-

na på vad facket är har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduk-tion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår ordförande andreas.kedborn@transport.se för mer information.

Arbetsmiljö Saknar din arbetsplats ett skyddsom-bud 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 Nu har inbjudan till julbordet skick-ats ut. Glöm inte att anmäla er före den 25 november till Inger Fredriksson, tel 070-481 60 28, hälsar pensionärs-klubbens styrelse.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej!

Brädspelsdag Lördag den 6 december anordnar vi en speldag för medlemmar på avdel-ningen.



Dagen bör-jar kl 10.00 och är det nå-got särskilt spel du vill spela så ta gärna med det. Under dagen kommer vi att ha lite julmys med fika och mat.

För att veta hur många vi blir, skanna qr-ko-den och anmäl er, senast den 4 december.



Medlemsvärvning Du har väl inte glömt bort att fråga dina kollegor om de är med i facket?

När du värvar en medlem får du ett presentkort när den nya medlemmen har betalat in sin första avgift. Ju fler vi är, desto starkare är vi!

Vill du gå en utbildning eller är du bara nyfiken på vilka kurser vi kan erbjuda? Kontakta vår studieorgani-satör på mejl studier.20@transport.se

Kunskap är inte tungt att bära! Kunskap ger oss i stället en chans att vara med och påverka vårt eget arbete på arbetsplatsen.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kära kamrater!

När ni läser det här är vi i slutet av vår sektionsmötes-runda, där vi berättat om nästa års budget och verk-samhet. Men innan vi går in i 2026 ska vi ta oss tid att tända ljus, se luciatåg, dricka glögg, äta lussebullar och pepparkakor – och framför allt njuta av den här mysiga tiden på året och hålla vär-men i vinterkylan.

Representantskapsmöte:

Torsdag den 4 december.

Tid och plats hittar du i kallelsen.

Dags att engagera sig? Vi behöver fler som vill vara med och göra skillnad på jobbet.

Kanske är det just du som tar steget den här gången?

Vi söker dig som vill ta på dig ett fackligt uppdrag som ...eller något annat uppdrag som känns rätt för dig.

Ditt engagemang betyder mycket – för dina kollegor, för arbetsplatsen och för hela förbundet.

Och du, du står aldrig ensam. Vi finns med dig hela vägen och erbjuder utbild-ning, stöd och gemenskap.

Har du fått löneökning? Kom ihåg att det är tack vare kollektivavtalet du får bättre villkor!

Läs mer om ditt avtal på "Mina sidor" på transport.se.

Har vi rätt uppgifter till dig? Har du fått sms eller mejl från Transport på sistone – eller inte alls?

Kolla gärna att vi har rätt kontakt- och anställnings-uppgifter på Mina sidor på transport.se.

Ta hand om varandra, håll värmen och njut av vinterns mysiga stunder!

Solidariska hälsningar, avdelningsstyrelsen

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektioner-na vecka 48:

Måndag den 24 november

➤ Luleå, Avdelningsexpe-ditionen, Kyrkogatan 2 i Luleå.

➤ Gällivare, ABF-LO, Hant-verkargatan 26 i Gällivare.



Tisdag den 25 november

➤ Älvsbyn, Storgatan 25 i Älvsbyn.

➤ Kiruna, IF Metall Malmfält, Björkplan 6G i Kiruna. (Observera! Ny lokal.)

Onsdag den 26 november

➤ Piteå, ABF Piteå, Kyrkbrogatan IOC i Piteå.

➤ Pajala, Folkets hus, Fridhemsvägen 1A i Pajala.

Torsdag den 27 november

➤ Överkalix, Folkets hus, Bulandsgatan 2 i Överkalix.

➤ Haparanda, ABF, Gallerian, Storgatan 82 i Haparanda.

Utdrag ur dagordningen:

➤ Sektionernas verksamhet.

➤ Nominering av uppdrag i sektionerna.

Alla möten börjar kl 18.00 utom det i Piteå som börjar kl 19.00. Vi bjuder på fika.

AVDELNING 28 I NORR

Arbetsplatsbesök Vill du att vi ska komma ut till din arbetsplats?

Studier Vill du gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Där tar vi upp ämnen som:

➤ Vilka skyldigheter och rättigheter har jag?

➤ Vad gör jag om jag har problem med arbetsmiljön?

➤ Får jag rätt lön?

➤ Hur är jag försäkrad?

Kontakta oss på avdelning 28 på tel 010-480 30 28 eller e-post: transport.28@transport.se.

AVDELNING 32
MELLERSTA NORRLAND

Hej Kamrater!

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

Ring på 010-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.

Avdelningens sektioner håller under november-december nomineringsmöten till sektionsuppdrag. Kallelser skickas ut via sms.

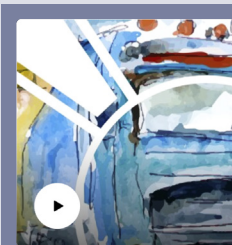
Representantskapet har nästa sammanträde den 10 december. Kallelser kommer skickas till alla ledamöter.

Studier Är du nyfiken på att lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär?

➤ Startpunkten är Transports introduktionskurs. På Startpunkten går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är, hur det funkar med kollektivavtal, 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.

Vi vill påminna alla 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 våra medlemmar.



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

AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE

Representantskapet Den 6 december håller avdelningen sitt representantskapsmöte i Växjö. Ombud blir kallade via mejl och information finns på hemsidan.

Utbilda dig!
➤ Startpunkten är en facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du som medlem har. Skanna qr-koden för mer information och för att anmäla dig.

➤ Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad det står i ditt kollektivavtal. Tillsammans med ombudsman går vi igenom avtalet. Planering sker löpande. Kontakta avdelningen om du vill veta mer. Skanna qr-koden för mer information och för att anmäla dig.

Kontakta gärna avdelning-

Behöver du uppdatera dina medlemsuppgifter?

➤ Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?

➤ Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?

➤ Har du fått högre eller lägre lön?

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

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Du ändrar enklast genom att logga in på *Mina sidor* på transport.se.

Du kan även ringa till Transport på 010-480 30 00 eller höra av dig till din lokalavdelning.

Kontaktuppgifter till alla avdelningar hittar du på hemsidan (skanna qr-koden).



en om du har frågor som berör din arbetsplats, medlemskapet eller om du har andra funderingar. Du når oss på tel 010-480 30 51 eller e-post transport.51@transport.se.

➤ Hemsida ➤ Facebook



Uppdatera! Det är viktigt att du som medlem har korrekta anställningsuppgifter och kontaktuppgifter registrerade på din medlemsida.

Om det händer något på din arbetsplats behöver vi snabbt kunna kontakta dig.

Vi behöver mobilnummer och mejladress till alla våra medlemmar, för vi kommunicerar i främst via mejl.

Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera så dina uppgifter stämmer. På hemsidan hittar du också uppdaterad information om ditt avtal.

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

➤ Kenneth Ingemansson, Karlskrona: tel 070-3092 56 61.

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

AVDELNING 55
BOHUSLÄN/DALSAND

Medlemsmöte den 11 december kl 18.30 och den 27 januari kl 18.30.

Båda möten hålls på Kurödsvägen 9 i Uddevalla, eller via Teams. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för möteslänk.

Representantskapet har vintermöte den 6 december. Kallelse kommer via mejl.

Har du bytt mobilnummer, e-postadress eller arbetsgivare? Gå in på *Mina sidor* och se så det stämmer.

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

AVDELNING 88
DALARNA

Representantskapet, som är avdelningens högsta beslutande organ, håller möte den 29 november i Leksand. Kallelse har gått ut till alla ledamöter.

Medlemmar får närvara i mån av plats. Den som vill göra det mejlar till vår avdelningsordförande, linus.gustavsson@transport.se.

Medlemsmöten Nu är alla nomineringsmöten avslutade i avdelningen. Det är

riktigt kul att så många var med på mötena.

Vi söker fler förtroendevalda ute på arbetsplatserna. Skyddsombud och Transportombud, gärna minst ett av varje på varenda arbetsplats! Kontakta avdelningsordförande Linus, linus.gustavsson@transport.se, för mer information.

Ung i Transport Är du under 30 år? Nästa träff är i december. Inbjudan går ut via mejl och sociala medier.

Transports introduktionsutbildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlemmar går den. Datum finns på avdelningens hemsida (skanna qr-koden för att komma dit).



Är du intresserad av fackliga utbildningar, kontakta studieorganisatör Linus, linus.gustavsson@transport.se!



VINTERSEMESTER

Vill du komma undan en stund? Hyr vår lägenhet i Lindvallen!

Ring avdelningen, 010-480 30 88, för att boka. Eller mejla till transport.88@transport.se.

Lägenheten har sex bäddar och är fullt utrustad. Det finns en transporttunnel 200 meter från lägenheten som tar dig till liften vid Söderåstorget. Skanna qr-koden för mer information.



På våra sociala medier kan du se en film från lägenheten och området runt omkring.

I norra Dalarna finns bland annat skidbackar, skoterleder, bra fiskevatten, fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.



Tommy Wreeth

Du förtjänar respekt och uppskattning

Vi är inne i mörkare tider med kortare dagsljus och minst sagt varierande väglag. Alla ni medlemmar som arbetar och rör er ute på vägarna oavsett årstid och väglag – var rädda om er.

I mångt och mycket är det medlemmarna i Transport som ser till att samhället fungerar. Utan oss stannar i princip hela Sverige.

ATT ALLA FÖRUTSÄTTER att leveranser och gods ska fram och i tid är vi transportare vana vid. Vad många däremot inte känner till är att tidsramen för transportkedjan i de flesta fall baseras på dataprogram som enbart tar hänsyn till själva sträckan som godset transporteras på.

Inget sådant dataprogram tar hänsyn till trafikproblem, väglag, köer eller vägarbeten. Dessa ingredienser blandas aldrig in i förutsättningarna, utan läggs på den som utför transporten att lösa.

Det gäller oavsett om du transporterar gods eller människor.

JAG TÄNKER OFTA på att du som yrkesarbetare, oavsett vad du gör, alltför sällan får den uppskattning och uppmärksamhet som du förtjänar.

Samhället tar väldigt mycket för givet och kräver att saker ska ske mer eller mindre per automatik. Arbetsgivare, transportköpare och samhället i stort behöver visa större respekt och förståelse för dig som yrkesförare.

DU ÄR DÄR för att se till att samhället fungerar och ska också bemötas utifrån det. ●



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



Fråga Transport

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se (skanna qr-koden för att komma dit) och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum.

Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Tips för bäst chans till schysst leverans



1. Kolla att
leveransföretaget
har **kollektivavtal**

2. Välj hellre att
hämta ut ditt paket,
i stället för **hemleverans**



**SCANNA FÖR
MER INFORMATION**