

TRANSPORT

ARBETADEN

Nr 10 2025

Integritet

Kränkande
krav på journal-
utdrag

Idol med hjärta för country

Lastbilschauffören Jonas Elfqvist pausade från
livet på vägarna för att få ägna sig åt musiken

Mina Sidor på **transport.se**

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



Scanna och kom
direkt till Mina Sidor

TILLSAMMANS HAR VI KRAFTEN ATT FÖRBÄTTRA



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetare-
förbundets medlemstidning

POSTADRESS

Box 714, 101 33 Stockholm

BESÖKSADRESS

Olof Palmes gata 31, 5 tr.

HEMSIDA

www.transportarbetaren.se

PÅ OMSLAGET

Jonas Elfqvist

Foto: John Antonsson

ANNONSER

Rabalder media,

Veronica Bengtsson

Tel: 08-555 006 76

E-post: veronica@

rabaldermedia.se

TRYCK

Stibo Complete,

Katrineholm 2025.

TS-kontrollerad upplaga: 53 400

Nästa nummer utkommer

den 5-6 februari.

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



SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Ledare **Kristina Sjöberg**

Julfrid – och tack för att du läser oss

”Så roligt
också att
åtta av tio
gillar vårt
nya mindre
format.
Och att
läsningen
har ökat
i nästan
alla ålders-
grupper.”

Arets sista nummer och en vecka kvar till
julafton. Som barn kommer jag ihåg att
det var en magisk tid med mycket mys och
glitter. Allt var så fint. I Norrland där jag
bodde var det gnistrande snö (det är i alla
fall så jag kommer ihåg det) och hemma lyste advents-
ljusstakar och stjärnor i kapp med de tindrade barna-
ögonen. Frid och fröjd och ljudet av nötter som knäcks,
knäcken som var seg och alla var liksom lediga. Alla?!
Någon någonstans beskrev det så bra, julens magi när
man var liten. Och hur man vid någon tidpunkt i vuxen
ålder inser att magin – det var mamma.

FÖR VISST ÄR det så att under årets mest mörka tid
så spår vi på eländet med press och stress. Det ska
handlas, lagas, bakas och städas och pyntas och slås
in. Traditioner är nog så fina men visst kan de ut-
göra ett ok? Allt ska göras som det alltid har gjorts.
Kalvsyltan ska stå där om så ingen annan än hun-
den äter den. Och den som far runt som ett torrt
skinn för att få allt rätt är oftast just – mamma.

Har jag fel? Hoppas det. För allas skull. Jag tror
att barnen tindrar lite mer med glada, trygga och
närvarande vuxna. Så kanske att alla hjälps åt med
allt bestyr. Allt behöver väl inte heller vara som
det alltid har varit? Och du, tänk på procenten
om du ska ut på vägarna.

STORT TACK TILL dig som svarade på vår läsar-
undersökning. Vi har ett resultat! Jätteroligt
att nästan alla (88 procent) läser oss. Det är fler
än vid förra mätningen 2023. Så roligt också att
åtta av tio gillar vårt nya mindre format. Och att
läsningen har ökat i nästan alla åldersgrupper.
Att många läser vårt digitala nyhetsbrev. Och tack
också för alla fritextsvar med önskemål om vad
vi skulle kunna skriva mer om: Mer granskande
reportage om mitt yrke, min arbetsplats och mitt
yrkesområde. Vi hör dig! Så tipsa oss i alla våra
upptänkliga kanaler. Smått och stort.

Med det passar jag på att önska dig och dina
nära och kära en riktigt god jul och ett gott
nytt år! ●



Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

Nummer 10

- 3 **LEDARE**
KRISTINA SJÖBERG
- 6 **VINTERVÄGAR**
Årstiden för snösmockor och blixthalka är över oss.
- 10 **KRÖNIKA**
ALEXANDRA EINERSTAM
- 11 **NY LAG OM GLÅPORD**
Hur mycket ska man behöva tåla att bli kallad?
- 14 **NORRKÖPINGS HAMN**
Nu är det klart hur många som tvingas gå från sina jobb.
- 17 **KRÖNIKA**
DAVID ERICSSON
- 18 **DEN SVENSKA MODELLEN**
Inte en modell för de plattformsarbetare som saknar motpart.
- 20 **MÖTET**
MIMMI BROSTRÖM
Mimmi kör ett 33,5 meter långt eldrivet fordonståg fullastat med flis.
- 24 **TEMA PENSION**
Tjänstepensionsavsättning- en hänger inte med i de nya riktåldrarna.
- 30 **INTERVJU**
JONAS HAGELQVIST
Industrimärket är det som gäller i svensk lönesättning, tycker Transportföretagens nya vd.
- 32 **TEKNIK & TRAFIK**
- 33 **TRANSPORTARBETARENS SERIE PÅ VÄG**
- 34 **KULTUR**
SVEN-ERIC LIEDMAN
Den 86-åriga idéhistorikern fortsätter nagla fast politiker.
- 36 **FRÅGA FACKET**
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Jonas Elfqvist är timmerbilschauffören som tog countryn in i tv-programmet *Idol*.
- 40 **MEDLEMSSIDOR**
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET** **TOMMY WREETH**



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Lastbilschauffören Mimmi Broström väntar på att hennes långa fordonståg ska ladda färdigt i ett ödsligt industriområde.



SERIETECKNARE: MATS KÄLLBLAD



FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: SHUTTERSTOCK



FOTO: JOHN ANTONSSON

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om att allt fler företag vill registrera vad de anställda gör:

”Kan bara hålla med om vad som står i artikeln. Skrämmande utveckling sedan GDPR infördes det som skulle skydda individen har blivit tvärtom.”
Ulf K

”Det är bara att inse att alla i samhället kommer att bli allt mer övervakade och sedan kan vi tycka vad vi vill om det, men så ser utvecklingen ut.”
Peter J

Vi skrev om Thomas som samlar på militärprylar:

”Riktigt intressant läsning, kul att ni uppmärksammar oss historiker som samlar på oss historiska föremål som vi sen berättar historien om.”
Jan O

”Jag älskar nördar. Thomas är en mycket trevlig sådan! Kul läsning. Tack.”
Erik N

Vi skrev om den nyöppnade vätgasmacken i Göteborg:

”Nya energisatsningar ett måste. Vätgasprojekt bjuder på en del svårigheter, men också många möjligheter.”
Kjell M

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... senaste månaden:

- 1. Så blev de nya lönerna – avtal för avtal
- 2. Har åkaren rätt att få se resultaten från min hälsokontroll?
- 3. Allt fler företag vill registrera vad de anställda gör

Debatt

Facket måste börja försvara oss igen



Vi som arbetar på vägarna, i hamnarna och på terminalerna vet att trygghet inte bara handlar om försäkringar. Trygghet handlar om att våga säga ifrån när något är fel – och om att veta att man inte står ensam när man gör det.

Men i dag möter jag allt fler kollegor som känner osäkerhet. De tvekar att lyfta problem, inte för att de saknar mod, utan för att de inte tror att någon kommer att stå bakom dem. Det här handlar inte om enskilda fackligt aktiva – många gör ett otroligt arbete med små resurser. Problemet ligger i systemet, i riktningen, i tystnaden som vuxit fram.

När någon får höra ”det blir bara värre om vi agerar” skapas en kultur där man hellre biter ihop än söker hjälp. Det är mänskligt, men farligt. Tystnad bryter ner arbetsmiljön, skapar osäkerhet och får medlemmar att tappa förtroende för den organisation som ska företräda dem. Jag tror inte det är av ovilja – ofta handlar det om brist på tid, stöd och tydliga verktyg.

Facket byggdes för att försvara oss mot orättvisor. Försäkringar och medlemsförmåner är bra och viktiga, men de får aldrig ta över kärnuppgifterna: att förebygga problem, stärka medlemmarnas röst och se till att kollektivavtalen efterlevs i praktiken – inte bara på papper.

Kollektivavtalet är vårt starkaste skydd. Men om brott inte följs upp riskerar hela modellen att försvagas. Vi behöver transparens, mod och en

Delta i debatten

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

CHRISTOFFER PETERSSON

Chaufför och medlem i Transport.

kultur där fackets ingripanden ses som något självklart och naturligt, inte som sista utväg.

Samtidigt har vi som medlemmar också ett ansvar: att våga lyfta det som inte fungerar. En bra chef kan inte förbättra något hen inte känner till, och en facklig företrädare kan inte agera på sådant som inte kommer fram. Man kan ligga på gränsen ibland – men aldrig över den. Det kräver kunskap, stöd och sammanhållning.

För att bryta tystnaden och stärka tryggheten föreslår jag:

- 1. Stärk och följ upp efterlevnaden av kollektivavtal – inte för att hitta fel, utan för att skapa rättvisa och förutsägbarhet.
- 2. Inför riktiga skyddsmekanismer för visseblåsare – ingen ska riskera att hamna i skottlinjen för att de berättar sanningen.
- 3. Öka öppenheten kring fackets arbete – transparens skapar förtroende och visar att organisationen står på medlemmarnas sida.
- 4. Satsa mer på medlemsutbildning – den som känner sina rättigheter vågar använda dem.
- 5. Återvänd till fackets grundidé – mindre fokus på produkter, mer på kamp, solidaritet och förebyggande arbete.

Det här handlar inte om skuld eller om att peka finger. Det handlar om demokrati, värdighet och arbetsmiljö. Om att bygga ett fack som står stadigt även när det blåser. När facket är starkt, vågar medlemmarna höja rösten. Och när vi höjer rösten tillsammans kan vi åstadkomma förändring – precis som tidigare generationer gjorde. ●

”När facket är starkt, vågar medlemmarna höja rösten.”

FOTO: JOHAN NILSSON/TT



Stoppet på E22 i början av 2024 ledde till dygnslånga köer. Sedan dess har Trafikverket nya rutiner.

Snöröjning het fråga – i år igen

Efter det stora stoppet på E22 under vintern 2023–2024 lärde sig det svenska folket något som landets yrkeschaufförer vetat länge: det är något som inte fungerar med de svenska vintervägarna.

Text JOHN ANTONSSON

Det är måndag eftermiddag och lastbilschauffören Willy Jensen suckar när vinterväghållningen kommer på tal.

– Sverige är en katastrof när det gäller transporter. Vi är ett u-land. Och då handlar det inte bara om vintervägarna, utan om hur vi lastbilschaufförer har det när vi ska sova, äta, parkera och gå på toaletten. Det är som att man har glömt att vi måste ha transporter, för att samhället ska fungera. Det är lite synd.

– Hela infrastrukturen kring transporter har blivit sämre, år för år, framför allt på vintern. Det är skrämmande. Jag är 59 år och har sett hur det fungerade förr. Då var de ute och saltade i förväg så fort det kom en snöflinga. Nu känns det som att det ska ha snöat fem centimeter innan de ens funderar på att köra ut.

WILLY JENSEN KÖR mycket utomlands och jämför med Norge. – En gång låg jag över på en rastplats och när jag vaknade på morgonen hade det snöat

Stoppet på E22

Den 3 januari 2024 fastnade uppemot tusen fordon i snökaos på E22 över Linderödsåsen mellan Hörby och Kristianstad i Skåne. Till slut var det ett tusental bilar som fastnat i trafiken. Vissa blev fast i vintertrafiken i mer än ett dygn.

Sedan dess har Trafikverket ändrat sina rutiner. Det har också kommit nya regler som ställer krav på vinterdäck om vintern, oavsett väglag.

15–20 centimeter. Men på vägen var det helt rent. Jag körde vidare på sträckan Oslo–Svinnesund och när jag kom in till Sverige var det hårdpackad snö på vägen och jag mötte inte en enda plogbil. Där ser man skillnaden.

För Jensen handlar det inte bara om framkomlighet, utan också om säkerhet i vardagen.

– Vi saktar ner och parkerar om det behövs, och har vi möjlighet att stanna gör vi det. Känner vi att det

inte går att köra, stannar vi, ringer transportledaren och står tills det går att köra igen.

EFTER DE STORA stoppen på E22 kritiserades modellen med upphandling av snöröjning av Ulric Långberg, samhällspolitisk chef på Sveriges Åkeriföretag. Han syftar på det faktum att det är ett fåtal aktörer som vinner upphandlingarna för vägunderhåll som ska göras året runt, och att vinterväghållningen bara är en liten del av det. Det rör sig om stora distrikt som mindre företag inte kan konkurrera om. Det har bland annat lett till att antalet plogbilar i Sverige har halverats.

– Egentligen är det inte Trafikverket i sig, och det är inte åkerierna. Problemet är modellen – att den handlar om att spara pengar och göra precis tillräckligt för att undvika viten.

– 95 procent av upphandlingarna går till de stora riksbyggarna och där är ett åkeri eller en lastbilscentral chanslös. För att det ska fungera för de mindre aktörer-



Ulric Långberg.
FOTO: SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

na kanske man ska bryta ut vinterväghållningen i mindre områden och se det som en del av beredskapen i samhället. För som det är nu är det för få plog- och saltbilar, de hinner aldrig göra jobbet rätt.

HAN PEKAR OCKSÅ på hur väglaget slår direkt mot logistikkedjan.

– För åkerierna betyder det förseningar, natt-ob och övertid för förare som inte kommer hem. Det är illa nog. Är det totalstopp rubbas hela logistiken – industrin, färskvaror, mediciner. – Ica har till exempel slottider, kommer du inte in på Ica Maxi klockan 13.13 är slottiden borta. Marginalerna är extremt små.

HAN ÄR TROTS sin kritik optimistisk inför framtiden. – Jag och min kollega Peter Svensson har talat med alla, från infrastrukturminister Andreas Carlson och generaldirektören på Trafikverket till de utförare som har avtalen. Och ingen är nöjd med hur det har varit.

– Tidigare tycker jag att Trafikverket har varit tondöva, men nu tycker jag att det har släppts. Jag tror att hela kedjan har vänt och om alla gör det som faktiskt är avtalat i upphandlingarna tror jag att det kan vända och bli bättre. Men det finns ingen quick fix, säger Ulric Långberg. Det han här syftar på är de

steg som Trafikverket har tagit efter den kraftfulla kritik som myndigheten fick ta emot efter stoppet på E22.

ANNIKA CANAKI JOBBAR på Trafikverket och har nationellt ansvar för vägunderhåll.

– Sedan händelserna på E22 har vi styrt upp och ändrat en del och jobbar mer som aktiva beställare. Vi har tätare dialoger och samverkan med entreprenörer och är tydligare och mer detaljerade. Vi har till exempel mer genomarbetade uppstartsmöten inför vintern och arbetar med så kallade situationsnivåer,

en eskaleringstrappa kopplad till vädervarningar och extra resurser.

I UTVÄRDERINGEN AV E22 kom man bland annat fram till att samordningen mellan de olika myndigheterna inte fungerade vid akuta lägen.

– Efter E22-händelsen såg vi att samverkan mellan myndigheter inte var tillräckligt bra. I akuta lägen behöver vi upparbetade kanaler. Där har vi vässat samarbetet med länsstyrelser, polis och räddningstjänst. Vi har haft gemensamma övningar och kan snabbare koppla ihop oss när något händer. Att ha upparbetade kommunikationskanaler är viktigt.

TRAFIKVERKET HAR KUNNAT följa snöröjningen med gps under många år, men nu har



Annika Canaki.

FOTO: TRAFIKVERKET



I analysen av stoppet på E22 kom Trafikverket fram till att kommunikationen mellan de olika myndigheterna inte fungerade bra.

man även börjat följa väglaget med fordonssdata.

– I moderna bilar finns säkerhetssystem som ABS och anti-sladd. När de systemen aktiveras samlas det in data. Den datan köper vi, till exempel från Volvo och Volkswagen, och den omarbetas till friktionsdata – alltså ett mått på hur halt det är.

– Fordonsdata i kombination med övrig information är alltså ett stöd i realtid, men framför allt ett uppföljningsverktyg. Vi kan se: gjordes rätt åtgärd på rätt plats vid rätt tidpunkt? Om det inte gjordes, var det för att informationen inte fanns eller för att åtgärden inte sattes in?

UNDER FLERA ÅRS tid har en vanligt förekommande kritik från lastbilschaufförer varit att plogbilarna inte sänker bladen tillräckligt. För Willy Jensen är det en tydlig bild av utvecklingen på vägarna.

– Det hemska är att man inte lägger ner plogbladet som förr. När jag var ung bara gnisslade det om plogbladen, de tog ändå ner i asfalten. I dag är kanten dyr att byta och allt handlar om pengar.

ULRIC LÅNGBERG HAR också hört samma kritik. Hur vanligt förekommande det är vet han inte, men han ser ett samband

med hur uppdragen är utformade.

– Förr om åren var det faktiskt så att Vägverket stod för plogbladen och då var det nog lättare att ha bladet hela vägen ner. Nu ska entreprenörerna stå för det själva och kanske är man lite mer försiktig med att slita på sin utrustning, säger han.

PÅ TRAFIKVERKET RESONERAR man annorlunda kring incitamenten.



Willy Jensen.

FOTO: PRIVAT

Väghållning

Trafikverket är ansvariga för de stora vägarna, exempelvis Riksvägar och Europavägar. Andra vägar ansvarar kommunerna för. Vissa mindre vägar sköts exempelvis av vägför- eningar.

Trafikverket upphandlar inte längre vinterväghållning enskilt. Det upphandlas tillsammans med annat vägunderhåll.

I regel vinner ett av de stora bolagen upphandlingar från Trafikverket och därefter hyr de in underentreprenörer.

FOTO: JOHAN NILSSON/TT

Facket varnar: Arbetsgivare tvingar chaufförer köra i farligt väder

Arbetsmiljö. – Om de gör det, begär en skriftlig order och ring direkt till skyddsombudet och din ombudsman, säger Transports arbetsmiljö- ombudsman Martin Miljeteig.

Text och foto John Antonsson

Martin Miljeteig anser att staten måste ta ett större ansvar för att skapa en säker arbetsmiljö i nyckfullt väderlag. Han anser att det finns för få rastplatser och för få platser på de rastplatser som finns. Dessutom anser han att halkbekämpning och snöröjning många gånger är bristfällig.

– Man måste också se till att man plogar upp så att vägarna är breda så att fordon kan mötas. Det har vi märkt ibland att man inte fraktar bort snön och då blir det för trångt vid möten.



Martin Miljeteig.

FOTO: JOHN ANTONSSON

GRUNDEN I ARBETSMILJÖLAGEN är att arbetsgivaren har ansvaret för arbetsmiljön.

– Arbetsgivaren ska göra en riskbedömning och ha en plan för vad man ska göra om det blir en storm, orkan, kraftigt snöfall och så vidare. Frågan är: ska vi över huvud taget leverera gods då och vilka risker finns det? Den riskanalysen ska göras med ett behörigt utsett skyddsombud eller ett regionalt skyddsombud.

Ett visst ansvar faller också på chauffören. – Chaufförens ansvar blir att utifrån yrkeskunskap och skyldigheter enligt lag bedöma om han har möjlighet att leverera gods.

OM TRAFIKLEDNINGEN FORTSÄTTER att pressa på för att chauffören ska ut rekommenderar Martin Miljeteig att man ser till att få en bekräftelse på mejl eller sms. Har de hotat med disciplinära åtgärder om man inte kör ut rekommenderar han att man som anställd chaufför också antecknar vad som sagts

– Det finns fall när arbetsgivare använt sin möjlighet att leda och fördela arbetet och tvingat ut chaufförer i farligt väder och att det hänt olyckor. En arbetsgivare som utnyttjar sin rätt att leda och fördela på ett felaktigt sätt, använder arbetsmiljön som ett konkurrensmedel och kör när inte andra kör är en mycket dålig arbetsgivare, säger Transports Martin Miljeteig. ●

Uppskjutna förhandlingar upp i AD

Arbetsrätt. Arbetsdomstolen (AD) har under hösten ställt in en rad inplanerade huvudförhandlingar som inte rör mål som enligt lag måste hanteras skyndsamt. Anslagen till domstolen räckte inte till. I slutet av oktober informerades parter i aktuella mål om konsekvensen av pengabristen. Det gäller flera av de ärenden där Transportarbetareförbundet är en part. Ett av målen är Biltrafikens Arbetsgivareförbunds (BA:s) stämning av Transportarbetareförbundet för brott mot varselskyldigheten. Det rör det varsel om sympatiåtgärder som Transport lade den 15 december 2023, till stöd för IF Metalls rätt att teckna kollektivavtal med Tesla. Enligt BA genomförde Transport sympatiåtgärderna trots invändningar mot varslat.

Huvudförhandlingarna var först inplanerade till den 22 januari men ställdes in. Nytt datum är satt till den 18 mars 2026. ●



Olovlig körning fall för HD

Åkeri. Som medborgare i ett land utanför EU saknade lastbilschauffören behörighet att köra svenskregistrerad lastbil enligt körkortslagen. Men hovrätten ogillade åtalet med hänvisning till EU:s direktiv om olovlig körning. Riksåklagaren har nu överklagat domen till Högsta domstolen (HD), vilket innebär att frågan åter prövas. Riksåklagaren ger visserligen de lägre domstolarna rätt i att den svenska körkortslagen inte är förenlig med EU:s tredje körkortsdirektiv. Men anser också att den svenska lagen ska gälla. ●

Krönika Alexandra Einerstam

Skit i nyårslöften – välj intentioner

Om bara några dagar är det nyårsafton och då hopar sig förväntningarna. Mitt i nyårskvällen står vi och tittar upp mot himlen där raketerna avlöser varandra. Och just där och då ska nyårslöften avges och löften staplas på varandra: sluta röka, träna mer, prioritera sömn, äta enbart vegetariskt mat. Alla dessa krav på perfektion ska plötsligt infrias samtidigt (som om det nya året gav oss superkrafter).

OCH FÖRSTA VECKAN går det riktigt bra. Alla löften hålls men så en dag misslyckas man med ett löfte, man kanske ”råkar” ta en prilla snus när stressen slår till och när tröttheten griper tag i en, ja, då skippar man träningspasset och då faller hela bygget. ”Skit i det här”, tänker man och så avfärdas samtliga löften på ett bräde.

ÄR DET NÅGON som känner igen sig? Själv har jag stått där år ut och år in med listan av ständigt växande löften och självbilden lika skör som tunn is. Och för varje gång jag brutit ett löfte har känslan av misslyckande vuxit sig starkare. Att sluta snusa? Det blev aldrig permanent utan blott och bart ett uppehåll på

”Nu har det snart gått ett år sedan mitt senaste uppehåll från snus.”

en månad eller två. Precis som med träningen eller det köttfria livet. Så fort jag halkade dit, kändes allt gjort. **NÄR NYÅRET 2025** inföll, avgav jag inga löften. Det nyåret valde jag i stället intentioner och dessa intentioner har förändrat min syn på förändring. Intentioner ger en utrymme att vara människa, man får ”falla dit” utan att allt är förlorat. Det går att börja om och det går att justera riktning. En intention är ju inte ett löfte.

NU HAR DET snart gått ett år sedan mitt senaste uppehåll från snus. Så länge jag närmar mig mina val med vänlig acceptans, snarare än hårda krav och totala förbud, växer en ny sorts styrka fram. Intentioner möter oss där vi är, inte där vi borde vara. Det gör dem så mycket bättre än nyårslöften (särskilt när löfterna sväller och staplas på varandra tills de till slut rasar). Med intentioner finns alltid en ny chans. Så min uppmaning till er är att skita i nyårslöften och välja intentioner i stället. Gott nytt år! ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Parkeringsvakter och annan bevakningspersonal utsätts ofta för glåpord. En lag från i somras ska stoppa det.

Böter eller fängelsestraff för kränkande glåpord

Bevakning. Blir det några fällande domar kanske det till slut blir en förändring. Att folk förstår att de inte kan bete sig och vräka ur sig vad som helst. Det hoppas p-vakten Marie-Louise Sjögren, snart ett halvår efter att den nya lagen om förolämpning mot tjänsteman infördes.

Text och foto Justina Öster

Lagen trädde i kraft den 2 juli 2025 och innebär att det är brottsligt att förolämpa en tjänsteman i offentlig tjänst, däribland ordningsvakter och parkeringsvakter. Den som fäller nedsättande, beskyllande eller förödmjukande uttalanden som bedöms kränka vakten i tjänsten kan straffas med böter eller fängelse i högst sex månader. Marie-Louise Sjögren i Stockholm har arbetat som p-vakt sedan 1991 och blivit ganska luttrad över tillmälen

som ”hora”, ”fitta”, ”skaffa dig ett riktigt jobb” och ”akta dig, jag kan träffa dig privat”. Hon tycker att lagen behövs för att höja statusen på yrket, få folk att tänka till och hyfsa sitt språk och beteende.

SAMTIDIGT ÄR MARIE-LOUISE lite förvånad över att lagen införts eftersom hon och kollegorna upplevt att polisen inte riktigt tar händelser när p-vakter blir slagna, skullade och hotade på allvar.

– Kollegor emellan pratar vi inte om den nya lagen och det har inte känts som någon idé att polisanmäla händelser eftersom ärendena ändå läggs ner. Men kommer det några fällande domar så kanske fler börjar anmäla, säger hon.

Fast det har blivit lite bättre med åren, tycker Marie-Louise Sjögren, även om en del bötfäll-da kan skuldbelägga p-vakter

med exempelvis: ”Nu får mina barn inga julklappar”. En del spott har hon fått utstå. Liksom att vissa ställer sig tätt intill och skäller, för att skrämmas eller åker förbi och tutar och pekar finger. Hon brukar vinka tillbaka.

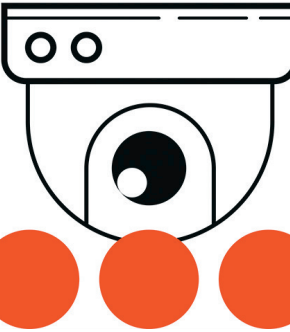
TOMMY LJUNGGREN ARBETAR som ordningsvakt i Malmö. ”Dumma jävla svenne” och ”rasist” är glåpord han brukar få höra, liksom att han och hans mor ska knullas. Tommy tror att den nya lagen ”blir ett slag i luften på samma sätt som våld mot tjänsteman”.

– De lär bara konstatera i rätten att det här ska ni tåla. I dag kan vi få stryk utan att förövarna blir dömda, säger han. ●



Poppis fotbollsprofil körde utan tillstånd

Vägtrafik. I Östra Göinge kommun är Patrick Isaksson välkänd som profilerad tränare för laget Hanaskog. I somras vidgade han verksamheten och startade eget bussbolag, Patricks Buss, som snabbt blev populärt och anlitades av både idrottsföreningar och privatpersoner. Men tillståndsmässigt verkar det ha gått väl snabbt. Bussbolaget saknar tillstånd för yrkestrafik och riskerar böter för att ha brutit mot reglerna. Transportstyrelsen ska nu utreda om de ansvariga inom företaget uppfyller grundläggande krav för tillstånd. ●



Bilden är ett montage.

Bröt Securitas mot GDPR?

Bevakning. Den 4 juni 2025 startade integritetsskyddsmyndigheten (Imy) en granskning av om bevakningsbolaget Securitas begick brott mot dataskyddsförordningen (GDPR) när de filmade väktare som körde företagets fordon. Ett tiotal anställda upplevde filmandet inuti bilarna som en kränkning av deras personliga integritet och anmälde Securitas kameratest till Imy. Transportarbetaren har under en längre tid försökt få svar på när Imy kan ge besked om eventuella påföljder som skadestånd eller sanktionsavgift, men inte fått svar. –Det är ett pågående ärende och då kan vi inte säga något, säger pressansvariga Örjan Rodhe på Imy i början av december. ●

Ändrade rutiner efter dödsolycka

Arbetsmiljö. I maj i år omkom en renhållningsarbetare i Tierps kommun efter att ha fallit av från sopbilen, slagit huvudet i marken och skadats så svårt att hennes liv inte gick att rädda. Företaget där kvinnan arbetade, Tierps energi och miljö (Temab), har nu stärkt säkerhetsrutinerna, bland annat genom omläggning av rutterna för tömning. Ensamarbete förekommer mer sällan jämfört med före olyckan. Föraren av sopbilen vid händelsen misstänktes först för vållande till annans död. Men åklagare vid Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål la tidigt i höstas ned förundersökningen och alla brottsmisstankar avskrevs. ●



Black week ökar utsläppen rejält

Klimat. Under Black week släpps drygt 261 000 kilo koldioxid ut i Sverige, enligt en beräkning som gjorts av Nyheter24. Det är fyra gånger mer än utsläppen en vanlig vecka och motsvarar, enligt nyhetssajten, att köra 193 400 mil i bil. Omräknat innebär det drygt 48 varv runt jorden. Under Black Friday 2024 handlade svenskarna för elva miljarder kronor, cirka fyra miljarder mer än en genomsnittlig dag, uppger Statistiska centralbyrån (SCB). ●

0,3%

med så mycket minskade BNP i oktober 2025, jämfört med oktober 2024.
Källa: SCB

FOTO: SWEDAVIA



Therése Svenningsson och hennes kollegor får ny arbetsgivare när Swedavia tar över säkerhetskontrollerna.

Swedavia tar över säkerhetskontrollerna från Securitas

Säkerhet. Den 1 december 2025 tog Swedavia över ansvaret för säkerhetskontrollerna på Landvetters flygplats i Göteborg. Det innebär att säkerhetskontrollanternas går över från Securitas till det statliga bolaget. Positivt med fler förmåner, tycker Therése Svenningsson.

Text Justina Öster

Hon är flygplatskontrollant, var tidigare fackligt engagerad i Transportklubben på Landvetter och deltog i senaste förhandlingsdelegationen för bevakningsavtalet. I och med verksamhetsövergången följer personalen med från Securitas till Swedavia, lämnar Transport och får välja att gå med i LO-förbundet Seko eller tjänstemannafacket ST. – De flesta har valt ST, säger Therése Svenningsson. Före senaste upphandlingen arbetade hon och kollegorna för Swedavia.

– Eftersom Swedavia är statligt ingår väldigt mycket förmåner som privata Securitas inte hade. Friskvårdsbidraget dubblas från 2 000 till 4 000 kronor och via bolagets företagsportal får vi mycket rabatter hos olika butiker.

SWEDAVIA SATSAR MYCKET på hållbarhet, berättar Therése. – En medarbetare som jobbar 100 procent kan få upp till 12 000 kronor per år för olika saker. Samåker jag med någon till jobbet rapporterar vi in det och får betalt. Samma sak gäller för dem som kör elbil. Kontrollanternas får också privat sjukförsäkring. – Vi får specialistvård direkt och betalar 270 kronor per månad, resten står arbetsgivaren för. Övertidspass ger

”Eftersom Swedavia är statligt ingår väldigt mycket förmåner som privata Securitas inte hade.”

dubbelt betalt plus reseersättning. Kanske blir lönen lite lägre, men de pengarna får vi tillbaka på mycket annat. Flygplatskontrollanternas arbetade sexdagarsveckor hos Securitas. Hos Swedavia kommer de att få minst två dagar ledigt. De får möjlighet att ”semesterväxla” och få två, tre dagars extra semester mot sänkt semesterersättning, berättar Therése Svenningsson.

HON SER INGEN nackdel med övergången, avvaktar hur ledningen blir och säger att hon lärt sig väldigt mycket av Transport. – Jag är imponerad över att de satte ner foten och stoppade försämringar som sänkt ob och nekad extra övertid. Att de inte lät sig köras över i avtalsrörelsen. ●

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Måste jag visa mina hälsouppgifter?

Åkeri. Har min arbetsgivare rätt att få se resultaten från hälsokontrollen – när jag besöker läkare för att förlänga mitt körkort för tung trafik? Det undrar en arg lastbilsförare, 60-plus, vars läkare krävde att få skicka resultaten direkt till hans åkeri.

Text Justina Öster

Chauffören vill vara anonym, vi kallar honom Peter. Han lyfter frågan samtidigt som Transportstyrelsen föreslår att enbart förare som diagnostiserats som alkoholberoende ska testas med så kallade peth-tester. Blodprov som används för att mäta hur mycket alkohol föraren dricker och tas när chaufförer gör hälsokontroller för att förlänga sin behörighet. Läkarintygen skickas till Transportstyrelsen.

PETER IFRÅGASÄTTER ATT läkaren krävde att han skulle skriva

på att han godkände att doktorn skickade resultaten från peth-test och hälsokontroll till hans arbetsgivare. Annars vägrade läkaren ta testet och Peter skulle inte få sitt lastbilskort förlängt. Peter skrev till slut på formu-läret. – Hur blir det om åkerierna börjar registrera uppgifter om vår hälsa? Och sprider det till andra åkerier om man blir av med jobbet eller vill söka ett nytt arbete? Det här är inget som arbetsgivaren har med att göra, säger Peter.

Arbetsgivaren ansvarar för din rehabilitering, om du skulle vara alkoholberoende? – Om jag söker hjälp så ska åkeriet självklart ta ansvar, men annars ska de inte lägga sig i anställdas hälsa, säger Peter.

Uppgifter om människors hälsa räknas som känsliga personuppgifter och är därför särskilt skyddsvärda, förklarar Integritetsskyddsmyndigheten (Imy) på sin webbsida. Har arbetsgivaren rätt att få ta del av chaufförens uppgifter? Imy vill inte uttala sig i det aktuella fallet. Inte heller LO-TCO Rättsskydd eller arbetsgivarorganisationen Transportföretagen. Transports centrala arbetsmiljöombudsman Gustaf Järsberg svarar entydigt nej på frågan om chaufförens arbetsgivare har rätt att ta del av hälsouppgifterna. – Det råder medicinsk sekretess och den enda som kan bryta den är individen själv. Man kan inte tvinga en individ att lämna ut sina hälsouppgifter, säger han. ●

”Man kan inte tvinga en individ att lämna ut sina hälsouppgifter.”

FOTO: SHUTTERSTOCK



En åkare krävde att få se resultatet från en hälsoundersökning. Enligt facket får en arbetsgivare inte göra det.



FOTO: MIMMI GRANQVIST

Hallå där! Emil Flisbäck

...kommunikatör på Transport och värd i förbundets Facebookfilmer i juletid.

Text Lilly Hallberg

Hur går det med inspelningarna? – Det går bra. Vi har några delar kvar att filma men annars ligger vi i bra fas med allt. **Är det ovant att vara framför kameran?** – Ja och nej. Jag är mest van vid att prata då jag har drivit musikpodcasten *Skrikpodden* i sex år, men då är det ju oftast utan att ha en kamera i ansiktet.

Brukar du själv skriva julkalppsrin? – Det finns ingen sådan tradition i Flisbäckfamiljen, men jag har försökt instifta det i några år. Det är väl bara jag och mamma som tyckte det var kul så det projektet dog ut rätt fort.

Är tanken ett stämningsfullt inlägg på Facebook varje söndag fram till jul? – Ja, det var det vi landade i. Idén till kalendern kläcktes med lite kort varsel, så jag hann inte skriva 24. Det kan dock hända att det kommer en till utöver de fyra adventsfilmerna. Man får se vad tomten kommer med. **Har du någon personlig favorit?** – Ja, andra advent är väl en favorit då den baserades på schysta leveranser. Något vi har lyft mycket nu i och med Black Friday, men också något som vi kör vidare på inför julen och julhandeln som ju alltmer blivit nätbaserad. ●

Register över företag med brister?

Upphandlingar. Inför ett register som ger upphandlande instanser bättre förutsättningar att utesluta företag som brustit vid tidigare uppdrag. Det föreslår konkurrensverket i en rapport till regeringen, som begärt att få förslag på möjliga åtgärder för att stimulera till högre kvalitet vid konkurrensen om offentliga uppdrag.

–Vår bedömning är att ett register, i kombination med andra åtgärder som bland annat betygssystem och en skärpt avtalsuppföljning, skulle öka möjligheterna till konkurrens med kvalitet, säger generaldirektör Marie Östman i ett pressmeddelande.

I registret kan företag som visat så allvarliga brister att kontrakt sagts upp i förtid eller skadestånd utkrävts tas med, föreslår konkurrensverket – som vill bolla utformningen vidare till ännu en utredning. Myndigheten förordar också en systematisk och mer strukturerad avtalsuppföljning och ett betygssystem inom avgränsade områden. ●



FOTO: NORRKÖPINGS HAMN

Nio hamnarbetare tvingas sluta i Norrköpings hamn. Det står klart efter mbl-förhandlingar, som avslutades i början av december.

Nio får gå när hamnen minskar bemanning

Hamn. Förhandlingarna är avslutade i Norrköping. Nio arbetare måste sluta. Skogsindustrins kris är hamnbolagets motivering. Men Transports förhandlare ifrågasätter att det inte skulle finnas jobb i hamnen för de uppsagda.

Text Lilly Hallberg

– Jag förstår mig inte på varslet. Andra hamnar som haft det knackigt på grund av nedgången i skogsindustrin har valt att vänta för att behålla kompetens. Och jag tror också att de uppsagda kommer att få jobba i luckor som uppstår, säger Patrik Östbjerg, ombudsman på Transports avdelning 1 hamn Norrland/Mellansverige.

– Vi har gjort så gott vi kunnat utifrån förutsättningarna. Det kommunala bolaget Norrköpings Hamn la varslet om uppsägningar i början av

”Jag förstår mig inte på varslet. Andra hamnar som haft det knackigt på grund av nedgången i skogsindustrin har valt att vänta för att behålla kompetens.”

oktober. Två hamnarbetare, som inte tillhörde de varslade, har valt att gå i pension för att med egna ord ”ge plats åt yngre”. Därför är det nu nio anställda som tvingas lämna.

Henrik Åkerström är vd för Norrköpings Hamn.

– Som jag sa när vi la varslet i oktober, det är det svåraste beslutet man kan ta, säger han.

Hamnbolagets vd framhåller också nu nödvändigheten av

att minska organisationen på grund av nedgången i skogsindustrin i regionen.

– Skogsindustrin har backat rejält det senaste året. Tidigare i år varslade flera stora industrier personal. Då valde vi att avvakta, säger Henrik Åkerström.

Men på hösten fattade också Norrköpings Hamn beslutet som bygger på kundernas, de stora skogsbolagens, prognos att nedgången i volym inte är tillfällig.

– Det innebär arbetsbrist i hamnen när det gäller gods, men det gäller inte andra delar som container eller bulk, säger Henrik Åkerström.

Finns inte risken att de uppsagda går till andra jobb och ni mister möjligheten om det vänder?

– Jo, risken kring att förlora kompetens ser vi och det är också något vi diskuterat och tagit med i riskanalysen, säger Henrik Åkerström. ●

Assistansprofil vägrar förhandla?

Arbetsrätt. Sedan i somras har Göteborgsavdelningen försökt nå den högprofilerade företagaren rörande en rad brister i en chaufförs anställning. Nu rör det förhandlingsvägran. Och flera fall av brott mot las.

Text och foto Lilly Hallberg

Marika Jausovecs arbete i somras började med ett tomt anställningsavtal och slutade med avsked via sms ”av säkerhetsskäl”. Dessutom fick hon för lite lön för arbetet som privatchaufför åt Veronica Hedenmark, prisbelönt entreprenör och känd som en förkämpe när det gäller rättigheter för personer med funktionsnedsättningar.

– På pappret lät det jättetrevligt, säger Marika, medlem i Transport sedan många år.



Efter att hon blivit av med jobbet kontaktade hon Göteborgsavdelningen. Redan i augusti inleddes försöken att få till förhandlingar med arbetsgivaren. Först via mejl, sedan rekommenderat brev – som kom i retur – och sedan åter via mejl till ett av Hedenmarks bolag, Assistansjuristerna.

Vilket bolag var Marika egentligen anställd i?

– Det vet vi ju inte eftersom inget står på anställningsavtalet, som medlemmen själv blev uppmanad att skriva ut, säger Transports ombudsman Ana Kokol.

Först i oktober bekräftade Hedenmark att förhandlingsframställan från facket nått fram. Digital förhandling bokades då till den 12 november, men arbetsgivaren kopplade aldrig upp sig på grund av sjukdom. Förhandlingarna

bokades om till senare datum två gånger.

Den 21 november blir så den lokala förhandlingen mellan Assistansjuristerna och Transport av. Veronica Hedenmark tar upp att parterna kommit överens om anställningsvillkoren i sms och hänvisar till en dom i Arbetsdomstolen som säger att det inte behöver vara skriftligt.

I förhandlingen lyfter Transport bland annat att medlemmen inte fått något anställningsbevis, ett brott mot lagen om anställningsskydd (las). Förhandlingarna ajourneras och arbetsgivaren ska återkomma med underlag. Transport anser att det är skäligt att det ska skickas senast den 26 november klockan 12.

I protokollet, upprättat senare samma dag, står att ”arbetsgivaren bryter mot mbl paragraf 16 när man inte bedriver förhandlingen skyndsamt”.

TRANSPORTARBETAREN HAR utan resultat sökt Veronica Hedenmark för en kommentar. Andra veckan i december hade arbetsgivaren ännu inte återkommit till Transport med undertecknat protokoll. ●

Veronica Hedenmark

→ Är en prisbelönt företagsledare, entreprenör och debattör, som många gånger medverkat i medier.

→ Vann i hovrätten i mars en tvist med Försäkringskassan rörande återbetalningskrav på över sju miljoner kronor i assistansersättning för egen del.

→ Driver i dag flera företag, bland annat Veronica Hedenmark AB och Assistansjuristerna.

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



Radiostyrning till påbyggnationer

Radiostyrning till bärgare, lastväxlare och bakavlyft m m. Unikt anpassad radiostyrning för ett mer optimerat arbete. Gör din arbetsdag mer kostnadseffektiv. Kontakta oss idag för mer information.



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

4 tycker till

Köper du julklappar till någon i år?

Ali Zaevi, färdtjänstchaufför, Sandviken:

– Ja, men inte så stora! Det blir mest till barnen, de är nio och fyra år.



Helena Åström, flygvärdinna, Sigtuna:

– Jag köper julklappar, gillar julen med allt mys runtomkring, pynt, ljus, glitter, julmusik och mat. Numera blir det inte så många paket och jag tycker faktiskt det är ganska skönt. Roligare att umgås, äta gott och ge en fint inslagen klapp till julklappsspelet med tärning!



Isam Alsweirki, miljöarbetare, Hisings Backa:

– Det är klart, det gör alla. Jag köper till mina barn och frugan, till dem jag älskar mest. Det kanske blir något i guld eller silver eller kläder. Vi firar med mycket ljus och helstekt kalakon. Jättegott!



David Berglund, flygarbetare, Märsta:

– Jo, det har jag redan gjort. Jag gjorde det faktiskt i går. Vi har både julklappsspel och småbarn som ska ha varsin. Till julklappsspelet köper vi två var. En för 100 kronor och en för 400, tror jag.



Facket kritiserar kraven som regionen ställde vid upphandling av bevakningstjänster.

Facket: Regionen ”glömde” sociala villkor i upphandling

Bevakning. Region Gävleborgs upphandling innebär att Avarn tar över från Securitas. Transports avdelningar i regionen är starkt kritiska till regionens upphandlingsunderlag för bevakningstjänster – kraven på arbetsmiljö inkluderar inte villkor som rimliga arbetstider, skälig lön och kollektivavtal, enligt facket.

Text och foto Lilly Hallberg

Den 1 april nästa år börjar det nya ramavtalet för bevakningstjänster gälla i Gävleborgs län. Det omfattar övervakningen av regionens lokaler, som sjukhusen, men även utryckning vid larm och patrullering. Uppskattat värde: 80 miljoner kronor.

Beslutet togs den 18 november. Veckan efter rondderar Securitas ordningsvakter och väktare som vanligt. Ingen vill tala om vilka konsekvenser övertagandet kan få för dem, varken de som jobbar på Gävle sjukhus eller i stadens centrala galleria.

Företrädare för Transports båda avdelningar i regionen,

11 Norduppland/Gästrikland respektive 18 Hälsingland, har offentligt kritiserat Region Gävleborgs upphandlingsunderlag och de krav som ställts i det. Eller inte ställts; sociala villkor saknas i stort sett helt.

– Det är anmärkningsvärt. Arbetsgivare är skyldiga att ta ansvar och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Det handlar inte om fritt valt arbete, säger ombudsman Christina Mattisson på Häl-singeavdelningen.

HON STÄLLER SIG också frågan till vilken relevans flera av kraven har för bevakningsanställda och hur uppföljningen ska se ut. Exempelvis skrivningar om miljöpåverkan, uppförandekod, att motverka korruption och att barnarbete inte får förekomma, samt affärsetik.

– Mycket är sådant som de anställda inte alls kan påverka när de är ute på jobb. Och det är också konstigt med kraven på inställelsetider, till exempel 30 minuter för Ljusdal. Det går inte ens att hinna dit med

Upphandlad bevakning

→ Region Gävleborg har beslutat om upphandling av bevakningstjänster för perioden 1 april 2026–31 mars 2028, med förnyelser fram till och med sista mars 2030.

→ Fackets kritik rör regionens underlag, med krav, och innebär inte kritik mot något bevakningsbolag som lämnat anbud.

Fotnot: Avtalet var ännu inte undertecknat vid tidningens pressläggning.

kontor i Hudiksvall som i dag, säger Mattisson.

Patrik Stenvard (M) är regionstyrelsens ordförande. Han välkomnar att facket lyft frågan. Men betonar också att de arbetsrättsliga villkoren är desamma som tidigare ställdes av det då S-ledda styret.

– Vi ställer tuffa krav på säkerhets- och bevakningstjänster. Väktare och ordningsvakter ska vara anställda hos auktoriserade företag och ha korrekta förordnanden, säger Patrik Stenvard.

NÄR DET GÄLLER inställelsetider vid larm svarar Stenvard att kraven ställts utifrån ”vär bedömning av behoven”.

Samtidigt konstaterar han att, när det handlar om bevakningsupphandling, görs det mesta på tjänstemannanivå. Transports ombudsman Christina Mattisson är väl medveten om diskussioner om sociala villkor vid tidigare upphandlingar i regionen. Den här gången har flera politiker lyft att det även borde omfatta bevakningstjänster. ●

Krönika David Ericsson

Lata speditörers paradis

I en nattbuss på väg från jobbet kom jag i samspråk med föraren om våra respektive yrken. Han menade.

– Att köra buss är bättre än att köra lastbil för här går paketen på själva.

– Kan så vara, sa jag. Men mina paket är tysta och bråkar aldrig...

JAG HAR ALLTID tyckt att godstransporter är lite speciella. 30 ton bakom ryggen ger en diffus känsla av pondus. Att köra tom känns däremot nästan meningslöst. Ändå går cirka 17 procent av alla transporter i landet tomma.

HUR LOGISTIK FUNGERAR är för mig, trots alla mina år i branschen, en gåta. Och jag tycker att speditörer ofta är extremt lata.

För säg att en låda ska transporteras från Malmö till Helsingborg. Då får den först åka lastbil upp till Jönköping för att där lastas om på en annan bil som ska till – Helsingborg. Varför inte bara låta den första bilen svänga in i staden och ställa av lådan?

– Det spelar väl ingen roll om några pallar får åka en extrasväng, säger säkert någon.

Men varje tonkilometer drar bränsle och skapar utsläpp. Jämför med om man skulle cykla med den där lådan. Hur jobbigt skulle inte det vara?

Järnvägen har blivit totalt

”Logistik är för åkare och chaufförer ett nollsummespel där den som kryper mest på priset får körningen.”

utskåpad av utländska lastbilar. Trots att den mycket väl står sig ekonomiskt så är det tydligen för jobbigt för dagens speditörer att förstå kombitransporternas logik. Det är enklare att skicka i väg en utländsk lastbil som kan bli stående på någon parkering i dagar, ibland veckor, i väntan på returlass än att boka några järnvägsvagnar.

ATT BETALA FÖR sig verkar inte heller vara spedititionsfirmornas grej. Ett fullvuxet ekipage behöver få in uppskattningsvis 250 kronor milen. Men det är inte ovanligt att bil och släp går Stockholm–Skåne för ett par tusenlappar. Alltså inte mer än vad själva upplastningen kostar.

Logistik är för åkare och chaufförer ett nollsummespel där den som kryper mest på priset får körningen. Allt medan de stora speditörernas profit stiger på varenda kartong. Och det är vi som kör och vi som konsumenter som till sist får betala för det. ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Ett spår har blivit tre.

Ny järnväg klar vid Luleå hamn

Hamn. Luleå Hamn har byggt fem kilometer järnväg på hamnområdet. Bland annat har enkel-spår utökats till tre spår. De nya rälsarna klarar tunga laster och ska kunna öka kapaciteten för högre godsvolymer. Syftet med satsningen är att möta industrins behov av hållbara transporter och att möta ökade godsvolymer som väntas komma från nya gruv- och industrisatsningar i norra Sverige. ●



Två företagare står anklagade för olaga taxitrafik.

Åtalas för skolskjuts utan tillstånd

Servicetrafik. Två företagare i Robertsfors är anklagade för olaga taxitrafik då de miss-tänkts ha kört skolskjutsar trots indragna tillstånd. Själva nekar företagarna till brott och hävdar att de bara försökt lösa situationen för barnen som skulle till och från skolan.

Enligt Trafikverket fortsatte bolaget Tians taxi att köra servicetrafik efter att ha förlorat sitt taxitillstånd, något som var möjligt genom att utnyttja ett enskilt bolag. Men i februari 2024 fick även det bolaget sitt tillstånd återkallat. Tvisten kommer nu att avgöras i Umeå tingsrätt. ●

8,9%

var arbetslösheten i oktober 2025.

Källa: SCB



”En oproportionerligt stor andel av matbuden är migrantarbetare med låg ställning på arbetsmarknaden, inte bara rättsligt utan också socialt”, säger Transports utredare Pontus Blüme, som även är doktorand vid Stockholms universitet och aktiv i organisationen Gigwatch.

Utan motpart i en partsmodell

Plattformsarbete. Lagstiftningen bör anpassas till en ny verklighet, enligt Transports utredare: Facket saknar i dag makt att förhandla om rimliga villkor för dem som jobbar för gigföretag som på pappret inte är arbetsgivare.

Text och foto Lilly Hallberg

– Politikerna måste skapa en jämn spelplan. Det krävs en lagstiftning som ser till att den svenska modellen kan fungera om vi ska ha den kvar, säger Pontus Blüme, forskare vid Stockholms universitet. Han är även utredare hos Transportarbetareförbundet. – Transport kan inte förhandla med bolag som Wolt, som anlitat bulvanföretag för att slippa arbetsgivaransvar.

PONTUS BLÜME HAR som forskare under flera år studerat plattformsekonomin och dess konsekvenser på arbetsmark-

naden. Han pekar på att den svenska modellen, där arbetsmarknaden regleras i avtal mellan fack och arbetsgivare, bygger på att det faktiskt finns sådana motparter. Det är inte alltid fallet när det gäller plattformsföretag.

I SVERIGE ANLITAR bolagen andra företag som får arbetsgivarroll trots att de saknar möjlighet att påverka de anställdas löner, schemaläggning, arbetskläder och utrustning. I praktiken är dessa ”arbetsgivare” bara brev-lådeföretag eller arbetsgivarmålvakter, med Pontus Blümes ord. Upplägget är helt lagligt. Och det är här nödvändigheten att se över gällande lagar kommer in. – Det behövs en lagstiftning som tvingar den aktör som i praktiken köper arbetskraft att vara antingen vanliga företag eller plattformar. Då kan de välja mellan att vara arbetsgivare – eller dra, säger Transports utredare.

PONTUS BLÜME TAR också upp hur ”bulvanarbetsgivarna” borde regleras genom uthyrningslagen, vars syfte är att företag kan ta in extrapersonal vid tillfälliga toppar i verksamheten: – Det finns inget skäl att det ska vara lagligt att kontinuerligt hyra in 100 procent av arbetskraften. Förändrade regler skulle kapa länken mellan till exempel Wolt och Invoicery, den arbetsgivarmålvakt där alla Wolts matbud är anställda.

ATT FACKET SKULLE försöka förhandla om kollektivavtal med de så kallade bulvanföretagen vore meningslöst eftersom de inte har något att säga till om, konstaterar Pontus Blüme: – Om facket mot alla odds skulle lyckas teckna ett avtal med ett sådant företag skulle plattformsbolaget omedelbart byta bulvan. Det gäller också de många små åkerier som kör sista

Reglering i ny verklighet

- 2024 antog EU-plattformsdirektivet, som ska förbättra villkoren för omkring 43 miljoner gigjobbare inom unionen.
- Plattformdirektivet bygger dock på hur det ser ut i de flesta andra EU-länder där majoriteten av gigjobbarna är F-skattare (”falsa egenföretagare”) till skillnad från i Sverige där de flesta är anställda hos företag (”bulvanföretag”).
- Svensk arbetsmarknad regleras traditionellt genom centrala överenskommelser mellan fackförbund och arbetsgivarorganisationer (den svenska modellen).
- 2021 tecknade Transport och Foodora kollektivavtal för plattformsföretagets cykel- och mopedbud, av båda parter beskrivet som ett historiskt avtal. Bud anställda av underleverantörer omfattas dock inte.

milens-leveranser under Airmees paraply. Det gör, enligt Blüme, lagstiftningsvägen till mest effektiv för bättre arbetsvillkor i branscher där det inte existerar någon verklig motpart. ●

Gigekonomin framfart förändrar spelreglerna

Gigjobb. Wolts matbud i flera svenska städer har det senaste året slagit larm om hopplöst låg ersättning och arbetsveckor på över 70 timmar. Hur facket kan och ska agera är inte givet.

Text Lilly Hallberg

Marknaden där fackförbunden saknar motpart – och medlemmar för att kunna förhandla – växer och gäller långt ifrån bara

områden där Transport organiserar, som taxi och matbud. Städbranschen är ett annat exempel. Även inom flera tjänstemannayrken pågår en omvandling: Tidigare anställda styrs om mot att bli ”sina egna” och få betalt per skrivet tecken till exempel.

VAD KAN FACKET då göra? Bearbeta Arbetsmiljöverket för



Lars Mikaelsson
Foto: Emil Flisbäck

kontroll av hur exempelvis gällande arbetstidslagstiftning följs? Fördjupat samarbete med organisationer som Taxiunionen? Driva krav som digitala system för övervakning av körtid? – Jag är öppen för olika vägar, bara de leder till att möjligheterna att utnyttja människor försvinner. Eller i alla fall att de hårdhänt begränsas, säger Lars

Mikaelsson, Transports vice ordförande. **HAN FRAMHÅLLER ATT** det för ny lagstiftning krävs ett brett allmänt stöd. Och att det saknas: – Det är alldeles för få politiker och vanliga så kallade Svenssons som bryr sig i dag. Det gör risken stor att upplägget med arbetsgivarmålvakter sprider sig till fler branscher. Det enda positiva med det skul-

på arbetsmarknaden

le vara att det då äntligen blir nödvändigt att hantera frågan, säger Lars Mikaelsson. – Frågan är mångfasetterad. Jag tror att EU skulle kunna lägga sig i lagstiftningen när företag i Sverige försöker undgå plattformsdirektivet genom sitt upplägg. **DÅREMOT ÄR TRANSPORTS** vice ordförande skeptisk till ökat samarbete med organisationer

som är sammanslutningar av entreprenörer: – De så kallade företagarna borde i stället bli anställda på ett företag som har kollektivavtal så att de får en lön som går att leva på. När ett företag har så låg bärkraft att inte ens företagaren själv kan ta ut en vettig lön så borde de antingen förändra verksamhetsinriktning eller lägga företaget vilande, säger Lars Mikaelsson. ●

Wolt och Invoicery kommenterar kritiken

Erik Lindham, kommunikationschef Wolt Sweden: *Beskrivningar som ”arbetsgivarmålvakter” och ”bulvaner” är helt felaktiga. Vi anlitat bemanningsföretag och bolag inom workforce management ... varken vi eller bolagen vi jobbar med vet i förväg hur många kurirer som är tillgängliga vid en viss tidpunkt. Men det gör inte dessa bolag till målvakter. De hanterar skatter, eventuell pensionsavsättning och sjukersättning utifrån de inbetalningar som görs.*

Stephen Schad, vd Invoicery business group: *Invoicery Business arbetar aktivt med att förbättra arbetsvillkoren för våra arbetstagare som bland annat arbetar på Woltplattformen. Det gäller frågor om lön, pension och arbetsmiljö. Vi ser i dagsläget inga befintliga kollektivavtal som på ett realistiskt sätt matchar plattformsföretagens struktur.*

Fotnot: De fullständiga mejlsvaren finns att läsa i webbartikeln på transportarbetaren.se.



Mimmi Broström kör ett fordonståg på el i ett försöksprojekt inom skogsindustrin. "Jättekul att vara med från början", tycker hon.

Ellastbilen går som tåget

Mimmi Broström testkör ett 33,5 meter långt fordonståg. På el. Ekipaget är unikt designat för att köra, lasta och lossa drygt 90 ton flis. På dispens. "Han är snäll!" säger hon.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

Klockan närmar sig 13.30 när Mimmi parkerar sin privata Volvo S90 vid Mosseruds återvinningscentral i Karlskoga. Hon växlar mellan dag- och nattskift med kollegan Emmy så att den långa lastbilen kan rulla dygnet om i familjeåkeriet.

Klockan närmar sig 13.30 när Mimmi parkerar sin privata Volvo S90 vid Mosseruds återvinningscentral i Karlskoga. Hon växlar mellan dag- och nattskift med kollegan Emmy så att den långa lastbilen kan rulla dygnet om i familjeåkeriet.

VIA MOBILAPP OCH telefon har Mimmi följt kollegans färd och laddningsstatus före skiftbytet. Det har varit ganska fullt vid laddstolparna och några har inte fungerat, så Emmy är lite sen. Exakt när passen börjar och slutar beror på vad som händer längs vägen. Emmy vinkar adjö och Mimmi tar över den trilska laddningen.

– Han vill inte hoppa i gång. Laddstolpen och bilen behöver prata med varandra. Bilen säger: Jag tar emot så här mycket ström. Då svarar laddstolpen: Då får du så här mycket av mig. Så mycket den kan ge just då, men nu vill de inte samarbeta.

MIMMI BROSTRÖM

Jobb: Lastbilsförare.

Bor: Hus i Karlskoga.

Ålder: 26 år.

Familj: Sambon Andreas och familjehunden Leo.

Alltid med mig: Vattenflaska, matlåda, första hjälpen-kit.

Rutt: 17 mil x 2 mellan Karlskoga och Karlstad.

Köra ellastbil: Lärorikt.

Full laddning: En timme och 20 minuter.

Räckvidd: 17 mil.

Mimmi stänger ner och startar om dragaren ("norsk reset") och då kickar den i gång.

– Det är en del barnsjukdomar och trasiga laddstolpar som behöver fixas, det kan ju inte gå helt fel fritt när allt är så nytt. Mycket är vad man gör det till. Tror man inte att en bil ska funka så funkar den inte, men ger man sig fan på det så går det, säger hon.

DEN SPECIALBYGGDA LASTBILEN ingår i ett stort projekt med testkörning av en hel flotta eldrivna lastbilar inom Värmlands skogsindustri. Lastbilen är ett av fem fordon som rullar i området kring Skoghalls bruk. Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken ökar och målet med TREE-projektet är att minska dem och sikta mot fossilfria transporter inom skogs-näringen.

Mimmi styr mot mot Valåsens sågverk, strax utanför Karlskoga, för att lasta dagens första omgång flis. Mimmi lovsjunger snön och solen som glittrar i trädtopparna utmed vägen efter allt regn. Hon brukar reta sambon med sitt goda morgonhumör, också han lastbilsförare i samma åkeri. För något år sedan köpte hon och "gubben" hus och nu lyssnar



Mimmi lämnar lastbilen och lastar granflis i trailer och släp vid Valåsens sågverk.

Projekt med eldrivna skogstransporter

Flisbilen är världsunik och har 36 procent ökad lastförmåga (94 ton). Skogsbolaget Stora Enso, LBC frakt, Scania och åkeriet Broström & son har tillsammans tagit fram den. Fordonståget är ett av fem eldrivna fordon som testas i Värmlands skogsindustri inom ett större miljöprojekt, TREE, som syftar till att minska utsläppen av koldioxid. Ytterligare fyra skogsbolag och flera teknikföretag ingår i projektet som samordnas av forskningsinstitutet Skogsforsk. Aktörerna satsar tillsammans 155 miljoner kronor och stöds av innovationsmyndigheten Vinnova med flera. Projektet beräknas pågå till hösten 2026. Fordonståg på upp till 34,5 är godkända på 590 mil statliga vägar i syfte ett effektivisera transporterna och minska utsläppen.

Mimmi till alla odlingstips för trädgården med växthus. Paret delar fordonsintresset, fann varandra i en raggarbil och skruvar nu på varsin. Far ibland på bilutställningar.

DET VAR LASTBILSCENTRALEN som bad åkeriet vara med. Pappa Anders är mest såld på eldrift, avslöjar Mimmi som tycker det är kul att testa något helt nytt. Han startade flisbilsåkeriet ihop med Mimmis farfar 1991. Försöket där både längd och tyngd testas startade i mars i år. Hur blir det att köra i vinter, kommer kylan att korta räckvidden? – Det vet vi ju inte, så ingen press, haha! Första snön kom i går. Nu har det varit kallt i tre dagar



I väntan på att lastbilen ska ladda klart tränar sig Mimmi på att sticka.

”Det märks inte ens att jag kör 90 ton och gött att det är tyst i hytten!”

och i går kväll testade vi tio minus. Kollegan Emmy tycker det är jätteskillnad att köra nu men jag tycker det är ganska normalt med laddningen. Karlskoga är också ett himla köldhöl! (Köldhål på rikssvenska.) I början tävlade Mimmi och Emmy om bästa eco-driving och kollade alltid: Hur mycket laddning har du kvar när du kommer till laddstolpen? Att bara ”sitta och såsa” vid ratten ligger inte för Mimmi. Det är roligare att pusha sig själv, utnyttja backar och tänka framåt mot rödgljus och korsningar för att spara el. I dagsläget är det inte många chaufförer som törs köra långbilen, avslöjar Mimmi. Men hur törs hon? – Jag hade inget val, har alltid fått hoppa in på det som är. Mimmi skrattar, men avbryter sig strax innan Valåsens sågverk tornar upp sig med jättehögar av lysande gul flis vid sjön Möckeln. – Kolla i backspegeln nu, i kurvan. Ser du? Man behöver bara hålla ut en meter extra. Så häftigt, det är precis så vi kommer runt!

MIMMI FÅR SNABBT på sig hjälm och varseljacka och kliver ur hytten. Med ett knapptryck lyfter hon taket av trailer och släp, drar in den friska doften av gran och äntrar en hjullastare. Så kör hon fram och tillbaka, skopa efter skopa. En däcktrycksmätare på bilen ger en vink om när flisen närmar sig 90 ton. Mimmi knappar på taket till ekipaget igen och siktar mot nästa stopp, Alster industriområde i Bråtebäcken, utanför Karlstad, för att ladda. Skymningen faller och laddstolparna sticker upp som ljusfyar på den tysta, öde parkeringen. En toa vore inte dumt, men saknas. Trafikverkets stängda rastplatser drabbar fler chaufförer än Mimmi. Laddningen klickar i alla fall snällt i gång och ska pågå i en timme och 20 minuter. Full tank. Minus 4,3 grader. Dragbilen Mimmi kör är en Scania. Lastbilstillverkaren deltar också i projektet tillsammans med lastbilscentralen, LBC frakt, som hennes åkeri leasar dragaren av. Trailer och släp är åkeriets egna som körs på dispens från Trafikverket. De kan lasta 94 ton i stället för 64, berättar Mimmi. Det bästa med att köra på el är att det är ”kraft i grejerna”, tycker hon. – Han svarar direkt när jag petar på gaspedalen, bara ger när man växlar. Det märks inte ens att jag kör 90 ton och gött att det är tyst i hytten!

TRÄLIGAST ÄR LADDNINGARNA. De behöver snabbas upp, påpekar Mimmi. Under väntetiden tar hon en promenad, blippar på mobilen eller läser en bok. Tar en tupplur eller ”skrämmar upp sig” med spökpoddar. Hon lutar sig bakåt mot bädden och trollar fram sitt senaste projekt: – En stickning. Jag sa till farmor att jag ville lära mig och hon tyckte jag skulle börja med något enkelt. Nu sticker jag bara, har ingen aning om vad det ska bli. En avlång blåval kanske eller en benvärmare?



Lossning vid Skoghalls bruk. Mimmi Broström tippar släpet och skrapar ut den sista flisen med en skrapa.

Mimmi kollar i appen, dags att rulla vidare för att tippa lasten vid Skoghalls bruk. Vi hinner inte långt innan bilradion larmar om en olycka på E18 vid Grums. – Jag ringer kollegan, Frida. Hur ser det ut? Kom du förbi krocken? Var det jättekö? Jag tar vägen via hamnen i stället.

MIMMI HAR VUXIT upp med pappans skiftgång och hängt med i hytten som barn. Så att växla mellan dag- och nattsift bekommer henne inte. Det är mysigt att nästan ingen är vaken i vargtimmen, 03, tycker hon. Det är lugnt och gles trafik. Egentligen hade Mimmi tänkt bli sjuksköterska, men under en sjukhusprao kände hon: Här vill jag inte vara. Fast hon intygat sin megarespekt för dem som sliter inom vården. Bara glida in på pappas åkeri direkt efter fordons-gymnasiet ville Mimmi inte heller. Hon fick jobb inom distribution och bara stressade, körde, sprang och körde och fick mer jobb – i jakten på feedback som aldrig kom. När hon erbjöds fast tjänst hade Mimmi redan bestämt sig för pappans åkeri, Broström & son, trots allt. Här får hon sköta sig själv och arbeta i lugnare takt. Jättekul, tycker han om att dottern går i hans fotspår när Mimmi ringer upp. Fast farfar oroade sig först. Inte så konstigt eftersom Mimmi var yngsta barnbarnet och han började sin transportbana med häst och vagn i skogen, tungt slit, långt från dagens moderna lastbilar.



Dragbilen signalerar långt fordonståg.

VI NÄRMAR OSS Skoghalls mätstation utanför Karlstad. – Nu ska vi bara mäta in oss och Peter ska titta på min flis, säger Mimmi. Hon trycker på mobilappen, Aktivera din vägning och Läs in vikt. Knappar av taket på trailer och släp och skyndar, rejält kissnödig, uppför stältrappan till kontoret. Där har Stora Ensos kontrollant god utsikt över ekipagets övre del och lass av flis. Äntligen en toalett! Flisen blir godkänd och Mimmi anvisad en lossningsplats utanför pappersbruket, som omvandlar flis till förpackningar. Den ligger ytterligare en körsträcka bort. Kameran vid grindarna läser av registreringsskylten, öppnar portarna och strax därpå får Mimmi kontakt med en av bruksarbetarna som skopar flis med en traktor. – Gran ifrån Valåsen. Var vill ni ha det? undrar Mimmi ut genom den neddragna vindrutan. – Är det trångt åt dig där borta? pekar han.

JO, OCH MÖRK. Hon får klartecken att lossa vid ett närmare flisberg. På med hjälm och varseljacka igen. Mimmi trycker på sin lilla dosa i handen, öppnar sidan på släpet och tippa hela buren så att flisen faller i ett moln och rassel ut på planen. Samtidigt kör hon sakta framåt. Mimmi lämnar hytten igen och skrapar ur flisresterna med en lång skrapa. Sedan upprepar hon proceduren med trailern, huttrar över kylan och styr åter mot Valåsens sågverk – för att hämta och köra hit nästa jättelass. ●

Riktålder pension

Pensions- avsättningen sänks efter 65

Vi ska jobba längre för att rädda pensionerna. Men tjänstepensionsinbetalningarna upphör vid 65 år för privatanställda arbetare.

Text JOHN ANTONSSON Illustration INGRID FRÖHLICH

Vi blir friskare och lever längre. Det beror på en sjukvård som blir allt bättre på att hålla oss vid liv och att arbetsmiljön är betydligt bättre, jämfört med för några årtionden sedan.

Baksidan av det är att politikerna därför ansett att pensionssystemet haft för lite pengar och lösningen på det har blivit att vi också ska jobba längre.

2017 kom partierna i den så kallade pensionsgruppen överens om hur våra pensioner ska förändras.

Den lägsta åldern man har rätt att ta pension ändrades så här:

→ 2020: från 61 till 62 år.

→ 2023: från 62 till 63 år.

→ 2026: från 63 till 64 år.

Hur länge man har rätt att kvarstå i anställningen enligt lagen om anställningsskydd ändrades så här:

→ 2020: från 67 till 68 år.

→ 2023: från 68 till 69 år.

Rätten att få garantipension ändrades så här:

→ 2023: från 65 till 66 år.

→ Från 2026 är rätten till garantipension kopplad till den så kallade riktåldern, som i sin tur är kopplad till medellivslängden.

DEN NYA RIKTÅLDERN är 67 år från och med januari 2026. De som är födda på 1980-talet har i dagsläget en planerad riktålder på 69 år.

Den som jobbar på ett företag med kollektivavtal

Pensionsavtal

→ Privatanställd arbetare (SAF-LO)

Detta gäller alla privatanställda transportarbetare.

Tjänstepension betalas in från 22 till 65 års ålder.

→ Anställd inom kommunala eller regionala bolag

Här finns två olika uppgörelser.

I den ena, AKAP-KR, betalas tjänstepension in så länge man jobbar.

I den andra, KAP-KL, betalas premiebestämd tjänstepension in från 21 till 67, men inbetalningarna fortsätter också efter 67 om man kvarstår i anställning.



får minst 4,5 procent av sin lön i så kallad tjänstepension. Det är en individuell pensionsavsättning som man själv delvis bestämmer när den tas ut och i vilken takt.

INOM LO BÖRJAR man tjäna in sin tjänstepension från att man är 22 år gammal om man är privatanställd (andra villkor i kommunala bolag, se faktaruta). Tjänstepension betalas in till 65 år. Det kom parterna överens om under en tid när pensionsåldern var 65 år.

Så om man som lastbilschaufför eller flygplansmekaniker hör sammar branschens behov av arbetskraft och fortsätter att jobba efter 65 år innebär det en reallönesänkning, eftersom tjänstepension på 4,5 procent slutar att betalas in.

För en lastbilschaufför blir det 17 371 kronor mindre per år baserat på heltid och grundlön. Tjänstepensionsinbetalningarna är också baserade på premiekompensation, övertid, ob-ersättning, övriga lönetillägg och semesterersättning. Så i praktiken blir vinsten för arbetsgivaren och lönetappet för chauffören större.

Ända sedan pensionsöverenskommelsen har LO och Svenskt Näringsliv förhandlat om hur kollektivavtalen ska hantera den nya riktåldern.

Än så länge har man enbart kommit överens om de kollektivavtalade försäkringarna Trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA) och sjukförsäkring (AGS).

Försäkringen AGB, som ger ett ekonomiskt bidrag vid uppsägning på grund av arbetsbrist, har inte justerats upp sedan pensionsöverenskommelsen och gäller bara till 64 år.

LO-FACKEN HAR FÖRSÖKT få till en lösning och enligt uppgift pågår det diskussioner om såväl försäkringskydd som tjänstepension. Men parterna är långt ifrån varandra.

Transportarbetaren har sökt arbetsgivarorganisationen Svenskt Näringsliv, men de tackar nej till intervju. ●

Kort om din tjänstepension

Tjänstepensionen utgör i genomsnitt en fjärdedel av den totala pensionen för en pensionär. Trenden är att tjänstepensionens betydelse ökar. Dels på grund av nivåerna i det allmänna pensionssystemet, dels för att tjänstepensionen investeras. Och när börsen gått bra har tjänstepensionernas värde ökat.

Privatanställda arbetare får 4,5 procent i tjänstepension och många transportarbetare får också en avsättning på 0,1 procent till delpension. Om man inte tar ut delpension så blir det en del av tjänstepensionen vid arbetslivets slut.

Arbetare anställda i kommunala bolag får en avsättning till tjänstepensionen på sex procent



Det svenska pensions-systemet

TIDIGARE FICK VI i Sverige en pension som var baserad på de 15 bästa inkomståren. Men det ändrades med pensionsöverenskommelsen 1994, och började gälla vid millennieskiftet. Anledningen att man ändrade var att det gamla systemet ansågs för dyrt.

I DET NYA systemet ska de egna kostnaderna bäras och det ska baseras på livsinkomster. Vi ”sparar” till vår pension på två, eller egentligen tre, sätt. Vi har den tvådelade allmänna pensionen där merparten går in i den allmänna pensionen. Vi får så kallade pensionsrätter utifrån hur mycket pengar vi tjänat. Den andra delen i den allmänna pensionen är premiepensionen, som är en del som vi kan välja att placera i olika fonder.

DEN ANDRA BETYDANDE delen av pensionssystemet är vår tjänstepension. Det är ingen rättighet men alla som har kollektivavtal hos någon av de tre stora fackliga centralorganisationerna LO, TCO och Saco får det. Tjänstepensionen är inkomstbaserad och är minst 4,5 procent av lönen. ●

De efterlyser mer information inför pensionen

Två av Arlandas mest erfarna ramparbetare närmar sig pensionen. Båda hade önskat sig bättre information om hur det blir med pensionen.

– Det borde finnas någon som berättar för en om hur det fungerar, säger Örjan Fägerblad.

Text och foto John Antonsson

Örjan Fägerblad, 67, och Stefan Lindberg, 65, kommer ut ur grind 1 vid Arlanda. Det är eftermiddag och de har just gått av sitt skift på SAS ground handling. Det är många år sedan de själva lyfte väskor. De gjorde några år då de lastade för hand.

– Tio år, sedan är det bara att lägga ner, mer orkar man inte. Det sa de till oss när jag själv började här 1986, säger Stefan Lindberg.

De kommer båda att gå i pension inom kort. Stefan går redan vid årsskiftet och har fått veta vad han ska få i pension.

– Man är väl aldrig nöjd. Men jag klarar mig. Det är inga problem. Jag har jobbat så pass länge, säger Stefan.

Han bestämde sig för att gå i pension i våras.

– Det var delvis för att jag har en sjuk mamma som jag behöver hjälpa till att ta hand om. Då kände jag att jag har gått här tillräckligt, säger han.

ÖRJAN HAR JUST bestämt sig för att trycka på knappen och gå i pension. Han har trots allt redan nu jobbat mer än han först hade planerat.

– Jag har redan trappat ner till 75 procent för ett och ett halvt år sedan och får lite längre ledighet var tredje vecka, säger han.

När han gick ner i tid försvann också 25 procent av alla tillägg.

– Det har känts av, men jag antar att det är så de gör.

Egentligen hade Örjan först ställt in sig på att gå redan vid 65 år. Men så ändrades reglerna.

– Jag skulle gå vid 65 från början. Sedan höjde de till 66, så jag jobbade till 66 och fortsatte ett år till av bara farten, säger Örjan.

Berättade någon för dig att du slutade tjäna tjänstepension efter att du fyllt 65 år?

Ta reda på hur mycket du får

Det lättaste sättet att ta reda på hur stor pension man får vid arbetslivets slut är att gå in på minpension.se. Där går det att laborera med olika pensionsåldrar och se en pensionsprognos. För att det ska bli så rätt som möjligt är det viktigt att se till att man skrivit in rätt pensionsavtal.



Efter två långa yrkesliv ska ramparbetarna Stefan Lindberg och Örjan Fägerblad gå i pension.

– Nej, det var ingen som sa någonting. Det enda jag fick var ett brev om en försäkring som slutade gälla. Men jag trodde nog att det skulle fortsätta ticka in i tjänstepension. Jag förstår inte varför det inte gör det, säger han.

Ingen av dem känner att de har haft så mycket koll inför pensionen.

– Jag fick ett samtal från Folksam som ville prata

om pension och jag nappade på det, men det visade sig att de bara vill sälja på mig mer pensionsförsäkring. Vi är många som står som frågetecken inför pensionen innan man är där. Man borde få information från arbetsgivaren eller någon annan om vad som egentligen gäller för tjänstepension, försäkringar och sjukpenning så att man vet vad som gäller, säger Örjan. ●

”Vi är många som står som frågetecken inför pensionen.”

Ramparbetaren Örjan Fägerblad.

Delpension från 62 – så går det till

Under avtalsrörelsen 2025, infördes möjlighet till delpension i flera av Transports avtal. Så här ska det fungera:

I de flesta kollektivavtal som Transport förhandlade fram under 2025, infördes möjligheten att gå i delpension från 62 års ålder. Hur mycket man har rätt att gå ner i tid, och vilken anställningsgrad man får gå ner till, skiljer sig från bransch till bransch. Inom åkeri får man gå ner till 80 procent och på terminal till 50 procent.



Peter Winstén.

FOTO: MARTIN HÖRNER KLOO

– Det är det som gäller om man inte kan komma överens med sin arbetsgivare om annat tidsmätt, sa Transports avtalssekreterare Peter Winstén.

För att finansiera det avstod Transport 0,1 procent i löneutrymme på flera avtal för att putta in pengarna i delpensionen. Flygmekanikerna valde att föra över 0,2 procent dit. Tanken är att parterna på sikt ska öka avsättningen till delpensionen.

För flygteknikerna började man med en liknande avsättning redan 2017, och där har man kommit upp till 0,9 procent.

Delpensionen är tänkt att vara en möjlighet, men inte ett krav. De pengar som förs över till systemet är alltid dina. Så om man väljer att inte ta ut delpension ligger de kvar som en del av den tjänstepension man tar ut när man väljer att kliva av arbetslivet och gå i heltidspension.

Till skillnad från den "gamla" tjänstepensionen är reglerna mer generösa när det gäller vilka år man tjänar in delpensionen. Avsättning görs på all lön man tjänar mellan 18 och 99 år.

De första avsättningarna görs under 2026 och tanken är att systemet kommer att fortsätta byggas ut. Det innebär att delpension till en början inte kommer att ge något tillägg för den som går ner i tid. Men på sikt ska den göra det.

– 0,1 procent är kanske inte mycket. Men det är en start på något som kan utvecklas till något bra för våra medlemmar på sikt. Andra förbund har jobbat med frågan under många år och kommit upp till bra nivåer. De här pengarna är alltid den enskildas. Delpension är en möjlighet, men inte ett krav. Annars får man pengarna när man slutar arbeta, sa Transports avtalssekreterare Peter Winstén. ●

”Det är industriavtalet och normeringen som gäller”

Jonas Hagelqvist är ny vd för arbetsgivarorganisationen Transportföretagen, som är Transports motpart i de flesta kollektivavtal.

Transportarbetareförbundet möter en ny ledare hos motparten på arbetsgivar sidan. Det är industriveteranen Jonas Hagelqvist som har tagit över som vd för Transportföretagen.

Text och foto JOHN ANTONSSON

Jonas Hagelqvist är ny på jobbet som vd för Transportföretagen, men har lång erfarenhet av arbetsgivarfrågor och kommer allra närmast från IKEM, kemiindustrins arbetsgivarförening. Sedan han började har han hunnit inleda en turné mellan medlemsföretagen för att lära sig mer om branscherna.

– Jag har bara hunnit besöka DSV, Wallhamn och Stena men har flera besök planerade. Jag kommer från industrin och även om det kan vara väldigt olika industribranscher, är industri någonstans industri. I transportbranschen är företagen mer olika sinsemellan.

Man brukar säga att industrin är internationellt konkurrensutsatt. Är det på samma sätt inom transportbranschen?

– Om du tittar på transportföretagen och hela bredden de har så upplever jag att det finns både och. När jag åker ner och träffar sjöfarten, till exempel, är de extremt konkurrensutsatta. Flyget likaså. Efter många år i industrin präglas man av fokus på internationell konkurrenskraft.

– Här är det också viktigt med konkurrenskraft, men man lägger kanske inte lika mycket tyngd på att det ska vara internationell konkurrenskraft. Så det finns skillnader och likheter någonstans skulle jag säga.

Du kommer från en av arbetsgivarorganisationerna inom industrin, som är den sektor som avgör hur stora löneökningarna ska vara på svensk arbetsmarknad. Nu får du Transport som motpart, de är mycket kritiska till den lönesättningsmodellen. Hur ser du på den utmaningen?

– Jag tror att man måste börja från början. Industri-

Transportföretagen

→ Är en arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv.

→ Det är en medlemsorganisation för företag. Transportföretagen består av sju olika förbund. Bland andra Svenska Flygbranschen, Biltrafikens Arbetsgivarförbund och Sveriges Hamnar.

→ De olika förbunden förhandlar regelbundet med facket om allt från kollektivavtalstolkningar till arbetsmiljöfrågor.

→ Transportföretagen har en ny ledning med Jonas Hagelqvist som ny vd och Christer Bruus som ny ordförande.

avtalet är på något sätt fundamentet som hela den svenska lönebildningsmodellen står på. Det har funnits sedan 1998. Det har varit extremt framgångsrikt för arbetstagare och företagen.

– På Transportföretagen är det en självklarhet att det är på det sättet. Och det är klart att jag i den här rollen kommer att ha samma syn på industriavtalet som jag har haft som vd på IKEM tidigare. Det är industriavtalet och normeringen som gäller.

Du har från din roll inom industrin varit kritisk till att det har varit svårt att planera långsiktigt på grund av de politiska svängningarna och bristen på långsiktighet. Har du bilden av att samma problem finns inom transportsektorn?

– Jag uppfattar det så. Långsiktighet är viktig och du måste veta vilka förutsättningar du har. Titta bara på det här med reduktionsplikten, företagen gjorde stora investeringar. Sedan ändrar politikerna på den.

– När det gäller den gröna omställningen måste man komma ihåg att det i grund och botten är ett politiskt projekt. Näringslivet vill utföra den gröna omställningen, men det måste göras på ett sätt som gör att du kan fortsätta att driva din verksamhet. För vissa går det, och för andra är det svårare. Det är ju det som är problemet, att många gånger är det dyrare och då finns inte den betalningsviljan. Politiken måste då kliva in med fungerande styrmedel.

– Det är ungefär där jag upplever att vi står även i transportsektorn. Vi vill, men politiken måste se till att det blir möjligt, för vi kan inte göra det här och gå med förlust. Enkelt uttryckt: någon måste betala.

Under din tid på IKEM var ni ute och krävde en ”modernisering” av kollektivavtalen. Har du bilden av att det är något som behövs inom Transportföretagen också?

– Jag har inte riktigt hunnit så långt, måste jag väl erkänna. Det sker en snabb teknisk utveckling nu och förändringstakten accelererar hela tiden. Utmaningen för oss parter är att hänga med i den utvecklingen.

– Förändringstakten i kollektivavtalen är generell sett ganska låg, skulle jag vilja säga. Det är klart att jag tror att det finns ett behov av att se till att avtalen hänger med i den utvecklingen och är relevanta i den tid som vi lever i. Att avtalen behöver utvecklas, det är jag helt övertygad om. ●



Två av Braathens bolag ska böta sammanlagt 226 miljoner kronor. Flygplanet på bild-
en trafikerar ett annat av Braathens många bolag.

226 miljoner i böter för flygbolaget Braathens

Klimat. Flygbolaget Braathens (BRA) var först i världen med att lansera biljetter där en viss del biobränsle ingår vid flygningen. Men nu kräver Naturvårdsverket nästan 226 miljoner kronor i böter för försenad rapportering av koldioxidutsläpp.

Text Justina Öster

Det handlar om sanktionsavgifter för två av bolagen inom koncernen, Braathens international airways och Braathens regional airways. Det första är försatt i konkurs och ska betala drygt 142,7 miljoner kronor. Det andra är under företagsrekonstruktion och ska böta drygt 83,1 miljoner kronor. Detta på grund av att företagen inte har överlämnat utsläppsrätter för sina utsläpp av koldioxid, som värmer upp jorden, för 2024 – i tid.

SÅ FUNGERAR UTSLÄPPSRÄTTER

→ Utsläppen av växthusgaser som värmer upp jorden ska minska med 90 procent till år 2040, jämfört med 1990. Det har EU:s ministerråd och Europaparlamentet kommit överens om.

→ Uppgörelsen om det uppdaterade klimatmålet nåddes efter en natt-mangling i december och är ett steg mot målet om en klimatneutral union 2050.

Nytt om forskning

1 Vuxna med invandrarbakgrund – både utrikesfödda och deras svenskfödda barn – drabbades betydligt hårdare av svår covid-19 under pandemin än personer med två svenskfödda föräldrar, enligt forskning.se som refererar till en studie från Stockholms universitet.

2 Omkring en tredjedel av avfallet från verksamheter som skolor, butiker och sjukhus som i dag går till förbränning hade i stället kunnat materialåtervinnas. Framför allt handlar det om plast- och pappersförpackningar, skriver forskning.se och refererar till en analys från IVL Svenska miljöinstitutet. Studien lyfter att förbättrad källsortering kan minska miljöpåverkan.

3 Utbildningsklyftan mellan stad och landsbygd har vuxit sedan 1990-talet, och elever på landsbygden får i genomsnitt sämre skolresultat än stadsbarn. Exakt vad det beror på är ännu inte klarlagt, men nu ska forskare vid Linköpings universitet försöka ta reda på det i ett pågående forskningsprojekt som finansieras av Forte, rapporterar forskning.se.

Nytt klimatmål till 2040

! Miljö. Riv inte upp beslutet att sluta med nyttillverkning av bensin- och dieselmotorer 2035! Den uppmaningen riktar fordonstillverkarna Volvo och Polestar i Göteborg till EU:s politiker, rapporterar The Guardian. Tidningen skriver att bilföretagen tycker det är en "dålig idé", som bara skulle medföra fördelar för Kina. Webbtidningen Europa-portalen hänvisar till bland annat Tyskland bland de länder som nu vill stoppa deadline för nya bensin- och dieselmotorer. Till The Guardian säger Volvos vd Håkan Samuelsson att han inte förstår logiken i att fortsätta med gammal bilteknik. Han påminner också om det gamla motståndet mot bilbälten och katalysatorer. Polestars vd Michael Lohscheller anser att Tyskland bara vill "försvara det de har" och inte ändra på någonting. ●



Nya åldersgränser för körkort?

Trafik. I EU diskuteras harmoniserade körkortsregler. Alltså att länderna ska ha ungefär samma regler. Tanken är att det ska förbättra trafiksäkerheten. Ett av förslagen som diskuteras är en övre åldersgräns eller återkommande medicinska kontroller rapporterar News55. Det som diskuteras är bland annat obligatoriska ålderskontroller vid vissa åldrar, med kontroll av bland annat syn, hörsel, reaktionstid och kognitiv förmåga. Spanien och Italien ska vara positiva, medan Tyskland och Frankrike menar att fasta åldersgränser kan uppfattas som diskriminerande för äldre förare. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad

FY! TÄNK ATT TIDNINGSBUDET ORKAR JOBBA I DEN HÄR STORMEN.

JAG SKA MINSANN BJUDA IN HEN PÅ KAFFE.

OCH DET SKULLE VA TREVLIGT MED LITE SÄLLSKAP EN STUND.

HALLÅ!

DIN STACKARE SOM MÅSTE JOBBA I DET HÄR JÄDRA SKITVÄDRET!

JAG HAR KAFFE. KOM IN OCH VÄRM DEJ HOS MEJ INNAN DU GÅR VIDARE.

! TACK, MEN TYVÄRR... IDAG JOBBAR JAG HEMIFRÅN.

OCH ROBOTEN TÅL DESSVÄRRE INTE KOFFEIN. GOTT NYTT ÅR!

”Politiker måste tänka långsiktigt”

Skit i framtiden – låt oss festa på bensin i fyra år! Idéhistorikern Sven-Eric Liedman spetsar till debatten inför nästa val.

Text och foto **Justina Öster**

86 ÅR FYLLDA har idéhistorikern och socialisten Sven-Eric Liedman lämnat professorsstolen vid Göteborgs universitet, men fortsätter sin författarbana. I en debattartikel i Dagens Nyheter naglar han fast ”tanklösa politiker” som agerar alltför kortsiktigt. Som att sänka priset på bensin för att vinna ett val – utan tanke på de långsiktiga konsekvenserna för miljön. Barn, barnbarn och barnbarnsbarn.

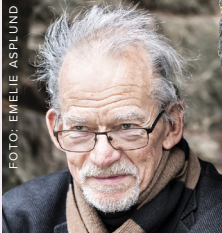
ÄLDRE TIDERS BESLUTFATTARE byggde med ”stark framtidstro och vilja” upp folkhemmet under lång tid, framhåller han. Och påminner om reformer som åtta timmars arbetsdag, betald semester och kommunal barnomsorg. Mest bekymrad är Liedman över Socialdemokraterna.

Vi lever i en mörkare tid av miljöförstöring, krig och nedmontering av demokratin. Är det inte en romantisk dröm att komma dragande med det gamla folkhemmet nu?

– Självklart var det en helt annan tid, något vi aldrig kommer att skapa igen. Men vi kan se det som kontrast med självklara delar att sträva mot. Större jämlikhet är till exempel väldigt viktigt och vi hade faktiskt ett samhälle som var förhållandevis jämlikt. Men nu har vi fått väldigta skillnader, säger Sven-Eric Liedman.

HAN PEKAR PÅ hur den ekonomiska eliten drar ifrån arbetarna, mer och mer. 2023 var den genomsnittliga inkomsten för vd:ar i svenska storföretag mer än 71 gånger lönen för en industriarbetare, enligt LO-rapporten *Makteliten*.

– Skillnaden handlar inte bara om löner utan om allt. Grundskolereformen 1962 var inte så lyckad, men inriktningen var i alla fall att alla, oavsett bak-



Idéhistoriker och författare

Sven-Eric Liedman föddes i Karlskrona 1939 och bor i Göteborg. Han var biträdande kulturchef på Sydsvenska Dagbladet och fortsatte som docent i idé- och lärdomshistoria, i Lund och Göteborg. Våren 2006 lämnade Liedman arbetet som professor vid Göteborgs universitet. Han är gift, har tre barn, tio barnbarn och nio barnbarnsbarn.

Liedman har skrivit en lång rad böcker, den senaste (2024) är *Tidens smala näs: Tankar i en vilsegång-en tid*. I artikeln refererar Liedman till journalisten Andreas Cervenkas bok *Girig*.



Sverige: Så blev folkhemmet ett paradiset för de superrika.

grund, skulle ha samma chanser. Så är det inte alls i dag med snabbt växande klyftor. Det är ganska lätt att bli miljardär för dem som rör sig i pengavärlden, Girig-Sverige, men sedan finns det ganska många som har det svårt.

POLITIKERNA STYRS ALLTFÖR mycket av opinionsmätningar och sociala medier i stället för ambitioner att förändra samhället, menar Liedman. Han efterlyser ett starkare oppositionsparti, tycker att Socialdemokraterna står för ett slags viljelöshet.

– Vill SD:s Åkesson skicka 13-åringar i fängelse, så säger Magdalena Andersson 14 år. Hon vill hela tiden ha en dörr öppen. Nu tycker till och med Ebba Busch, långt till höger, att hon kan smita in där också och liera sig med S. Det säger något.

SVEN-ERIC LIEDMAN SER två stora ödesfrågor som han vill att politikerna ska ta tag i, klimatet och det sociala skyddsnätet. Men regeringen struntar i miljön och S har heller inte tagit några större initiativ i den pågående klimatkrisen som redan skördar liv, anser Liedman.

Han föreslår en besk medicin för att vrida samhället i mer jämlik riktning, en radikal skattepolitik med stegrad skatteskala för höga inkomster, förmögenhets- och fastighetsskatt. Knappast något att vinna val på, som klimatåtgärder inte heller anses göra.

– S är ett gammalt arbetarparti, men gapet mellan arbetar- och medelklassen har vidgats. Till och med livslängden är kortare för arbetare än tjänstemän, men ingen talar för arbetarna. Inte konstigt att många arbetare röstar på SD. Jag skulle önska mig en ordentlig klassanalys!

FÖR 100 ÅR sedan var de ekonomiska skillnaderna bråddjupa mellan människor i Sverige. Sedan minskade de under några decennier för att nu skena igen. Så pendeln kan svänga, resonerar Sven-Eric Liedman. Han tror på hoppet, som innebär att man agerar, framför apatin.

– Är läget mörkt finns alltid något att uppnå. Någonstans tror jag ändå att förnuftet ska vakna, att en opinion ska väckas för klimatet och för bättre social trygghet. ●



”Nästan allt har blivit sämre för vanliga människor, men bättre för ovanliga rika människor. Valet av socialisten och demokraten Mamdani till ny borgmästare i New York inger ändå hopp. Kanske kan något liknande ske här”, säger Sven-Eric Liedman.



Fanny vill veta vem som först ska erbjudas mer-tid på bensinstationen där hon jobbar och Risto vill veta om han kan bli utringd när som helst. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP

Gäller turord-ningslista vid mertid?

Jag jobbar på en bensin-station och jag har en sys-selsättningsgrad på 90 procent. Jag vill gärna gå upp till heltid. En arbetskamrat jobbar enbart helger och har sysselsättnings-grad 25 procent.

Vem av oss ska först få frågan om mer jobb? Säger turordning-en någonting om det?

Jag har varit anställd sedan september 2019 och min kollega anställdes en månad tidigare, i augusti.

Fanny

Om både du och din kolle-ga har framfört önskemål till er arbetsgivare om utökat arbete gäller turordningen enligt lagen om anställningsskydd (Las). Den som har längst anställningstid ska erbjudas fler timmar först.

Anna Erixon, central ombudsman



Vem står först i tur till mertid, Fanny eller kollegan?

Räknas YKB-kursen som arbetstid?

Jag jobbar natt som chaufför och min arbetsgivare ordnar YKB-kurser på helger. Räknas det som arbetstid? Alltså:

- 1. Har jag rätt till en dygnsvila mellan kursens slut på sön-dag eftermiddag och starten på min arbetsvecka på sön-dag kväll?
- 2. Räknas en helg med YKB-kurs som en reducerad veckovila? Min helg blir kortare än 45 timmar vid kurstillfällena.

Johannes

En YKB-utbildning kan inte räknas in i dygns- eller veckovilan då utbildningen sker på betald arbetstid. Det blir svårt att få in veckovilan om du ska jobba måndag–fredag, gå på utbildning lördag–söndag och sedan jobba söndag–fredag.

Magnus Larsson, central ombudsman

Ersättning vid schemaändring?

Har man rätt till någon extra ersättning om man blir tillfrågad om en ändring av sitt schema en vecka innan och tackar ja till frågan?

Emma

Det finns ingen ersättning reglerad i Transportavtalet

för lager-/terminalarbetare vid schemaändring. Om arbetsgi-varen vill göra en schemaänd-ring krävs ett samråd med den anställda och det ska finnas tillgängligt senast två veckor innan schemaändringen.

Magnus Larsson, central ombudsman

Kan chefen begära att jag jobbar övertid?

Jag arbetar som terminal-arbetare på 75 procent och har en tillsvidareanställning.

Men det har blivit en massa dagar då jag jobbar längre än mina beräknade sex timmar. Så nu undrar jag ifall chefen kan begära att jag stannar och jobbar övertid?

Sevim

Som deltidsanställd kan inte arbetsgivaren beordra dig att arbeta utöver ditt arbets-tidsmått på 75 procent, om inte annat har överenskommit.

Har du arbetat mer än sex tim-mar under en massa dagar borde ditt arbetstidsmått vara högre än 75 procent, kontakta din lokalav-delning för rådgivning.

Andreas Kindsjö, central ombudsman

Hur lång uppsäg-ningstid har jag?

Jag sa upp mig den 12 no-vember och vill sluta den 12 december. Chefen hävdar att



Borde jag inte få betalt när jag har jour? undrar bärgaren Risto.

min uppsägning börjar att gälla den 13 januari. Enligt Företagar-na har chefen rätt. Vad gäller? Hur lång är en uppsägnings-månad?

Anders

Kort svar: säger du upp dig den 12 november så slutar du efter passet den 12 december, det vill säga, du står INTE till för-fogande efter den 12 december.

Joakim Guttman, central ombudsman

Kan jag gå hem när arbetsdagen är över?

Jag jobbar som väktare och jag är schemalagd 06.00 till 18.12. Efter klockan 18.12 ska någon byta av mig.

Men personen som skulle göra det var försenad, och då gick jag ändå kl 18.12 eftersom ingen hade meddelat eller kontaktat mig om att jobba över.

Jag undrar om det är okej? Att sluta när man ska sluta eller måste man jobba över fast ingen chef har begärt det vid tillfället?

Than

I en situation som denna är kommunikation viktigt. Innan du lämnar arbetsplatsen behöver du informera närmaste chef om det inträffade. Där finns till exempel en risk att något har hänt din arbetskamrat, som är försenad. När du tar den kon-takten ska du också få besked från chefen hur situationen ska hanteras.

Magnus Thelander, central ombudsman

Borde jag inte få betalt för jour?

Jag jobbar med bärgning och kan bli utringd vilken tid som helst på dygnet, veckans alla dagar. Jag har jour. Borde jag inte ha betalt när jag har det? Kan arbetsgivare göra som de vill om de inte har kollektivavtal?

Risto

Om företaget har kollektiv-avtal så är beredskapen reglerat i kollektivavtalet. Saknar bolaget kollektivavtal så blir det lite svårare med ersättningarna. Bolaget har då att följa arbets-tidslagen med elva timmars dygnsvila och det är förbjudet att jobba mellan midnatt och 05.00. Mitt råd till dig är att du tar kon-takt med din lokalavdelning.

Magnus Larsson, central ombudsman



Fråga Transports experter!

Är du medlem och har frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra? Ställ dina frågor till Trans-port på direkten (010-480 30 00). Eller logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter. Du kan även kontakta din lokal-avdelning (skanna qr-koden för kon-taktuppgifter).



Ett countryhjärta på Idolscenen

Lastbilschauffören Jonas Elfqvist tog en paus från livet på vägarna och sökte till *Idol*. Nu vill han sprida countryn till svenska folket.

Text och foto JOHN ANTONSSON

JONAS ELFQVIST HADE inte ens en vecka ledigt efter studenten innan han satte sig i timmerbilshytten och började jobba. Då var han den fjärde generationens timmerchaufför. Sedan dess har han haft ett par olika jobb, men i november valde han som 26-åring att säga upp sig för att ge sig in i sitt livs äventyr med hela hjärtat: att försöka vinna *Idol*.

Där har han gjort sig känd som lastbilschauffören från Sveg som tar varje chans att sjunga countrylåtar.

– Jag gillar när det svänger. Det finns glad country, ledsen country. Ofta är det otroligt bra låttexter också. Det är ofta ett ”nice sound” med steel guitar.

NÄR HAN SKULLE vara med i livetävlingarna och bo tillfälligt i Stockholm fick han först tjänstledigt från sitt jobb med att köra asfalt. Men till slut valde han att säga upp sig.

– Det känns väldigt skönt nu att jag sa upp mig. Nu kan jag köra den här *Idol*-grejen fullt ut. Så länge det går. Och sedan inte behöva stressa tillbaka till någonting. Utan då kan jag göra vad jag vill. Jag kommer att vilja ta det lite lugnt efter det



JONAS ELFQVIST

Gör: Lastbilschaufför och *Idol*-deltagare.

Ålder: 26 år.

Bor: Sveg i Härjedalen.

Bakgrund: Har kört timmer, matvaror och asfalt. Spelar gitarr och sjunger, har tidigare spelat i band med kompisar.

här. Vi har någonting varje dag och det är ganska fullt upp. Så det ska bli skönt att bara få komma hem och vila en vecka eller två efteråt. Sedan vet jag inte om jag ska hålla på med musik eller körning.

NÄR DEN HÄR intervjun görs är Jonas mitt i tävlingen. När papperstidningen kommer ut har han antingen vunnit finalen eller åkt hem till Sveg.

Det var i Sveg han växte upp och fann sin kärlek till countrymusiken. Som han minns det fastnade han direkt efter att ha hört *Mud on the tires* av Brad Paisley, som hans pappa hade som ringsignal. En låt

han sedan framförde live i *Idol* och gick vidare.
Hänger lastbilsföraryrket och countrymusiken ihop för dig?

– Ja, men det tycker jag att det gör. Nog för att det skulle kunna finnas fler countrylåtar om lastbilar, men det finns en del och chaufförsyrket är ett av många arbetaryrken som musiken handlar om.

Är det arbetarmusik, country?

– Ja, det är det ju. Framför allt handlar det om farming och så där, men även om lastbilsåkning.

Jonas gillar att sitta och sjunga i bilen. På det senaste jobbet när han körde asfalt var det svårt att få till långa sångstunder. Det var lättare när han körde längre sträckor på sina tidigare jobb.

– Det var länge sedan jag skrev nu. Jag fick ett ryck för något år sedan. Då hade jag inspiration och fantasi och skrev fem låtar på en månad ungefär. Men det var så mycket att tänka på nu i somras, med *Idol* och ett nytt jobb med asfaltkörning och lagbil.

FÖR DEN SOM söker efter Jonas Elfqvist på Youtube dyker det upp flera klipp från *Idol*. Man kan se honom sjunga duett med Jill Johnson och tolka AC/DC:s *Back in black*. Men för den som letar vidare finns också klipp som inte lika många har hittat. I en av filmerna sjunger han den egna låten *Blank account*.

– Man sitter där och fattar inte hur fan stälarna redan kan vara slut. Jag tycker inte att jag har köpt någonting och sedan är allt borta. ●

Fotnot: Jonas Elfqvist tog sig ända till semifinalen, men där tog *Idol*resan slut.



Jonas Elfqvist sökte till *Idol* och kom med. Under tävlingen pausade han chaufförsjobbet.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 54 500 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 personal inom flyget.

Kort om a-kassan

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

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

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

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 19 januari till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 HAMN NORRLAND/ MELLANSVERIGE

Studier År 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 rättigheter och skyldigheter du har som medlem.

► Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet.

Båda utbildningarna är på fyra timmar och vi kan kombinera dessa så att vi kör Startpunkten på förmiddagen 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 pensionärsförening i hamnarbetarnas avdelning 2, sektion 1. Och vi hoppas att det är fler som vill vara med.

Vår målsättning är att träffas för lunch och intressanta föreläsningar vid några tillfällen varje år.

Välkomna att kontakta oss på e-post trpgbgavd2seniorer@gmail.com.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Pensionärssektionen träffas tisdagen den 13 januari kl 11.00 på avdelning 3:s kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Startpunkten är en introduktion till din fackförening.

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

► Onsdag den 28 jan kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

► Tisdag den 24 feb kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

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

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

Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Ny studieorganisatör Sandra Ellström har börjat som studie-organisatör hos oss. Vi önskar henne varmt välkommen.

Sandra kommer att jobba som studieorganisatör på onsdagar och torsdagar. Vill du komma i kontakt med henne så nås hon på 010-480 31 83 alternativt sandra.ellstrom@transport.se.

Startpunkten Nyfiken på dina rättigheter och hur du kan påverka din arbetsvardag? Gå Startpunkten – vår grundutbildning som öppnar dörren till alla förbundets kurser.

På bara åtta timmar får du lära dig om varför det fackliga löftet är så viktigt, hur Transport fungerar och hur vi tillsammans gör skillnad.

Vi vill ge dig verktygen för att förstå den svenska modellen och varför kollektivavtal är en trygghet för dig.

Nästa kurstillfälle är onsdag den 28 januari! Skanna qr-koden för intresseanmälan.

Avtalspunkten Vill du få full koll på vad ditt avtal faktiskt innebär? Boka in dig på en heldag fylld med kunskap och insikter!

Tillsammans med en av våra erfarna ombudsmän går vi igenom kollektivavtalet på djupet och reder ut alla dina frågor och funderingar.

Det här är din chans att stärka din kompetens och känna dig trygg i vad avtalet betyder för dig och din arbetsplats.

Nästa kurstillfälle, måndag den 23 februari, gäller det transportavtalet.

Skanna qr-koden för intresseanmälan.



HAR DU TÄNKT PÅ SKIDSEMESTER?

Vi har en stuga i Branäs och två lägenheter i Tandådalen, för uthyrning hela året.

Om du skannar qr-koden så får du mer information.

Efterlysning Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud?

Är du nyfiken och vill ha tips och råd?

Ring till avdelningen på 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se så berättar vi mer!

Har du koll på dina försäkringar? Ta kontakt med Sven-Åke Spets på 010-480 31 82.

Under jul och nyår har vi begränsade öppettider på avdelningen. Vill du hälsa på oss så ring gärna innan. Du når oss på 010-480 30 06 eller mejl transport.6@transport.se.

Sist men inte minst så vill vi önska våra medlemmar en riktigt god jul och gott nytt år.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi på avdelningen önskar en riktigt god jul och ett gott nytt år till alla medlemmar och förtroendevalda och tackar för året som gått!

Öppettider i jul och nyår Vecka 52–vecka 2 (2026) är det begränsade öppettider på avdelningen och begränsad möjlighet att nå avdelningspersonal.

Ring direkt till oss på avdelningen för att kolla om just den person du söker är på plats. Tel: 010-480 30 09.

Vid mer brådskanie frågor kan du ringa till växel på 010-480 30 00.

Facklig utbildning Startpunkten kommer att hållas vid följande tillfällen under varen:

- Onsdag den 4 mars.
- Lördag den 14 mars.
- Lördag den 18 april.
- Onsdag den 6 maj.

Du får svar på frågor om:

► Vad medlemskapet i fackföreningen ger.

► Den svenska modellen och kollektivavtalets betydelse på arbetsmarknaden.

► Dina rättigheter och skyldigheter som enskild medlem.

► De fackliga principerna och hur vi upprätthåller våra fackliga idéer.

Och du kommer få en chans att lära känna några av dina fackliga lokala företrädare. Skicka intresseanmälan till studier.9@transport.se.

För dig som har transportavtalet som kollektivavtal kommer det att finnas en komboutbildning med både Startpunkten och Avtalspunkten, men bara för åkeri/miljö och terminal/lager. Kombo hålls vid följande tillfällen:

- Lördag den 31 januari.
- Lördag den 7 mars.

Transports S-förening kallar till årsmöte den 14 februari 2026 kl 10.00 på avdelning 9. Vi bjuder in Melvin Abelsson från SSU som är nummer tre på riksdagslistan för Örebro. Anmäl dig till avdelning 9 på tel 010-480 30 09.

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

Vi i styrelsen för Transports S-förening vill samtidigt önska alla en god jul och ett gott nytt år!

Pensionärssektionen har årsmöte den 24 februari kl 10.00. Vi bjuder på lunch efter mötet på Falken. Anmälan görs till avdelning 9 på tel 010-480 30 09.

Styrelsen för pensionärssektionen önskar alla en god jul och ett gott nytt år!

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 inblick i vad facket gör och en överblick över kollektivavtalet på din arbetsplats.

Kontakta avdelningen på 010-480 30 11 för information om nästa kurstillfälle.

Vi efterlyser dig som saknar Transportombud eller skyddsombud på jobbet. Har du frågor eller funderingar över vad det innebär? Tveka inte att höra av dig till oss! Mejla transport.11@transport.se så berättar vi mer.

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

Är det något du funderar på i övrigt? Tveka inte, utan hör av dig till oss på transport.11@transport.se.

Övriga kontaktuppgifter till oss finner du via qr-koden.

AVDELNING 12 MALMÖ

Möten i sektionerna

► Sektion 30 (miljösektionen) kallar till nomineringsmöte den 20 januari kl 17.00–19.00. Det är dags att nominera till sektionsuppdrag. Kom på mötet och gör din röst hörd!

Avdelningens ordförande Patrik Persson kommer och håller en demokratiskola i början av mötet.

Vi bjuder på något lättare att äta så du inte sitter hungrig! Vi ses, hälsar sektionsordförande Kenneth Malmberg.

► Sektion 70/80 (olja, bensin, gummi, tidningsbud samt reklambud) kallar till nomineringsmöte. Se hemsidan (skanna qr-koden) för exakt datum, då detta inte är klubbade ännu.

Vidare kallar sektionen till

årsmöte den 3 februari kl 17.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Styrelsen träffas en halvtimme tidigare.

Avdelningens ordförande Patrik Persson kommer och håller en demokratiskola i början av mötet.

Det är dags att välja till sektionsuppdrag och nominera till avdelningsuppdrag. Kom på mötet och gör din röst hörd!

Sektionens ordförande Jonatan Nordkvist hoppas att alla som kan komma på mötet gör det. Och för att vi ska kunna köpa rätt mängd mat är det bra om man informerar om att man kommer. Jonatan nås på 0738-16 75 16 eller nafswe@hotmail.com.

► Sektion 90 (bevakningssektionen) kallar till nominerings- och årsmöte den 3 februari kl 17.00–20.00. Det är dags att nominera och välja till avdelnings- och sektionsuppdrag. Kom på mötet och gör din röst hörd! Mötet hålls i avdelningens lokaler, Kosterögatan 5 i Malmö eller digitalt via Teams (skanna qr-koden).

Avdelningsordförande Patrik Persson kommer och håller en demokratiskola innan mötet börjar, men bara för dig som deltar fysiskt. Kommer du hit bjuder vi även på lättare fika, hälsar sektionsordförande Jens Erlandsson.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Sektionernas årsmöten Vi ser gärna att du planerar in datum för din egen sektions årsmöte redan nu. Är du osäker på vilken du tillhör så hör av dig på tel 010-480 30 14.

► Sektion 3: Lördag den 31 januari kl 10.00 på Folkets hus, Södra vägen 3–7 i Ängelholm.

► Sektion 4: Lördag den 7 februari kl 10.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 5: Söndag den 8 februari kl 10.00 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördag den 17 januari kl 10.00 i ABF:s lokal på Järnvägsgatan 34 i Klippan.

Julhälsning Vi vill rikta ett varmt tack till alla våra förtroendevalda för det fantastiska arbete ni gjort under året. Ert engagemang gör skillnad varje dag!

Till alla våra medlemmar – tack för ert stöd! Vi ser fram emot ett nytt år tillsammans.

God jul och gott nytt år önskar vi på avdelning 14 i Helsingborg!

AVDELNING 16 GOTLAND

Julhälsning Vi önskar alla medlemmar en trevlig jul och nyår. Njut av eventuell ledighet, och ta det försiktigt i halkan om ni arbetar där ute i trafiken.

På budgetmötet den 3 december valdes två nya ersättare in i styrelsen. Så avdelningen hälsar Niklas och Stephanie välkomna in som förtroendevalda i styrelsearbetet.

Utbildningar 2026

► Startpunkten: Målgrupp är du som nyligen har blivit medlem. Skicka ett mejl till avdelningen för anmälan. 2026 års första Startpunkt erbjuds lördag den 31 januari.

Vår nya ombudsman Linn Lingvall Eklund kommer att gå en längre uppdelad utbildning med start från vecka 3 fram till vecka 20. Behöver du komma i kontakt med henne kan det vara bra att mejla till transport.16@transport.se. Då kan vi ta hjälp av andra avdelningar när så behövs.

Kontakt med avdelningen

- Tel: 010-480 30 16.
- Mejl: transport.16@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Julhälsning God jul och gott nytt år önskar alla vi på avdelningen!



AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/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 arbetsmiljö 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 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.

Vi på avdelningen önskar alla medlemmar en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 19
NORRA MÅLARDALEN

Pensionärsklubbens styrelse önskar er alla en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 20
NORRA SMÅLAND

Sektionernas årsmöten Under januari och februari kommer sektionerna att hålla sina årsmöten.

På dagordningen står nomineringar till avdelningskas-sör, avdelningssekreterare och en ledamot i avdelnings-styrelsen. Det ska även nomineras till avtalsråden inför avtalsrörelsen.

➤ Sektion 1 kommer att hålla sitt årsmöte den 21 februari kl 15.00 på RC hotell i Jön-köping. Sektionsstyrelsen samlas kl 14.00.

➤ Sektion 2 kommer att hål-la sitt årsmöte den 7 februari.

➤ Sektion 3 återkommer vi med.

➤ Sektion 4 kommer att ha sitt årsmöte den 26 januari kl 15.00.

Håll koll på hemsidan och Facebook för mer informa-tion om årsmötena.

Vi på avdelningen vill önska alla våra medlemmar en god jul och ett gott nytt år. Var rädda om varandra och kör försiktigt när ni ska ut och åka.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! God jul och gott nytt år önskar vi från avdelningen!

Vi har uppdaterat våra mötesdatum på hemsidan,

gå in och kika i kalender-fliken när närmaste träff blir av (skanna qr-koden).



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:

➤ Transportombud

➤ Skyddsombud

...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 utbildning, stöd och gemenskap.

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.

Fackliga utbildningar Vi erbjuder studier på alla nivåer. Nya datum är nu bokade för våra två populära utbildningar:

➤ Startpunkten – för dig som är ny medlem eller nyfiken på facket.



➤ Avtalspunkten – för dig som vill lära dig mer om ditt kollektivavtal och dina rättigheter.



Skanna qr-koden och anmäl dig redan i dag!

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

Juliga hälsningar, avdelningsstyrelsen

AVDELNING 26
NORRBOTTEN

Vi på avdelning 26 önskar alla våra medlemmar en

riktigt god jul och ett gott nytt år.

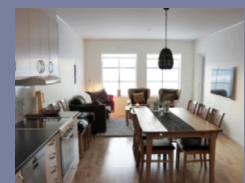


AVDELNING 28 I NORR

Julhälsning Nu står julen för dörren och vi på avdelning 28 vill passa på att önska er alla en riktigt god jul och ett gott nytt år!

Ska vi hälsa på? Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till L-G Sandgren, 010-480 34 36 eller larsgunnar.sandgren@transport.se.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta L-G Sandgren, larsgunnar.sandgren@transport.se eller 010-480 34 36.



HYR VÅR LÄGENHET
I HEMAVAN

Avdelningens fjällägenhet finns tillgänglig för uthyrning.

På vår hemsida hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.



Rätt lön – mer lön

Många avtal är nu klara. Allt eftersom de skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna digitala avtals-genomgångar. Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla transport.28@transport.se.

Skriv gärna om det är något specifikt du undrar över i det nya avtalet.

AVDELNING 41 UPPSALA

Hej kamrater!

Vi vill påminna alla medlemmar om att uppdatera sina kontaktuppgifter i *Mina sidor* samt gå in och kika i kalender-fliken på vår hemsida (skanna qr-koden).



2025 har varit en spännande resa för oss i avdelning 41. Därför vill vi säga tack till dig som är förtroendevald, Transportombud eller skyddsombud ute på arbets-platserna och är tillgänglig för dina kollegor.

Tack till dig som medlem för att du stöttar den fackliga verksamheten och står bak-om Transport.

Vi vill även passa på att önska alla en riktigt god jul och gott nytt år! Från oss alla på avdelningskontoret och från avdelningsstyrelsen.



AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE

Ett stort, rungande TACK för 2025! Till alla er medlemmar, Transportombud, skyddsombud och sektions-aktiva: Tillsammans har vi tagit den fackliga kampen i avdelning 51. Ni är ryggra-den i vår organisation. Tack för ert otroliga engagemang!

Startpunkten är en facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättighe-ter och skyldigheter du som medlem har.

Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad det står i kollektivavtalet. Tillsammans med ombuds-man går man igenom avtalet. Planering sker löpande. Vill du veta mer, kontakta avdelningen.

Frågor på arbetsplatsen? Ta gärna kontakt med avdelningen om du har frågor som berör din arbetsplats, medlemskapet eller om du har andra funderingar.

Det är viktigt att du har korrekta anställnings- och kontaktuppgifter registre-rade på din medlemssida. Om det händer något på din arbetsplats behöver vi kunna få kontakt med dig.

Gå in på *Mina sidor* på transport.se, kontrollera och uppdatera.

På hemsidan finns också uppdaterad information om ditt avtal.

Är du pensionär och vill träffa gamla transportare? Kontakta ordförande i pens-ionärsklubben.:

➤ Kenneth Ingemansson, Karlskrona: 070-302 56 61.

Du når avdelningen på tel 010-480 30 51 eller e-post transport.51@transport.se.

➤ Hemsida ➤ Facebook



Nu laddar vi för 2026! Men först vill alla vi på avdelningen och i avdelnings-styrelsen passa på att önska er alla en god jul och ett gott nytt år!

AVDELNING 55
BOHUSLÄN/DALSLAND

Medlemsmöte den 27 januari kl 18.30 på Kuröds-vägen 9 i Uddevalla – eller via Teams. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för möteslänk.

Gå Startpunkten! En grund-utbildning i vad facket är, gör och fungerar. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för datum och tider.

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

AVDELNING 88 DALARNA

Vi från avdelningen vill önska alla en god jul och gott nytt år! Planen och riktnig-en inför 2026 är lagd och det ser helt klart ljust ut!

Har du någon stund över, kanske vill du ha något att lyssna på när du kör? Kolla gärna in vår hemsida för tips på poddar om arbetsmiljö, fackliga studier och doku-mentärer.

Årsmöten framöver

➤ Sektion Mitt (4): Datum kommer, se hemsida. Trolig plats: Borlänge.

➤ Sektion Söder (5): 8 janua-ri, Ludvika.

➤ Sektion Norr (6): 11 januari, Mora.

➤ Klubb Transdev: Datum kommer, se hemsida.

Inbjudan till mötena skickas ut på mejl eller sms. På mötet väljs uppdrag till sekt-ionerna och nomineringar till avdelningsuppdrag.

Vi söker fler förtroendevalda ute på arbetsplatserna. Både skyddsombud och Transport-ombud, gärna minst en av varje på varenda arbetsplats! Kontakta avdelningen på transport.88@transport.se för mer information.

Studier Vår introduktionsut-bildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlem-mar går den. Datum finns på avdelningens hemsida (skanna qr-koden).



Är du intresserad av fack-liga utbildningar? Kontakta vår studieorganisatör på studier.88@transport.se.



HYR VÅR LÄGENHET

Vill du komma undan en stund? Boka vår lägenhet i Lindvallen! För att boka: Ring avdelningen på tel 010-480 30 88.

Lägenheten har sex bäddar och är fullt utrustad. Det finns en transporttunnel 200 meter från lägenheten som tar dig till liften vid Söderåstorget.

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



Tommy Wreeth

Kortare arbetstid högt på agendan

Ar 2025 närmar sig sitt slut och jul- och ny-årshelgerna är nära. Året som gått har varit minst sagt hektiskt. Det har varit en lång-dragen avtalsrörelse, som för oss i Transport pågått från mars till oktober.

DET SOM IMPONERAT mest på mig i år är hur aktiva och delaktiga alla i hela vår organisation varit i arbetet runt avtalsrörelsen. Tack till alla medlemmar och anställda – utan vår gemenskap finns ingen styrka i avtalsför-handlingarna. Nu är alla avtal klara. Sist ut var flygteknikerna.



PARALLELLT MED AVTALSRORELSEN har arbetet med att lösa frågan om arbets-tidsförkortning – för alla LO-medlem-mar – pågått. Under hösten tog detta fart ordentligt. Arbetstidsförkortningsfrågan har det visserligen arbetats med ända sedan LO-kongressen i maj 2024, men nu börjar det bli skarpt läge på riktigt.

JAG HOPPAS ATT LO-förbunden håller ihop detta arbete hela vägen in i mål, och att de olika intressena och ingångsvärdena från tjänste-sektorn respektive industrin går att förena.

Notera att denna krönika skrevs innan LO-styrelsens möten den 8 och 15 december där arbetstidsförkortningsfrå-gan finns på agendan.

AVSLUTNINGSVIS VILL JAG önska alla Transportmedlem-mar en riktigt god jul och ett gott nytt år! ●

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.

”Arbetstids-förkort-ningsfrå-gan har det visserligen arbetats med ända sedan LO-kongressen i maj 2024, men nu börjar det bli skarpt läge på riktigt.”

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

