

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 2 2026

Vinnare?

Knappast
arbetarna
i alla fall

Trygg i hytten

Hunden Enzo hänger alltid med My Gustafsson på jobbet

FACKLIGA UPPDRAG I TRANSPORT

Med ett fackligt uppdrag kan du
påverka arbetsvillkor, stötta kollegor
och bidra till demokrati på arbetsplatsen –
samtidigt som du utvecklas
i ledarskap och kommunikation.



Scanna & läs mer om fackliga uppdrag i Transport



1897

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

My Gustafsson och hunden Enzo
Foto: Justina Öster

ANNONSER

Rabalder media,
Veronica Bengtsson
Tel: 070-296 73 81
E-post:
veronica@rabaldermedia.se

TRYCK

Stibo Complete,
Katrineholm 2026.
TS-kontrollerad upplaga: 53 400
Nästa nummer utkommer
den 16-17 april.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



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



**CHRISTINA
AHLUND**
Redigerare/
stf utgivare
010-480 33 05



**JOHN
ANTONSSON**
Reporter/
redigerare
010-480 33 06



**LILLY
HALLBERG**
Reporter
010-480 33 03



**JUSTINA
ÖSTER**
Reporter
010-480 33 04

Korrektur: Michelle Bergman



SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

Ledare **Kristina Sjöberg**

Trygg trafik kräver politiskt mod

”Fler rast-
platser bli
nu också
inhägnade
för att öka
tryggheten
både för
chaufförer
och för
det trans-
porterade
godset.”



Pdf-arkiv



Kommentar



Ljuset är tillbaka.



Barn- och tonårs-
utvisningarna.

Det har verkligen varit ett hårt grepp kung Bore har haft den här vintern. Minusgrader och snö. På det hastig ishalka. Inte ultimata arbetsförhållanden för dig som jobbar ute på vägarna. Förhållanden som kräver uppmärksamhet. Både på sig själv och kanske framför allt på alla andra som rör sig på gator och vägar. Jag har själv känt mig otrygg emellanåt när jag vinglar fram på hala trottoarer och tänkt den förbjudna tanken ”vad skulle hända om jag snubblar rakt ut i körbanan?”. Tack alla ni som ser till att transporter av människor och gods flyter på tryggt. Även i ishalka och snöstorm.

MEN NU ÄR vi inne i mitten av mars och visst kan vi väl säga att våren är på väg? Ljuset är ändå tillbaka. Det är alltid välkommet. Förutom att allt damm och smutsiga fönster hemma syns extra väl just nu.

Det börjar också märkas att det är valår. Lite kul är det att en politisk kommentar som vi publicerade på sidan 7 i Transportarbetaren nummer 5 2022 fick ordentlig fart i sociala medier i slutet av februari. Kunskapsfråga: Vilken politiker skickade ett kapat leksakshäst huvud till dåvarande ordförande på Byggnads? Ledtråd: Samme politiker figurerar också i en dom som handlar om ofredande och olaga hot mot M-ministrar.

Sparar du inte på papperstidningen? Lugn, på vår webb hittar du nummer 5 från 2022 i vårt **pdf-arkiv**. Och **kommentaren** finns så klart även publicerad på vår hemsida (skanna någon av qr-koderna här bredvid för att läsa).

EN ANNAN SAK med våren som inte är lika ljus är smutsen från vägarna som stänker upp på alla fordon. För tung trafik finns rastplatser med avspolningsytor. På vissa kan chaufförerna även spola av sig själva (duscha) och få lite vila. Fler rastplatser bli nu också inhägnade för att öka tryggheten både för chaufförer och för det transporterade godset.

Med de slimmade körtiderna är det svårt för många inom transportbranschen att ens hinna gå på toaletten när nöden kallar. Och i många fall finns det inte ens en toalett att tillgå. Det är för dåligt. ●

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.



Nummer 2

- 3 **LEDARE KRISTINA SJÖBERG**
- 6 **ARBETSOLYCKOR**
Antalet dödsolyckor minskar inte.
- 10 **KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM**
- 12 **EXTRA SEMESTER**
Det blev resultatet efter att åkeriet brutit mot kollektivavtalet.
- 16 **STÖRST JOBBCHANS**
För de ungdomar som utbildar sig till lastbilsförare ser arbetsmarknaden ljus ut.
- 17 **KRÖNIKA DAVID ERICSSON**
- 18 **INTERNATIONELT ARBETE**
Så fungerar solidaritet i praktiken.
- 20 **MÖTET JOAKIM THYLÉN**
Joakim var nästan blind på ena ögat. Det visste han inte innan han gick till optikern.
- 24 **REPORTAGE TRUCKSTOP**
Trend med nya betalparkeringar. Häng med till Örebro truck stop!
- 32 **TEKNIK & TRAFIK**
- 33 **SERIE PÅ VÄG**
Mats Källblads originalserie för Transportarbetaren.
- 34 **KULTUR ARBETARNA ÄR FÖRLORARNA**
Det säger sociologen Johan Alfonsson, aktuell med boken *Vad hände med arbetarklassen?*
- 36 **FRÅGA FACKET**
Ska mindre sällskapsdjur vara bältade i bilen? Det är en av de läsarfrågor som Transports experter svarar på.
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Sofie Rask söker nya medlemmar på bensinstationer runt om i Norrland.
- 40 **MEDLEMSSIDOR**
Håll koll på vad som händer i din egen lokalavdelning.
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET TOMMY WREETH**



FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: EMMA-SOFIA OLSSON

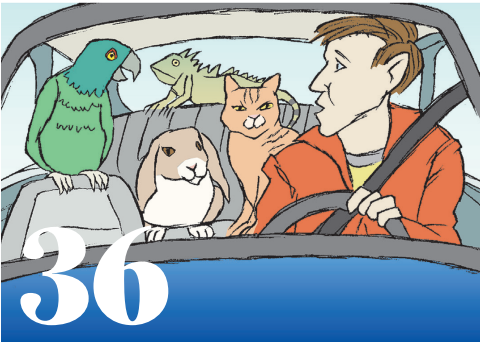


ILLUSTRATION: MARTIN HEAP



FOTO: TOVE NORRISSEN

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om hur LO vill sänka arbetstiden för alla landets arbetare:

”Jag är förvånad över att ingen i Sverige tar upp frågan om 15 timmars aktivitet för förare. Vi kör 9 eller 10 timmar, men utför samtidigt lagerarbete! Efter 14 timmar kan vi alltså, trötta, fortsätta köra i trafiken och därmed utsätta barn som går på trottoaren för fara. I Spanien har man redan infört en lag som förbjuder att föraren deltar i lastning och lossning. Nu vill även Rumänien införa en sådan lag.”
Arto

Vi skrev om att regeringens skärpta regler för aktivitetsstöd slår hårt mot personer med funktionsnedsättning:

”Vårt samhälle är inte anpassat för medborgare med NPF-diagnoser. Jag och min fru har en son med autism och min fru jobbar med personer med olika diagnoser. Hon är också duktig på att fylla i ansökningsformulären samt motivera att vår son behöver hjälp. Tack vare detta har vi lyckats skrapa ihop en rejäl slant som han kan använda när det exempelvis blir dags för eget boende. /.../ Vi har varit på träffar med andra föräldrar till NPF-barn och alla säger att ekonomin är en av de svåraste frågorna.”
Jonas

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... den senaste månaden:

- 1. Muf-metoder
- 2. LO: Så ska arbetstiden kortas
- 3. Efter förhandlingar: Två veckors extra ledighet

Debatt

Vill S ha min röst krävs en rejäl gir åt vänster



Jag beundrar verkligen mina kamrater som engagerar sig i Socialdemokraterna och som försöker få till förändringar. Att Reformisterna växt och nu är S största partiförening och att fackligt aktiva kamrater finns på partiets listor ger hopp. Men uppförsbacken är ändå för lång för mig och den tycks bli allt längre.

För att jag ska överväga en röst på Socialdemokraterna krävs en rejäl vänstergir. Här kommer min kravlista. Om den uppfylls lovar jag att byta partitillhörighet och äta upp min gubbkeps.

1 **KLASSFRÅGAN BEHÖVER ÅTER IDENTIFIERAS SOM CENTRAL.**
Ojämlikheten i det här landet skenar. Kapital koncentreras till några få och därför måste en skattepolitik som utjämnar klyftorna införas. Att damma av devisen ”Av var och en efter förmåga, åt var och en efter behov” är nödvändigt. Lägg förslag på allmän arbetstidsförkortning genom lagstiftning.

2 **ÅTERGÅ TILL EN HUMAN OCH KLOK INVANDRINGSPOLITIK.**
Att Socialdemokraterna tagit till sig samma världsbild som SD och regeringen kring vad som är orsaken till att så mycket i samhället går åt helvete, är djup oroväckande. Att beskylla dem med minst makt och inflytande för samhällsutvecklingen (läs invandrare och flyktingar), är helt befängt. S måste erkänna att det är konsekvenserna av den politik som förts i mer än 40 år som är orsaken.

Delta i debatten

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



BJÖRN ERIKS-SON MOLIN

Terminalarbetare och ordförande i Transport avdelning 6, ledamot (V) i Karlstads kommunfullmäktige.

3 **ÅTERGÅ TILL EN KRIMINALPOLITIK SOM BASERAS PÅ EVIDENS OCH FORSKNING, INTE HÄMNDEBEGÄR OCH POPULISM.**
Hårdare straff och att sätta barn i fängelse är inte lösningen för att få bukt med kriminaliteten. Däremot behövs ett långsiktigt förebyggande arbete där myndigheter samverkar tillsammans med civilsamhället.

4 **VÄLJ SIDA OCH VÄLJ RÄTT SIDA!**
Signalerna jag har sett så här långt när det gäller framtida regeringsbildning är inte uppmuntrande. S måste exkludera hela regeringsunderlaget enligt mig och söka sig till ett vänsteralternativ som kan stärka skydds nätet för landets medborgare och som genom en expansiv politik kan förbättra infrastruktur, grön omställning, välfärd och skola och därmed minska arbetslöshet och utanförskap. Tyvärr tror jag inte att jag någonsin får anledning att äta upp min gubbkeps. ●

”För att jag ska överväga en röst på Socialdemokraterna krävs en rejäl vänstergir. Här kommer min kravlista. Om den uppfylls lovar jag att byta partitillhörighet och äta upp min gubbkeps.”

FOTO: JOHAN NILSSON/TT



Trafikolyckor är en vanlig orsak till att folk dör på jobbet.

Antalet dödsfall ligger still

Under 2025 dog 45 människor på jobbet. Dödstalet följer det mönster vi sett de senaste tio åren. Med undantag för pandemiåret 2020 där dödstalen minskade kraftigt.

Text JOHN ANTONSSON

Under perioden 2015–2024 omkom totalt 399 personer i arbetsolyckor. Antalet omkomna per år varierar, men nivån ligger ofta mellan 34 och 50 dödsfall. 2023 stack ut med 55 döda. Året därpå sjönk antalet till 40.

EN DEL I arbetsmiljöarbetet som handlar om att minska olyckor är att facket ska vara med och jobba preventivt mot olyckor.

- Det går att se siffrorna på två sätt. Det är så klart bra att vi inte ser någon ökning i dödsolyckorna och att nivåerna är förhållandevis låga sett ur ett längre perspektiv. Men om man vänder på det så är det tragiskt att man inte klarar av att få dödsolyckorna att minska, säger Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport.
- Han är övertygad om att det

Transporter – en högriskbransch

→ Totalt antal dödsfall i branschen 2015–2024: 84.

→ Lastbils- och långtradarförare: 64 dödsfall.

Små arbetsställen är överrepresenterade i statistiken över dödsolyckor.

→ 2015–2024 inträffade 125 dödsolyckor på arbetsställen med 0–4 anställda.

Det motsvarar 31 procent av samtliga dödsfall under perioden.

Källa: Arbetsmiljöverket

krävs mer preventivt arbete för att få ner dödsolyckorna. Att facket och arbetsgivarna gör fler riskbedömningar och ser på potentiellt farliga situationer och kommer fram till hur riskerna ska hanteras. Och att när det uppkommer en oväntad

Transportföretag hade många fel

Arbetsmiljöverkets tillsyn inom transport- och byggrelaterade verksamheter visade samtidigt återkommande brister:

- Tre av fyra inspektioner har lett till krav på arbetsmiljö-åtgärder.
- De vanligaste kraven gäller brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet.
- Riskbedömningar saknas eller är otillräckliga.
- Rutiner för säkert arbete följs inte alltid.

Källa: Arbetsmiljöverket

situation finns tydliga riktlinjer för hur de situationerna ska hanteras.

OLA HANSSON PÅ Arbetsmiljöverket har varit projektledare för nollvisionen om dödsolyckor och jobbar numera som sakkunnig på myndigheten.

Det är för tidigt och alltid för svårt att dra slutsatser om enskilda år. Men om blicken lyfts går det att konstatera att döden på jobbet slutat minska.

Från 1960-talet fram till millennieskiftet minskade dödsolyckorna kraftigt. Därefter har utvecklingen planat

ut. Tioårsperioden 2015–2024 visar ingen tydlig nedåtgående trend. Efter nedgången under pandemin ökade siffrorna igen 2021 och 2022, nådde en topp 2023 och sjönk tillbaka 2024.

– Under många år från 1960-talet fram till millennieskiftet såg vi en kraftig minskning av antalet dödsfall. Sedan dess har det stått still, säger Ola Hansson.

NÄR ARBETSMILJÖVERKET analyserar orsakerna bakom dödsolyckorna framträder ett tydligt mönster.

Den vanligaste orsaken är förlorad kontroll över fordon, maskin eller verktyg. Det står för 54 procent av dödsfallen 2015–2024. Därefter följer bristning eller ras (17 procent) och fallolyckor (16 procent).

Det betyder att mer än hälften av dödsolyckorna sker i situationer där något – ofta ett fordon eller en maskin – kommer ur kontroll.

En av de mest drabbade yrkesgrupperna är lastbilschaufförer. Det är ett av de dödligaste jobben på svensk arbetsmarknad och det är också lastbilar i kollision som många gånger leder till dödsfall för andra

som jobbar eller befinner sig i trafiken.

Under perioden 2015–2024 omkom 84 personer inom branschen transport och magasineri. Lastbils- och långtradarförare är den enskilt mest drabbade yrkesgruppen, med 64 dödsfall under samma period.

FÖRRA ÅRET VAR det en liten nedgång för antalet döda lastbilschaufförer, men det är för tidigt för att dra några slutsatser om vad det beror på eller om det bara var en tillfällighet.

– Under enskilda år kan dödsfallen minska. Som under pandemin, men det tror vi beror på att det var mindre trafik på vägarna.

Lastbilschaufförerna omkommer ofta i samband med lastning och lossning. Det kan till exempel bero på att det inte är bra lastsäkrat.

– Kanske har chauffören inte själv haft kontroll över lastningen. Det är också många klämololyckor där lastbilschaufförer skadar sig eller omkommer.

Lastning och lossning sker ofta på platser där flera företag arbetar samtidigt. Chauffören hämtar på ett ställe och lämnar på ett annat. Arbetsmiljön i hela kedjan måste fungera – från avsändare till mottagare.

Vilka lärdomar finns det att dra?

– Vi behöver bli bättre på att samarbeta myndigheter emellan för att få en bättre arbetsmiljö på vägarna. Det som är utanför vägarna. Vid lastning och lossning behöver man jobba hårdare och samverka mer.

MEN GÅR DET verkligen att få ner dödsolyckorna mer? Ja, det tror Ola Hansson.

– Generellt kan man säga att vid dödsolyckorna är det något oväntat som händer och man



Ola Hansson.
FOTO: ARBETSMILJÖVERKET



FOTO: JOHN ANTONSSON

”Det är tragiskt att man inte klarar av att få dödsolyckorna att minska”, säger Transports arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig.

ska snabbt åtgärda något. Då måste det finnas rutiner för att ta ett litet halvstopp och fundera över, kan vi göra det här på ett säkert sätt?

– När vi gjorde vår insats mot transportföretag som jobbar i byggbranschen såg vi flera brister hos både åkerier och byggföretag. Tre av fyra inspektioner ledde till krav på arbetsmiljöåtgärder, oftast kopplade till det systematiska arbetsmiljöarbetet.

– När vi har kollat är det väldigt få händelser där man ser att det inte fanns någonting att göra. I nästan alla fall ser man att det skulle kunna gå att förebygga, stanna upp, ha rätt skyddsåtgärder. Med tanke på det ser vi stor potential att sän-

ka antalet dödsolyckor, säger Ola Hansson.

TRANSPORT HAR SKYDDSOMBUD på många arbetsplatser och de som inte har skyddsombud är de regionala skyddsombudens ansvar. Under många år har anslagen för de regionala skyddsombuden utarmats och samtidigt har fackens egna undersökning-

ar pekats på att skyddsombuden på arbetsplatserna ofta känner sig motarbetade.

– Men även på de arbetsplatser där vi har skyddsombud och ett samarbete är det ibland svårt. Det finns arbetsplatser med frånvarande tjänstemän som inte tar sitt ansvar för att se till att riskbedöma nya moment, säger Martin Miljeteig. ●

”Det finns arbetsplatser med frånvarande tjänstemän som inte tar sitt ansvar för att se till att riskbedöma nya moment.”

Martin Miljeteig, ansvarig för arbetsmiljöenheten på Transport.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Många skyddsombud känner sig motarbetade ute på arbetsplatserna.

Skyddsombud larmar om allvarliga risker

Arbetsmiljö. I en undersökning gjord bland Transportarbetareförbundets skyddsombud larmar flera om att de motarbetas av sina arbetsgivare. Många skyddsombud larmar också om risker som i värsta fall kan leda till dödsfall.

Text John Antonsson

En femtedel av Transportarbetareförbundets skyddsombud upplever att det finns allvarliga risker på deras arbetsplatser. Så pass allvarliga att de skulle kunna leda till dödsfall.

Skyddsombuden som arbetar inom miljö och hamn är de som upplever störst risker för allvarliga olyckor som i värsta fall skulle kunna leda till dödsfall. Samtidigt är det inte ens en tiondel av de tillfrågade som upplever någon risk för allvarliga olyckor eller dödsfall.

DESSUTOM RAPPORTERAR EN femtedel av skyddsombuden att de inte får den tid de behöver för att utföra sina uppdrag från sina arbetsgivare. 18 procent av skyddsombuden upplever att deras arbetsgivare har hindrat dem från att utföra sina uppdrag.

”Ej involverad i något som rör arbetsmiljön på arbetsplatsen, arbetsgivaren sköter allt själv och exkluderar skyddsombudet. När man påtalar problemen utsätts man för repressalier”, skriver ett skyddsombud inom miljö i sitt fritextsvar.

MÖNSTRET ATT EN femtedel av skyddsombuden inte är nöjda med situationen runt det systematiska arbetsmiljöarbetet går igen i hela skyddsombudsundersökningen. En av de viktigaste delarna i arbetsmiljöarbetet handlar om det förebyggande arbetet. Samtidigt upplever nästan hälften av skyddsombuden att de inte får vara med och ta fram rutiner och policyer som rör arbetsmiljön.

”Det pratas alltid om tid. Det finns inte tid (resurser) för skyddsombuden att arbeta och bli involverade i mer arbete så som riskbedömningar, utredningar, framtagning av policyer och så vidare”, skriver ett anonymt skyddsombud i sitt fritextsvar i undersökningen. ●



Nationell utbildning med väktare

Utbildning. Regeringen genomför en pilotverksamhet med yrkesutbildning på gymnasienivå för vuxna. Det gäller utbildning inom yrken där det råder brist på arbetskraft. I år breddas utbudet på nationella yrkesutbildningen med nya yrkesgrupper, bland annat väktare. Andra yrken är låssmed och tågmekaniker.

Nationell yrkesutbildning (NY) i den nya formen startade i mindre skala år 2024 för att pågå under fyra år. Förra året började omkring 1100 personer en NY-utbildning. Formen bygger på yrkeshögskolans modell men det räcker för sökande med betyg från grundskolan för att antas. ●

Fler omfattas av kör- och vilotider

EU. EU:s regler om kör- och vilotider har hittills främst rört tyngre godstransporter. Men från och med den 1 juli i år gäller reglerna även för internationella godstransporter med fordon mellan 2,5 ton och 3,5 ton samt även vid cabotage, tillfälliga inrikestransporter i ett annat land. Förändringen påverkar bland annat hur länge en förare får köra per dag, när raster måste tas och hur lång dygnsvilan ska vara. Reglerna beskriver också hur färdskrivaren ska användas. ●

0,06 procent av bnp satsades på arbetsmarknadsutbildningar i Sverige 2022. 1992 var det 1 procent av bnp. Sverige låg tidigare i toppskiktet globalt, men hamnar nu i botten.

Källa: Arbetsvärlden

Krönika Alexandra Einerstam

Allt kan vara fejk

Jag skrollar genom mitt flöde och vet inte längre vad som är verkligt. Det är inte bara att folk använder filter när de lägger ut foton, det är att *allt* kan vara fejk. Allt! Kommer ni ihåg klippen från Ryssland med människor som åker rutschkana från höghus ner i enorma snömassor? Några av klippen var äkta medan andra var AI-genererade. Tom Cruise och Brad Pitt som slåss? Ja, med verktyget Seedance 2.0. suddas gränsen ut. Jag känner mig lurad och fascinerad på en och samma gång.

Det är just det här som är AI-slop, desto tunnare känns det. I stället för att logga ut ur allt försöker jag logga in i något annat.

JAG FÖRSÖKER VARA källkritisk. Jag tittar efter konstiga händer och onaturliga skuggor. Men när man skrol-lar snabbt genom sitt flöde orkar man inte undersöka varje pixel.

Det är inte bara bilder och filmklipp. Artiklar, böcker, debatt-inlägg, krönikor, alla kan de vara AI-skrivna. Ibland tänker jag att folk läser mina texter och tänker: ”hon kan nog inte skriva så där. Hon har säkert använt Chat GPT.” Jag märker hur det formar mitt

”Ju mer AI-slop, desto tunnare känns det. I stället för att logga ut ur allt försöker jag logga in i något annat.”

Jag som älskar tankestreck har slutat använda dem. Jag kapar meningar som blir långa. Jag skriver om när metaforerna hopar sig. Inte för att jag vill utan för att jag är rädd att ingen ska tro att det är jag som har skrivit det. Det är ett märkligt ställe att ha hamnat på.

JAG DÖSKROLLAR FORTFARANDE men tröttnar snabbare. Ju mer AI-slop, desto tunnare känns det. I stället för att logga ut ur allt försöker jag logga in i något annat. In i bastuns hetta, kallbad där det bara är jag och mina andetag och promenader där vinden biter i mitt ansikte. Och jag märker hur jag allt oftare söker mig till meditation, yoga och de 40 längderna i simbassängen. Jag vet inte när det vände. Men någonstans mellan den tionde falska kattungen och det hundra AI-fil-tret valde kroppen åt mig. Den ville ha något på riktigt. ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



I artikeln till höger kan du läsa om årets kollega 2025, Malek Ishak.

Jakten på nästa Årets kollega redan i gång

Bevakning. I mitten av februari firades säkerhetspersonalens dag. Då drog också jakten på 2026 års Årets kollega i gång.

Text och foto John Antonsson

Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya) tjuvstartade och firade säkerhetspersonalens dag fredagen den 13 i stället för den 14 februari.

PÅ SÅ SÄTT kunde alla väktare och skyddsvakter som var i lokalerna på utbildning få sig en tårtbit och påminnas om att skicka in nomineringar för 2026 års pris till Årets kollega. Nomineringarna drog i gång då och flera av vakterna som Transportarbetaren träffade tycker att priset är en bra grej. –Jag har nominerat tidigare och tycker det är viktigt med god arbetsmiljö och trivsel. Jag har sett baksidan när det inte



Bea Baharan Marjo är projektledare på Bya och jobbar bland annat med Årets kollega.

fungerar och därför är det bra att lyfta dem som gör arbetsplatsen bättre. Arbetsmiljön är viktig och den måste underhållas, det är ungefär som att byta olja på en bil. Man måste göra det, annars slutar motorn fungera, säger väktaren Patrik.

BEA BAHARAN MARJO är projektledare på Bya och jobbar bland annat med Årets kollega. Hon berättar att nominering-

arna blir fler för varje år och att Bya och flera företag jobbar aktivt för att få in fler nomineringar. – Vi satsar på kanske 500 nomineringar till 2026. När vi sätter oss och ringer runt märker vi också att det är ju inte så att de som nominerat har pratat ihop sig, utan det är enskilda som ser en person som en förebild och en god medarbetare, vilket är kul. ●



FOTO: BYA

Hallå där! Malek Ishak

...väktare/skyddsvakt på Avarn i Linköping och utsedd till Årets kollega 2025 i säkerhetsbranschen.

Text Lilly Hallberg

Kom utmärkelsen som en överraskning?

– Jajamän, det hade jag aldrig trott. Jag visste inte ens om priset eller att arbetskamraterna nominerat mig. Bara att arbetsplatsen skulle få besök av vår vd, tillsammans med Bya och Transport, och att de ville säga något ... Så det blev lite av en chock, jag blev jätteöverraskad men det känns fint nu!

Förutom äran och blommor, vad består priset av?

– Jag fick diplom och också pengar, 10 000 kronor, som jag tänker kan gå till en fin resa, kanske till Cypern.

Enligt kollegorna är du en ”inkluderande förebild, som sprider trygghet och skapar en arbetsmiljö där alla känner sig sedda och värdefulla”. Vad skulle du själv säga är din bästa yrkesegenskap?

– Jag tror att det handlar om hur man bemöter människor, att alla ska kunna känna sig trygga och respekterade oavsett vilken roll eller bakgrund de har. Och det gäller både mot andra kollegor och mot allmänheten.

Blir du kvar i bevakningsbranschen framöver?

– Ja, jag tror jag blir kvar i många år, kanske fram till pensionen. Jag fyllde 37 i år, dagen efter att jag fick priset faktiskt, och har jobbat som väktare och skyddsvakt sedan 2017, i dag som gruppleddare. ●

Fotnot: Priset Årets kollega är institut av Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya), som också utser jury.

Vabbandet minskar
då färre barn föds

Socialförsäkring. Svenskarna vabbade tio procent mindre under 2025 än föregående år, visar statistik från Försäkringskassan. Nedgången började efter pandemitoppen 2022 och männens vabbande har gått tillbaka lite, för andra året i rad. Efter 2022 har antalet vabbdagar minskat med omkring tio procent per år och placerar sig 2025 på ungefär samma nivå som före coronan.

– Barnafödandet i Sverige minskar och därmed också antalet barn i de äldre åldrar det vabbas mest, säger analytiker Patrik Zetterberg på Försäkringskassan i ett pressmeddelande.

Kvinnor tog ut 63 procent av vabbdagarna 2025 och staten betalade ut omkring 7,7 miljarder kronor, att jämföra med 8,3 miljarder 2024. ●



Två veckors extra betald ledighet väntar nu drygt trettio anställda vid ett åkeri i Stockholmsregionen. (Genrebild)

Efter förhandlingar:
Två veckor extra ledigt

Facket. Chaufförer vid åkeriet upptäckte att arbetsgivaren bröt mot kollektivavtalet. Transports ombudsman från Stockholmsavdelningen har nu förhandlat fram två veckors betald ”semester” för 31 anställda.

Text och foto Lilly Hallberg

– Många har hört av sig och är jättegglade. I det här fallet handlar det om anställda som kan vara hemma med lön i två veckor, säger Daniel Piersic, ombudsman med ansvar för transportavtalet på avdelning 5 Stockholm.

HAN FÖRKLARAR ATT det i egentlig mening inte rör sig om betald semester, som ju ger ett procentuellt påslag, utan 80 timmars betald komptid för samtliga som går på transportavtalet vid åkeriet.

– Per skulle blir det ju runt 20 000 kronor, säger Daniel. Transports förhandlande ombudsman beskriver fallet som ”ganska enkelt” då det handlade om så pass uppenbara överträdelser mot avtalet. Mer specifikt vilka det rör sig om vill han inte gå in på. – Totalt handlar det om tre åkerier, ett annat fall – exakt likadant – blev klart i dag.

HÄR HANDLAR DET om 57 anställda vid ett annat åkeri i Stockholmsregionen. Efter förhandlingar är det klart att de får en veckas betald ledighet då företaget även där gjort sig skyldigt till överträdelser mot kollektivavtalet.

– Det rör fler anställda, men mindre ledighet som kompensation.

Det första, liknande fallet, som Daniel varit inblandad

i som förhandlare gäller ett åkeri som nu gjort upp om en avbetalningsplan efter lönerättelse. Det rör sig om utebliven betalning till över 30 anställda på åkeriet, på sammanlagt 1,3 miljoner kronor. **Handlar det om okunskap eller medvetet fusk från åkeriernas sida, enligt dig?**

– Medvetet kanske är ett för starkt ord. Ibland handlar det nog både om slarv och okunskap. Samtidigt har ju arbetsgivaren skyldighet att känna till avtalet, säger Daniel Piersic.

NU HAR DET blivit rätt den hårda vägen. Transports förhandlande ombudsman framhåller dock att grunden måste vara att utgå från att arbetsgivaren följer ingångna avtal.

– Men ibland måste man sätta ner foten så att inte andra följer efter. ●

”Vi har kämpat
oss till vår rösträtt”



Transports Malmöavdelning arrangerar demokratiskolor för förtroendevalda.

Val 2026. Det mörknar i vår omvärld. Vi fick inte vår allmänna rösträtt i Sverige till skänks, den erövrades genom kamp. Så resonerar Transports Malmöavdelning 12 som i början av valåret bjudit in sina förtroendevalda medlemmar till flera demokratiskolor.

Text och foto Justina Öster

– Vårt system med demokrati går inte att ta för givet. Arbetare före oss har fått kämpa hårt för den.

– Vi uppmanar alla att ta sitt medborgerliga ansvar, bilda sig en uppfattning och rösta. Är alla partier dåliga? Rösta då på det minst dåliga, säger avdelningens ordförande Patrik Persson som håller i kurserna.

Transportarbetaren träffar

honom innan medlemmarna i miljöarbetarsektionen inleder sitt årsmöte med trekvarts demokratiskola i slutet av februari. Tidigare har förtroendevalda inom olja, bensin och gummi, tidningsbud och bevakningsanställda, liksom taxi- och åkerichaufförer fått en historisk tillbakablick. En dags valutbildning hölls också den 5 februari.

PATRIK PERSSON LYFTER fram kris-, strejk-, missväxt- och hungeråren 1917–1919 då arbetarna gick ut på gatorna och demonstrerade och till slut fick igenom sina två huvudkrav, allmän och lika rösträtt, oavsett inkomst och kön till riksdagens andra kammare, plus åtta timmars arbetsdag.

Något att se tillbaka på i dag när LO begär förhandlingar

om sänkt arbetstid och Svenskt Näringsliv svarar med kalla handen.

DET FÖRSTA ALLMÄNNA valet då både kvinnor och män kunde kandidera och rösta hölls 1921.

– I dag ser vi hur den fria journalistiken, tredje statsmakten som ska granska makt-havarna, ifrågasätts framför allt av Tidöpartierna. Samma sak sker i en rad länder där demokratin snabbt monteras ner.

VALET OMFATTAR BÅDE riksdag, kommun och region, påminner Patrik Persson. När han bett deltagarna lyfta orosmoment i samhället eller på jobbet har höjda drivmedelspriser som kan försvåra pendling tagits upp. Al oroar också och att ”en massa nytt ansvar läggs på oss för samma lön”. ●

Stora skillnader i
tillåten promille

Trafiksäkerhet. Biluthyrningsföretaget Discover cars internationella kartläggning av promillegränser för rattfylleri visar att det finns stora skillnader mellan länderna. Många länder har mycket hårda krav, särskilt för nya och unga förare.

I Sverige går gränsen för högsta tillåtna alkoholhalt i blodet vid 0,2 promille. I vårt södra grannland är gränsen något mer tolerant; 0,5 promille.

I 22 av de europeiska länder som undersökts finns olika lagar och gränser för rattfylleri, ofta 0,5 promille.

I de allra flesta delstater i USA går gränsen vid 0,8 promille för förare över 21 år, men för yngre förare gäller ofta nolltolerans eller lägre gränser. ●



FOTO: SHUTTERSTOCK

SAS beviljar miljonlån till Braathens

Flyg. Turerna har varit många kring flygbolaget Braathens (BRA). Nu träder SAS in och beviljar ett lån på 50 miljoner kronor för att det svenska regionala flygbolaget Braathens regional airways ska kunna fortsätta sin verksamhet, rapporterar webbtidningen Travelnews.

Miljonlånet ingår som en del i ett nytt avtal mellan flygbolaget SAS och Braathens regional airways, där villkoren förhandlats om. Syftet är att trygga framtiden för Braathens regional airways och stärka inrikestrafiken i Sverige, uppger Travelnews.

Upplägget fungerar så att SAS köper in en paketlösning från Braathens regional airways som svarar för flygplan, besättning och försäkring. Så kallad ACMI-leasing.

Braathens har en rad dotterbolag. Förra hösten försattes Braathens international airways och Braathens crew i konkurs och 120 kabinanställda förlora-de jobben. ●

4 tycker till

Är du med på något fackligt årsmöte i vår?

Samad Ilkinli, taxichaufför, Stockholm:
– Nej, det har man inte tid med om man kör taxi. Varken med facket eller något annat möte. Jag har kört taxi i över 30 år och det blir bara svårare och svårare. Hälsa att de på Transport fortsätter jobba för att det ska bli bättre!

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare Transport, Ånge:
– I lördags var jag på årsmöte i egna sektionen, 11, västra sektionen i avdelning 32. I mars är jag med på avdelningarnas årsmöten, först avdelning 28 (Umeå) och sedan i Västerås, Jönköping och Visby. Det är lite synd att jag missar årsmöten hemma som är i veckorna, som partiets (S) årsmöte i Ånge.

Thomas Eriksson, däckverkstadsarbetare, Nyköping:
– Ja, det är det väl tänkt att jag ska, men det beror på när det är. Har inte sett något datum än. Jag brukar försöka komma i väg, men jag hinner inte om årsmötet är under säsong på däckverkstan.

Tommy Sundvall, mackbiträde och serie-tecknare, Kramfors:
– Nej, tyvärr – det krockar med annat föreningsuppdrag. Jag tycker dock det är viktigt och ska försöka gå på mitt nästa år.



FOTO: LISA ÖBERG

Det hundraåriga åkeriet Fågelsta transport har försatts i konkurs vid Linköpings tingsrätt.

Konkurs för Mjölbyåkeri – femtiotal anställda berörs

Åkeri. Fågelsta transport har försatts i konkurs på egen begäran. Konkursförvaltare har tills vidare tagit över driften men risken är stor att åkeriet helt avvecklas – all trafik är i dagsläget ställd.

Text Lilly Hallberg

Linköpings tingsrätt tog beslut om konkursen den 19 februari och utsåg då också konkursförvaltare. Totalt berörs ett femtiotal anställda vid Fågelsta transport AB, som är baserat i Mjölby. Många av dem går på Transports kollektivavtal.

JOAKIM CARLSSON ÄR ordförande för Transports avdelning 4 Östergötland. Några indikationer på vad som var på gång hade de på avdelningen inte fått tidigare, enligt honom:
– Vi hade inte hört något

alls. Det var först någon timme innan det blev offentligt som en chaufför ringde och talade om det.

Helgen efter konkursen ringde Joakim Carlsson och övriga på avdelningen runt och talade med medlemmar.

– De väntade ju lön den 25 och fick beskedet i fredags.

VID EN ARBETSGIVARES konkurs har anställda rätt till statlig lönegaranti, som täcker inrestående lön, semesterersättning

och uppsägningslön. Det är konkursförvaltare som beslutar om ersättningen, liksom vid ett företags rekonstruktion.

Men någon rekonstruktion verkar inte san-

nolik när det gäller Fågelsta transport. Risken är att åkeriet i stället helt avvecklas.

– Det som skulle kunna ändra på det är om någon kommer in och köper allt, hela åkeriet med alla tillgångar, men det är inte troligt. Konkursförvaltare har ställt all trafik och det är inga bilar som kör, säger Joakim Carlsson.

Konkursförvaltare, som Linköpingsavdelningen varit i kontakt med, är Kristian Jensen vid Kihlstreds advokatbyrå.

Fågelsta transport AB startades för hundra år sedan i Fågelsta i Motala kommun. Åkeriet växte med åren. 2012 flyttade Fågelsta verksamheten till Mjölby. ●

”Det som skulle kunna ändra på det är om någon kommer in och köper allt.”

Transport tar åkeri till domstol

Arbetsrätt. Det var åkeriet i Kungsbacka som kallade till förhandling inför anlitande av bemanningsbolag utan kollektivavtal. Men när Transports förhandlare ville ha information om de anställdas villkor tog det stopp. Nu har facket stämt företaget i Arbetsdomstolen.

Text Lilly Hallberg

Transportarbetareförbundet yrkar i sin stämningsansökan på ett skadestånd på 150 000 kronor för brott mot medbestämmandelagen (mbl). Under förhandlingen med företrädare för åkeriet – som har kollektivavtal – önskade Transport svar på frågor om arbets- och anställningsvillkor, liksom om arbetsmiljön, för de anställda på de två bemanningsbolagen.

ENLIGT FACKET VAR det nödvändigt att få svar på frågorna för att bedöma om anlitandet av bemanningsföretagen var förenligt med vad lag och

kollektivavtal kräver.

Men ”bolaget har både under den lokala förhandlingen och den centrala förhandlingen underlåtit och motsatt sig att lämna den information som efterfrågats av förbundet” heter det i Transports stämningsansökan till Arbetsdomstolen (AD). Stämningen omfattar även arbetsgivarorganisationen Transportföretagen.

ÅKERIETS AGERANDE HAR också gjort det omöjligt att bedöma om det finns förutsättningar för facket att utnyttja sitt veto i fallet, enligt Transport.

Transport lämnade, via LO-TCO Rättsskydd, först in sin stämningsansökan till AD i preskriptionsavbrytande syfte. Det för att inte riskera att komma för sent in med sin talan till domstolen.

Facket kom i början av februari in med kompletterande uppgifter, som rör sakomständigheter och grunder för stämningen. ●

Förarprovs giltighetstid kan förlängas

Trafik. Förläng giltighetstiden för godkänt kunskapsprov för B-körkort från fyra månader, som gäller i dag, till ett år, föreslår Transportstyrelsen. Förslaget skickas nu ut på remiss.

En förlängning från fyra månader till ett år skulle innebära att många slapp göra om sina kunskapsprov för B-behörighet eftersom giltighetstiden har gått ut, förklarar Transport-

styrelsen i ett pressmeddelande. Förslaget läggs fram efter att regeringen gett myndigheten i uppdrag att se över reglerna som gäller för förarutbildning.

– Att tvingas bevisa sin kompetens genom att göra samma prov flera gånger under relativt kort tid är inte rimligt, säger Transportstyrelsens generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. ●

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



VOLVO EXSTER radiostyrning

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

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



A-kassorna brister i sina utredningar

Arbetslöshet. Arbetslöshets-kassorna brister ibland i sina utredningar och beslutsmotive-ringar. Det visar en ny rapport från Inspektionen för arbetslös-hetsförsäkringen (IAF). Enligt IAF finns ofullständiga utredningar som kan leda till fel beslut om ersättning eller sanktioner. Myndigheten menar också att besluten ofta är otyd-ligt motiverade. – Arbetslöshetskassorna måste följa förvaltningslagens krav i varje steg av handlägg-ningen, säger Carolina Stiweni-us, enhetschef för rättsenheten vid IAF i ett pressmeddelande. IAF lämnar nu rekommenda-tioner för att stärka rättssäker-heten och göra handläggning-en mer enhetlig. ●

Sänkt ersättning till långtidsarbetslösät

Arbetslöshet. I oktober 2025 skärpte regeringen reglerna för aktivitetsstöd till personer som går arbetsmarknadsutbildning-ar, praktiserar eller arbetstränar för att komma i jobb. ”Personer med funktionsnedsättningar straffas för att samhället inte förmår ge rätt stöd”, säger Eric Donell, förbundsordförande i Riksförbundet Attention för bland annat personer med adhd. Effekterna av nedtrappad ersättning för dem som pas-serat eller snart passerar 100 dagar med aktivitetsstöd börjar nu synas, konstaterar han. Er-sättningen kommer att sänkas ytterligare var hundra dag. ●

132

företag lagfördes för arbetsmiljö-brott 2024, mer än fördubbling av fall jämfört med 60 år 2019. Orsaken uppges vara en lagänd-ring med högre företagsböter, men främst effektivare samar-bete mellan polis, åklagare och Arbetsmiljöverket. Källa: Tidningen Arbetsliv

FOTO: PRIVAT



Simon Van de Moosdijk kör för Sjöbergs åkeri och var tidigare ambassadör för transportutbildningen på gymnasiet.

Gymnasie-barometern

- 1876 elever tog år 2025 ex-amen från transportprogram-met; 87 procent av det totala elevantalet.
- 82 procent av eleverna fick jobb som lastbilschaufför direkt efter examen.
- 88 procent gick ut med behörighet för C-körkort (last-bil), 76 procent för CE-körkort (tungt släp). Samtliga erhöll yrkeskompetensbevis (YKB).
- I år är 31 procent av elever-na i årskurs 2 kvinnliga elever, en minskning med 2 procent-enheter sedan förra läsåret.

Källa: Tya

Säkraste vägen till jobb

Utbildning. Inget gymnasie-program ger så god chans till jobb efter examen som transport. Simon Van de Moosdijk är en av dem som redan hade fast jobb när han tog studenten 2025.

Text Lilly Hallberg

– Jag är riktigt nöjd, säger Simon om arbetet på Sjöbergs åkeri i Piteå. – Jag kör betongbil som huvudsyssla men det blir även grusbil och virke. Det flyter runt lite. Simon Van de Moosdijk har också varit ambassadör för gymnasiets transportutbildning genom Transportbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya). Den yrkesutbildning som åter visat sig ge bäst chans till snabb etablering på arbets-marknaden. Fast för Simon var möjlighet-en till trygg anställning och fast lön kanske ändå inte huvudskäl-et till att han själv valde trans-portprogrammet på gymnasiet. – Nä, egentligen inte. Även om det är bra att veta tror jag

att det går att hitta jobb ändå om man är tillräckligt driven. För mig var naturbruk också ett alternativ till transport, som jag valde – jag har alltid gillat och fascinerats av last-bilar, har nog blivit inspirerad av farfar nere i Holland som körde i 50–60 år. – Jag gjorde min första APL-period hos Sjöbergs åkeri och sedan började det med att jag hade jobb helger, med plog-jouren. Det fortsatte med jobb på sommaren och även en sista termin med arbetsplatsförlagt lärande (APL) hos åkeriet före studenten.

AV AVGÅNGSELEVERNA 2025 på fordons- och transportprogram-met, inriktning transport, fick 82 procent arbete som lastbils-chaufför direkt efter sin yrkes-examen. Det visar Tyas årliga gymnasiebarometer gällande etableringsgrad efter gymnasiet. – Det är verkligen en fantas-tisk siffra att en så hög andel går direkt ut i jobb på arbetsmark-naden även under en lågkon-junktur, säger Lena Törnstrand,

projektledare på Tya. Lena Törnstrand framhåller dock att bristen på utbildnings-platser samtidigt är ett fortsatt problem, både för individen och på samhällelig nivå. – Vi har utmaningar med att få beslutsfattare att satsa på fler utbildningsplatser. Det kommer att leda till kom-petensbrist, och det är ett problem inte bara för trans-portbranschen, säger hon.

ALLT FLER SÖKER till transport-programmet. I snitt har gymnas-ierna som erbjuder utbildningen 1,83 sökande per plats. Trenden med allt fler tjejer på transportinriktningen är efter år tycks ha bromsat in. I år är det 31 procent kvinnliga elever jämfört med 33 procent läsåret 2024/2025. – Men jag tror att det går lite upp och ner, inte att det handlar om ett trendbrott. Och man ska ha med sig att det handlar om att minskningen på två procentenheter innebär 38 färre elever till antalet, säger Lena Törnstrand. ●

Krönika David Ericsson Kör ut dem!

Kör ut dem! löd en rubrik i Expressen i början av 1990-talet. Tidningen, eller åtminstone dess chefredaktör Erik Måns-son, hade fått för sig att en majoritet av svenskarna ville kasta ut invand-rarna. Den som blev utkastad var i stället han själv; han fick sparken. I en liknande situation befinner vi oss i dag. Fast nu är det rikspo-litiker som inbillar sig att svenska folket vill att Sverige ska massutvisa invandrare.

DET FINNS MÅNGA konstheter med den idén och den därpå närmast panikartade politiken. Som att man måste tjäna mer än 33 390 kronor i månaden för att få förlängt uppe-hållstillstånd. Vem gör det i Sverige i dag? Inte en chaufför i alla fall och mycket få inom sjukvården.

Så vi som har helt vanliga jobb borde alltså kastas ut ur landet – om vi inte är svenska medborgare! I Stockholm finns bara en och annan svensk pen-sionär som kör buss, annars är det i stort sett bara invandra-re. Och de tjänar alltså under minimum för att få stanna i Sverige. Så hur tänker politikerna, ska vi inte ha några bussar i Stockholm? Än värre är det med tonårsutvis-ningarna. Efter-som de till 99 pro-cent drabbar människor från Mellanöstern och Afrika kan man säga att det är ren rasism. Barn kommer

”Barn kom-mer hit och får bo med sina föräld-rar tills de är arton år. Då be-traktas de som icke-svenskar och utvisas.”

hit och får bo med sina föräldrar tills de är arton år. Då betraktas de som ickesvenskar och utvisas. Men de kan få arbetstillstånd – om de som artonåringar kan visa att de tjänar över 33 390 kronor i månaden. Alltså ett par tusen mer än vad jag gör efter mer än fyrtio år i arbetslivet.

TRIANGULERING ÄR ETT fint ord som betyder att ett parti snor ett annat partis idéer och gör till sina egna för att få väljare. Rikspolitikerna verkar helt enkelt ha tagit Sverigedemokra-ternas idéer om att utvisa så många invandrare som möjligt. SD, som startades av nazisten och tyske SS-officeren Gustaf Ekström, verkar vara det mest tongivande partiet i svensk politik i dag. Jag tycker att exempelvis Socialdemokraterna ska ta sig en funderare på om det verkligen är SD-liknande invandringspolitik som svenska folket vill ha? ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Östgötatrafiken börjar med civil-klädda biljettkontrollanter.

Civila kontrollanter mot biljettfusk

Bevakning. Efter påskhel-gen kommer Östgötatrafiken börja använda sig av civilklädda kontrollanter inom kollektivtrafi-ken. Det för att komma till rätta med biljettfusk och för att öka tryggheten. Regionens trafikbolag moti-verar den civila klädseln med att det försvårar för dem som med-vetet försöker undvika kontroller och bidrar till att kollektivtrafi-ken blir mer rättvis om inte vissa åker utan att betala. Resenärer som saknar giltigt färdbevis får betala tilläggsavgift på 1850 kronor.

Kontrollerna görs av per-sonal från Avarn security. De uniformerade kontrollanterna kommer att fortsätta sitt arbete som vanligt efter den 7 april. ●



Enklare att söka föräldrapenning

Socialförsäkring. Kravet att föranmäla föräldraledighet ska slopas, föreslår regeringen. För att minska administrationen ska det i stället räcka att ansöka om föräldraledighet direkt hos Försäkringskassan. Förändring-en väntas träda i kraft den 1 juli 2026. ●

”Internationellt arbete ligger i Transports dna”

Facket. Det började redan innan förbundet bildades, 1897, och bygger i grunden på solidaritet med arbetare i alla länder. Men hur arbetar egentligen Transport i dag för att påverka internationellt?

Text och foto Lilly Hallberg

– Vi lever i en turbulent tid. Hela världsordningen har förändrats radikalt de senaste åren, säger Jimmy Ovesson, enhetsansvarig internationellt på Transport.

SEDAN HAN TOG över som ansvarig för enheten, i januari 2023, har utvecklingen varit mörk: Rysslands anfallskrig mot Ukraina fortsätter, akut nöd efter att konflikten Israel–Palestina eskalerat, global finanskris och osäkerhet när det gäller ekonomi och arbetsmarknad. I Sverige har den borgerliga regeringen kraftigt sänkt det internationella biståndet och aviserat nya neddragningar, vilket bland annat drabbat den

fackliga biståndsorganisationen Union to unions projekt på olika håll i världen.

– Mycket har fått anstå på grund av de statliga neddragningarna. Sveriges goda rykte har försämrats, säger Ovesson.

SAMTIDIGT: DEN SVENSKA modellen är i hög grad relevant i dag och framöver, menar han. I praktiken har den öppnat för facket att komma in när svenska företag etablerar sig utomlands, som Securitas. En styrka är att den är byggd för att klara samhälleliga förändringar och ”att ge och ta” i förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter:

– Det gör det inte nödvändigt att hela tiden gå till politiken. Även om den fackliga organisationsgraden i Sverige minskat sedan 80-talet är den fortfarande bland de starkaste i världen. Vi kan dela med oss av hur vi byggde upp rörelsen, säger Jimmy Ovesson.

HAN FRAMHÅLLER ATT Svenska Transportarbetareförbundets

Transport i internationella projekt

→ **Colombia:** Utvecklingsprojekt i samarbete med Fastighets för städ- och bevakningsbranscherna för att stärka landets fackliga organisationer. Ett projektet i Peru har lett till en federation för alla väktarfack; förbundet som organiserar på Securitas har kollektivavtal. Mexiko (lager/terminal) står på tur.

→ **Palestina:** Organisering av chaufförer, projekt initierat av ITF 2017 och avslutat 2024.

→ **Malawi:** Fackligt biståndsarbete i samarbete med lokala textil- och bevakningsfacket TGLSSWU som år 2007 hade knappt 700 medlemmar, 15 år senare drygt 7000.

grundare, Charles Lindley, inte bara fokuserade på att organisera arbetare i Sverige – tvärtom, det internationella perspektivet hade han med sig hem efter många år till sjöss och som ak-

tiv inom brittisk arbetarrörelse.

– Han såg vikten av att hålla ihop. Det internationella arbetet ligger i vårt dna. Även om Transport inte är så stort sett till antal medlemmar är förbundet väl ansett internationellt, säger Jimmy Ovesson.

UNDER NAMNSKYLTEN utanför Transports internationellt ansvariges rum finns en metallbricka med ”Big Swede” graverat, och en med ”Los Gigantos”, epitiet Ovesson fått i det internationella arbetet och hört på konferenser i andra länder.

Jimmy Ovesson betonar att det internationella uppdraget har olika delar. En handlar om påverkansarbete inom olika federationer, ett ”grått arbete” vars resultat oftast inte är direkt synligt. En annan del utgörs av projekt på plats i andra länder.

– Det handlar om att stärka alla arbetares villkor, globalt. Att hjälpa andra gör att man själv får det bättre, men det bygger självklart på solidaritet. ●



UNI globals generalsekreterare Christy Hoffman, Transports Jimmy Ovesson, Michala Lafferty, (chef fastighetstjänster på UNI global), och Transports Magnus Falk – med Transports grundare Charles Lindley på målning i bakgrunden.

Svenska Transport – stort på den globala arenan

Facket. Alla medlemmar bidrar till att stärka arbetares villkor i andra länder.

– Förbundet är i grunden internationellt, säger Transports förbundskassör Peter Lövkvist.

Text Lilly Hallberg

Hot, våld, fängelsestraff – på många håll förföljs personer som är fackligt aktiva. 80 procent av de undersökta länderna

kränker rätten till kollektiva förhandlingar, visar den fackliga federationen ITUC:s årliga barometer. Samtidigt suddas landgränser ut och företag flyttar till låglöneländer.

– Vår skyldighet är att hjälpa till dit verksamheten flyttat. Vi åker dit vi kan göra skillnad, inbjudna eller ej, säger Lövkvist.

OCH TRANSPORT GÖR skillnad, framhåller han. Ett exempel är

från bevakningsbranschen där långvarigt fackligt arbete, och bra relationer med bolag som Securitas ”hemma”, kunna sätta standarden i globala ramavtal. Svenska Transportarbetareförbundet är stark internationellt, slår Lövkvist fast. – Men kanske har vi varit dåliga på att informera medlemmarna om vad vi gör, säger han.

Själv arbetade Peter Lövkvist

i drygt 20 år inom Internationella Transportarbetarefederationen (ITF).

VID KONGRESSEN I Marrakech 2024 belönades han med Golden award, för långt och betydelsefullt internationellt fackligt arbete, av federationen som Transports grundare Charles Lindley en gång var med att bilda.

ITF samlar i dag fack från

omkring 150 länder och företräder cirka 18 miljoner medlemmar. För Transport rör det yrken inom vägtransport, terminal/lager, hamn och flyg samt kampanjen mot bekvämlighetsflaggade fartyg.

UNI GLOBAL SAMLAR fack inom tjänstesektorn, som bevakningsbranschen. Transport samarbetar inom flera andra federationer, bland

”Vår skyldighet är att hjälpa till dit verksamheten flyttat. Vi åker dit vi kan göra skillnad, inbjudna eller ej.”

Peter Lövkvist, Transports förbundskassör.

annat Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF) och Europeiska Transportarbetarefederationen (ETF). ●



Hösten 2024 fick Transports förbundskassör Peter Lövkvist pris för sitt internationella fackliga arbete på ITF:s kongress i Marrakech.

”Jag höll på att bli blind”

Ett rutinbesök hos optikern förändrade Joakim Thyléns liv över en natt. Av en ren slump upptäckte lastbilschauffören att han höll på att bli blind, utan att ha fått några symtom innan.

Text **MALIN NY** Foto **TOVE NORRISSON**

Hemma i Edstorp i Vetlanda kretsar mycket av Joakim Thyléns vardag kring verkstaden och folkrace-bilarna. Här finns det alltid något att göra – en bil som ska rätas upp eller en motor som krånglar.

– Jag är uppvuxen på en gård, så det maskinella har alltid funnits där, säger han. Jag måste hålla i gång, annars blir jag rastlös, berättar han och skrattar.

Ofta mekar han tillsammans med sin bror, och arbetet flyter på nästan per automatik efter alla år med både lastbilar och tävlingsbilar.

Det var också just där, i verkstaden, som allt plötsligt tog en helt annan riktning den där marsdagen. Joakim stod mitt uppe i arbetet med en av bilarna när telefonen ringde från optikern.

– Jag trodde jag glömt något. Det var det sista jag kunde tänka mig att det skulle vara något allvarligt, säger han.

Det skulle visa sig vara början på en av de mest omvälvande perioderna i hans liv.

JOAKIM THYLÉN HAR kört lastbil sedan tonåren. Först timmerbil i fem år, sedan som transportör på sin nuvarande arbetsplats.

JOAKIM THYLÉN

Ålder: 31.

Bor: Edstorp i Vetlanda kommun.

Arbetar: På H Brannestam åkeri AB.

Gör på fritiden: Tävlrar i folkrace.

– Det är friheten jag älskar med jobbet som lastbilschaufför. Att planera dagen själv, ta ansvar och kunna starta tidigt om jag vill, berättar Joakim.

Han beskriver sig själv som positiv och glad, ”folk brukar säga att jag är en glädjespridare”, och han skämtar ofta och gärna. Men våren 2025 skulle förändra allt.

– Jag hade bokat tid hos optikern för nya glasögon inför folkracesäsongen. De frågade om jag ville göra en synundersökning eller ögonhälsoundersökning. Jag hade aldrig gjort en ögonhälsoundersökning men tänkte att jag slår till när det bara kostade 200 kronor extra, berättar Joakim.

BESÖKET HOS OPTIKERN den där marsdagen kändes rutinmässigt. Joakim testade glasögon, satt i blinkande maskiner och gick igenom en serie kontroller.

När undersökningen var över åkte Joakim hem som vanligt. Han hade ingen aning om att några minuter senare skulle allt kastas omkull. När telefonen ringde tänkte han att det handlade om ett kvarglömt kvitto eller en missad signatur.

Men anledningen till samtalet var allt annat än vardaglig.

– De ringde upp mig och sa att jag hade en misstänkt näthinneavlossning på höger öga. Att det var akut och att jag höll på att bli blind. Jag fattade ingenting, hade aldrig hört talas om näthinneavlossning och visste ingenting om vad det var. Det kändes som om hela kroppen frös till is, säger han.

Optikern berättade att de redan hade ringt ögonakuten i Jönköping – och att Joakim förväntades infinna sig på Ryhov inom en timme.

– Jag stod bara där, helt ställd. Från att ha skrivat på en folkracebil till att få höra att synen kanske håller på att försvinna, det går inte att beskriva den paniken.

Näthinneavlossning innebär att näthinnan loss-



Tack vare en rutinundersökning upptäckte Joakim Thylén att han i princip var blind på ena ögat.



Joakim är numera tillbaka på arbetet.

nar från ögats underliggande vävnad. Utan snabb behandling kan synen försvinna helt. För Joakim kom beskedet som en blixtnatt från klar himmel. För till skillnad mot hur det brukar vara för andra som drabbats av samma sak hade han inte märkt något. Han hade inte sett några blixtnattar, inga stjärnor eller något annat som skulle kunna ha gett någon varning om att något inte var som det skulle.

– Jag visste att jag såg dåligt, men inte att jag såg så pass dåligt. På vägen till Ryhov i Jönköping snurrade tankarna: ”Kommer jag kunna köra lastbil igen? Kommer jag att kunna tävla i folkrace?”

HAN SATTE SIG i bilen och började köra mot Jönköping, en resa på drygt en timme från Edstorp. Men ju närmare han kom sjukhuset, desto tydligare blev något annat: synen på det högra ögat var värre än han hade förstått. I efterhand visade det sig att hans syn då var nere på sex procent. På Ryhov fick han en snabb undersökning. Svaret var omedelbart och hårt.

– De sa: ”Du skulle absolut inte ha kört hit.” Läkaren tittade på mig och sa att det var ett under att jag tagit mig dit över huvud taget. Då kom paniken på riktigt.



Joakim Thylén arbetar som transportör på sin nuvarande arbetsplats.

Undersökningen på Ryhov visade att situationen var så allvarlig att han behövde skickas vidare direkt. Bara timmar efter att ha klivit in på sjukhuset satt han i bilen igen, nu på väg mot Universitetssjukhuset i Linköping.

Operationen var planerad redan dagen efter – men sköts upp. Först på grund av akuta fall på sjukhuset, sedan för att hans öga svullnat för mycket.

– De sa att jag hade en misstänkt näthinneavlossning på höger öga. Jag blev helt stum.

PÅ RYHOV FICK Joakim beskedet att han absolut inte skulle kunna köra bil på ett bra tag. Operationen sköts upp flera gånger, och han fick strikta order från läkarna om att vila.

– Det var psykisk tortyr. Jag kunde inte göra något alls. Bara ligga där och tänka, säger han.

Det var inte bara jobbets rutiner som han saknade, utan hela vardagen. Verkstaden, motorljud, doften av bränt gummi och verktygsljud – allt var borta. Joakim beskriver känslan som ”en av de största livskriserna jag haft”.

– Jag är en sån person som alltid vill göra något, fixa och hålla i gång. Att inte kunna göra det var

”Jag hade aldrig märkt något utan undersökningen. Jag hade kunnat förlora synen helt.”

fruktansvärt. Jag var så uttråkad att jag hällde ut ett paket kaffe på golvet bara för att ha något att göra och började mäta staketet hemma, säger han.

När operationen slutligen genomfördes i Linköping märkte Joakim snabbt att synen inte stämde överens med verkligheten. Han försökte ta tag i en kaffekopp, men handen hamnade flera centimeter fel.

– Det var som att falla pladask igen. Jag började gråta, och det kändes som om allt jag byggt upp kunde vara borta på ett ögonblick, säger han.

Hemma fortsatte den försiktiga återhämtningen. Tre veckor i totalt mörker utan dagsljus, minimal rörelse och ständig ovisshet var en prövning som satte både tålamod och psyke på prov.

MEN SAKTA, STEG för steg, förbättrades synen. Även om han under flera månader inte ens fick köra personbil. I mitten på maj fick han tillbaka körkortet igen och i dag ligger synen på höger öga på cirka 60 procent. Till slut kunde han även komma tillbaka till jobbet igen. Även om han beskriver de första körningarna som ”en chock”.

– Jag trodde ju inte att jag såg så dåligt innan operationen, men det var en väldig omställning att börja köra igen. Det svåraste var raksträckorna eftersom jag plötsligt såg allt så nära, alla stolpar och träd. Men bara friheten att köra igen var enorm. Att kunna återgå till vardagliga rutiner betyder allt, säger han och ler.

Folkrace, som alltid varit hans största passion, har han också tagit upp igen även om han inte har kunnat tävla lika mycket som han vill. Bilarna står skinande på gårdsplanen och väntar på att få köra honom tillbaka till banan.

– Folkrace är hela mitt liv. Att inte kunna köra kändes jättetufft, säger han.

ATT PROBLEMET UPPTÄCKTES i tid beror troligtvis på att Joakim valde ögonhälsoundersökning i stället för vanlig synkontroll.

– Jag hade aldrig märkt något utan undersökningen. Jag hade kunnat förlora synen helt, säger han.

Han berättar att det numera har blivit populärt att göra en ögonhälsoundersökning hemma i Vetlanda, att kunder går in och säger att de vill göra en ”Joakim Thylén”.

Familj, vänner och arbetsgivare har varit avgörande under återhämtningen. Mamma tog stort ansvar,



Synen på Joakims högra öga är i dag 60 procent.

kollegorna lade upp arbetet så att Joakim kunde komma tillbaka i egen takt.

– Det har varit ett enormt stöd. Det har verkligen hjälpt mig att komma tillbaka, säger han.

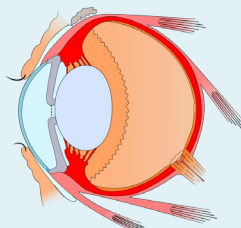
När vi lämnar verkstaden glittrar solen mot folkracebilarna. Motorljud, verktyg och dofter återvänder till vardagen. Joakim har fått livet tillbaka och framöver drömmer han om att lägga allt vad näthinneavlossning och livskriser heter bakom sig.

– Jag vill leva som vanligt igen. Och jag hoppas verkligen att jag aldrig mer behöver gå igenom något liknande, säger han med ett bestämt leende. ●

Symtomen du ska se upp med

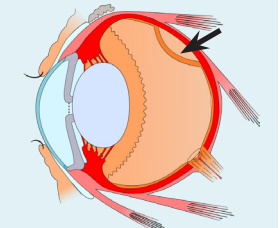
→ Näthinneavlossning betyder att delar av näthinnan lossnar från ögats innervägg. Om näthinneavlossningen är enkel och behandlas tidigt är chanserna för läkning goda.

→ Symtomen vid näthinneavlossning varierar, men den börjar vanligtvis med att du upplever streck och sotflagor i ditt synfält, vilket till en början påverkar det perifera synfältet. Du ser ljusblixtar



Normalt öga.

om glaskroppen drar i näthinnan. Om näthinnan lossnar blir den som en mörk skugga i synfältet. Skuggan ökar alltmer och till sist förlorar du detaljseendet.



Näthinneavlossning.

→ Näthinneavlossning är en akut sjukdom som måste omhändertas och opereras inom ett par dagar.

Källa: S:t Eriks ögonsjukhus

ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

Längs landets stora transportleder öppnar inhägnade rastplatser för yrkesförare. Behovet är stort – lastbilschaufförer på Truckstop Örebro berättar om stölder, otrygg uppställning och ovärdig arbetsmiljö.

Text LILLY HALLBERG Foto JUSTINA ÖSTER

För My Gustafsson, och hunden Enzo, är det första gången på Truckstop Örebro. Vanligen kör hon i södra Sverige för Grahns transport, Kristianstad.

Satsningar på säkrare stopp >

M

itten av februari, en kall vinterdag: Höga snöhög-
ar ligger kvar vid den stora parkeringsplatsen i
Berglunda i västra Örebro, nära avfarten från E20
och E18. Vid lunchtid är det kö till lastbilstvätten.
På andra sidan bensinstationens pumpar pågår
bygget av en inhägnad parkering i Preems regi. Driv-
medelskedjan har köpt mark av kommunen och vill
skapa ”en trygg plats för dig och din lastbil”, som
det heter i marknadsföringen riktad till dem som
kör tungt. Det betyder övervakning av området, som
ska få närmare 50 uppställningsplatser samt tillgång
till dusch och toalett i en särskild så kallad truck-
lounge. Satsningen vänder sig både till chaufförer
som tar sin dygnsvila här och dem som tar en kort
paus.



Sergi Husinets kommer från Belarus, men bor nu med familjen i Polen. Han jobbar borta två av fyra veckor.

SERGI HUSINET'S HAR tagit en paus på väg från Oslo
mot Stockholm. Han har parkerat på en än så länge
oinhägnad yta, intill flera polskregistrerade lastbilar
där förarna dragit ned skydd för fönstren på hytten
för att vila ostört.
– Det är okej, säger Sergi om Örebro truckstop där
han stannat många gånger.
Han arbetar för ett polskt åkeri. Lastbilen har re-
klam för Nordens ledande växthandel, och är målad
med blommor och grönska, men Sergi kör flis och
ibland även avfall.
– Jag har kört i tio år och vet var jag ska stå, även i
Linköping till exempel.
På en annan uppställningsplats, för flera år sedan,



Örebro truckstop i Berglunda mellan E18 och E20.

Säkrare parkeringar

→ Inhägnade parkeringar kostar, ofta runt 100 kronor och upp per dygn.

→ Vanliga faciliteter som erbjuds är tillgång till dusch, toalett och kök. Säkerhet som erbjuds är förutom stängsel oftast passeringskontroll, kameraövervakning och rondering av väktare.

→ Förutom bättre arbetsmiljö för lastbilschaufförer är minskad stöldrisk återkommande som argument: Godsstölder från lastbilar uppskattas årligen orsaka förluster på närmare 90 miljarder kronor i Europa.

råkade han ut för dieselstöld. Sergi Husinets är osäker på namnet på platsen där det skedde.
– Jag ringde chefen, han sa bara att jag skulle fortsätta arbeta.
Mer nyligen blev Sergi stoppad av svensk polis och åkte dit för att ha brutit mot kör- och vilotiderna. Åkeriet tvingades betala ett högt bötesbelopp.
– För mig blev det ändå inte så stort problem. Men sedan har jag ibland fått ta in på hotell.
Planerna på övervakade, inhägnade, parkeringar tycker Sergi Husinets i och för sig låter bra men kanske inte berör honom så mycket. Han arbetar borta två veckor och är sedan hemma hos familjen två veckor. De är ursprungligen från Belarus men numera bosatta i Polen.
– Jag har en son som är elva år.
Är det inte svårt att vara borta så mycket på jobb?
Sergi Husinets ler lite åt den naiva frågan och rycker på axlarna.
– Det är så det är.

MY GUSTAFSSON HAR kört från Trelleborg med mull i lasten. Med i hytten är hunden Enzo, som nyfiket tittar ut.
– Det är första gången här, säger hon.
Vanligen blir det jobb i Skåne och Blekinge för My som är anställd på Kristianstadsåkeriet Grahns transport. Hon är relativt ny som lastbilschaufför men yrket har ändå funnits med i bilden tidigare.
– Jag har en pappa som alltid kört så det blev naturligt, säger My.
Hon gick frisörprogrammet på gymnasiet och hade innan fått höra att transport var för killar. Något hon några år senare skrattar lite åt. Men My hann med att jobba både inom frisöryrket och hemtjänsten innan hon ”hittade hem”.
– Vi har många stammisar, både svenska och



Kent Persson har ätit lunch inne på kaféet. Han kommer från Centrala gummi AB ”mitt emot”.

I dag kör hon för samma åkeri som sin pappa. Nu väntar My Gustafsson på sin tur i tvätthallen, efter att ha lossat lasten med mull.
– Det måste bli kliniskt rent.
My har aldrig upplevt att situationen blivit hotfull i jobbet.
– Jag har ju alltid hunden med. Jag känner mig heller inte ensam när han är med, säger hon.
Inte heller som ung kvinna har hon känt sig utsatt på något vis. Ofta kör My lantbruksprodukter, och stannar vid gårdar, och då uppstår inte problem kring rastplatserna.
Möjligen blir hon oftare erbjuden hjälp.
– Fast jag är bara tacksam. Det är mycket nytt, jag lär mig varje dag. Det är ju inte som att svänga en personbil...

I BERGLUNDA LOGISTIKOMRÅDE finns en stor, åttakantig, restaurang. Det finns även ett kafé med butik och rumsuthyrning i motellet som ligger i anslutning.
– Vi har många stammisar, både svenska och

utländska chaufförer. En del kommer varje dag, det blir att man frågar om de ska ha det vanliga, säger Erika som står i kassan.
Tidigare arbetade hon i flera år som tidningsbud. På Jennies café arbetar hon tillsammans med Thiep den här dagen.
Det är en jämn ström av kunder.
– Nej, matlådorna är tyvärr slut, svarar Erika en kund.
Vid ett av borden inne sitter Kent Persson, som ätit lunch. Han jobbar på andra sidan gatan, på gummiverkstad.
– När jag började tänkte jag egentligen att det bara skulle bli ett halvår. Det är 36 år sedan.
Kent Persson har lastbilskörkort och tänkte att han skulle köra tungt men valde i stället att bli kvar hos arbetsgivaren, Centrala gummi. En anledning var att det fungerar med boendet i Kumla.
När det gäller utvecklingen mot inhägnade parkeringar tror Kent att det fyller en funktion.
– Man ser det på den öppna parkeringen, det kan bli rätt grisigt. En del står ju rätt länge. Det skulle

Tomas Andersson, Falköpings kyltransport, väntar på att tvätta lastbilen.



”Det är en jättebra idé med bevakade rastplatser, det behövs.”

Tomas Andersson, som kör för Falköpings kyltransport.

behövas fler toaletter... När vi åker ner här för att byta däck ser vi att det finns ett behov.

Här på Jennies café är också Transports bibliotek inrymt i en bokhylla. Fackets initiativ med vägkrogsbibliotek fick mycket uppmärksamhet när utlån av ljudböcker introducerades för snart 20 år sedan. I dag laddar många chaufförer ned litteraturen själva men biblioteket i Örebro är fortfarande i gång och välfyllt.

DET SVENSKA BOLAGET Drivers first bygger och driver rastplatserna. Den första att öppna ligger i Kjula utanför Eskilstuna. När Transportarbetaren kommer hit, snart två och ett halvt år efter invigningen, står tre lastbilar inne på den inhägnade parkeringen. Kanske sover de i bilarna? Någon människa syns inte till.

Genom fönstret vid huset i infarten syns ett fräscht fikarum och ett kök med automater, kaffekokare och kylskåp. Inne på parkeringen är ett annat hus, som kan hysa hygienutrymmen. För att komma in på området krävs en app och det är också digitalt som beställningar och köp görs. Även bensinstationen intill är obemannad. Vi åker vidare på E18 västerut.

EN KOMPIS, SOM också kör lastbil, tipsade Tomas Andersson om Truckstop Örebro för biltvätt. Tomas kör för Falköpings kyltransport, mycket i Västsverige.

– Det är en jättebra idé med bevakade rastplatser, det behövs, säger han.

Fast inte så mycket för egen del i dagsläget:

– Jag kommer ju hem varje kväll nu, det är skönt. Och jag har alltid matlåda med mig i bilen, det blir bara någon gång ibland att jag äter ute men det är sällan.

Också Samuel Gårdman ser behovet av säkrare rastplatser utan risk för stöld.

– Inte så mycket för egen del kanske, mer för dem som har värdefull last. Jag kör ju inte det, skulle någon komma och ta en skottkärra med grus så är det ju inte så stort problem. Och jag kommer ju oftast



Inne på Jennies café och butik jobbar Thiep och Erika, tidigare tidningsbud.



Samuel Gårdman har lossat grus i Värmland och stannat på väg hem till Södertälje. Han välkomnar satsningar på inhägnade parkeringar.



Välfyllt bibliotek i Transports regi på Jennies café.

hem varje dag, säger Samuel som arbetar hos Berges schakt och transport i Södertälje.

Den här dagen har han varit och tippat grus i Storfors.

– En fin körning, säger Samuel.

Han gillar stoppet på hemvägen.

– Det är bra, trevlig personal. Vi är tre bilar från åkeriet här i dag. Nu väntar sista etappen.



Trångt och stressigt. Så upplever en polsk tankbilschaufför, som vill vara anonym, rasten i Örebro.

”Vem ställer upp och tar ett jobb utan tillgång till toalett, där man tvingas skita i ett dike?”

Transports vice ordförande Lars Mikaelsson.

Tidigare, när Samuel Gärdman låg ute längre, var det också mer utsatt. – Man hörde ju att de snott från andra och någon gång var det någon som varit inne och grävt på flaket. Man lärde sig att parkera på sånt sätt att de inte kom åt så lätt, fick stå tätt ihop.

I BÖRJAN AV februari invigdes ett nytt chaufförshus hos åkeriet LBC frakt i Karlstad. Då presenterades också ett nytt samarbete mellan bolagen Drivers first och Truck trust. Vid invigningen i Värmland var både fack och arbetsgivare representerade. Från Transportföretagen vd Jonas Hagelqvist och Oscar Hylén, vd för Sveriges Åkeriföretag.

Lars Mikaelsson, Transports förbundssekreterare och vice ordförande, tycker att det var ett bra tillfälle att pratas vid med ”motparten”, som även de ser problem med dagens brist på parkeringsplatser:

– För arbetsgivarsidan handlar det bland annat om rekryteringsproblem framöver. Vem ställer upp och tar ett jobb utan tillgång till toalett, där man tvingas skita i ett dike? Det borde vara självklart att se till arbetsmiljö och säkerhet också när det kommer till chaufförernas nattvila, inte bara när det är högvärdigt gods på flaken.

Och lika självklart att det är arbetsgivaren som betalar vad det kostar att utnyttja betalparkeringarnas faciliteter, framhåller Lars Mikaelsson.

Samtidigt betonar Transports vice ordförande att det finns flera delproblem i sammanhanget. Behoven skiljer sig mellan rast efter 4,5-timmars körning och nattuppställning. I det senare fallet är det inte nödvändigt att parkeringen ligger i direkt anslutning till en stor trafikled. När kommunerna anlägger industriområden måste det finnas plats för lastbilar, konstaterar Mikaelsson. Men när mark säljs av till högstbjudande blir det inga parkeringar.

– De behöver se till att det finns uppställningsytor om de vill fortsätta ha gods levererat till och från sin kommun, säger Lars Mikaelsson.



Inhägnad parkering. Drivers firsts första anläggning öppnade i Kjula utanför Eskilstuna 2024.

VÄGTRANSPORTERNA HAR ÖKAT under senare år. Men de kostnadsfria rastplatserna som passar tung trafik har inte blivit fler, tvärtom. Bland annat har polisens kontrollplatser på flera håll stängts av. Trafikverket motiverar det med att det är polisens arbete som ska prioriteras.

Men många kontrollplatser utnyttjas också av yrkesförare. Dels för att det finns plats för stora fordon, dels för tillgång till toaletter. Bara i Värmland stängdes tre sådana parkeringsmöjligheter av under 2025.

Utvecklingen har öppnat för företag som tar betalt för säker parkering, med tillgång till sådant som toaletter, dusch och kök för dem som kör och minskad risk att åkerierna drabbas av stora kostnader på grund av stölder.

Svenska Drivers first är ett sådant bolag som i dag har säkerhetsparkeringar i Karlstad, Malmö och Eskilstuna. Drivmedelskedjan Circle K driver en av landets största kameraövervakade, inhägnade parkeringar (Security park Sweden) vid E4:an söder om Jönköping. Preem håller på att etablera sig vid Truckstop Örebro. Rasta har bevakade nattparkeringar för lastbilar på flera anläggningar längs motorvägarna. Och plattformen Truck trust samlar bokningsbara parkeringsplatser i Sverige. ●



FOTO: AMNE ALANSARI



Invigning av chaufförernas hus i Karlstad: Bandklipping utanför LBC frakt, som vill bidra till bättre arbetsmiljö för chaufförerna.



FOTO: AMNE ALANSARI

Inne i värmen. Transports vice ordförande Lars Mikaelsson (längst till vänster) deltog vid invigningen.



Arbetsmiljöriskerna för mekaniker som jobbar med elbilar och hybridbilar ska undersökas. (Genrebild.)

Forskning ska kartlägga risker i verkstäder för elfordon

Elfordon. Det rullar fler fordon med el- och hybriddrift på vägarna. Men enligt Afa försäkring behövs mer kunskap om arbetsmiljöriskerna för dem som jobbar med reparation och underhåll av fordonen. Ett forskningsprojekt vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH) ska kartlägga riskerna.

Text John Antonsson

– Forskning och kunskap om den gröna omställningens påverkan på arbetsmiljön saknas fortfarande till stor del. Därför satsar vi, på uppdrag av arbetsmarknadens parter, på ett FoU-program om arbetsmiljön i den gröna omställningen, där vi finansierar forskningsprojekt vars resultat ska komma till nytta för arbetare och tjänstemän på arbetsplatser i privat sektor, säger Ulrika Hektor på Afa försäkrings avdelning för forskning och utveckling i ett pressmeddelande.

Det kanske känns som i går, men elektrifieringen har pågått under en längre tid och i takt med att fordonen blir äldre ökar också reparationsbehoven.

DET FINNS DOCK ingen forskning om vilka risker som finns för mekaniker som reparerar fordonen. Riskerna kan till exempel handla om elektriska och brandrelaterade faror samt kemiska och ergonomiska belastningar.

– Vi hoppas att vissa av de riskbedömningsverktyg som används i studien ska kunna anpassas för praktisk användning i verkstäder. Det kan vara särskilt betydelsefullt för mindre, fristående verkstäder där det ofta saknas en särskild funktion eller kompetens inom arbetsmiljöområdet, säger Catherine Trask, forskare vid KTH och projektledare för ett av forskningsprojekten inom området. ●

Nytt om forskning

1 Vi är inte gjorda för att jobba natt. Det är därför nattarbetare drabbas oftare än andra av hjärtsjukdomen kranskärslssjukdom. Eftersom vissa jobbar natt trots hälsoriskerna har en grupp forskare undersökt om kostvanor kan ha en skyddande effekt.

I en studie vid Uppsala universitet undersöktes nattarbetare och arbetare med andra arbetstider under en tolvårsperiod. Det visade sig att de nattarbetare som äter mer fibrer hade lägre risk för kranskärslssjukdom. För nattarbetarna visade det sig att det ibland räckte med 15 gram per dag för att minska riskerna för sjukdomen.

2 Forskning från Högskolan Dalarna visar att människors benägenhet att rösta som vuxna formas redan i tonåren. En studie där unga följts från 13–16 års ålder till vuxen ålder visar att tidiga värderingar om ansvar och delaktighet har större betydelse för valdeltagande än politiskt intresse eller kunskap. Forskarna anser därför att skola och civilsamhälle bör stärka ungas känsla av ansvar för samhällsutvecklingen.

Färdplan för fossilfria transporter



godstransporter.

I planen ingår till exempel utbyggnad av laddstationer och förstärkning av elnätet, fler tankstationer för fossilfria drivmedel samt tydligare och mer långtgående krav från transportköpare där offentlig sektor bör gå före i upphandlingar.

Behovet av färdplanen är stort, framhåller Sveriges Åkeriföretag: Transportsektorn står i dag för mer än en tredjedel, 36 procent, av Skånes klimatutsläpp. ●



Nytt samarbete för fler fossilfria transporter i Skåne.

Förlängt stöd för lätta ellastbilar

Klimatomställning. Regeringen har beslutat om ändringar i klimatpremien för att snabba på omställningen till el.

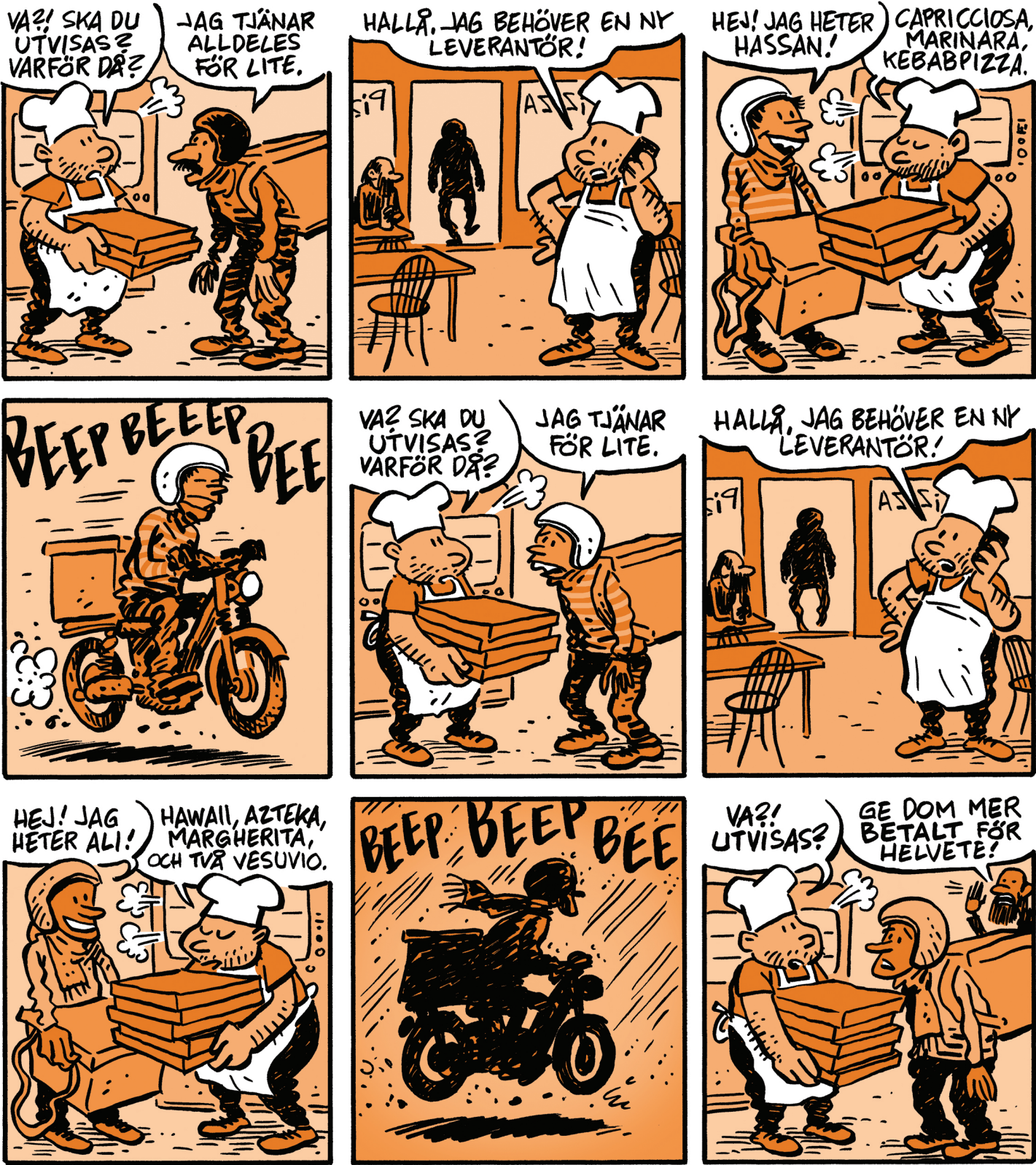
Det innebär att stödet, på 40 000 kronor, för eldrivna lätta lastbilar förlängs och går att söka till den sista oktober 2027.

Samtidigt öppnar regeringen för högre stöd för tunga ellastbilar, liksom för miljöarbetsmaskiner.

När det gäller arbetsmaskinerna breddas stödet så att fler maskiner omfattas tack vare sänkt krav på effektgräns; 10 kilowatt. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad



”Kapitalägarna är vinnare och arbetarna förlorare”

Nej, arbetarklassen är inte död. Medelklassen har heller inte sjunkit ner i ”proletärernas arma tillvaro”. Däremot vidgas klyftorna alltmer mellan arbetare och kapitalägare. Mellan arbetarnas löner och företagens vinster.

Text och foto **Justina Öster**

Det klargör sociologen Johan Alfonsson med tydlig fakta i sin bok *Vad hände med arbetarklassen?* En välkommen klassanalys, men samtidigt en dystyr bild av hur kapitalägarna intagit vinnarplatsen i samhället medan arbetarna är de stora förlorarna. På punkt efter punkt visar Alfonsson hur arbetarklassen halkat efter medelklassen, särskilt den övre. Inte bara när det gäller löner utan också hälsan. Risken att dö i förtid är högre bland arbetare än chefer. Bland kvinnor i okvalificerade arbetaryrken har medellivslängden minskat, medan den ökat i stort och allra mest i övre medelklassen. Arbetare löper också högre risk att dö i arbetet. 2025 fanns sex lastbilschaufförer, en tankbilsförare



VINN BOKEN!

Transportarbetaren lottar ut tre ex av Johan Alfonssons bok. Mejla namn och adress senast den 27 mars till info@transportarbetaren.se. Skriv **”Bok 02-26”** i ämnesraden.



Arbetarklassen har tyngre och farligare jobb och fler dö i arbetsolyckor. (Arkivbild.)

och en miljöarbetare med bland de omkomna i Arbetsmiljöverkets statistik. Otrygga och tillfälliga anställningar har ökat i arbetarklassen, men inte i medelklassen, och arbetare utsätts även för mer kontroll och övervakning. Nya pensionsregler med krav på att jobba längre är orättvisa eftersom arbetare ofta börjar jobba tidigare och i tyngre yrken.

KLASS HAR MED makt att göra, slår Johan Alfonsson fast. Makt över andra eller sig själv eller avsaknad av makt exempelvis över sin arbetstid och hur arbetet ska utföras. Sociologiprofessor Göran Therborn definierar klassamhälle som att ”stora ekonomiska resurser monopoliseras av ett litet fåtal”. Han menar att privata affärsintressen gynnas ”på medborgarnas/skattebetalarnas bekostnad”. – Jag var intresserad av att se skillnaden mellan löntagargrupperna. Det är anmärkningsvärt att olika klassgrupper lever så olika liv, säger Johan Alfonsson. Han talar om den stora löntagargruppens möjligheter att sälja sin arbetskraft och att man med högre utbildning generellt besitter ett högre värde, har mer individuell makt och lättare att få jobb.

Arbetaryrken kräver ofta mindre utbildning och utbudet av arbetskraft överstiger efterfrågan. Det ger mindre individuell makt och möjligheter att pressa upp löner och villkor. Därför har arbetare större behov av kollektiv makt som kan nås genom att anställda går samman på arbetsplatsen, organiserar sig i fackförbund och trycker på politiska partier. Arbetarklassen är också mer beroende av strukturella maktresurser. Det vill säga lagar och regler på arbetsmarknaden, som kollektivavtal och lagen om anställningsskydd. Men flera regeländringar har försämrat arbetarnas skydd, förklarar Alfonsson.

HAN VÄVER IN sina mor- och farföräldrar och berättar om hur stora samhällsreformer förbättrade deras och arbetarklassen jobb- och livsvillkor. – De gjorde en enorm resa från trång hyresrätt till rymligt kedjehus, egen bil, utlandssemesterar och god pension. I dag ser vi en helt annan utveckling. Johan Alfonsson skriver att arbetarklassen i stort sett försvunnit från politiken, medierna och forskningen. Som om den inte fanns. Fokus har i stället riktats mot medelklassen och företagen. – Men jag visar att arbetarklassen är i allra högsta grad levande!



I och med den snabba tekniska utvecklingen antog man att arbetarklassen skulle försvinna, men den lever i allra högsta grad, skriver Johan Alfonsson. Han ser lagstiftning som en rimligare väg än förhandlingar för att införa kortare arbetstid. (Arkivbild.)



Arbetarklassen arbetar med sina kroppar, men pensionsåldern har höjts för alla.

Socialdemokraterna har vänt arbetarna ryggen, därför har de vänt S ryggen och i många fall gått över till SD, skriver Alfonsson. – Varför ska man rösta på ett parti som inte längre företräder arbetarklassen utan riktar in sig på medelklassen? S slutade föra en politik för full sysselsättning. Det ledde till högre arbetslöshet och pressar ner löner och villkor.

MEDELKLASSEN ÄR INTE alls på väg att falla ner i ”proletärernas arma tillvaro”, betonar han. – Under inflationskrisen gick räntorna upp och diskussioner fördes om att den överbelånade medelklassen skulle bli utblottad. Så blev det inte. Arbetarklassen hade lägre löner redan från början och drabbades mer av ökande boendekostnader, men det nämndes inte. Facket ska driva arbetarnas frågor, men spelutrymmet har minskat och förtroendet sjunkit. Alfonsson lyfter statistik där befolkningens förtroende för facket är detsamma som för bankerna. – Lite nedslående för facken som i kristider sa: Nu tar vi ansvar för ekonomin, sedan såg de företagens vinster öka. Facken behöver bli mer stridbara.

Johan Alfonsson vill inte ”starta krig” mellan arbetar- och medelklass. Han pekar i stället ut en högaktuell fråga för löntagarna att driva tillsammans – sex timmars arbetsdag eller fyradagarsvecka. ●

Fotnot: Göran Therborns citat är hämtat ur *Kapitalet, överheten och alla vi andra*, Arkiv förlag.

Johan Alfonsson

arbetar vid Högskolan i Halmstad och forskar bland annat om otryggheten i arbetslivet, låglönejobb, gigarbete och om delade turer i äldreomsorgen. Boken *Vad hände med arbetarklassen?* är skriven i samarbete med idéinstitutet Katalys och utgiven av Arkiv förlag. I slutet finns en studiehandledning med tips på frågor och lösningar att diskutera i studiecirkel.



FOTO: AXEL KRONHOLM



Christopher undrar om chefen hade rätt att schema-lägga honom fast han sagt upp sig och Jesper har frågor om hur mindre husdjur ska transporteras. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

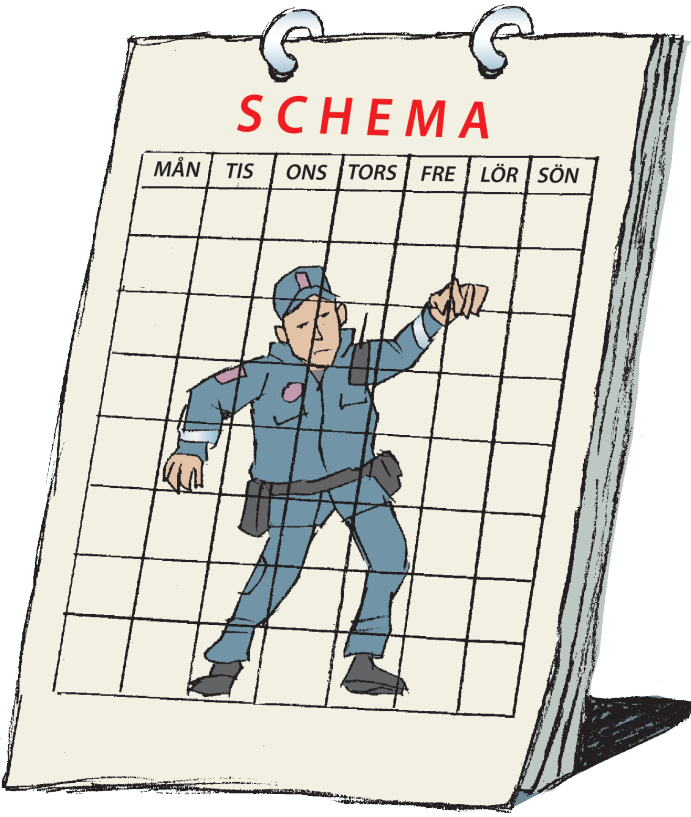
Illustration MARTIN HEAP

Kan chefen schemalägga mig utanför den tid jag har kvar?

Jag känner mig lite lurad av min förra arbetsgi-vare, ett av Sveriges största bevakningsföretag. De blev av med ett objekt som jag skulle ha stannat kvar på. Jag hade dessutom sagt upp mig och alla inblandade visste att jag skulle sluta.

Ändå blir jag bokad på ett schema för ett helt kvartal. Ett schema på 185 timmar, fast jag bara hade 165 timmar kvar. Jag frågade planeraren ifall jag skulle få övertid på timmar-na som översteg 165 timmar. Men när sedan lönespecen kom såg jag att jag inte fick det. När jag tog upp det med arbetsgivaren säger de att lagt schema gäller och jag jobbade de extra timmarna "gratis". Min fråga är om detta är okej?

Christopher



Christopher känner sig lurad av sin förra arbetsgivare.

Det går inte att svara på frågan utan att ha mer information. Jag ber dig därför att kontakta den avdelning du var medlem i då proble-met uppstod (skanna qr-koden för kontakt-uppgifter).



Magnus Thelander, central ombudsman

Får jag övertid om jag är insnöad?

Förra året blev det några rejäla snösmockor. Folk satt fast på vägarna nästan i ett helt dygn. Jag har precis fått mitt första jobb som lastbilschaufför och jag undrar vad det är som gäller ifall jag blir sittande i en bilkö i timmar. Får jag övertid då? Och vad händer med dygnsvilan?

Matilda

Ja, det blir övertid, frågan om dygnsvilan blir lite hypotetisk, det beror på hur länge som man blir fast, och hur prognosen från myndigheten ser ut för att trafiken kan släppas på. Jag rekommenderar att du i sådana fall också tar kontakt med arbetsgivaren för att höra hur denna vill lösa eventuella problem med dygnsvilan. Kontak-ta den lokalavdelning du tillhör om det skulle bli några efterkomman-de problem (skanna qr-koden för kontakt-uppgifter).



Joakim Guttman, central ombudsman

Måste mindre djur också bältas?

Jag läste artikeln i förra numret om att det blir böter om man inte har sin hund bältad i baksätet på bilen. Men vad gäller för mindre djur som fåglar, katter och kaniner?

Jesper

Det är faktiskt en lite udda fråga för en ombudsman – men helt rimlig. Jag utgår här från att det hand-lar om privat transport av säll-skapsdjur, alltså inte yrkesmässig eller kommersiell djurtransport.

Om det däremot gäller yrkesmässiga transporter finns särskilda krav och upplägg, och Transports yrkes- och arbets-miljönämnd (Tya) har exempel-vis utbildningar kopplade till djurtransporter. Då handlar det ofta om större djur (som häst, nöt och gris) och även kommersiell fjäderfätransport.

Efter den förra artikeln kan man nästan få uppfattningen att allt med päls eller fjädrar ska bältas med sele. Men den arti-keln behandlade specifikt hundar. På Jordbruksverkets webbplats finns mer vägledning om vad som gäller för olika djurslag och hur transporten bör ske (skanna qr-koden för att komma dit).



Även om tanken på en kanin med bälte är lite gullig, så är grundprincipen för mindre säll-skapsdjur att de ska transport-eras säkert och inte riskera att skadas eller lida – till exempel vid en kraftig inbromsning.



Vilka regler gäller när du ska ta med dig mindre sällskapsdjur i bilen?

Jordbruksverket beskriver det som att djuret ska vara "säkrat", och i praktiken innebär det en transportbur.

Samtidigt räknas en sådan transportbur som last. Last ska inte kunna glida, välta eller kas-tas framåt vid en kraftig inbroms-ning – den ska alltså lastsäkras. Därför kan "bältet" ändå bli relevant: det är fullt möjligt (och ofta klokt) att använda bilbältet för att säkra själva buren.

Transportburen behöver också vara lämplig för bilfärd. Det räcker alltså inte med en lösning som "fungerar hemma", som en kartong eller en mindre plastbe-hållare. Buren ska vara robust, ge god ventilation och vara utformad så att djuret skyddas under transporten. En bur som riskerar att gå sönder eller öppnas vid en kraftig inbromsning uppfyller inte kravet – även om den i sig är fastspänd.

Sammanfattat: vid privat

transport bältar du normalt inte smådjur eller sällskapsfåglar – men du behöver lastsäkra en bilanpassad transportbur. Det kan du till exempel göra med bilbältet.

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljöombudsman

Får chefen fråga när jag tänker gå i pension?

Jag börjar närma mig 65 år och min chef kom och frågade när jag tänkte gå i pension. Har hon verkligen rätt att fråga så?

David

Jag ser inget problem med det. Det finns inget i avtalet som förbjuder det.

Joakim Guttman, central ombudsman

Hur vet jag vilka regler som gäller för olika gator i stan?

Jag kör lastbil och tycker det är svårt att vilka gator som har maxgräns tolv meter när jag kommer till en ny stad. Det är ofta väldigt dåligt skyltat. Så hur ska jag kunna veta?

Karim

Jag skulle säga att det ligger på arbetsgivaren att se till att du får all nödvändig information om inskränkningar på såväl vikt som längd.

Arbetsgivaren leder och fördelar arbetet, då får hen också ta fram eventuella maxgränser eller andra relevanta uppgifter du behöver för att utföra arbetsupp-gifterna.

Joakim Guttman, central ombudsman



Fråga Transports experter!

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

Facket rullar in på bensinstationerna

Sofie Rask har tagit ledigt från sitt jobb på OKQ8 i Umeå för att under vintern besöka alla bensinstationer i norra Norrland.

Text **JOHN ANTONSSON**
Foto **EMMA-SOFIA OLSSON**



SOFIE RASK

Ålder: 42 år.

Bor: Umeå.

Gör: Jobbar på en bensinstation i Umeå men har tillfälligt tjänstledigt för att besöka 75 bensinstationer i Norr- och Västerbotten.

Bakgrund: Kommer från Härjedalen och har bland annat jobbat på terminal och pluggat till personalvetare.

TILL SLUT FÅR vi tag på henne. Men det är svårt. Hon är ute ”nästan jämt” och träffar mackpersonalen i hela Norr- och Västerbotten.

Hemma på stationen i Umeå har hon varit med och startat en Transportklubb och är också Transportombud. Engagemanget har vuxit fram med tiden.

– Jag är lite av en sådan person, antingen går jag all-in eller så gör jag ingenting.

För en period har hon tjänstledigt från macken.

– Projektet går ut på att besöka både befintliga och potentiella medlemmar på bensinstationer runt om i Norr- och Västerbotten. Det är en bransch som inte får så mycket uppmärksamhet i Transport och det försöker vi ändra på. Jag besöker många arbetsplatser och vissa kommer jag tillbaka till flera gånger.

ATT HITTA SÅ många som möjligt att prata med är en utmaning.

– Om vi besöker en terminal kanske vi kan träffa 50 terminalarbetare. På bensinstationer ser det helt annorlunda ut – där

kanske jag hinner träffa åtta personer under en hel dag.

Syftet med projektet är att öka engagemanget för facket, berättar Sofie Rask.

– Vissa av dem som jobbar på bensinstationer har jobbat länge, mellan tio och 30 år. Samtidigt är många nya i arbetslivet och har kanske sitt första jobb efter gymnasiet.

En viktig del är därför att berätta om fackets roll i samhället för en ny generation arbetare.

– Jag pratar mycket om vilken roll facket har i den svenska modellen och vad vi betyder för att alla ska få rätt lön och villkor. Det är sådant man inte lär sig i skolan längre, på det sättet man gjorde förr.

En annan viktig del av arbetet är att få fler engagerade. Sofie Rask frågar medlemmar om de vill gå en kurs, engagera sig på annat sätt eller kanske bli skyddsombud.

– Det är faktiskt en hel del som nappar. Många tycker att det är roligt att träffa personer från facket.

Hon uppmuntrar dem också att bli medlemmar, gå utbildningar och ta på sig uppdrag, till exempel som Transportombud.

FÖR SOFIE HANDLAR arbetet mycket om att skapa relationer.

– Varje gång jag kommer in är det som att jag är den nya personen på jobbet. Men det fungerar bra. Det är min miljö och jag vet hur allting funkar, eftersom jag jobbat på bensinstation i åtta år. Många som inte jobbar på bensinstation tror att arbetet bara handlar om att stå i kassan. I själva verket rymmer jobbet betydligt mer. Därför kan jag kliva rakt in i samtalet och veta vad det handlar om.

Hon trivs med jobbet. Samtidigt är det slitsamt och innebär hundratals mil bakom ratten.

– Jag är ute varje vecka. Är jag i närheten av Umeå kan jag åka hem på kvällen, men resor norrut kräver mer planering. Åker jag upp mot Luleå försöker jag lägga flera besök i omnejd, så att jag får en rutt och slipper köra Umeå–Luleå flera gånger.

Hur många besök hon hinner göra varje dag beror på avstånden.

– Jag var lite optimistisk i början och tänkte att jag kunde göra tio besök på en dag. Men det går inte om man ska hinna prata. Fyra stationer på en dag är rimligt. Då hinner jag träffa några. Det gäller att ha tålamod. Kunderna kommer hela tiden emellan, och samtalen får ofta pausas. ●



Sofie Rask tillbringar hundratals mil bakom ratten varje vecka. ”Jag var lite optimistisk i början och tänkte att jag kunde göra tio besök på en dag. Men det går inte om man ska hinna prata. Fyra på en dag är rimligt. Då hinner jag träffa några”, säger hon.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har omkring 54 600 medlemmar och är ett av 13 LO-förbund.

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

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

Kort om a-kassan

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

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

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

Det här är på gång i din lokalavdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 27 mars till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 1 HAMN NORRLAND/ MELLANSVERIGE

Är du sugen på en facklig utbildning?

► Startpunkten Vi kommer ut till er hamn och kör Startpunkten, som är en facklig 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? Hör av er till Micke Jansson, 010-480 31 10.

AVDELNING 2 HAMN SYD- OCH VÄSTVERIGE

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

Representantskapets årsmöte Härmed kallas representantskapets ledamöter till årssammanträde.

► Tid: Den 21 mars kl 10.00.

► Plats: Quality Hotell 11,

Maskingatan 11, Göteborg.

Vi börjar 9.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 10.00 och beräknas pågå till 16.00. Klockan 13.00 bryter vi för lunch som vi äter på hotellet.

På dagordningen: Val till avdelningsuppdrag, årsbokslut och revisionsberättelse.

Inbjuden gäst: Tommy Wreth, förbundsordförande.

Pensionärssektionen träffas första tisdagen i varje månad kl 11.00 på avdelning 3:s kontor (Fjärde Långgatan 48, våning 8) för att fika och tjöta tillsammans.

Vårens träffar är den 7 april, 5 maj och 2 juni. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

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

Kommande Startpunkter:

► Onsdag den 25 mars kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

► Tisdag den 28 april kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

► Torsdag den 21 maj kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen i Linköping.

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

Har du frågor om utbildningar och anmälningar? Ring Joakim Carlsson 010-480 31 38 eller skicka mejl till joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Efterlysning Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd?

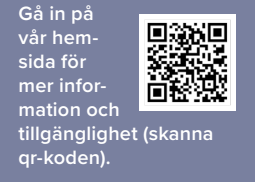
Ring till avdelningen på 010-480 30 06 eller mejla till transport.6@transport.se så berättar vi mer!

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



HAR DU TÄNKT PÅ SKIDSEMESTER?

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



AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi på avdelningen vill påminna våra medlemmar om att vid händelse av sjukskrivning, arbetslöshet, studier eller föräldraledighet har man möjlighet att få sin månadsavgift sänkt. Det är också viktigt att meddela oss ifall man ändrar arbetsgivare. Uppdatera dina medlemsuppgifter genom att logga in på Mina sidor på transport.se.

Som medlemsförmån kan man låna vår fina Transport-kärra. Kom in på avdelningen för att boka upp kärran när

det behövs vid händelse av flytt eller event. Man kan även ringa och boka kärran eller mejla.

Ring till avdelningen för hjälp på tel 010-480 30 09 eller skicka ett mejl till transport.9@transport.se.

Utbildning Startpunkten kommer att hållas vid följande tillfällen under våren:

► Lördag den 18 april.

► Onsdag den 6 maj.

Du får svar på frågor som:

► Vad medlemskapet i fackföreningen ger.

► Den svenska modellen och kollektivavtalets betydelse för 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 lokala fackliga företrädare.

Vi har även Avtalspunkter för taxiavtalet och bevakningsavtalet:

► Onsdag den 8 april (taxiavtalet).

► Onsdag den 19 augusti (bevakningsavtalet).

Skicka intresseanmälan för alla våra kurser till studier.9@transport.se.

Transports pensionärsförening informerar om att utskick via posten EJ sker längre. Höga portokostnader är orsaken. Därför informerar vi här i Transportarbetaren om våra olika aktiviteter och möten framöver. Vi informerar även på Transport avd.9 Facebooksida om vilka tider som gäller.

Snart pensionär? Tänk på att inte avsluta medlemskapet för att du blir pensionär. För mindre än 150 kronor i månaden har du kvar fullvärde på hemförsäkring. Och om två i familjen är

medlemmar i ett LO-förbund får ni även allrisk på köpet. Det är många förmåner som försvinner om ni avslutar medlemskapet. Varmt välkomna till vår pensionärsverksamhet i avdelning 9!

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- & Avtalspunkt för att få mer inblick i vad facket gör och få en överblick över ditt kollektivavtal på din arbetsplats. Kontaktuppgifter: studier.11@transport.se

Saknar ni någon förtroendevald på er arbetsplats? Vi efterlyser dig som inte har ett transportombud eller skyddsombud på din arbetsplats.

Har du funderingar eller frågor om vad det innebär? Tveka inte att höra av dig till oss på transport.11@transport.se så berättar vi mer.

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

Övriga frågor Är det något du funderar på i övrigt, tveka inte att höra av dig till oss på transport.11@transport.se.



AVDELNING 12 MALMÖ

Transport avdelning 12 bjuder in alla kvinnliga chaufförer till en heldag den 25 mars på avdelningen, Kosterögatan 5 i Malmö. Tema denna gång: Självskydd och härskartekniker.

Jobbar du denna dag? Inga

konstigheter, du har rätt att vara ledig för facklig utbildning och vi betalar ut din lön så du inte förlorar någon inkomst. Du får även körsättnings till och från Malmö. Vi bjuder på frukost, lunch och fika under dagen.

För mer information mejla linda.svensson@transport.se eller ring 010-480 32 52. Skanna qr-koden för att anmäla dig.



AVDELNING 14 HELSINGBORG

Medlemsmöten Under våren har tre sektioner medlemsmöten enligt följande:

► Sektion 3: Lördag den 9 maj kl 10.00, Folkets hus, Södra vägen 3–7 i Ängelholm.

► Sektion 4: Lördag den 18 april kl 10.00, eventuellt digitalt möte.

► Sektion 7: Lördag den 2 maj kl 10.00, ABF-lokalen, Järnväggsgatan 34 i Klippan.

Representantskapets årssammanträde hålls den 22 mars. Medlemmar som önskar delta ska anmäla det till avdelningen på tel 010-480 30 14. Medverkan beviljas i mån av plats.

Kallelse till alla representantskapsledamöter kommer att mejlas två veckor före mötet.

AVDELNING 16 GOTLAND

Årsmötet 2026 Här kommer en påminnelse om att anmäla er till årsmötet torsdagen den 19 mars kl 18.00. Anmälan till avdelningen senast fredagen den 13 mars, för vi ska beställa mat och dryck till mötet. Gäst i år är Lars Mikaelsson, Transports förbundssekreterare.

Nomineringar till årsmötet 2026 Valberedningen tar tacksamt emot förslag på medlemmar som är intresse-

rade av att delta i styrelsearbetet på avdelningen. Tänk på att personen du föreslår måste vara tillfrågad. Uppe för val vid årsmötet är ordförande, två ledamöter, fyra ersättare samt en revisor.

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

Kontakt med avdelningen Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, patrik.gardelin@transport.se, linn.lingvall. eklund@transport.se eller studier.16@transport.se.

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 till vår ungdomsansvariga:

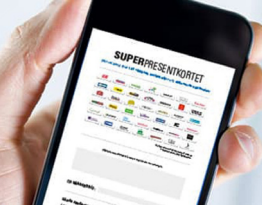
► Jonna Grip: ung.18@transport.se.

Håll koll på vår hemsida och i kalendern så ser du vad

Värva en arbetskamrat – få 200 kronor i presentkort!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar!

Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



som händer i avdelningen.

► Hemsida ► Kalender



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

Vår Facebooksida når du genom att skanna qr-koden.



AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater.

Årsmötet i sektion 1 och 2, som hölls den 10 februari, är nu genomfört.

Kallelse till representantskapets årsmöte den 14 mars är nu skickad med mejl. Du som medlem är hjärtligt välkommen att vara på plats.

Glöm inte bort kollektivavtalets dag den 17 mars!

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är så

har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår ordförande på pierre.hofverberg@transport.se för mer information.

Arbetsmiljö Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips och råd?

Ring till avdelningen på 010-480 30 19 eller mejla till transport.19@transport.se så berättar vi mer!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Repskapets årsmöte kommer i år att hållas på Scandic Elmia, söndag den 15 mars kl 10.00. Kaffe och fralla kommer att serveras från 9.30. Kallelse är skickad till er som är valda, så kolla gärna att vi har rätt mejladress till dig.

Medlemmar har rätt att närvara i mån av plats. Hör



av dig till avdelningens mejladress, transport.20@transport.se, alternativt ring 010-480 30 20 om du som medlem är intresserad av att närvara.

Stort tack till alla som var med på årsmöten, både på sektion och klubb.

Är du nyfiken på vad det innebär att ha ett fackligt uppdrag? Vi behöver vara fler förtroendevalda, det är bara att du hör av dig till oss om du vill veta mer.

Mejla transport20@transport.se eller ring 010-480 30 20. Hit går det även bra att höra av sig om du har andra frågor, vill gå en facklig utbildning eller om du vill att vi besöker din arbetsplats.

Den 17 mars är det kollektivavtalets dag, kom ihåg att fira den ordentligt med dina kollegor.

AVDELNING 25
HALMSTAD

Hej kamrater!

Vi har uppdaterat mötesdatumen på hemsidan. Ta gärna en titt i kalendern för att se när nästa träff äger rum (skanna qr-koden).



Under vecka 17 planerar vi arbetsplatsbesök. Hör av dig om du vill att vi kommer till just din arbetsplats!

Representantskapet hålls den 28 mars. I samband med detta nominerar vi kandidater till avtalsråden. Där får medlemmar vara med och påverka vilka frågor som ska förhandlas i våra kollektivavtal.

Vi behöver bli fler som engagerar sig och gör skillnad på jobbet. Kanske är det din tur att ta steget?

Just nu söker vi dig som vill ta ett fackligt uppdrag som:

- Transportombud
- Skyddsombud

...eller något annat uppdrag som passar dig.

Ditt engagemang gör skillnad – för kollegorna, arbets-

platsen och hela förbundet. Och kom ihåg: du är aldrig ensam i ditt uppdrag.

Har du fått sms eller mejl från Transport på sistone – eller saknar du utskick?

Logga gärna in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att dina kontakt- och anställningsuppgifter stämmer.

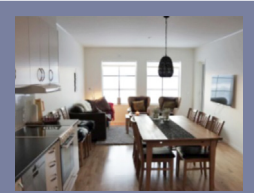
Studier Som medlem i Transport har du tillgång till en bred studieverksamhet. Vi erbjuder kurser på alla nivåer! Både för dig som vill lära dig mer om facket och för dig med ett fackligt uppdrag.

Vissa utbildningar hålls på avdelningen, andra som internat.

Vänliga hälsningar,
avdelningsstyrelsen

AVDELNING 28 I NORR

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



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 avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en avtalsgenom-

gång genom att mejla transport.28@transport.se.

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

AVDELNING 32 MELLERSTA
NORRLAND

Hej Kamrater!

Årsmöte med avdelningens representantskap kommer att hållas söndag den 22 mars kl 11.00. Kallelse och handlingar skickas ut till alla ledamöter via e-post.

Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Vi söker fler förtroendevalda ute på arbetsplatserna. Vill ni att vi kommer och hälsar på? Kontakta oss så kan vi planera in ett besök tillsammans. Ring 010-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.

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

► Startpunkten är Transports introduktionskurs. Där går vi bland annat igenom arbetarhistoria, varför facket finns, vad en fackförening är, hur det funkar med kollektivavtal, Transports organisation och arbetsmiljö.

► Under våren kommer även Avtalspunkter att planeras och genomföras i avdelningen. Avtalspunkten är en övergripande och snabb kurs på cirka fyra timmar där man får grundläggande kunskap om respektive avtal och vilka rättigheter och skyldigheter det innebär.

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

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

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

AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalsrörelsen Förbundet och vi på avdelningen kommunicerar via mejl och sms. Nu ser vi att det finns medlemmar som saknar antingen mejladress eller mobilnummer på sina kontaktsidor.

Gå in på *Mina sidor* på transport.se och uppdatera dina uppgifter om du vill ha information som skickas ut. Det kan vara allmän information, men det kan också handla om något som händer på din arbetsplats.

Facket gör mycket! Vi behöver bara bli bättre på att sprida det. Information om aktuella aktiviteter och möten kommer att finnas på vår hemsida. Där kommer vi också att informera om det fackliga arbete som görs.

Representantskapet Den 28 mars genomförs avdelningens årssammanträde. Ledamöter och revisorer får kallelse via e-mejl och anmäler sin närvaro (eller frånvaro) till avdelningen, tillsammans med eventuella matallergier, senast den 18 mars. Vi bjuder på förtäring. Mer info kommer på hemsidan.

Studier Använd qr-koderna nedan så får du information om utbildningarna och kan anmäla ditt intresse att delta.

rekta anställningsuppgifter och kontaktuppgifter registrerade på din medlemssida om det händer något på din arbetsplats och vi behöver komma i kontakt med dig.

Vi behöver mobilnummer och mejladress till alla våra medlemmar för vi kommunicerar i första hand via mejl. Gå in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att dina uppgifter stämmer. På hemsidan hittar du också uppdaterad information om ditt avtal.

Är du pensionär och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson, Karlskrona, på tel 070-302 56 61.

Kontakta oss Ring 010-480 30 51 eller mejla transport.51@transport.se.

► Hemsida: ► Facebook:



AVDELNING 55
BOHUSLÄN/DALSLAND

Representantskapet håller årsmöte den 21 mars.

Gå Startpunkten! En grundutbildning i vad facket är, gör och hur det fungerar. Kontakta daniel.hilmer@transport.se för datum och tider. Nästa kurstillfälle är 14 mars.

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

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

AVDELNING 88 DALARNA

Repskapet Avdelningens representantskap har årsmöte den 14 mars kl 9.30.

Ung i Transport Är du 30 år eller yngre, häng med oss på Ung i Transport! Nästa tillfälle är den 22 mars. Mer info kommer via mejl och sociala medier.

Har du någon stund över? Kanske lite tid i hytten under din rast? Kolla gärna in våra avdelningssidor (skanna qr-koden längre ned) för tips på film, podd eller böcker. Vi har samlat tips på poddar om arbetsmiljö, fackliga studier och dokumentärer.

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

Startpunkten heter vår introduktionsutbildning och vi ser gärna att alla medlemmar går den. Nästa tillfälle är den 26 april. Alla datum finns på vår hemsida (skanna qr-koden).



Intresserad av fackliga utbildningar? Kontakta vår studieorganisatör på studier.88@transport.se!

Sociala medier
► Facebook: TransportAVD-88Dalarna

► Instagram: TransportAvd-88Dalarna

► Tiktok: Transportavd88



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

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

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



Tommy Wreeth

Kortare arbetstid är viktig för oss alla

Hur ska Transport lösa frågan om arbetstidsförkortning? Den frågan ställs mest när jag träffar förbundets medlemmar. Många är frågande till hur arbetstiden ska kunna kortas när jobbet knappt hinns med i dagens system. Det är också skillnader i hur olika medlemsgrupper ser på frågan. Som fackförbund har vi ett stort ansvar att pejla av vad medlemmarna i Transport tycker, tänker och vill. För frågan är viktig för oss alla.

VI HÅLLER PÅ att ta fram enkäter och intervjumaterial, som anpassas till olika avtalsområden, för att ta reda på vad våra yrkesgrupper tycker. Hur ser du på arbetstidsförkortning? Vad ska kortas och hur mycket? Är det dagen, veckan, månaden eller årsarbetstiden? Är du beredd att avstå delar av framtida löneökning för att snabbare nå målet? Är förhandlingsvägen eller lagstiftning lösningen? Det är frågorna vi behöver svar på.

Just nu är frågorna betydligt fler än svaren. Personligen funderar jag också på hur LO som förhandlande part ska lyckas med konststycket att få industrin och tjänstesektorn att hålla ihop. Och hur redan existerande system ska hanteras i ett eventuellt nytt system. En sak är dock säker – det kommer att bli en utmaning att sy ihop det här. Fast det är i dessa stunder och utmaningar som vi inom arbetarrörelsen är som bäst, bara vi håller ihop internt.

ATT SVENSKT NÄRINGS LIV sedan har en väldigt hög svansföring just nu, och att de via medierna intagit en position att vägra förhandla är ju nästintill tragikomiskt. På så sätt driver de frågan i en riktning som inte alls stör mig – alltså att lagstiftning indirekt är det enda alternativet. Resonemanget passar oss alldeles utmärkt. Det vill säga lag först och sedan ska lagen implementeras i de olika kollektivavtalen. En spännande och utmanande tid väntar definitivt. ●

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



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

