

TRANSPORT

ARBETAREN

Nr 7 2026

Trakasserier
Det har
inte blivit
bättre

Pricksäker

Bågskytten Ida Karlsson siktar på guld
i den amerikanska proffsligan

PLATTFORMARNA TAR MAKTEN – INTE ANSVARET

Läs Transports rapport
*Arbetsgivarmålvakterna och
det svenska plattformsarbetet*



Scanna för att läsa rapporten!



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
Ida Karlsson
Foto: Namn Efternamn

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 22-23 oktober.

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
(ej i tjänst)



**CHRISTINA
AHLUND**
Tf chefredaktör
& ansvarig ut-
givare/redigerare
010-480 33 05



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



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



**DEXTER
SVÄRD HUSS**
Reporter
010-480 33 02

Korrektur: Michelle Bergman



Välkommen! Lilly Hallberg

Någonting bra har hänt!

”Drivkraften
har varit att
vara sann,
inte stan-
na i något
dåligt.
Hon gillar
känslan av
att vara på
väg. Och
älskar sitt
jobb!”

Det här kan bli svårt. Att skriva om så kallade positiva nyheter har flera risker. Att framstå som ironisk, som reklamtextmakare eller som en okritisk hyllare av någon företeelse, oftast ointressant för de flesta. Men jag gör ett försök!

KVÄLLEN DEN 2 SEPTEMBER i år tecknade Transportarbetareförbundet kollektivavtal med Ryanair, ett av världens största flygbolag sett till antalet passagerare. Det är snart 30 år sedan det irländska lågprisbolaget kom till Sverige och etablerade en första flyglinje, den mellan Skavsta och London. De hårt pressade biljettpiserna lockade resenärer, som översåg med obekvämlighet och avstånd till flygplatser långt bort från storstäderna – och kanske inte tänkte så mycket på arbetsvillkoren för dem som arbetade på bolaget.

Kollektivavtalet för kabinpersonalen som nu tecknats är historiskt. Läs om mer om hur facket arbetat för att organisera på Ryanair, på sidan 20.

MÖT OCKSÅ FLYGVÄRDINNAN Helena Lidh (sidan 22) som valde arbetet i luften när hon var 55 år och som berättar personligt om hur hennes liv ändrat riktning flera gånger, både privat och karriärmässigt. Drivkraften har varit att vara sann, inte stanna i något dåligt. Hon gillar känslan av att vara på väg. Och älskar sitt jobb!

Nu är ju Helena, som bytte yrke mitt i livet, fortfarande ung (vi är lika gamla...) men slogs ändå av tanken att det aldrig är för sent. Lite samma tanke som när jag nyfiket hörde ett äldre par, på parkbänken bredvid, samtala högt. De verkade vara på sin första dejt och kvinnan var generad över att hon visade sig vara några år äldre, sa att hon ju skulle fylla 103 (!) i augusti. Mannen, 98 år, intygade henne att det inte spelade någon roll.

NÄR JAG ÄNDÅ ÄR I FARTEN på det positiva spåret vill jag lyfta alla dem som arbetat politiskt inför valet, inte minst ute i regioner och kommuner. Många av dem också engagerade inom Transport. Oavsett valutgång, det är de som bygger landet vi skriver om. ●

Lilly Hallberg är reporter på Transportarbetaren.



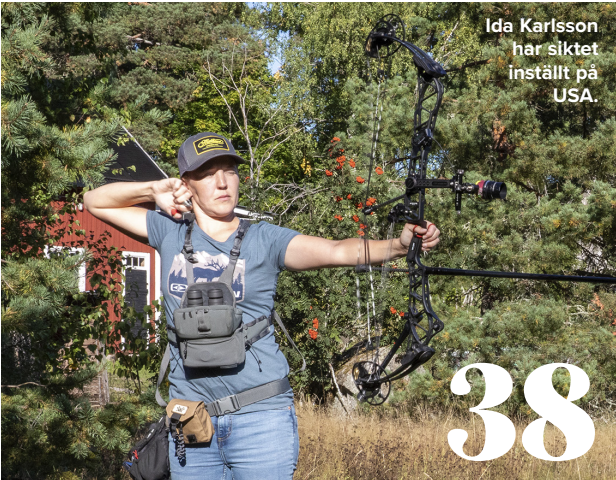
Nummer 7

- 3 **VÄLKOMMEN!**
LILLY HALLBERG
- 8 **TRAKASSERIER**
Diskriminering och trakasserier på arbetsplatserna har inte minskat. Transportmedlemmar berättar om sin utsatthet.
- 12 **KRÖNIKA**
ALEXANDRA EINERSTAM
- 15 **BEVAKNING**
Bristen på skyddsvakter hotar totalförsvaret. Låga löner är en av anledningarna. "Jag står ju mellan tredje makt och mitt objekt, och mitt liv är inte värt mer än så", säger skyddsvakten Thomas Zallin.
- 18 **UPPSÖKERI**
Fackets företrädare är ute och träffar folk på arbetsplatser, torg och rastplatser.
- 19 **KRÖNIKA**
DAVID ERICSSON
- 20 **FACKLIGT ARBETE**
Historiskt kollektivavtal på Ryanair.
- 22 **MÖTET** HELENA LIDH
"Jag älskar mitt jobb, älskar mina vingar", säger hon som blev flygvärdinna vid 55.
- 26 **REPORTAGE** TANKBILS-
CHAUFFÖR I NORGE
Rebecca Kandell trivs bakom ratten på de norska vägarna.
- 32 **TEKNIK & TRAFIK**
- 33 **SERIE PÅ VÄG**
Mats Källblads originalserie för Transportarbetaren.
- 34 **KULTUR**
Goa gubbar och udda smeknamn i Göteborgs hamn.
- 36 **FRÅGA FACKET**
- 38 **MÅNADENS MEDLEM**
Framgångsrika bågskytten Ida Karlsson har bland annat tagit SM-guld och siktar på att vinna proffsligan i USA nästa år.
- 40 **MEDLEMSSIDOR**
Håll koll på vad som händer i din lokalavdelning.
- 43 **ORDFÖRANDEN HAR ORDET** TOMMY WREETH



Rebecca Kandell kör tankbil i Norge. Hon levererar bland annat koldioxid, både flytande och som gas, till ett slakteri. En akut läcka kan vara livsfarlig, därför är hon väldigt noggrann med kopplingarna.

FOTO: PETER OLOFSSON



Ida Karlsson har siktet inställt på USA.

FOTO: DEXTER SVÄRD HUSS



Helena Lidh bytte yrke vid 55.

FOTO: MARIA LUND



SERIETECKNARE: MATS KÄLLBLAD



Transports Johnny Wiklund talar med tankbilschauffören Olof Eriksson, vid Tönnebro rastplats.

FOTO: LILLY HALLBERG

SAGT PÅ WEBBEN

Vi skrev om att bristen på skyddsvakter kan hota Sveriges beredskap:

"Om det är så **STOR** brist på skyddsvakter... varför är då lönen så dålig som den är? Varför är ni dåliga på att förhandla om ovanstående? Vänder vi på det, att lönen går upp, försvinner bristen inte sant?"

Richard

"Kanske bevakningsbranschen ska börja betala lite bättre och sluta behandla anställda som slavar dom kan slänga i soporna när dom vill då."

Anonym

Vi skrev om hur Transport byggde upp styrkan på Ryanair och tecknade kollektivavtal med företaget:

"Mycket bra jobbat av Transport. Det som tidigare i stort sett var omöjligt, har nu vänts till något positivt. Hur är det man säger, 'trägen vinner'."

Stefan

Vi skrev om att Transport stämmer Wolts "mellanhand" i tingsrätten:

"Vad jag anser om bemanningsföretag håller jag för mig själv då det inte är lämpligt att publicera i skrift! Vad jag anser om facket är också en sak som jag håller för mig själv! Jag säger bara att kollektivtal är FRIVILLIGT och TESLA VANN MOT FACKET PUNKT SLUT!"

Peter

POPULÄRT PÅ WEBBEN

... senaste månaden:

1. Så tycker partierna
2. Så byggde Transport upp styrkan på Ryanair
3. Kan jag kräva högre lön för ADR-behörighet?

Debatt

Wolt har inga anställda – och det är hela affärsidén



I fem månader körde en av våra medlemmar matleveranser åt Wolt, och för detta arbete fick han sammanlagt 57 329 kronor före skatt för 484 arbetade timmar. En timlön på 118 kr, inklusive semesterersättning, som dessutom skulle ersätta alla kostnader för fordonet och hans egna pensionsinbetalningar.

Plattformsföretaget var aldrig på pappret hans arbetsgivare, trots att dess algoritm styrde alla aspekter av hans arbetsliv och i detalj bestämde hans ackordslön från leverans till leverans. Var vår medlem bemanningsanställd? Nej, inte det heller, påstår Invoicery Business som på pappret var arbetsgivaren. De förmedlade endast "uppdragsarbetstagare" till plattformen, en påhittad arbetsrättslig term som lagar och regler inte sägs omfatta. Han är en av tiotusentals som i dag arbetar för liknande företag i Sverige

NU TAR VI denna mellanhand till rätten. Inte enbart för pengarnas skull, utan för att fallet avgör något större. Invoicery Business fungerar som en arbetsgivarmålvakt – en sköld mot arbetsrättsligt ansvar. Det som prövas är om företag ska kunna skjuta in målvaktsföretag mellan sig själva och arbetskraften utan att behöva följa uthyrningslagens likabehandlingsprincip – en lag som ger bemanningsanställda villkor i linje med branschens normer. Om vi inte stoppar denna affärsmodell i tid riskerar problemet att spridas utanför plattformsekonomin, och leda till en underminering av hela branscher också utanför Transports avtalsområde.

Delta i debatten

genom att mejla ditt debattinlägg till **redaktionen@transportarbetaren.se** (max 2000 tecken, inklusive blanksteg). Skicka med ditt namn, din befattning och en bild på dig själv.



PONTUS BLÜME

utredare, Svenska Transportarbetareförbundet.

Ett företag med anställda, kollektivavtal, tidlön, försäkringar och trafiktillstånd kan inte matcha ett upplägg där arbetare själva står för fordon, bränsle, försäkring och risk – och som bara får betalt per levererad påse. Ett upplägg där varje leverans påstås vara en ny separat anställning, och där en plattformsarbetare alltså anses pendla in i och ut ur arbetslöshet tio gånger under en och samma arbetsdag. Företag som följer arbetsmarknadsnormer förlorar mot företag som kommer undan med att ignorera dem.

ARBETSPLATTFORMARNA betraktas ofta i ljuset av innovation. Men ingenting produceras billigare. Affärsmodellen flyttar bara kostnader till arbetare som betalar med förslitningar på sina kroppar och den psykiska hälsan. Den svenska modellens mest grundläggande princip är att förhindra företag från att konkurrera med dåliga villkor och låga löner, eftersom vi vet att det är en nedåtgående spiral.

Förlorar vi detta mål erkänns arbetsgivaransvaret som en vara möjlig för företag att köpa och sälja på en marknad, något som utraderar arbetsgivaransvarets funktion i den svenska modellen. Vinner vi kommer de internationella plattformsföretagens viktigaste arbetsrättsliga kryphål att stängas. ●

”Om vi inte stoppar denna affärsmodell i tid riskerar problemet att spridas utanför plattformsekonomin.”

DETTA ÄR EN ANNONS.

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

- beställ dina arbetskläder direkt från Wexman Workwear

HÖSTPAKET
DU FÅR 16 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek
2 236:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1

Välj ett par.
Med eller utan
spikfickor



MULTISCARF



PREMIUM TRUCKER CAP



3-PACK HANDSKAR



2-PACK KALSONGER



BÄLTE



KLASS 3

FULL-ZIP SWEATSHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST TEE



JACKA SOFTSHELL



3-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG

**HIGH-VIS
PRO**
BY WEXMAN WORKWEAR

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

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär
helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

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

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2026-11-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Oönskad närhet. *Trakasseribarometern 2026* definierar tio grova, oönskade beteenden som sexuella trakasserier. Dit hör allt från ovälkommen beröring av sexuell karaktär till att försöka tilltvinga sig sex av någon som är berusad eller drogpåverkad. (Genrebild.)

”Det var väl inte så farligt” – eller?

Var fjärde kvinna i åldern 18–29 har utsatts för sexuella trakasserier på jobbet det senaste året. Och kvinnor på mansdominerade arbetsplatser är fortsatt mest utsatta. Det visar den aktuella *Trakasseribarometern*.

Text LILLY HALLBERG

Det är inte ”rätt men hjärtligt” för alla. Mer än var tionde person upplever att jargongen på den egna arbetsplatsen är skadlig. Och utsattheten för trakasserier och diskriminering har inte minskat sedan 2018 då *Trakasseribarometern* genomfördes för första gången (Läs mer på sidan 11).
– Den kom till som ett svar på ett behov och är en viktig kunskapskälla. Det är den bästa undersökningen i sitt slag, sett till omfång och detaljer, säger Joa Bergold, sedan länge ansvarig för frågorna på LO.



Joa Bergold.
FOTO: LO

kan se att medvetenheten om problemen ökat bland arbetsgivarna. Samtidigt, det är ”ute att reagera” i dag, efter en mer politiskt offensiv reformperiod. Sexuella trakasserier spelas ned.
– Vi ser unga tjejer som menar att det inte är någon idé. Och om man inte känner att det finns en mottaglighet, ett utrymme för att reagera, kan den enskilda strategin ju bli att gilla läget. Man vill vara en i gänget, säger hon.

DET ÄR OCKSÅ något som speglas i årets barometer, beskrivet i fyra viktiga insikter:
→ Det finns en ökad tolerans för kränkande beteenden, tydligast bland unga kvinnor.
→ Färre unga kvinnor känner igen sexuella trakasserier.
→ Trakasserier kopplat till religion ökar kraftigt.

HON VAR EN av dem som för drygt tio år sedan efterlyste ökad kunskap om bland annat sexuella trakasserier på arbetsplatserna. Och Joa Bergold

→ Utsattheten har inte minskat utan är densamma som för åtta år sedan.

JOA BERGOLD TAR upp att ”tredje person” – kunder, leverantörer, patienter eller gäster – rör en av kärnkonflikterna i sammanhanget. Bergold pekar på problemet med otydligheten i diskrimineringslagstiftningen när det gäller tredje person. Utredningsskyldigheten gäller om det sker mellan anställda. Arbetsmiljölagen däremot är tydlig när det gäller hot och våld från utomstående.

I *Trakasseribarometern* svarar bara en av tre att arbetsgivaren tar ansvar för att förebygga trakasserier även av utomstående. Och kränkningar av tredje person drabbar kvinnor hårdast. Mer än var fjärde kvinna har till exempel känt obehag efter har till exempel blivit utsatt för olämpligt stirrande eller blickar.

Definition sexuella trakasserier

- Trakasseribarometern definierar tio grova, oönskade beteenden som sexuella trakasserier.
- Dit hör ovälkommen beröring av sexuell art, olämpliga närmanden i olika former och kanaler, att blivit tvingad till sexuella handlingar, att få se bilder av sexuell natur utan att ha önskat det och att någon försökt tilltvinga sig sex av en sovande eller någon som varit berusad.

TRANSPORTARBETAREN skickade i augusti ut en undersökning, i tidningens nyhetsbrev, med frågor om diskriminering och trakasserier. Nära 200 personer svarade. En stor majoritet svarade nej både på frågan ”Har du själv blivit diskriminerad på din arbetsplats på grund av ditt kön?” (68 procent) och ”Har du själv blivit utsatt för sexuella trakasserier på jobbet?” (71 procent).

Men på frågan ”Har du upplevt oönskade beteenden på arbetsplatsen, som till exempel jargong med sexskämt eller oönskade närmanden?” så svarade fler än hälften att de gjort det eller sett och hört andra bli det.

Trakasseribarometern 2026 konstaterar också att det ibland är nödvändigt att fråga på flera sätt. Det har gjorts specifikt när det gäller sexuella trakasserier. 2,2 procent svarade att de blivit utsatta, men när de som svarade ja på frågan om de också utsatts för grovt önskat beteende blev det sammanlagt 12,8 procent. Den siffran visar den totala utsattheten.

”DE FLESTA SEXUELLA trakasserierna har varit från kunder där jag levererar eller hämtar upp gods.” Så svarar en kvinna, lastbilschaufför, i enkätundersökningens fritextsvar.

I telefonsamtal berättar en annan kvinna, också hon åkeri-chaufför:

– Det har hänt flera gånger att kunder stirrat och frågat rakt ut om jag har silikonbröst. Eller, kan jag ta ditt nummer?

Andra kunder kan kalla en hora eller fitta, det kan vara sådant som att de bett om hjälp och jag förklarat att det inte går att köra in där de vill, säger hon.

– Det blir till slut någon form av vardag, så normaliserat.

Den kvinnliga chauffören har under snart tio år arbetat på ett större åkeri i södra Sverige. Hon upplever att den tidigare ägaren tog betydligt mer ansvar när det gällde den aspekten av arbetsmiljö.

– När jag tagit upp problem på arbetsplatsen med den nye ägaren har jag fått höra att han inte alls upplever det på samma vis som jag. Han tyckte jag var känslig bara.

MED NÅGRA ANDRA kvinnliga kollegor har hon någon gång talat om den kvinnosyn som präglar arbetsplatsen.

– Men det är ofta svårt att berätta i branschen, ibland blir man lite isolerad som kvinna. Men jag har aldrig känt att det är mitt fel, där är jag rätt stark.

En annan kvinna med lång erfarenhet som chaufför inom åkeri i Stockholmstrakten skriver att hon ”Älskar jargong och trivs finfint i branschen. Jag skämtar gärna tillbaka, det höjer trivseln på jobbet. Däremot är det ju något som kräver känsla, alla gillar det inte och det måste man vara lyhörd för.”.

– Jag är tveksam till om det går att ändra på jargong och attityder i en hel bransch. Men självklart måste man skilja en jargong från mobbning och



Arbetsgivaren är bra, kunderna är problemet. Flera personer säger till Transportarbetaren att, om de blivit utsatta för trakasserier, har det handlat om ”tredje person”, utomstående som exempelvis kunder, när de kört

trakasserier, där har jag noll-tolerans, säger hon.

– När jag har haft praktikanter har jag talat om jargongen och bruka säga att det kan vara tufft med hjärtligt, och har gett rådet att tänka efter vad syftet med en kommentar kan vara – är det att vara taskig eller ett misslyckat skämt?

EN TAXICHAUFFÖR SKRIVER att taxibranschen ”är på 1990-talet i termer av upplysningsnivå. Metoo-vägen gick helt förbi denna del av yrkessamhället.”. En kvinna berättar på telefon

om en manlig, dubbelt så gammal, kollega som varje morgon vill trycka sig in på henne för att hon gör honom så kramsugen. Både är upptagna av andra partner på var sitt håll, kvinnan har aldrig upplevt någon som helst attraktion från någons sida. Hon har inte tagit upp det med någon.

– Jag går omvägar. Jag tror det bara handlar om att han vill visa att han kan. Makt.

En annan kvinna berättar om hur en kollega högt inför alla, på väg till julbordet, sa att hon såg ut som (namngiven

ut gods. (Godsterminalen på bilden har ingen koppling till det personer i texten talar om att de utsatts för utan är en genrebild, bara avsedd som exempel på miljö.)

porrstjärna) och kommenterade hennes klädsel. Arbetsgivaren slog bort det med att det skedde utanför arbetstid.

ETT SYFTE MED Trakasseribarometern är att ge en faktabaserad verklighetsbild.

”De flesta sexuella trakasserierna har varit från kunder där jag levererar eller hämtar upp gods.”

Kvinnlig lastbilschaufför i Transportarbetarens enkät.

Rapport över utsatthet

Arbetsliv. Trakasseribarometern 2026 är den femte rapporten om trakasserier och diskriminering i arbetslivet som genomförs av Verian (tidigare Kantar Sifo).

Text och foto Lilly Hallberg

Den första rapporten kom till 2018, i spåren av metoo-rörelsen. Syftet är att ge en faktabaserad bild när det gäller diskriminering och trakasserier; vem som blir utsatt, av vem och vilket stöd anställda och chefer behöver. Årets rapport bygger på 6 506 svar.

– Det är en stabil mätning, och resultatet visar också att det är motiverat att fortsätta, säger projektledaren Anton Wallin på Verian.



Anton Wallin har varit projektledare för Trakasseribarometern 2026. I arbetet har forskare och parter från arbetsmarknaden deltagit.

UNDER TIDIGARE MÄTPERIODER har allt fler personer, på frågor om de tycker att olika beteenden är sexuella trakasserier, svarat att de tycker att det faktiskt rör sig om det.

I den senaste barometern går det att se ett trendbrott när det gäller attityderna: Det sker ingen ökning av icke-toleransen längre, enligt Anton Wallin. Färre unga kvinnor identifierar till exempel oönskade beteenden som sexuella trakasserier.

– Det är något som är väl värt att uppmärksamma, men det är för tidigt att säga vad det beror på. Det är något som måste utredas.

Av alla som svarat är det 13 procent som blivit utsatta för något som kan betraktas som sexuella trakasserier. Liksom unga kvinnor löper också personer med annan sexuell läggning ökad risk att drabbas (23 procent).

Tre andra särskilt utsatta grupper är personer med funktionsnedsättning, utländsk bakgrund och de med osäkra anställningar. ●

Fotnot: Intervjuerna gjordes mellan den 4 april och 12 maj i år med deltagare slumpmässigt rekryterade till Sifopanelen.



FOTO: GÄVLE HAMN
Containertrafiken har ökat på Yilports Gävleterminal.

Fler containrar i Gävle hamn

Hamn. Mängden containrar som hanterades i Yilport Gävles terminal ökade med 16 procent under det första halvåret 2026, jämfört med samma period i fjol. Ökningen förklaras av växande volymer hos befintliga kunder samt flera nya godsflöden.

En viktig drivkraft är skogsprodukter som pappersmassa och sågade trävaror. Samtidigt väljer allt fler varuägare containrar framför traditionell frakt.

–Det är en mycket positiv utveckling som bygger på ett nära samarbete, säger Joseph Muhumuza, försäljningsdirektör på Yilport Nordic. ●

Plattformsarbete regleras globalt

Internationellt. FN-organet ILO har antagit en konvention om plattformsarbete. Konventionen definierar vad arbetsformen innebär, säkerställer lön och föreningsfrihet för arbetare samt pekar ut riktning när det gäller arbetsmiljö.

När det gäller frågan om arbetstagarstatus – som anställda eller egenföretagare – överlåter ILO åt de enskilda staterna att avgöra hur eventuella prövningar ska göras. Den nya ILO-konventionen reglerar delvis samma saker som EU:s plattformsdirektiv, vilket gör att den får störst betydelse i länder där det i dagsläget saknas regler på området. ●

176/173

Så blev mandatfördelningen mellan rödgröna sidan och Tidöpartierna.

Krönika Alexandra Einerstam

Ojämlighet gör demokratin sårbar

Demokratin försvinner sällan på en dag. Det kommer inget dekret om att fria medier, domstolar eller rätten att organisera sig ska avskaffas. Förändringen sker stegvis. Journalister, forskare och författare beskrivs som motståndare och civilsamhället trängs undan. Regler ändras så att maktavare kan behålla makten.

Det här är utgångspunkten för biståndsorganisationen Diakonias broschyr *Om diktaturen kommer*. Broschyren påminner om att demokratiska rättigheter måste försvaras varje dag.

DET KAN LÅTA avlägset men demokratin finns i vardagen. I rätten att organisera sig på jobbet, i möjligheten att säga ifrån om arbetsmiljön brister och i rätten att protestera utan att riskera jobbet. Fackliga rättigheter är demokratiska rättigheter.

Statsvetarna Eli G Rau och Susan C Stokes har studerat demokratier mellan 1995 och 2020. De visar att ekonomisk ojämlikhet är en stark riskfaktor för demokratisk tillbakagång. När klyftorna växer ökar misstron mot politiker, medier och myndigheter. Polariseringen blir starkare.

Ett ojämlikt land blir inte automatiskt

”Den som inte får schemat att gå ihop har mindre tid och kraft att engagera sig.”

en diktatur men demokratin blir mer sårbar. När människor saknar inflytande och trygghet kan enkla lösningar och starka ledare locka. Fria medier och föreningsrätt kan då framställas som problem, inte som nödvändiga delar av ett demokratiskt samhälle.

För den som saknar marginaler är friheten mindre. Den som är beroende av varje arbetspass kan tveka inför att anmäla risker, den som inte får schemat att gå ihop har mindre tid och kraft att engagera sig. Ja, det är fråga om makt.

FACKET STÄRKER ARBETSTAGARNAS gemensamma röst. När vi organiserar oss behöver ingen stå ensam inför arbetsgivaren. Tillsammans kan vi kräva rimliga löner och en säker arbetsmiljö. Vi kan också värna rätten att bli hörda och påverka våra arbetsvillkor.

Demokratin avgörs inte bara i vallokalen. Den måste fungera på arbetsplatsen, i föreningslivet och i vardagen och därför är jämlikhet, organisering och facklig styrka en del av vårt demokratiska försvar. ●



Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Transport tar strid för att Wolts matbud ska få drägliga arbetsvillkor och har stämt plattformsbolagets ”mellanhand” Invoicery Business.

Transport tar strid för Woltbud

Plattformer. Matbudet som körde för Wolt fick inte ens hälften av den ersättning kollektivavtal ger. Nu stämmer Transport bolaget som på pappret var mannens arbetsgivare.

Text och foto Lilly Hallberg

Plattformsföretaget försöker runda lagen och slippa arbetsgivaransvar genom att använda andra företag. Det anser Transport, som vill få det prövat om Wolt ska kunna anlita företag som agerar arbetsgivare, trots att de anställdas arbetsvillkor helt styrs av plattformsbolagets algoritmer i allt från lön och leveransuppdag till arbetskläder. Stämningsansökan lämnades in till Uppsala tingsrätt torsdagen den 10 september. Fallet rör en Transportmedlem som under fem månader körde för Wolt. Men formellt var plattformsbolaget aldrig hans

arbetsgivare. Det var i stället företaget Invoicery Business, som inte betraktar sina arbetstagare som bemanningsanställda. Enligt stämningsansökan innebär det att Invoicery inte följer lagstiftningen för inhyrd bemanningspersonal.

TRANSPORTMEDLEMMEN är långt ifrån unik. Han är en av tusentals matbud vars arbetsliv är kontrollerat av plattformsbolags upplägg. En överväldigande majoritet, 3 000–4 000 matbud som kör för Wolt, är anställda av Invoicery Business, som hyr ut arbetskraft. Villkoret för ersättningen – i snitt 118 kronor i timmen – som det tidigare matbudet fått som anställd är oskälig, heter det i stämningen som LO-TCO Rättsskydd lämnat in för Transports räkning: ”En jämförelse med närmast tillämpligt kollektivavtal ger alltså vid handen att ersättning

för arbete under den aktuella perioden har understigit hälften av kollektivavtalets nivå.”.

Det kollektivavtal som avses är det så kallade Foodoraavtalet, som Transport tecknat. Den ersättning som Transportmedlemmen fått som bud för Wolt under anställningsperioden är mindre än hälften av vad det avtalet skulle gett.

Därför finns också ett yrkande på att tingsrätten fastställer att Invoicery ska betala ut lön, distansersättning, leveransersättning, ersättning för egenutrustning samt semesterersättning, totalt 63 376 kronor plus ränta. Och rättegångskostnaderna.

För facket rör fallet en principiellt viktig fråga, som handlar om hur arbetsrättslig lagstiftning ska kunna följas också i den förändrade ekonomi som plattformsekonomin skapat. ●

Export höjer mångas löner

Ekonomi. I en ny rapport från forskningsinstitutet IFAU kan man visa hur internationell efterfrågan på företags produkter påverkar arbetsmarknad på flera sätt.

Det leder till högre löner på företagen som exporterar, men också på företag runtomkring som konkurrerar om samma arbetskraft.

Exporten har alltså lett till ökade möjligheter att byta jobb och med det har löner höjts. ●



Lastbilen på bilden har ingenting med texten att göra.

Snöröjningsavtal får facklig kritik

Åkeri. Transportarbetareförbundet riktar hård kritik mot Skövde kommuns nya upphandling av snöröjning. Orsaken är att ett av de fyra företag som tilldelats kontrakt saknar kollektivavtal.

Facket pekar på att företagets anställda erbjuds jourersättningar och timlöner som ligger långt under avtalsenliga nivåer. Dessutom kritiserar kommunen för att anlita ett utländskt bolag i stället för lokala aktörer.

–Tar man ett företag som är lokaliserat i Skaraborg återinvesteras pengarna genom skattemedel till Skaraborg och det handlar om jobbtillfällen, säger Jerry Walthéreson, Transports ordförande i Skaraborg, till Skaraborgs Allehanda. ●

4 tycker till

Hur påverkar det tilltagande höstmörket dig?

Rahil Darwish, lastbilschaufför:

– Inte så mycket, man har ju inget val. Vad ska man göra åt saken? När det gäller jobbet har jag inte tänkt på det. Fast på vintern är det mörkt när jag går hemifrån och mörkt när jag kommer hem. Då vore det skönt med en timmes kortare arbetsdag och kanske få se solen lite.

Kicki Karvinen, parkeringsvakt:

– Absolut inte alls! Tvärtom, jag mår som bäst på hösten och vintern. Jag tycker att det är jobbigare med ljuset.

Björn Vålto, parkeringsvakt:

– Jag blir lite tröttare som alla andra misstänker jag, men jag kanske sover lite mer också. Det blir lite tristare överlag i stan faktisk. Folk har en tendens att bli sämre på att göra rätt för sig när mörkret kommer än vad de gör när det är sommar.

Tommy Hallman Korkeamäki, lastbilschaufför:

– Det är mörkt när man åker till jobbet och mörkt när man kommer hem, så det är ju tråkigt. Man blir lite hängigare och tröttare. Det största avbräcket på vinterhalvåret är väglaget – att man får se upp lite i och med att det inte alltid är ordentligt saltat och plogat.

Brist på skyddsvakter hotar totalförsvaret

Bevakning. Bevakningsföretag riskerar att förlora personal till militär vid krig eller kris. Samtidigt kommer behovet av skyddsvakter öka för att försvara Sveriges viktigaste anläggningar.

– Det behövs ungefär dubbelt så många som jobbar med bevakning i höjd beredskap som i fredstid, säger Jonas Wannberg på Bya.

Text Dexter Svärd Huss

Vid en kris- eller krigssituation är grundregeln att de allra flesta ska fortsätta gå till sitt vanliga jobb. Så länge man inte har en annan krigsplacering, som värnplikt eller civilplikt.

– Det är jätteviktigt att samhället fortsätter att fungera så långt det är möjligt. Det såg vi under pandemin också, säger Anna Gustavsson, utredare på Myndigheten för civilt försvar.

BLIR DET KRIG kan regeringen aktivera allmän tjänsteplikt. Det innebär bland annat att vissa anställda är skyldiga att fortsätta arbeta, annars riskerar man böter eller fängelse.

Arbetsgivare är skyldiga att berätta vad som då förväntas av personalen. De allra flesta ska fortsätta gå till jobbet men de kan behöva göra andra arbetsuppgifter än vanligt.

I en väpnad konflikt har skyddsvakter en speciell roll eftersom de är kombattanter.

– Att vara kombattant innebär att du i en väpnad konflikt har rätt att



Myndigheten för civilt försvar jobbar med att förbereda hela samhället för krig och kris.

använd våld för att utföra ditt uppdrag. Det innebär också att du är ett legitimt mål för en motståndare, säger Jonas Wannberg, enhetschef för beredskap och säkerhet på Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya).

BEHOVET AV SKYDDSVAKTER kommer att vara stort i krigstid då de försvarar landets viktigaste anläggningar, något de redan gör i fredstid.

– Eftersom behovet av bevakning fördubblas i krig – till 50 000 personer – driver branschen på för att även aktivera civilplikt för bevakningsverksamhet, säger Jonas Wannberg.

Ungefär elva procent av de nuvarande väktarna och skyddsvakterna är redan krigsplacerade på annat håll, enligt

analyser sammanställda av Bya.

– Det betyder att branschens krigsorganisation riskerar att bli mindre än i fredstid, säger Jonas Wannberg.

Den 7 september 2026 meddelade regeringen att Polismyndigheten får i uppdrag att utreda hur Sverige kan införa civilplikt för skydd och bevakning. Anledningen är att säkra civila skyddsobjekt vid höjd beredskap.

SAMTIDIGT DRIVS ANDRA beredskapsreformer vidare. Ett lagförslag från regeringen, avsett att träda i kraft år 2027 ska säkra personalförsörjningen inom det civila försvaret vid höjd beredskap.

– Om jag har ett snöskottningsföretag och skottar snö utanför akutmottagningen på ett sjukhus så måste det fungera även vid höjd beredskap. Då ska det företaget ha en krigsorganisation och krigsplacera den personalen, säger Anna Gustavsson, utredare på Myndigheten för civilt försvar. ●



Höga krav och låg lön: ”Mitt liv är inte värt mer än så”

Bevakning. Sverige står inför en omfattande brist på skyddsvakter. Vid krig krävs cirka 50 000 skyddsvakter för att skydda landets viktigaste objekt, men i dag finns bara hälften. Låga löner, hårda krav och urholkad status försvårar rekryteringen.

Text Dexter Svärd Huss

Lönen ligger på omkring 32 000 kronor.

– Det känns väldigt bittert att vara vapenbärande skyddsvakt och inte vara värd mer. Jag står ju mellan tredje makt och mitt objekt, och mitt liv är inte värt mer än så, säger Thomas Zallin.

HAN ÄR SKYDDSVAKT och fackligt engagerad i Transport.

Förutom att skyddsvakter kan jobba med livet som insats pekar han på att lönen inte ens når upp till lönegolvet för arbetstillstånd i Sverige.

Bristen på skyddsvakter beror också på de höga kraven, menar han. Säkerhetskontrollerna är omfattande. Historik och personliga relationer kollas upp. Om en nära bekant till en



Thomas Zallin, skyddsvakt.

skyddsvakt kan kopplas till kriminalitet och man glömmer att anmäla det till sin arbetsgivare dras behörigheten in direkt.

– Det skulle till exempel inte vara jättebra om jag har en partner som är med i Hells Angels till exempel, säger Thomas Zallin och skrattar.

ÄVEN EKONOMIN GRANSKAS noggrant. En person med ekonomiska problem kan bli sårbar för påtryckningar eller mutor. – Jag vet kollegor till mig som har blivit av med sin säkerhetsklassning på grund av ekonomiska problem, säger Thomas Zallin.

Trots den svåra rekryteringssituationen är han tydlig med

att kraven på skyddsvakter ska ligga kvar, men att statusen på yrket måste höjas. Inte bara genom högre lön.

– Jag är ju en gammal facklig människa så jag tycker att pengar inte är allt här i världen. Släng på en veckas semester till, få in friskvård på arbetstid. Sådana grejer skulle kunna locka, säger Thomas Zallin.

FÖRMÅNER KOMBINERAT MED högre ersättning skulle även kunna få fler att byta jobb.

– Vi värvar många väktare till skyddsvakter, när de har jobbat ett tag för de tjänar ännu mindre.

Polismyndigheten utreder nu att införa civilplikt för skydd och bevakning vid kris. Åtgärden välkomnas.

– Det tror jag är en jättebra lösning, säger Thomas Zallin.

Även Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya) välkomnar utredningen. I ett pressmeddelande skriver de att de hoppas att uppdraget kan besvaras skyndsamt av Polismyndigheten och att de står redo att stötta. ●



FOTO: JOHN ANTONSSON

Hallå där! Jonas Persson

...du är sammankallande i valberedningen inför nästa års kongress. Vad innebär det?

Text John Antonsson

– Vi förbereder inför personvalen till kongressen. Vi tar in förslag på allt från förbundsstyrelse till förbundsledning och revisorer.

Vad kan man som enskild medlem göra om man vill förändra hur ledningen ser ut?

– Man kan som enskild medlem nominera en annan medlem. Men det är viktigt att först veta att den personen ställer upp och att personen vet vad det innebär. Däremot blir chanserna att väljas väldigt mycket större om avdelningen också står bakom. Om man vill nominera någon så går man genom sin lokalavdelning.

Vad gör ni sedan med de nomineringar ni fått in?

– Vårt uppdrag som valberedning är att ta fram ett förslag på kandidater som vi tror är bra för organisationen. När vi gör det tar vi hänsyn till att det ska vara förslag som har en chans att få stöd från kongressen. Men vi vill också ta fram förslag med en bra mix av kön, yrkesgrupper, regioner och så vidare. ●

Fotnot: Transports nästa kongress inleds den 28 maj 2027 i Örebro.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Färre omkomna i sommartrafiken

Trafik. Antalet omkomna i sommartrafiken sjönk till 87 personer i år, enligt Transportstyrelsens preliminära statistik för maj–augusti.

Nedgången för hela årets första åtta månader syns främst bland skyddade trafikanter, där tunga lastbilar ingår tillsammans med personbilar. Totalt omkom 66 personer i dessa fordonstyper till och med augusti – en minskning med 14 personer jämfört med snittet för 2022–2025. Däremot ökar dödsolyckorna bland motorcyklister.

–Vi vet inte exakt varför, men generellt sett är motorcyklister en utsatt grupp, säger Staffan Berge Holmbom, statistiker vid Transportstyrelsen. ●

Nya kärl, nya bilar och nya problem

Miljöarbete. Tidaholms kommun fortsätter bytet av sopkärl till ett nytt tvådelat system. Ett för förpackningar och ett för restavfall. Sorteringen fungerar överlag bra, men det vanligaste misstaget är att förpackningar hamnar fel, enligt Västgöta-Bladet. Kommunen har två specialanpassade sopbilar som kan hantera de nya sopkärlen. För att spara plats tipsar kommunen om att stoppa mindre förpackningar i större. Om sopkärlen är felsorterade – till exempel med pappådor eller matrester i fel fack – kan tömning avvisas tills det som har blivit fel rättats. ●

8200

kronor per månad. Så mycket förlorar medianinkomsttagaren i pension om hen har jobbat utan tjänstepension.

Källa: Avtalat

Uniformsförbud stoppade slöja – DO begär skadestånd

Bevakning. En kvinna hade sökt jobb som väktare hos Securitas. Under processen fick hon veta att hon inte får bära slöja med uniformen. Sedan avbröts rekryteringen.

Text John Antonsson

Slöjförbudet var grundat i en uniformspolicy hos Securitas, policyn handlar om att det inte är tillåtet att bära religiösa symboler med uniformen.

Händelsen anmälades av kvinnan till Diskrimineringsombudsmannen, DO.

DO anser att det står i strid mot praxis i EU-rätten.

– Policyn är skriven på ett sätt som innebär att vissa arbetstagare utestängs från arbete hos arbetsgivaren om de på något sätt ger uttryck för sin religion genom kläder eller symboler, vilket särskilt kom-

Policys och diskriminering

- EU-domstolen har flera gånger prövat arbetsgivares regler om religiösa, politiska och filosofiska symboler på arbetsplatsen.
- En generell regel som förbjuder synliga symboler behöver enligt EU-rätten inte vara direkt diskriminerande, om den gäller alla arbetstagare på samma sätt.
- Regeln kan däremot innebära indirekt diskriminering. Då måste arbetsgivaren kunna visa att policyn har ett berättigat syfte och att reglerna är lämpliga och nödvändiga för att uppnå det.

Källa: Diskrimineringsombudsmannen

mer att drabba kvinnor som av religiösa skäl bär slöja, säger Kerstin Burman, sektionschef på DO rättsenhet, i ett pressmeddelande.

DO BEGÄR 75 000 KRONOR i skadestånd till kvinnan.

I en skriftlig kommentar säger Securitas presstalesperson Nadina Rosengren:

– Vi ska nu se över beslutet och välja en lämplig väg framåt, säger hon och fortsätter.

– Vi välkomnar DO:s beslut. Vi värnar såväl vår neutralitet som vår roll som samhällsaktör och kommer att fortsätta se över hur dessa delar möts på bästa sätt. Vi delar DO:s bedömning att den tidigare policyn varit bristfälligt formulerad. Vi ser löpande över våra policys och tar med oss DO:s perspektiv i arbetet framåt. ●



FOTO: JOHN ANTONSSON

Teslastrejken är den längsta i Sverige i modern tid. Nu ska Medlingsinstitutet analysera den.

Teslakonflikt ska analyseras av MI

Konflikt. Regeringen har gett Medlingsinstitutet (MI) i uppdrag att analysera den långvariga Teslakonflikten, unik för svensk arbetsmarknad. I myndighetens uppdrag ingår att lämna kommentarer för att trygga den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Text Lilly Hallberg

IF Metalls strid för att teckna kollektivavtal med Teslas svenska dotterbolag pågick i nära tre år. Den 27 oktober 2023 bröt konflikten ut.

SAMMA DAG VARSLADE Transportarbetareförbundet om sympatiåtgärder i form av blockad av lossning av Teslabilar i fyra hamnar. Transports sympatiåtgärder vidgades senare och kom att omfatta både fler hamnar och sophämtning från Teslas serviceverkstäder.

Men den 13 augusti i år drog IF Metall tillbaka alla konfliktåtgärder utan att ett avtal nåtts. Då hade fackförbundet knappt några strejkande medlemmar kvar – de hade köpts ut av biljätten.

Teslakonflikten är unik på

flera sätt. Det är den mest omfattande och långvariga arbetsmarknadskonflikten i landet på många år. Sympatiåtgärderna från andra fackförbund har också varit omfattande och konflikten har lett till flera rättstvister.

MEDLINGSinSTITUTET UTSÅG medlare i Teslakonflikten i oktober 2023. Men efter nästan två års medling avslutades medlingen. Det saknades förutsättningar för parterna att komma överens. Det uppdrag regeringen nu gett Medlingsinstitutet innebär en analys som ska innehålla bakgrund, utveckling och avslutning av Teslakonflikten.

– Det är viktigt att vi nu tar till vara de erfarenheter som gjorts och får en samlad bild av konflikten, inte minst i syfte att trygga den svenska arbetsmarknadsmodellen, sa arbetsmarknadsminister Johan Britz (L), i ett pressmeddelande.

I uppdraget ingår också att ta in synpunkter från arbetsmarknadens parter. Medlingsinstitutet ska redovisa sin analys av Teslakonflikten senast den 31 maj 2027. ●

Slarvig sopsortering stort problem

Miljöarbete. Mer än hälften av det som slängs i den vanliga soppåsen skulle kunna återvinnas. Och en del avfall från hushållen är direkt farligt.

Text Lilly Hallberg

De senaste åren har flera bränder uppstått i sopbilar. Det sker oftast när felsorterat avfall pressas ihop. Rester i metallförpackningar med tryck, som hårsprej eller gasol, liksom skadade litiumbatterier är exempel. Annat riskavfall är kol från grillen eller kaminen som inte är tillräckligt avvalnat.

BRANSCHORGANISATIONEN Avfall Sveriges plockstudier visar att 0,5 procent av det som slängs i hushållssoporna är di-



FOTO: JOHN ANTONSSON

rekt farligt. Men över 60 procent av avfallet skulle kunnat återvinnas om det hamnade rätt. Det gäller till exempel matrester och olika slags förpackningar.

Undersökningen visar också att de som bor i eget hus är

något bättre på att sortera sitt avfall. ”Bara” 61 procent av soporna från villaborna har hamnat fel, jämfört med 66 procent från hushåll i lägenhet. Å andra sidan lämnar de som bor i villa mer avfall totalt. ●

tele radio
wireless solutions



VOLVO EXSTER radiostyrning

En ny lösning i EXSTER-utbudet är Tiger G2 T14-7. Med den smidiga handsändaren styr du en Volvolastbil som är utrustad med EXSTER. Sändaren har analoga knappar vilket gör att du kan utföra lastbilens köregenskaper med hög precision.

Kontakta oss idag för mer information.

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



Nya regler för upphandling på väg

EU. Kvalitet ska få större betydelse vid offentliga upphandlingar, som exempelvis kommuners och regioners upphandling av servicetrafik. Det är kärnan i EU-kommissionens förslag till ny förordning på området. Huvudregeln föreslås bli tilldelning utifrån bästa förhållande mellan pris och kvalitet. Insynen i underleverantörsled ska också öka, liksom möjligheterna att agera mot misstänkt låga bud. Förslaget ska nu debatteras i EU-parlamentet och ministerrådet innan det kan antas. ●



Katten på bilden har ingenting med textens innehåll att göra.

Oväntat besök under motorhuven

Åkeri. Lastbilschauffören Evelina Nilsson upptäckte en kattunge under motorhuven på en lätt lastbil vid en budfirma i Bredaryd.
– Jag tänkte ”shit, vad gör vi nu?” säger hon till SVT Jönköping.
Mystiska jamanden hade hörts i flera dagar innan upptäckten. Katten sprang i väg när den hittades men var tillbaka senare på dagen. Den tas nu om hand om av organisationen Djurens vänner. ●

2

veckor innan valdagen är det förbjudet att publicera opinionsundersökningar i Italien.
Källa: Dagens Nyheter



Transportmedlemmen Ivan Alminde som stannat för att tanka vid Tönnebro den 9 september, Yrkesförearens dag.

Uppsökeriet gav många samtal och aha-upplevelser

Transport. Veckan före valet var det dags för Transports återkommande uppsökeri. Förtroendevalda och ombudsmän i förbundet är ute på arbetsplatser, terminaler, rastplatser och bensinstationer runt om i landet och möter folk.

Text och foto Lilly Hallberg

I Tönnebro, vid OKQ8 och Rastas stora parkering, mitt i veckan är Transport Jonna Grip, avdelningsordförande, och Johnny Wiklund, regionalt skyddsombud (RSO) och sekreterare från avdelning 18 Hälsingland där. Andra från avdelningen är på onsdagen ute längre norröver, i Hudiksvall.
De har kvällen – och natten – innan varit ute på uppsökeri. ”Makalöst” enligt Hälsingeavdelningens RSO.

– Det var verkligen bra, många bra samtal och flyt. Från det att vi åkte ut, vid åttatiden, träffade vi 19 personer som vi talade med. Det gör man inte på en vanlig dag, säger Johnny Wiklund.
Innan var planen att främst fokusera på tidningsbud men under kvällen, vid bensinstationen i Bollnäs, kom de i kontakt med flera av de yrken som Transport organiserar. Ett par tankbilsförare och väktare bland annat. Chaufförerna lyfte bland annat önskan om rätt till fler dagar i samband med nära anhörigs bortgång. I dag ger avtalet två dagar. Både Johnny och Jonna tycker att det och annat de hört under uppsökeridagarna ger aha-upplevelser för egen del.
– Man blir taggad på att vara ute och träffa folk, säger hon.

För just Hälsingeavdelningen innebär det senare i veckan bland annat att vara ute i Bollnäs, på Brotorget ”mitt emot valstugorna”. Uppsökeri är också en chans att diskutera aktuella samhällsfrågor, förutom att informera om avtal, lön och att värva medlemmar. ●



Åkerisektionen i avdelning 3 Göteborg var också ute på uppsökeri. Här på säkerhetsparkeringen vid Circle K Vädermotet. Transportarna från avdelningen och åkerisektionen fick hjälp av Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

FOTO: PRIVAT

Krönika David Ericsson

Det var i säck innan det kom i påse!

Det var ett jämnt val där media till stor del styrde utgången. Analyserna kommer säkert snart nog men när de allra flesta tidningar är borgerliga var ingenting enkelt för det rödgröna blocket. Även SVT:s nyheter lutar åt det blåbruna hållet och Aktuellt påminner mest om en blåbrun hemsida.
Jag tycker Sossarna tog sig mot slutet så visst gillar vi Magdalena! Men partiet har ett par problem. Ett av dem är att där knappt finns några aktiva arbetare och definitivt inga i ledningen.

Ett annat är att Sverige och hela det politiska etablissemanget mest liknar en bananrepublik. Något man får klart för sig då man läser Johannes Klenells bok *Bananrepubliken Sverige*. Där drar han obarmhärtigt fram de ekonomiska kopplingarna mellan politiker, lobbyister och marknadskrafterna i ljuset.

RETRÄTTPLATSERNA för avdankade ministrar, inte minst Socialdemokratis-ka, är många och lönsamma då de kan de tjäna miljonbelopp. Minst fjorton ministrar i Göran Perssons regering gick direkt till toppposter inom näringslivet efter politiken. Inklusive Persson själv som bland annat gick till lobbyingsföretag Lumo advice.
Stefan Löfven var inte sämre då han som konsult numer

”Ett annat är att Sverige och hela det politiska etablissemanget mest liknar en bananrepublik.”

jobbar för Rud Pedersen där han är kollega med tidigare Moderata finansministern Anders Borg.
Både Perssons och Löfvens nya uppdragsgivare sysslar med så kallade ”public affairs”. Alltså att påverka politiker med sådant som att hjälpa skol- och vårdföretag att behålla sina vinster.
För lobbyingsföretag som Rud Pedersen är det guld värt att ha en tidigare statsminister som fortfarande har ledande poster inom Socialdemokratin i sitt stall. Då han kan påverka sossarna så att säga inifrån.

KANSKE VAR DETTA S stora problem i valrörelsen. Att verka trovärdigt mot vinster i välfärden när dess främsta företrädare gått till lobbyister som vill behålla vinsterna?
En fråga till dörrknackande Socialdemokratis-ka valarbetare skulle kunnat vara: vart går Magdalena Andersson när hon är klar med politiken? ●



David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



FOTO: BONWAY

Bonway utökar till Danmark

Tidningsdistribution. Logistik- och distributionsbolaget Bonway, en del av Bonnier news, tar för första gången klivet utanför Sveriges gränser. Genom ett nytt samarbete med danska Dagbladet børsen öppnar bolaget för första gången egna transportlinjer till Danmark.
Tidningen trycks i Malmö och köra över gränsen med eldrivna fordon.
– Genom samarbetet kan vi för första gången köra egna transporter över gränsen. Det skapar nya möjligheter för vår expansion, säger Kevin Törnblom, säljchef på Bonway logistics.
Transporterna ska ske fem dagar per vecka och trafikerar sträckorna Malmö–Odense och Malmö–Köpenhamn. ●

Olycka vid lossning ska utredas

Arbetsmiljö. En lastbilschaufför skadades av en osäkrad, fallande palldragare i samband med lossning vid en lastbrygga i Halmstad. Chauffören träffades i huvudet, föll bakåt ned på marken och fick föras med ambulans till sjukhus med hjärnskakning.
Nu gör Arbetsmiljöverket tillsyn av företaget. Myndigheten har begärt in handlingar från åkeriet i Tomelilla där lastbilschauffören är anställd. ●

34

kronor litern, så högt väntas bensinpriset bli i Tyskland de närmaste veckorna.
Källa: Svenska Dagbladet

Så lyckades Transport teckna avtal med Ryanair

Flyg. När Transport tog över organiseringen av kabinpersonalen hade förbundet inga medlemmar på Ryanair. Regelbundna besök på arbetsplatsen, medlemsvärning och nya förtroendevalda gav facket styrka att kräva och därefter teckna ett kollektivavtal.

Text John Antonsson

För 23 år sedan etablerade Ryanair sin första bas i Sverige. Ryanair etablerade sig på Skavsta och sålde billiga flygresor, ibland för så lite som en krona. En förklaring till de låga priserna var låga löner. Företaget hade också en antifacklig hållning. Sedan dess har uppstickaren blivit ett av världens största flygbolag. Hållningen mot facket har mjukats upp och några kollektivavtal har tecknats på kontinenten. Den 1 februari 2025 tog Transport över organiseringen

”Vi har kommit till Sverige och jobbat, men vi hade inte svenska villkor. Nu har vi det.”

Transportmedlem på Ryanair.

av kabinpersonal från Unionen, som misslyckats med att teckna avtal hos Ryanair. Då hade Transport inga medlemmar på företaget. – Vi började från botten och började komma ut till flygplatsen regelbundet för att prata med de anställda och bjuda på mackor, berättar Lou Fermisson Ceinos. Hon jobbar på Transports flygavdelning och har lagt mycket tid på att rekrytera och organisera nya medlemmar. **MEDLEMMARNA ERBJÖDS EN** Startpunktskurs om facket och några fick också gå en avtalskurs.

– Det var ett avgörande drag som gjorde stor skillnad för oss. Vi fick ett bra antal organiserade medlemmar och det gav oss styrkan att gå till Ryanair och kräva ett kollektivavtal, säger Lou Fermisson Ceinos. Men medlemmarna stötte också på motstånd. Flera berättar för Transportarbetaren om antifackliga rykten på jobbet, bland annat att basen på Arlanda skulle stänga om facket fick igenom ett avtal. Organisationen fortsatte ändå och flög gick med. Samtidigt hade Transport börjat föra samtal med Ryanairs kontor i Dublin. – Först var det svårt för oss att få kontakt med Ryanair men när vi väl kom i kontakt med rätt personer så fick vi aldrig ett nej, säger hon. Lou Fermisson Ceinos beskriver förhandlingarna som en kulturkrock mellan två olika system. Företagets egna lösningar gick inte att förena

Ryanair

- Ryanair började flyga mellan Stockholm Skavsta och London Stansted 1997.
- År 2003 etablerade bolaget sin första bas i Sverige på Skavsta. Basen fanns kvar till 2021.
- I dag har Ryanair baserade flygplan på Arlanda och i Göteborg.
- Ryanair räknar med omkring 4,6 miljoner passagerare per år på sina svenska linjer.
- Under räkenskapsåret 2025–2026 hade Ryanair-koncernen drygt 208 miljoner passagerare.
- Ryanairs affärsmodell bygger på lågprisflyg med direktlinjer mellan flygplatser, hög beläggning och intäkter både från biljettförsäljning och tilläggstjänster.

med kollektivavtalet.

– Så vi behövde hitta sätt att kompromissa och förstå varandras system. Vi från Transport var ett bra team och jobbade öppensinnat för att hitta möjligheter till kompromisser och få det att funka. Jag tycker att det blev bra till slut.

EN TRANSPORTMEDLEM PÅ företaget berättar: – Många trodde inte det skulle bli av och det startades rykten om att basen skulle stänga om företaget tecknade avtal. Men det visade sig att de hade fel och nu har vi fått bättre villkor. En annan medlem konstaterar: – Vi har kommit till Sverige och jobbat, men vi hade inte



Petri Perälä (längst till vänster) och Lou Fermisson Ceinos (stående) går igenom det nya avtalet med kabinpersonal på Ryanair.

svenska villkor. Nu har vi det. Kabinpersonalens villkor regleras främst i företagsbilagor. Ryanair är inte medlem i Svenska Flygbranschen utan har tecknat ett hängavtal och ett företagsavtal direkt med Transport. – Det har varit en utmaning att förklara regler om pension och semesterlön, som de tidigare inte har brytt sig om. Det har varit en fajt. Men nu uppfattar jag det som att de har ett avtal som står sig väl i jämförelse med andra bolag, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

PETRI PERÄLÄ är ombudsman på flygavdelningen. Förra årets avtalsrörelse var den första där Transport förhandlade om kabinavtalet. Petri Perälä anser

att det är den samlade styrkan som gjort avtalet möjligt. – Våra medlemmar sköter hela kedjan på flygplatsen. Det är flygtankning, mekaniker, tekniker, lastare och så vidare. Så vi har en bra förhandlingsposition. Vi på avdelningen har också erfarenhet av och förståelse för hur flyget fungerar. Det har lett fram till ett resultat. Men Ryanair har också velat ha ett avtal, utan dem hade det blivit en helt annan resa, säger han. I ett pressmeddelande säger Ryanairs personalchef Darrell Hughes: – Vi välkomnar detta kollektivavtal med Svenska Transportarbetareförbundet, som är resultatet av många månaders intensiva förhandlingar. ●



Petri Perälä, Lou Fermisson Ceinos och Transports ordförande Tommy Wreeth tillsammans med motparterna på Ryanair.



Ryanair har flygplan med baser på Arlanda och Landvetter.

Helena Lidh längtade efter något som kunde bryta vardagslunken. Hon lämnade ett långt entreprenörliv bakom sig och blev flygvärdinna vid 55. Nu njuter hon av den spretiga tillvaron i resväska.

Rastlös men inte rotlös

Helena Lidh kan konsten att vara uppe i det blå. Vid 55 ändrade hon riktning i livet och blev flygvärdinna. Hon vägrar slipa sina kanter för att passa in.

Text och foto **MARIA LUND**

Det behövdes något nytt i Helena Lidhs värld. Något mindre fyrkantigt, något mer innerligt som kunde skaka om i vardagslunken. Efter 20 år som entreprenör och egenföretagare i inredningsbranschen var det dags att skiljas åt. Hon var tvungen att rensa ut versioner av sig själv som hon inte visste att hon hade missat bästföredatumet på.

– Jag levde hela tiden med tankarna på företaget, som ett moln över huvudet ungefär. När kraften och lusten sakta rann ur mig gick det inte att fortsätta.

När Helena väl tog steget var drivkraften varken karriärboost eller en tidig släng av 60-årskris – det var något mycket större, det handlade om att vara sann.

– Du vet, jag har ändrat riktning i livet många gånger. Jag är en känslomässig vagabond. Jag kan inte stanna i något som inte är bra.

Nej, hon lämnar, bryter ny mark, går vidare. Må vara kärleksrelationer, arbeten, platser, uppdrag. För åtta år sedan var tiden inne för förändring. Då, vid 55, började hon att arbeta som flygvärdinna.

HELENA LIDH

Ålder: 63 år.

Jobbar med: Flygvärdinna på SAS Scandinavia.

Bor: Växelväs i Göteborg och i en liten övernattningslägenhet i Stockholm.

Familj: Mamma och två syskon med familjer.

Intressen: Träning, tycker om att resa och läsa (har hundratals böcker i bokhyllan).

Kuriosa: Bloggade under flera år om livet i luften. Delar nu på ett poetiskt vis med sig av tillvaron med kontot @helenalidh på Instagram.

– Jag älskar mitt jobb, älskar mina vingar. Tänk att det bodde en liten nomad i mig. Allt har blivit precis så som det skulle bli.

VI SITTER HEMMA i hennes kök på Kungshöjd i Göteborg. Utanför fönstren, vackra sekelskifteshus på rad. Allt är förvånansvärt tyst och stilla för att vara mitt i en storstad – men så är det också söndag morgon. Dagen efter vårt möte väntar nästa arbetsslinga: fem dagar jobb, fem dagar ledigt. Tillvaron som flygvärdinna präglas av oregelbundna arbetstider, tidiga morgnar, långa dagar, nattflygningar, suddiga gränser mellan vardag och helg. Ett liv i resväska.

– Jag gillar det oförutsedda, att jag aldrig vet hur mitt schema ska se ut. När jag vaknar på morgonen får jag ofta ta några sekunder och tänka till var jag befinner mig och vilken dag det är.

Helena beskriver hur hon lätt blir väldigt inrutad med fasta tider att förhålla sig till. Så till den grad att hon nästan stelnar i sina rutiner.

– Jobbet slår sönder min noja på att skapa struktur. Livet blir luftigare på något vis. Men det här knasiga livet är nog inte för alla, säger hon mellan kaffeklunkar.

NEJ, VISSA SKULLE säkert skygga av blotta tanken på det spretiga, oförutsägbara, med veckor som aldrig följer ett mönster. Känner hon aldrig att det frestar på?

– För mig är det inte tungt att flyga. Herregud, jag brukade vara ute på mäsas i fem fucking veckor. Då kan du snacka om jobb.

Hon pustar och skrattar i en utandning, och tar ny sats för att förklara:

– Det var bygga och riva montrar, bygga, riva, bygga, riva. Allt låg på mina axlar. Du skulle stå där och se fräsch ut hela dagarna, sälja, vara alert, trevlig. Ingen pardon.



Kanske kan man beskriva Helena som full av paradoxer. Hon tycker om känslan av att vara på väg, men mår gott av att komma hem.

OM DET ÄR en sak man förstår om Helena Lidh, så är det att hon är den sortens människa som bara gör. Och som gör det helhjärtat. Kanske finns förklaringen i generna. Helena växte upp i en företagarfamilj i Dalstorp, en liten by med några hundra invånare, mellan Borås och Ulricehamn. Pappa Bertil föddes 1935, i en barnaskara med 15 syskon. Han tillhörde en generation där arbetsmoral inte var något man satte ord på. Den var liksom självklar. Jag frågar om det har format henne.

– Ja, det där att man har fötterna på jorden och ser till att genomföra det man har åtagit sig. Det är kanske lite så med västgötar. De sliter, de håller inte på och gnäller.

Vi reser i tid och tanke. Nice, 1984. Juniluften vibrerar över de ockragula taken. 21-åriga Helena har fått jobb som au pair och planerar att stanna i ett år. Hon blir kvar i tre och ett halvt. För en ung kvinna från den västgötska landsbygden är franska



Bara tre år, men redan med en vilja av stål. Helena hade en trygg barndom med fina möjligheter att utvecklas i den riktning hon ville.

rivieran som en godisskål, fylld med frestelser.

– Och som jag glufsade i mig. Barer, nattklubbar och män. Mina föräldrar fick nog sina flesta gråa hår från just det faktum att de var mina föräldrar.

Helena Lidh har ingen hinna av förskönande omskrivningar. Jag uppfattar henne som eftertänksam, samtidigt som hon talar förlösande rakt och kvickt om både djup och yta, om toppar och dalar.

HON KOM ATT älska Nice. Många år senare ligger Helena hemma i soffan och skrollar på mobilen. Hon har just gått med i en Facebookgrupp för svenskar på Rivieran. Så får hon syn på ett namn som känns bekant men som hon inte kan placera.

– En natts sömn gjorde susen och plötsligt trillade hon ned i mitt huvud. Vi hade varit au pair-flickor samtidigt i Nice. Du vet hur det kan vara innan alla synapser går ihop i hjärnan, säger hon och ler.

Hon skickar en vänförfrågan, förklarar vem hon

”Jag skulle aldrig våga dyka och skulle aldrig våga mig på utförsäkning. Men när det kommer till att resa mig och starta om så är jag jävligt orädd.”

är och trots att det har gått 33 år kommer kvinnan ihåg. Redan nästa kväll ses de över en fisksoppa på en restaurang i Göteborg. De bubblar och babblar, om då och nu. Den återfunna väninnan, även hon mitt i livet, berättar att hon sedan bara ett drygt år tillbaka jobbar på SAS som flygvärdinna. Helena blir förvånad. Kan man verkligen bli flygvärdinna när man har passerat 50?

– Hon gav mig en mental knuff och uppmanade mig att söka. Jag gick hem och flurade lite – och *here I am*, liksom. Jag hade väl aldrig trott att jag skulle bli flygvärdinna vid 55.

Hennes första flight gick till Köpenhamn, med en Boeing 737. I crewlistan var hon markerad som UX, elev. ”Nu börjar det”, tänkte hon, när accelerationen vid start pressade henne framåt i sätet. Sedan dess har hon flugit otaliga slingor till otaliga destinationer. Långdistans, kortdistans, Svalbard, Las Palmas och allt däremellan.

TIDIGARE I ÅR blev hon fast anställd på heltid på SAS Scandinavia. Tvärtemot många jämnåriga som ser fram emot att växla ned tempot och gå i pension, vill Helena vidare, framåt.

– Jag hoppas att jag får jobba till 71. Jag ska bli 102, det bestämde jag förra året. Jag försöker hålla mig i trim på alla plan, är noga med träningen, sömnen och kosten.

Toppen blottar tonade armar.

– Vissa i branschen tror att man kan leva loppan och parta lite grann. Det går inte. Det handlar om flygsäkerhet. Vi ska kunna utrymma planet på 90 sekunder.

Egentligen var det skådespelerska Helena Lidh skulle ha blivit. Hon utbildade sig vid Calle Flygare teaterskola i Stockholm i unga år. Sex kvällar i veckan jobbade hon i garderoben på Dramaten. Bakom scenen brukade hon springa på giganterna: Ingmar Bergman, Margaretha Krook, Jarl Kulle, Peter Stormare. Helena dagdrömde om ett liv på teatern och sökte in till scenskolan några gånger, men snubblade på målsnöret. Det stora genombrottet kom aldrig. Då gav den sig till känna igen, hennes pragmatiska sida – den som inte slösar dyrbar tid och kraft.

– Många säger man ska kämpa. Jag undrar varför. Jag håller inte på och kämpar.

Helenas fyra måsten när hon jobbar

→ **Träningsskor och träningshandskar.**

”Utan handskarna får jag ont i frökenhänderna när jag tränar.”

→ **Mat.** ”Jag ser till att alltid ha med mig frukost, som torra gryn, ägg och frukt.”

→ **Ipad.** ”Så att jag kan kolla på någon serie eller spela något spel.”

→ **Bok.** ”Det är skönt att bara landa på hotellet med en bra bok.”

Tre snabba:

→ **Lyssnar på:** Rolling Stones, Madonna, Ulf Lundell. ”Jag faller ofta för ’hjärta- och smärta-låtar’. Texter är viktiga för mig.”

→ **Hemlig last:** Doftpinnar och doftljus. ”Mitt ’guilty pleasure’, som jag gärna lägger pengar på.”

→ **Obokad drömmares:** Tokyo. ”Dit vill jag gärna åka. Alla säger att det är så häftigt. En stor, stor, stor stad.”

Hon målar med händerna i luften, som för att stryka under sina ord.

– Jag ville inte bli en patetisk tant som inte ger upp. Ville inte vara någon som hoppas på att breaka vid 40. Jag anser att man ibland ska ge upp och gå vidare. Är något över så är det över.

VI LÄMNAR LÄGENHETEN för att fotografera i city. Pinnar på längs gator som sträcker sig uppåt och nästan smälter samman med himlavalvet. Nedåt igen mot spårvagnsrassel, trängsel och bullrigt brus. Göteborg har vaknat. Helena myser.

– Jag är en stadsrätta född på landet. Måste ha stan utanför dörren, annars blir jag nervös.

Hon fnissar till. Kanske kan man beskriva Helena Lidh som full av paradoxer. Hon kör, ända in i kaklet när så krävs, men förstår när det är tid att sätta punkt. Tycker om känslan av att vara på väg, men mår gott av att komma hem. Är rastlös men inte rotlös. Kallar sig ”så jävla feg” i vissa situationer, men modig i andra.

– Jag skulle aldrig våga dyka och skulle aldrig våga mig på utförsäkning. Men när det kommer till att resa mig och starta om så är jag jävligt orädd. Det finns så många möjligheter om man är öppen för dem. Och det är aldrig för sent att hitta på något nytt.

Den hon är har fått skarpare konturer med åren. Vad förväntas av en 60-plussare, frågar hon retoriskt.

– Allvarligt talat struntar jag i det. Med åldern kommer styrkan att säga *fuck that* till allt det där. Behovet att passa in blir mindre.

Helena Lidh är inte den typen av kvinna som man kan baxa in i alldeles för snäva sammanhang.

– Jag har the time of my life och älskar den här knäppa tillvaron. Det är skönt när livet inte sitter fast. Nu glittrar det hela tiden. ●



Helena är en stadsrätta född på landet. Hon måste ha stan utanför dörren för att känna livet i sig.



Här trivs Rebecca bakom ratten

Tryggare rastplatser, bättre lön och högre pension. För Rebecca Kandell är det toppen att köra tankbil i Norge.

– Men främsta skälet är ändå att det är roligare här med bergen, serpentinvägarna och den magiskt vackra naturen, säger hon.

Text och foto PETER OLOFSSON



Rebecca Kandell bor i Göteborg i förorten Bergsjön. Hon har alltså ganska långt till jobbet, en resa på ungefär 40 mil till Porsgrunn där det norska företaget Tipp transport AS har sitt kontor.

– Det går bra eftersom jag jobbar en vecka, och är ledig nästa. Det är skönt att inte vara borta två veckor. Jag får också betalt för resan upp till Norge från depån i Surte nära Göteborg, säger hon när vi möts strax utanför Sandefjord på sydkusten i Norge.

Rebecca surrar fast min cykel bakom hytten och langar in cykelväskorna framför sin ständiga följeslagare, hunden Ernst, som övervakar storögt från slafen där Rebecca brukar sova. Hon kliver in i hytten och lämnar skorna kvar på trappan innanför dörren.

– Självklart, det här är ju mitt hem. Jag vill ha det rent, förklarar hon.

VI KÖR UPP på motorvägen ovanför Sandefjord. Rebecca konstaterar att hon har glömt ett passerkort. Hon ringer kontoret som är bemannat alla dagar. Där får hon en ny order att leverera gas till ett slakteri. Vi rullar fram mot grindarna. Vakten öppnar utan att kräva passerkort. Rebecca kör vant fram till platsen för lossningen. Hon backar in den cirka 16 meter långa och 50 ton tunga lastbilen perfekt, utan att behöva justera positionen.

Hon ska fylla slakteriets tankar med både flytande koldioxid och koldioxid som gas.

– De kan döda 50 000 hönor på nolltid när koldioxiden tar bort allt syre i luften, säger hon och klappar om sin hund som får stanna i hytten en stund.

Hon sätter på sig hörselkåporna och den gula varsel- och skyddsjackan och öppnar luckan baktill. Rebecca ansluter de två slangarna för flytande koldioxid och gas till slakteriets jättelika cisterner. Hon säkrar kopplingarna med de rejäla skiftnycklarna innan hon påbörjar tankningen.

– Jag har påtalat idiotin i att vi ska stå kvar här och övervaka. Skulle det bli en akut läcka dör man direkt. Men det spanska företaget som står för utrustningen kräver att man stannar vid kontrollpanelen bakom bilen. Man ska trycka på den här säkerhetsknappen var femte minut. Om man skulle tuppa av och inte trycker in knappen avbryts tankningen.

EFTER EN KVART är lossningen klar. När hon släpper på trycket efteråt dränks hon i ett moln av koldioxid. På marken ligger vit torris och rören i lastbilen är täckta med ett tunt lager is. Den flytande kolsyran håller en temperatur på minus 25 grader. Vinterhandskarna behövs därför året runt.

Särskilt påfrestande att lossa kan det vara vin-



En akut läcka kan släcka Rebeccas liv på nolltid. Hon är därför noggrann med kopplingarna.

FOTO: PETER OLOFSSON



Rebecca tvingas ibland stå stilla och frysa i två timmar när hon ska lossa på vintern. Då är det som gjort för att somna i hytten efteråt.

tertid när utomhustemperaturen går neråt minus 25. Efter att ha stått där och övervakat i kylan i två timmar är det då dags att köra vidare.

– Vid det laget fryser jag något förbannat. När jag sedan kommer in i värmen i hytten är det som gjort för att somna.

Nu är temperaturen behaglig kring 16 grader, med ett lätt duggregn. Vi rullar ut på motorvägen igen och kör i riktning mot Oslo. Rebecca svänger snart in på en Circle K-mack. Där fyller hon upp sin medhavda termos med kaffe.

– Det är gratis efter att man har köpt termosen för drygt 400 kronor, säger hon och pekar på butikshyllan med svarta termosar, lastbilschaufförens måstetillbehör.

HON OCH HUNDEN är vana resenärer. Förutom turer i Norge kör Rebecca en del till Blekinge och träffar släkten – och det blir några mil på vägarna med husvagnen också. Hon tar dessutom gärna en billig tur till Medelhavet, snart bär det av till Cypern.

Rebecca har även en stuga i Alingsåstrakten att se till, jämförelsevis kort väg från hemmet: fem mil.

Hon gillar att resa, men Rebecca väljer också Norge för den högre lönen och den betydligt bättre pensionen hon tjänar in till där. Hon har grundlön, timpeng och milpeng vilket ger ungefär 33 000 svenska kronor ut i månaden, 35 000 norska kronor. Ännu bättre var det innan den svenska valutan stärktes.

– Jag förlorade 4 500 kronor den första december. Pengarna är ändå inte viktigast. I Sverige är det farthållaren på och ganska tråkigt. Jag gillar den storslagna naturen och den roliga körningen i Norge. Det är upp och ner på serpentinvägar i bergen. Och magiskt vackert, det är som att köra runt i ett vykort.

REBECCA VISAR SPEKTAKULÄRA bilder hon tagit. Långkörningarna är bäst för Rebecca, för då lämnar hon Sydnorges jämförelsevis plattare område för bergen och fjordarna.

– Men vintrarna uppe på fjället kan vara hårda när man får lägga kätting, säger hon och berättar om när hela ekipaget gled bakåt i en backe och bärgning fick tillkallas.

Värre incidenter än så har hon inte råkat ut för.



Rebecca gillar den norska naturen och serpentinvägarna. På våren och sommaren med alla blommor och grönskan är Norge magiskt.

REBECCA KANDELL

Ålder: 40 år.

Yrke: Tankbilschaufför.

Antal år som lastbilschaufför: 14.

Körkort: Personbil och lastbil.

Norska vägappen: Skanna qr-koden för att komma till Vegvesen trafikk.



Hunden Ernst är ett bra sällskap under de långa resorna.



FOTO: PETER OLOFSSON

Om åkeriet

Namn: Tipp transport AS.

Antal fastanställda: Cirka 120 personer.

Kontor: I Porsgrunn i södra Norge.

Kör: Bland annat gas och containrar med olika innehåll.

Omsättning: Cirka 250 miljoner norska kronor (drygt 261,3 miljoner svenska kronor).

Hon har kört i Norge i fyra år nu och gillar att det är tryggt och välorganiserat.

– Inte en enda gång har jag behövt stressa för att hitta rastplatser och parkering. Och det finns ofta dusch, toalett och pentry med möjligheter att värma maten. Man är heller aldrig ensam.

– Det är dessutom nästan alltid gratis, om det kostar betalar företaget. I Sverige var det ett skämt: väldigt ofta fullt. Om det fanns plats hände det att jag fick betala själv med min lön. Man måste planera långt innan om man ska hitta en ledig plats i Sverige. Det finns för få rastplatser och de har stängt många.

– Klart det smutsas ner med avföring och annat, men vart ska vi yrkeschaufförer ta vägen? Vi lever i lastbilarna, men det finns ingen toalett i bilarna. Det är också konstigt när husbilar har toa.

I Sverige tvingades Rebecca ofta ställa sig ensam i ett industriområde för att sova. Inte så tryggt.

– De snor lampor och slangar diesel.

I DEN NORSKA vägappen *Vegvesen trafikk* finns bland annat information om rastplatser, dygnsvilo-platser, bärighet på vägar och viadukter. Rebecca berömmar skyltningen som berättar var nästa mack och rastplats kommer. Om hon vill kan hon stanna till på en Truckers club och träffa andra chaufförer.

Men Rebecca känner aldrig ett desperat behov av att snacka. Hon känner sig inte ens ensam under de 200 mil långa turerna till Nordnorge, körningar som kan ta flera dagar. Hon har oftast bra tankar i huvudet.

– Om man har det jobbigt i livet för stunden kan det komma tankar man inte vill ha. Under en period hade jag det stökigt med mamma som jag bröt med, det var tufft. När jag har haft kärleksbekymmer har det också varit jävligt tufft, då har jag bara längtat hem för att kunna lösa problemet. Det är klart att man längtar hem ibland, man missar ju allt som händer, säger hon.

”Inte en enda gång har jag behövt stressa för att hitta rastplatser och parkering. Och det finns ofta dusch, toalett och pentry med möjligheter att värma maten. Man är heller aldrig ensam.”

Hennes pappa är hennes bästa vän och de pratas vid flera gånger i veckan.

Rebecca har ett mjukt, vänligt och tillmötesgående sätt. Tatueringarna och ringen i näsan ger en aura av robusthet. Men hon hemfaller inte åt manlig chaffisjargong. Rebecca har fått säga till när killarna blir för närgångna med skämt under bältet.

– Nu räcker det, säger jag. Men det är lugnt, jag är avslappnad.

Att hon är endast en av två kvinnor hos företaget som kör gas kan hon inte förklara, hon har 20 manliga kollegor med samma uppgift.

FÖRUTOM KYLAN OCH den lätt otrevliga övervakningen vid lastningen och lossningen beskriver Rebecca jobbet som rena pensionärssysslan. Hon körde bland annat schaktbil förut och det gjorde henne helt förstörd med de långa arbetsdagarna. Att köra kyl och frys var väldigt stressigt.

– Tankbil är klart bäst, lugnt och behagligt. Och vi sköter oss själva. Det gäller bara att hålla koll på vilotiderna och se sig för i trafiken.

Rebecca säger att hon kan sitta länge utan att få träsma. De tre vältränade elitlöparna som flyger förbi oss på nästa rastplats lockar henne inte till en löprunda som avbrott.

– Jag är en periodare med träningen, konstaterar hon.

Rebecca nöjer sig med promenaderna med hunden medan hon arbetar. De fysiska momenten i jobbet är inte särskilt krävande. Hon visar snöskottningsrampen som inte heller finns i Sverige, ytterligare ett plus med Norge.

Rebeccas morfar var lastbilschaufför och som barn åkte hon ofta med hans kollegor i lastbilen när han hade pensionerats. Där i passagerarsätet såddes ett frö.

Hon gillar också teknik och bilar. Det tog en vecka för henne att lära sig lastbilen, hur man lossar och lastar gasen. Hon har kört gas i fyra år nu, men lastbil i totalt 14. Hon känner att det norska företaget litar på henne, de vet att hon levererar.

FÖR ATT VARA på topp, säker i trafiken och noggrann vid lastning och lossning, är hon noga med att sköta energinivåerna. Rebecca har alltid med sig ett gäng matlådor. Äta ute i Norge aktar hon sig för, priserna är mycket högre än i Sverige. Hytten fungerar som både sovrum och kök med mikro och frys. Och som hundkoja.

– Hunden är ett bra sällskap, så fort någon rör sig utanför bilen och gör något ovanligt väcker hunden mig. Jag är trygg i Norge, men Ernst gör jag mig inte av med, säger hon. ●



Ramperna för snöskottning av biltaket är en av alla fördelarna med Norge, tycker Rebecca Kandell.



De välskyttade och välutrustade rastplatserna med gott om plats och tillräckligt med sällskap av andra chaufförer ger trygghet under nattens vila.



Hastighetsgränsen vid skolor är 30 kilometer i timmen. Något många överskrider.

Taxibilar och lastbilar kör oftare för fort vid skolor

Trafik. M Sverige har mätt hastigheten på fordon vid skolor. Taxibilar samt lätta och tunga lastbilar körde oftare än personbilar över hastighetsgränsen.

Text John Antonsson

Personbilarna var betydligt fler än de lätta lastbilarna under mätperioden. Sammanlagt mättes 7 659 fordon. Högst hastighet hade en personbil som körde 77 kilometer i timmen framför en skola. Den snabbaste taxibilen körde 60 kilometer i timmen. Den snabbaste bussen körde 52 kilometer i timmen och den snabbaste lastbilen (lätt eller tung) körde 53 kilometer i timmen.

AV TAXIBILARNA KÖRDE 42 procent för fort. Bland de lätta och tunga lastbilarna var andelen 39 procent. – Skolor ska vara några av de tryggaste platserna i trafiken. När

mer än var tredje bilist kör fortare än 30 km/tim innebär det att många barn utsätts för onödiga risker varje skoldag, säger Jacob Sidenvall, trafiksäkerhetsexpert på Riksförbundet M Sverige i ett pressmeddelande.

NU VILL Riksförbundet M Sverige se kraftfulla åtgärder för att få fler att följa trafikreglerna vid skolor. – Vi vill bland annat se återkommande hastighetskontroller, fler hastighetsdämpande åtgärder och en regelbunden uppföljning av hastigheterna utanför skolor, säger Jacob Sidenvall.

MÄTNINGARNA GJORDES FRÅN Kalix i norr till Malmö i söder. Enligt Riksförbundet M Sverige kan skillnader i hastighet vara livsavgörande. Vid 30 kilometer i timmen är stoppsträckan för en personbil omkring 17 meter, medan den vid 50 kilometer i timmen är ungefär 35 meter. ●

Nytt om forskning

1 Det går att äta en strikt LCHF-kost och samtidigt vara mån om hjärt-kärlhälsan, enligt en avhandling från Umeå universitet. I studien ingick 100 personer som redan åt LCHF. Forskarna såg ingen större påverkan på vikt, men inte heller särskilt negativ påverkan på hjärthälsan. Resultaten pekar samtidigt på att kostens sammansättning kan vara viktigare än mängden kolhydrater.

2 Inflammation, förändrad genreglering och exponering för ämnen i tobaksrök och tungmetaller kan ha betydelse för klusterhuvudvärk. Det visar två nya studier från Karolinska institutet. Studierna visar inte vad som orsakar sjukdomen, och forskarna betonar att resultaten behöver bekräftas i större grupper.

3 Nästan var tionde riks-dagsmotion skrivs med hjälp av AI, det visar forskning från Chalmers. Samtidigt har politikerna inte redovisat öppet att de tagit hjälp.

Tusentals miljarder ton is har smält bort

Forskning. Grönland och Antarktis har tillsammans förlorat över 11000 miljarder ton is sedan slutet av 1970-talet. Det har bidragit till att höja den globala havsnivån med drygt tre centimeter, visar en internationell studie. Forskarna har sammanställt data från 27 satellitmissioner. Isförlusten har ökat kraftigt över tid, både på Grönland och i Antarktis. I Sverige märks havsnivåhöjningen olika mycket. I södra Sverige är landhöjningen liten och risken för översvämningar och erosion längs kusterna ökar. I mellersta och norra Sverige motverkar landhöjningen fortfarande en större del av havsnivåhöjningen. Forskarna betonar att enstaka år med mindre isförlust inte betyder att den långsiktiga utvecklingen har vänt och det är därför man studerat en så lång tidsperiod. ●



Kebnekaises topp lägre trots mild sommar

Forskning. Kebnekaises sydtopp fortsätter att minska i höjd. Den istäckta toppen mäter nu 2 088,3 meter över havet, 0,1 meter lägre än vid samma tid förra året. Årets minskning är betydligt mindre än de senaste åren. Under 2025 sjönk sydtoppen med 1,5 meter och under det rekordvarma 2024 med 3,4 meter. Sedan de första systematiska mätningarna har sydtoppen tappat omkring 30 meter i höjd. Det är nu åttonde året i rad som Kebnekaises isfria nordtopp, 2 096,8 meter över havet, är Sveriges högsta punkt. ●

På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad



Lammkotletten, Porr-Birger och Tjuven i Bagdad

Skyffelmördarn, Rock-Olga, Porr-Birger och Tjuven i Bagdad. Bara några av smeknamnen, eller öknamn, som arbetarna i Göteborgs hamn gett till varandra. En gång var de säkra på att ”Lammkotletten” hade dött.

Text **Dexter Svärd Huss**

BANANLÅDOR FRAKTAS AV gigantiska fartyg i rött solnedgångsljus, så kallade ”goa gubbar” lyfter världens tyngsta kran med bara händerna. Någon viftar in containrar med oklara handrörelser och ser ut att tänka mer på annat. Dokumentären *Den inre hamnen* från 1990 skildrar tuffa och råa göteborgare som sett och gjort allt i hamnen. Snart rullar tvåtusentalet in och förändrar hamnen i grunden. I stället för enorma kranar, som styrs med en hand av en cool, gäspande dam, ska det byggas bostäder, affärscenter och kontor.

TROTS ATT FILMEN kom år 1990 inleds den med en krok som hade fångat även den tröttaste Tiktokskrollande tonåringens intresse. I över en minut rabblas smeknamn, eller om man ska kalla det för



Efterlysning

Har du ett smeknamn eller vet mer? Hör av dig till redaktionen@transportarbetaren.se!

öknamn, upp. Somliga är mer kreativa än andra. Det finns till exempel inte samma djup och anledning att spekulera vidare kring namnet ”Snoppen” som namnet ”Tjuven i Bagdad”. Hur namnen ges får vi som tittar aldrig veta. En del namn måste dock ha kommit till av en anledning, ”Skit i handfatet” och ”Gissa mitt jobb” är två av dem. Allt verkar trasigt i hamnen. Nedbrunna skjul med krossade fönster står mållöst kvar. De ska ändå bort – om något år. Samtidigt finns ett ständigt romantiskt skimmer över betongmarken när den delas upp av kranarnas skuggor. Hamnarbetarnas grova dialekt varvas med orden ”va” och ”vettu”. För en stockholmare är det inte alltid lätt att höra vad som sägs, men vad spelar det för roll? De behöver ju bara förstå varandra.

GÅNGET I HAMNEN berättar historier om arbetsledare i plommonstop, ett plagg som (tyvärr) är rätt sällsynt i dag. Samtidigt vilar ett allvar över stuveriarbetarna. Många av dem har bevittnat dödsolyckor. – Hela hjärnan låg utspridd över marken, det fanns inga mantåg uppsatta, så han gick la baklänges och ramlade ner, dog ögonblickligen, berättar en av gubbarna. Händelsen summeras som ”otrevlig”. En annan stuveriarbetare berättar obekymrat om hur han en gång fick en tung pall med frukt över sig. Det råder olika åsikter om vad som ligger bakom splittringen i hamnen. En del menar att politiska ideologier blev viktigare än det fackliga arbetet. Skitprat! säger en annan som helt enkelt var missnöjd med facket och bildade ett nytt. Även om de ryker ihop då och då konstateras en underliggande glädje. – Det är inte många arbetsplatser som ger en sådan gemenskap. Vi är ett sammansvetsat gäng, det är två fackförbund men ändå så kommer vi gott överens när vi jobbar, säger Rune Stellan Karlson (smeknamn okänt), som varit stuveriarbetare i 25 år.

ATT HAMNEN ÄR i förändring visas med evighetslånga klippbilder på diverse byggen och rivningsprojekt. Fartyg flyter fram i snigelfart. Här har hamnarbetarna haft det kul trots att det inte alltid har lönat sig. Kurt Lundberg är nära pension och berättar om hur det var innan han fick en fast tjänst. Då kunde han lönlöst stå, väntande på jobb, från klockan sex på morgonen till fem på eftermiddagen. – Cyklade hem igen utan att ha tjänat fem öre, jag

Namnen i hamnen

- Skyffelmördarn
- Rock-Olga
- Porr-Birger
- Tio i två
- Skinnet
- Pipa
- Lammkotletten
- Fläskkotletten
- Öland
- Skit i handfatet
- Råttjägarn
- Sonny Liston
- Snoddas
- Nötknäpparn
- Piss i huvet
- Textilingenjören
- Femöringen
- Skeddegalen
- Göken
- Wellpapp
- Bror Duktig
- Skuggan
- Maffi
- Puddingen
- Nöff Nöff
- Spader Knekt
- Trampa Vatten
- Loffe
- Snoppen
- Gissa mitt jobb
- Domaren
- Skatteledningen
- Tjuven i Bagdad
- Manolito
- Löfbergs Lila
- Tioöringen
- Pinchen
- Frukostklubben
- Kondomen
- Allan i Grottan
- Dansa med mig
- Spiskatten
- Kocken
- Gärda Smålands Amora
- Sme-Olle
- Tjorven
- Tennhausen
- Arne-Röjan
- Korven
- Bagarne
- Snören
- Märket...

... dokumentären hinner gå vidare innan uppräkningen av smeknamn tar slut.



Fem gubbar hänger vid en kran, troligtvis 1970-tal.

FOTO: GÖTEBORGS HAMN AB

hade förlorat 30 öre på kaffe och macka, säger han. Så fort före detta stuveriarbetaren Allan Boström dyker upp i bild, leende i mjugg, förstår tittaren att det nu kommer bjudas på en kanonanekdot. Och Allan levererar, även om han inledningsvis lite osammanhängande nämner någon som heter ”Tjockelof” som inte återkommer i berättelsen.

DET HANDLAR NÄMLIGEN om stuveriarbetaren Lammkotletten, en man som hade ett emaljöga. En dag *kalvade en länga* – göteborgsk slang för att staplat gods välter – över stackars Kotletten. Där låg han skadad och oförmögen att röra sig. Styrman, be-

sättningen och ambulansmännen rusar fram för att hjälpa, när de möter Lammkotlettens stirrande, kalla emaljöga tror de att det värsta har hänt. – ”Han är död”, sade de, berättar Allan och kan inte hålla sig för skratt. Då vaknar Lammkotletten till liv – han hann ju aldrig dö. – Nej! Jag lever, det är ingen fara, säger Lammkotletten. – Tyst! Det förstår ju de bättre än dig, säger förmannen. ●

Fotnot: Se hela dokumentären *Den inre hamnen* på SVT play.



Karl-Erik och Rune Stellan är två av stuveriarbetarna i Michael Stenberg och Christoffer von Platens dokumentär från 1990. Filmen finns att se på SVT plays Öppet arkiv.



Andras irriterande ovanor på arbetsplatsen är ofta lättare att undvika än för den som delar hytt med en kollega. Vendela undrar hur det bäst går att komma till rätta med jobbarkompisens slarv utan att det blir bråk. Det är en av frågorna som Transports experter svarar på denna gång.

Illustration MARTIN HEAP

Hur mycket slarv är okej?

Jag är inte världens ordningsammaste person själv men delar bil med en kollega som är otroligt stökig. Jag börjar tycka att hans slarv är ett arbetsmiljöproblem. Det är sjukt ostädat i hytten efter honom på

ett rättäckligt vis. Påsar från snabbmatställen med kvarglöm-
da rester som luktar, snusdosor och snuspåsar, tubsockor, smuts från skor...
Jag VET att det inte bara är jag som reagerat. Med en som jobbade förut, som gått i pension, rök han ihop ordentligt. De på åkeriet kanske tänker att det



Vendela frågar hur mycket slarv hon ska behöva stå ut med från den äldre – trevliga och roliga – manliga kollegan som kör samma bil som hon.

skulle gå bättre med en snäll tjej, men jag blir mer och mer irriterad.
Problemet är att jag inte vet vem jag ska tala med. Ska jag säga till chefen att tala med honom? En annan gubbe på jobbet har kommenterat – utan att jag sagt nåt – och tyckt att jag skulle ta upp det mer som ett skämt, typ att hans privata bil verkligen är fint underhållen, välstädat och skinande. Det är den så uppenbarligen kan han ju städa eller i alla fall plocka bort efter sig. Men jag vill absolut inte hamna i bråk och egentligen gillar jag honom, han är hjälpsam på många vis och rolig. Är det kanske bara bäst att finna sig och röja bort det värsta?

Vendela

Det finns förstås ingen exakt gräns för hur mycket "slarv" som är tillåtet, men när matrester, snus, smuts och annat skräp blir kvar i en hytt som flera personer ska arbeta i är det inte längre bara en fråga om olika syn på ordning och reda. Hytten är också en arbetsplats och det är rimligt att du ska kunna börja ditt arbetspass utan att först behöva städa efter din kollega

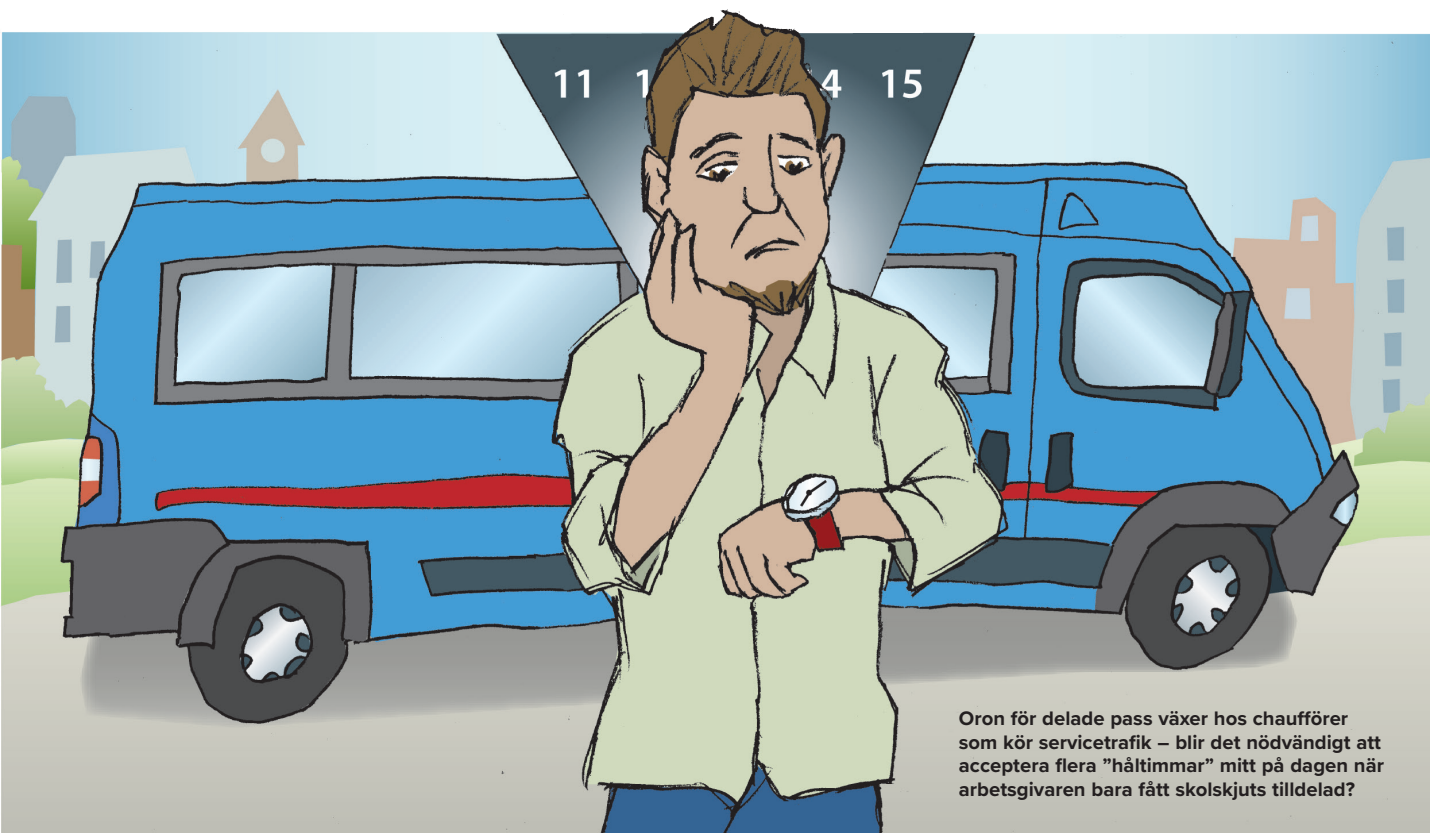
Mitt råd är ändå att börja med att prata direkt med honom. Det behöver inte göras som ett skämt eller en stor konfrontation. Säg helt enkelt att du tycker om att jobba med honom, men att ni måste lämna bilen i ett sådant skick att nästa person kan ta över den utan att behöva plocka undan matrester, snus och annat skräp. Eftersom ni delar bilen är det egentligen en ganska rimlig

sak att kunna säga till varandra.
Om det inte hjälper tycker jag att du ska ta frågan med närmaste chef. På ett åkeri bör det finnas rutiner för hur fordonen ska skötas och städas och det är arbetsledningens uppgift att se till att sådana rutiner fungerar och följs. Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar gäller dessutom även när arbetsplatsen är rörlig, som den är för den som arbetar i ett fordon.
Du ska alltså inte behöva välja mellan att acceptera situationen eller själv städa efter honom varje dag. Börja med att prata med kollegan och, om det inte hjälper, ta frågan med arbetsledningen.
Om problemet ändå fortsätter rekommenderar jag att du kontaktar din lokala avdelning och ber om hjälp. Då kan ett lokalt skyddsombud eller ett regionalt skyddsombud hjälpa till att lyfta frågan vidare som en arbetsmiljöfråga.

Gustaf Järsberg,
central arbetsmiljöombudsman

Måste arbetspassen bli uppdelade?

Hej facket! Jag kör taxi för ett åkeri som mest har skolresor och färdtjänst. Tror att de förlorat trafik för nu är det i stort sett bara skolskjuts/körning till och från daglig verksamhet ungefär samma tider. Det betyder att det blir "hål" i schemat och jag kan förstå att de vill lägga schemat utifrån det, så att man jobbar ett pass på morgonen och ett på eftermiddagen med avbrott mitt



Oron för delade pass växer hos chaufförer som kör servicetrafik – blir det nödvändigt att acceptera flera "hål" mitt på dagen när arbetsgivaren bara fått skolskjuts tilldelad?

på dagen. Det är ju inte optimalt men jag förstår inte alternativet heller – är lösningen att söka nytt jobb för att slippa uppdelade arbetspass?
Som jag förstår är det emot taxiavtalet och facket är emot en ändring?

Victor

Det stämmer, facket är helt emot delade pass och det är en viktig fråga för oss. Det är därför Transport stämt ett åkeri – och Biltrafikens Arbetsgivarförbund – i Arbetsdomstolen, AD (skanna qr-koden för att läsa artikel). Fallet rör en medlem som fått sina arbetsdagar uppsplittrade av långa avbrott mitt på dagen.



Det kollektivavtal som gäller, taxiföraravtalet, sträcker sig till och med 31 augusti nästa år. Och det är tydligt: Den sammanlagda tiden för rast under en dag får inte vara längre än 1 timme och 30 minuter. Uppdelad arbetsdag är heller inte något som går att reglera genom lokala överens-

kommelser. Det går visst att förstå behovet utifrån ett arbetsgivarperspektiv, men Transport står fast vid sin uppfattning inför kommande avtalsrörelse och det är bra att AD prövar frågan.

Anna Erixon,
central ombudsman

Deltid – min rätt eller arbetsgivarens beslut?

Jag undrar hur det ligger till med deltid för oss lastbilschaufförer. Jag är 63 år och jobbar i dag heltid men skulle gärna jobba 80 procent, fram till pensionen. Som jag förstår av avtalet – och av tidningsartikel (skanna qr-koden för att läsa) – ger transportavtalet rätt till deltid från att man fyllt 62 år. Men jag har hört en gång med min arbetsgivare och fått nej.



Nu är min fråga: Har jag rätt att gå ned i tid eller bara rätt att

söka om att få gå ner i tid (Och att arbetsgivaren ändå beslutar om saken)?

BJ, 63:a

Det finns en möjlighet för arbetsgivaren att avslå ansökan om att gå ner i arbetstid till 80 procent. Men det krävs att det skulle innebära en beaktansvärd störning i verksamheten.

I transportavtalets bilaga O finns det mer utförligt vad som anses som en beaktansvärd störning i verksamheten. Ett avslag kan inte ges utan att arbetsgivaren seriöst prövat saken (eller på grund av en allmän ovilja mot att bevilja anställda deltidspension). Om det genom åtgärder enkelt går att minska de störningar som kan uppgå bör det normalt inte vara några hinder för att bevilja deltidspension. Men kraven på hur omfattande åtgärder en arbetsgivare är skyldig att genomföra är betydligt lägre jämfört med exempelvis föräldraledighet, som är reglerat i lagstiftning.

Peter Winstén,
avtalssekreterare



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 på tel 010-4803000. Du kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter, eller kontakta din lokalavdelning (skanna qr-koden för kontaktuppgifter.)



Med siktet inställt på USA

Två dagar innan hennes dotter föddes stod Ida Karlsson på skottlinjen för att knipa en plats i VM. Tre veckor senare tog hon SM-guld i bågskytte. Om vintrarna tränar hon från garaget.

Text och foto DEXTER SVÄRD HUSS

GÅRDEN ÄR FULL med sönderskjutna djur och kallas för Jordåsens zoo. Det är inte så läskigt som man kan tro, djuren är gjorda av plast och snart dyker en glad familj upp. Emilia, 4, vill gärna vara med när hennes mamma, Ida Karlsson, ska intervjuas. Men när tv:n slås på och kladdkaka dukas upp rusar hon i väg.

– Jag tror att dottern var två månader när sambon köpte hennes första compound-båge, hon står gärna med och tittar i sin kikare: ”nu träffar du den, mamma”, säger Ida Karlsson.

Gävlebon pusslar ihop mammalivet med ett intensivt reseschema till den amerikanska proffsligan i bågskytte. Hon hade dessutom ett heltidsjobb som lastmaskinförare, men på grund av nedskärningar söker hon nu annat. Ändå är hon kvar i facket.

– De hjälpte med råd, hur det fungerar och vad jag kan söka för stöd.

– Jag tappade den! avbryter dottern Emilia från vardagsrummet, något verkar ha hänt med kladdkakan, hunden Dixies öron och nos yr omkring vetgirigt.



Ida och dottern Emilia.

IDA KARLSSON

Ålder: 32 år.

Bor: Jordåsen, strax utanför Gävle.

Sport: Bågskytte.

Tränar: Varje dag.

– Plocka upp den då! ropar Ida Karlsson fnissande tillbaka.

BÅGSKYTET HAR VARIT en del av hennes liv i nästan 20 år. Ida var tveksam till idén om att satsa på landslaget och att tävla i USA. Men så kom sambon Anton in i hennes liv.

– Han sa: ”jo, men jag tror att du fixar det”. Och så gjorde jag det.

Några år efter mötet står hon höggravid och skjuter pilar för en uttagstävling till VM.

– Jag hade ju sammandragningar efter varannan uppförsbacke.

Tävlingen går bra och hon blir uttagen till VM. Timmar senare, när hon kommit hem, är det dags att föda. Tre veckor går innan hon skjuter pilbåge igen – och tar SM-guld.

– Dottern var tre månader när vi åkte till Italien på VM. Då var hennes pappa med som coach och första blöjbytare.

Tär det inte på dig och familjen att resa så här mycket?

– Jag gillar det på något sätt. Men förhoppningen är att vinna mer pengar så att hon kan åka med mer.

Dixie har gjort sig bekväm på våra fötter under bordet och Emilia sitter tyst i soffan i vardagsrummet. Hennes fötter når inte golvet.

– Det är jättejobbigt att åka ifrån henne, sambon också givetvis, men framför allt henne. För vi sitter ju liksom ihop annars.

SPORTEN ÄR RELATIVT liten i Sverige men över Atlanten ser förutsättningarna annorlunda ut. För prispengarna kan bågskyttarna leva på sin sport.

– Som elitidrottare är det inte jättelätt att hitta jobb. Man kan gå på intervjuer och så säger man i slutet att ”by the way, jag åker till USA en gång i månaden halvårsvis”.

I år kom hon på andra plats, nästa år räknar Ida med vinst.

Vägen dit kräver mycket träning, förklarar Ida. Fysisk, då mjölksyran forsar till armen när man håller den tre mjölkpaket tunga bågen rakt framför sig, men också mental. Även när Gävle täcks av meterhög snö.

– På vinterhalvåret öppnar vi garageportarna och skjuter.

Att lösa den mentala träningen, som att stilla nerverna när tusentals tittar på, är svårare. Men Ida har ett tankesätt med sig.

– Jag kan bara göra mitt bästa, även om det inte räcker hela vägen. Jag kan inte förändra någonting som redan har varit. ●



Med prispengarna från årets andraplats i den amerikanska proffsligan i bågskytte finansierades resorna till USA. Nästa år siktar Ida på guld och ännu större vinster.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transports) medlems-tidning. Förbundet har drygt 54900 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 5 oktober 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 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 VÄSTSVERIGE

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

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

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapsmöte Härmed kallas representantskaps ledamöter till sammanträde.

► Tid: kl 18.00 den 12 oktober.

► Plats: Quality Hotell 11, Maskingatan 11, Göteborg.

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till cirka 20.00. På dagordningen står bland annat ändringar i avdelningens val- och arbetsordning, information om personalförändringar på avdelningskontoret samt ekonomisk rapport.

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

Varmt välkomna!

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.

Nästa träff är den 6 oktober och sedan har vi planerat in träffar till den 3 november och 1 december. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Motioner till förbundets kongress 2027 Om du som är medlem vill skicka in en motion till kongressen ska du ha lämnat in den till avdelningen senast den 8 november. Hör av dig till ordförande Joakim Carlsson, 010-480 31 38, för mer info.

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 och skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga. Kommande kurstillfällen:

► Tisdag den 13 oktober kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

► Tisdag den 17 november kl

9.00– 16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

► Torsdag den 10 december kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

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

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

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Avdelning 5 har en egen tidning, Transportfemman. I den kan du läsa viktiga kal-lelser och annan matnyttig information.

Den 16 oktober kl 15.00–19.00 arrangerar avdelning-en motionsskrivarverkstad inför kongressen, med drop-in på Skytteholmsvägen 2 i Solna.

Påverka ditt förbund och skriv en motion!

Har du frågor är du välkom-men att mejla transport.5@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Nu är vinterns tilldelning av stugorna färdig och vi har några veckor som fortfarande är lediga.

Vill du hyra vår stuga i Brannäs eller Sälen?

Gå in på vår hemsida (skanna qr-koden) för att se vilka veckor som är lediga. Det är först till kvarn så vänta inte för länge.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Tänk på att avtalsrörelsen börjar snart! Vill du få med

tankar eller idéer till ditt kollektivavtal så kom på sektionsmöte och framför dina åsikter.

Glöm inte att uppdatera var du jobbar för att vi ska kunna ge dig rätt information angående avtalsrörelsen och hur det går med just ditt kollektivavtal.

Lättast gör du det genom att logga in på Mina sidor på transport.se

Snart är det kongress! I maj 2027 är det dags för Transports kongress och vi kan göra större förändringar i förbundet genom att skriva motioner. En motion är ett förslag till förändring.

Om du vill veta hur man skriver en motion så har vi två kvällar där man får lära sig det, och får tips och trix.

Den 14 oktober, från kl 18.00 till cirka 20.00, och den 4 november, från kl 18.00 till cirka 20.00, finns vi på plats och hjälper er.

Varmt välkomna!

AVDELNING 12 MALMÖ

Höstens utbildningar och medlemsaktiviteter Gå en avtalskurs – lär dig ditt kollektivavtal! Vill du ha bättre koll på vad som gäller kring lön, arbetstider, semester, permission och dina rättigheter på arbetsplatsen? Under en heldag går vi igenom avtalet tillsammans med handläggande ombudsman på avdelningen.

Jobbar du den aktuella dagen har du rätt att ta ledigt från jobbet enligt studieledighetslagen/förtroendemannalagen och får ett utbildningsarvode av oss så att du inte förlorar någon inkomst. Vi bjuder självklart på frukost, lunch och fika under dagen!

Kommande avtalskurser (kl 8.30–16.30 på Kosterö-gatan 5 i Malmö):

► 28 september: Miljöavtalet.

► 9 oktober: Bensin- & garageavtalet.

► 12 oktober: Transport-avtalet.

► 23 oktober: Tidnings-avtalet.

► 16 oktober: Transport-avtalet.

Fler viktiga datum i höst ► 29–30 september: På rätt väg – Tvådagars facklig grundkurs som är steget för dig som gått Startpunkten och vill lära dig mer om hur din avdelning arbetar och din roll som medlem.

► 5 november: Erfarenhets-konferens för Transport-ombud – För dig som är valt transportombud på arbetsplatsen.

► 26 november: Kvinnliga chaufförer (transport- & miljöavtalet) – En givande nätverksträff och avtalskurs för kvinnor i branschen.

► 12 december: Represen-tantskap – Avdelningens representantskapsmöte med tema talarstolsövningar.

Anmälan och information Anmäl dig till kurserna via e-post studier.12@transport.se eller tel 010-480 30 12.

Läs mer om avdelningens verksamhet och kommande möten på vår hemsida (skanna qr-koden).

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Mötesdags Vi vill redan nu påminna om kommande nomineringsmöte i din sektion:

► Sektion 3: Lördag den 17 oktober kl 10.00 i Folkets hus, Södra Vägen 3–7 i Ångelholm.

► Sektion 4: Lördag den 21 november kl 10.00 på avdelningens expedition, Florett-gatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 5: Onsdag den 11 november kl 18.00 på avdel-

ningens expedition, Florett-gatan 12 i Helsingborg.

► Sektion 7: Lördag den 7 november kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

Representantskapet sammanträder lördagen den 14 november. Kallelse kommer att skickas till ledamöterna två veckor innan mötet.

Studier Anmäl dig gärna till vår grundutbildning Startpunkten på tel 010-480 30 14 eller mejl studier.14@transport.se.

Utbildningen kommer att äga rum på vår avdelnings-expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg, följande datum:

► Lördag den 10 oktober kl 10.00.

► Måndag den 16 november kl 17.30.

AVDELNING 17 SKÖVDE/ BORÅS

Repskapet Nästa repesentantskapssammanträde hålls den 30 september. Ledamö-ter kallas separat.

Kongressen 2027 I höst kommer det finnas möjlighet att skicka in motioner inför Transports kongress. Besök nästkommande sektions-möten eller hör av dig till avdelningen.

Mer info kommer att ligga på avdelningssidan (skanna qr-koden).

För info och anmälan till studier, kontakta studier.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intres-erad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår studieorganisatör för att boka in en Startpunkt:

► Mikael Humlin:

010-480 33 42 eller mikael.humlin@transport.se.

Avdelningsordförande Jonna Grip når du på tel 010-480 33 43 eller via e-post jonna.grip@transport.se.

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

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

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

Har du frågor om arbets-miljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

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

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

► Camilla Gehlin: ung.18@transport.se.

På gång i avdelningen Följ oss på sociala medier. Transportpodden Mellersta Norrland finns på vår hemsida, Podcast och Spotify. Facebook-sidan når du via qr-koden.

► Hemsida: ► Kalender:



Har du för avsikt att besöka Avdelningskontoret så ring 010-480 30 18 och kolla så det finns någon på plats.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kamrater.

För alla er som är nyfikna på vad facket är så har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduk-

tion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig mer om facket och hur ett kollektivavtal fungerar.

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

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

Kallelse Sektionerna kommer att hålla sina medlems-möten under oktober. På de mötena kommer man att nominera ombud till Transports kongress 2027. Man kommer även att ta in förslag till avtalsråden.

Vill du veta när just din sek-tion planerar att ha medlemsmöte? Gå in på vår hemsida (skanna qr-koden).

Motionera Vill du skicka in en motion som enskild medlem eller en nominering till kongressen ska denna vara avdelningen tillhanda senast den 29 november 2026.

Behöver du hjälp eller undrar över något? Hör av dig till anna.axelsson@transport.se.

I höst händer det väldigt mycket på avdelningen så håll koll på hemsidan och Facebook så du inte missar något du skulle vara intresserad av.

► Hemsida: ► Facebook:



Har du som medlem några önskemål om aktiviteter vi ska hitta på nästa år så mejla anna.axelsson@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater!

Avtalsrörelsen närmar sig! Vi behöver få in era förslag på förändringar i kollektivavtalen, så att de kan lyftas vidare inför kommande avtalsråd. Skicka in dina idéer till avdelningen (skanna qr-koden för kontaktuppgifter).

Representantskapet hålls den 24 september, kallelsen skickas till ombuden.

Redan nu ska du boka in ditt sektionsmöte i november då vi ska nominera ombud till Transports kongressen nästa år.

► Varberg/Falkenbergsektionen: 17 november.

► Halmstadsektionen: 18 november.

► Gislavedsektionen: 19 november.

► Ljungbysektionen: 24 november.

Arbetsplatsbesök Hör av dig om du vill att vi kommer till just din arbetsplats!

Vi vill också att fler engagerar sig och påverkar på jobbet. Kanske är det din tur att ta nästa steg? 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, arbetsplatsen och hela förbundet. Och kom ihåg: du står aldrig ensam i ditt uppdrag.

Har du fått sms eller mejl från Transport nyligen – eller saknar du utskick? Logga in på Mina sidor på transport.se och se till att dina kontakt- och anställningsuppgifter är uppdaterade.

Studier Som medlem i Transport har du dessutom

tillgång till ett brett utbud av utbildningar. Vi erbjuder kurser på alla nivåer – både för dig som vill lära dig mer om facket och för dig som redan har ett uppdrag. Vissa utbildningar hålls lokalt på avdelningen, andra som internet.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN
Kongress 2027 Svenska Transportarbetareförbundet håller kongress den 28 maj–1 juni 2027.

Du vet väl om att du som medlem i Transport har möjlighet att lämna in enskilda motioner och nomineringar till förbundets kongress 2027? Nu har du möjlighet att göra din röst hörd.

Enskilda motioner till kongressen 2027
Du lämnar in en motion till avdelningen som ska vara avdelningen tillhanda senast den 28 november 2026.

Om du är osäker på hur man skriver en motion så är du välkommen att höra av dig till avdelningen.

Enskilda nomineringar till kongressen 2027
Enligt gällande stadgar ska kongressen välja ett verkställande utskott (vu) bestående av tre funktionärer (förbundsordförande, förbundssekreterare och förbundskassör) samt en förbundsstyrelse bestående av tio ledamöter (och en första och andra personlig ersättare för dessa) samt tre ordinarie förbundsrevisorer (med tre ersättare).

Vill ni göra en enskild nominering? Hör av er till avdelningen senast den 15 december 2026 för att få mer information om hur man går till väga.

AVDELNING 28 I NORR
Hej Transportare! Nu är hösten här med allt vad det innebär.

Vi har sålt vår lägenhet i Hemavan eftersom intresset för att hyra lägenheten varit för litet.

Vi söker fler förtroendevalda till vår organisation. Är du själv intresserad av ett

fackligt uppdrag eller vet du någon kollega som är det?

Vill ni att vi ska komma ut till er arbetsplats? Hör av er till oss på avdelningen, tel 010-480 30 28 eller e-post transport.28@transport.se.

Studier Vill du gå Transports introduktionsutbildning Startpunkten? Startpunkten tar upp ämnen som: Vilka skyldigheter och rättigheter har jag? Vad gör jag om jag har problem med arbetsmiljön? Får jag rätt lön? Hur är jag försäkrad? Hur kollar jag att min lön är rätt?

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND
Hej kamrater!

Har du funderingar på att skriva en motion till förbundets kongress 2027? Avdelningen kommer erbjuda möjlighet till deltagande vid motionsskrivarträffar där vi erbjuder stöd och hjälp att skriva motion. Datum kommer skickas ut via e-post och sociala medier, det går också att kontakta oss för mer information.

Nomineringsmöten för avdelningens sektioner kommer att kallas till via e-post och sms. På dessa möten kommer det nomineras till bland annat förbundets vu (ordförande, kassör och sekreterare) samt ledamöter till förbundsstyrelsen. Det ska vidare nomineras namn till avdelningens sju kongressombud som ska delta vid förbundets kongress 2027.

Avtalsrörelsen 2027 drar i gång under hösten med avtalsråd för utvalda ombud. Vi kommer att göra ett mejlskick där vi ber dig svara på en undersökning, för att få in vilka förändringar ni medlemmar vill se kommande avtal. Kontrollera skräpposten alternativt kontakta avdelningen om du inte fått mejlet och vill delta i undersökningen.

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

söker fler förtroendevalda på arbetsplatserna. Kanske vill ni att vi kommer och besöker er arbets-plats? Kontakta oss så kan vi planera in ett besök tillsammans. Ring på 010-480 30 32 eller mejla till transport.32@transport.se.

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.

► 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 studieorganisateur 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 att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera sina uppgifter – och att uppdatera vid behov eftersom detta är vår snabbaste kontaktväg till er medlemmar.

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

AVDELNING 41 UPPSALA
Hej kamrater!

Vi vill påminna alla om att logga in på *Mina sidor* på transport.se och kontrollera att era uppgifter stämmer.

Planerade medlemsmöten
► Norra sektionens möte är den 16 september kl 18.00, avdelningens lokal i Uppsala.

► Södra sektionens möte är den 22 september kl 18.00, ABF Märsta.

► Arlandasektionens möte är den 25 september kl 13.00, fackexpeditionen Arlanda.

Representantskapet har sammanträde den 1 oktober

kl 18.00, Scandic Nord Uppsala. Representantskapets ledamöter är kallade separat. Mötet är öppet för alla medlemmar att delta i som åhörare. Anmälan sker till avdelningens ordförande Günes Güler på e-post gunes.guler@transport.se.

Kommande utbildningar
► Start-/Avtalspunkt för transportavtalet hålls den 13 oktober.

► Start-/Avtalspunkt för bevakningsavtalet hålls den 15 oktober.

Utbildningarna kommer att äga rum på vår avdelnings-expedition i Uppsala. Om du är intresserad, mejla gärna studier.41@transport.se.

Vi ses på mötena och kurserna!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SERIGE

Avtalsrörelsen är i startgroparna och vi på avdelningen vill gärna ha in era förslag på förändringar till kollektivavtalen.

Vill du skriva en motion till Transports kongress 2027 så erbjuder vi på avdelningen möjligheten att delta vid en motionsskrivarträff. Där får du stöd och hjälp med att skriva motioner. Kontakta oss för mer information.

Studier
► Avtalspunkten är en utbildning där vi pratar om vad som står i kollektivavtalet. Tillsammans med en ombudsman går man igenom avtalet. Planering sker löpande, vill du veta mer kontakta avdelningen. Skanna qr-koden för att anmäla dig till kursen.

► Startpunkten – En facklig grundutbildning där du lär dig mer om varför facken skapades och vilka rättigheter och skyldigheter du som medlem har. Skanna qr-koden för att anmäla dig.

Har vi rätt uppgifter? Det är viktigt att du som medlem har korrekta anställningsuppgifter och kontaktupp-

gifter registrerade på din medlemssida. Händer det något på din arbetsplats behöver vi snabbt kunna kontakta 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 intresserad av att träffa gamla transportare så är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson i Karlskrona på tel 070-302 56 61.

Våra kontaktuppgifter
► Växel: 010-480 30 51.

► E-post: transport.51@transport.se.

► Hemsida: ► Facebook:



AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Gå Startpunkten! Det är en grundutbildning i vad facket är, gör och hur det fungerar.

Nästa kursdatum är lördag den 24 oktober.

Kontakta daniel.hilmer@transport.se.

Representantskapet håller sammanträde den 29 september. Mötet hålls digitalt.

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

AVDELNING 88 DALARNA

Kongressen 2027 Vi har skickat ut information till alla medlemmar som har en mejladress registrerad i medlemssystemet med information om Transports kommande kongress – rutiner för insändande av motion eller nominering samt viktiga datum. Informationen kan du

även läsa på vår avdelnings hemsida (skanna qr-koden).



Studier Vår introduktionsutbildning heter Startpunkten. Vi ser gärna att alla medlemmar går den. Alla datum finns på vår hemsida. Nästa kurstillfälle är:

► 29 november kl 13.00-17.00, i Borlänge.

Under hösten kommer vi att planera in flera utbildningar i kollektivavtalen. Inbjudan går ut på mejl och kursdatum dyker upp på hemsidan. Är du intresserad av fackliga utbildningar? Kontakta studieorganisationen på studier.88@transport.se.

Så här kontaktar du oss
Mejla transport.88@transport.se eller ring direkt till avdelningen på tel 010-480 30 88.

Obs! Vi har flyttat och befinner oss nu på Målaregatan 14B i Borlänge. Förboka gärna besök eftersom vi ofta är ute på arbetsplatser.



Hyr lägenheten i Lindvallen
Vill du komma undan en stund? Vår lägenhet i Lindvallen har sex bäddar och är fullt utrustad. Mer information, och bilder, finns på hemsidan (skanna qr-koden nedanför). På våra sociala medier kan du se en film från lägenheten och området runt omkring.

För att boka: Ring avdelningen på tel 010-480 30 88.

Sociala medier
► Facebook: TransportAVD-88Dalarna

► Instagram: TransportAvd-88Dalarna

► Tiktok: Transportavd88

► Hemsidan: Skanna qr-koden.



Tommy Wreeth

En stolt ordförande

Efter många om och men så gick det ändå vägen i valet. Socialdemokraterna ska nu försöka bilda regering vilket är ett glädjande valresultat, eftersom det är Socialdemokraterna som står upp mest för frågorna som är viktiga för medlemmarna i Transport.

Tyvärr är jag dock allt annat än trygg i kommande regeringsprocess. Sist som Socialdemokraterna var i denna sits minns vi ju med förskräckelse.

Ett litet mittenparti lurade skjortan av sossarnas förhandlingar i det som sedan kom att kallas januariavtalet.

Det viktiga denna gång är att S lärt sig från tidigare misstag, men tyvärr är jag tveksam till om att så blir fallet. Tongångarna är oroande lika även denna gång. Jag hoppas jag har fel och att vi snart har en regering som främjar Sveriges arbetare.

NU TILL NÅGOT som däremot är positivt. I början av september tecknade Transport kollektivavtal med Ryanair för Arlandabasen. Detta blev möjligt efter ett mycket gediget fackligt arbete från vår flygavdelning.

Medlemmar har organiserats, en klubb har skapats på arbetsstället och utbildningar har hållits om svenska modellen och kollektivavtalet. Det här kan låta som självklarheter, men fackligt arbete blir inte gjort av sig självt. Mycket arbete och närvaro krävs för att lyckas.

En ytterligare faktor som varit avgörande är att Transport i princip organiserar hela flygplatsen vad gäller viktiga funktioner som exempelvis markservice och tankning på flygplatsen. Därmed kunde vi sätta en nödvändig press på företaget i förhandlingarna.

JAG ÄR MYCKET stolt över flygavdelningens arbete för att få till detta avtal med Ryanair. Att vi lyckades är också oerhört viktigt vad gäller den svenska modellen och dess styrka, med tanke på misslyckandet med Tesla. Modellen är dock inte fungerande utan ett starkt och välorganiserat fackförbund. ●

Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



ALLVARLIGA BRISTER PÅ SVENSKA RASTPLATSER

Läs Transports rapport
*Yrkesförare i kläm mellan
EU-lag och svensk verklighet*



Scanna för att läsa rapporten!

