

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 6 september 2024

Yngsta arbetarna
får slita hårdast

Elmia Lastbil

Alla i branschen
möts i Jönköping

Hopplöst schema
för ensam pappa

KULTUR
Medborgare
tycker till
om klimatet

Vaktar flera världar



Mina Sidor på transport.se

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



1897

Skanna och kom direkt till Mina Sidor



VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 6



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 31, 5 tr.
transportarbetaren.se

På omslaget:
Christopher Vuori
Foto: Justina Öster

ANNONSER

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

TRYCK

Bold Printing Mitt AB,
Sundsvall 2024.
TS-kontrollerad upplaga:
54 200.
Nästa nummer utkommer
den 26-27 september.

PRENUMERATION

250 kronor per år (10 utgåvor). Adressändring meddelas till respektive avdelning. Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

REDAKTION

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och
ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare/ställ-
företrädande utgivare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

6 ARBETSSKADOR
Unga råkar mer illa ut och skadas på jobbet.

10 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

12 ELMIA LASTBIL 2024
Regnig start på mässan för dig som gillar tunga fordon.

12 35 TIMMARS ARBETSVECKA

Ett förslag som lagts fram av Socialdemokraterna. Så här tycker Transport om det.

14 BA STÄMMER TRANSPORT
Transportföretagen stämmer Transport gällande sympativerslet i Tesla-konflikten.

17 FARLIGT AVFALL
Tryckgastuber som slängs på fel sätt kan skada miljöarbetarna allvarligt.

17 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

18 DIGITALISERING OCH AI
Kan en app ersätta chefen? Det har Fredrik Söderqvist doktorerat om.

20 RISKFYLLT JOBB
Bärgaren Max Torell har ett av Sveriges farligaste jobb.

26 ARBETSLIV
Per Peterson är ensamstående pappa och chaufför. En svår kombination.

30 KULTUR
MEDBORGARRÅD
Väktaren Johan Pettersson valdes ut att diskutera miljöfrågor i rådet.

34 MÅNADENS MEDLEM
Väktaren och ordningsvaktin Christopher Vuoris är passionerad samlare av Warhammer-figurer.

39 KRÖNIKA
TOMMY WREETH

Ledare

Alla har inte god arbetsmiljö

Stockholms stora pridetåg som brukar anordnas vid månadsskiftet juli/augusti är för mig ett första tecken på att semestern närmar sig sitt slut och att jobbet väntar. Men det är inte alla förunnat att ha ett jobb att gå till. Arbetslösheten är den högsta på tio år. Nästan en av tio, 9,4 procent mer exakt, var arbetslös i juni.

Regeringens arbetsmarknads- och integrationsminister Johan Pehrson (L) tror inte på någon ljusning inför nästa år. Även om ekonomin väntas bli bättre. Till tidningen 8 sidor ger Pehrson tre svar på hur man ska få jobb; Människor måste lära sig svenska. Arbetslösa måste söka många olika sorters jobb och folk måste vara beredda att flytta för att få jobb.

JAG HAR VARIT arbetslös i olika omgångar. Att tvingas söka jobb utanför mitt kompetensområde eller ens det jag vill jobba med samt att tvingas flytta låter helt orimligt. Hur blir det för alla som har familj? Ska barnen ryckas upp och lämna skola och alla kompisar för att mamma eller pappa måste flytta dit jobben finns? Och vilka jobb måste jag söka? Måste jag söka jobb som jag inte har rätt kvalifikation till eller anlag för bara för att det fattas människor där? Och i de yrken det fattas arbetskraft kanske man kan börja fundera på arbetsvillkoren. Är de tillräckligt attraktiva borde väl människor ändå söka sig till dem?

Jag är privilegierad att få arbeta med det jag älskar och bo i en stad jag själv har valt. För mig är det viktigt. Arbetet tar en stor del av min vakna tid och då är det viktigt med en god och trygg arbetsmiljö. Det har inte alla som arbetar. Frukantvärda siffror i statistiken vittnar om skador och dödsfall kopplat till jobbet.

FÖR ATT ÅTERKOPPLA till pridetåget. Det är inte rolig läsning i pressmeddelandet jag fick i samband med Stockholm Pride. Där står att många oroas över att HBTQ+-svenskars rättigheter kan försämrans. I en Sifo-undersökning från 7-Eleven och Regnbågsfonden är 35 procent av svenskarna oroliga för att HBTQ+-personers rättigheter ska utvecklas negativt i Sverige. Aaron Kroon är styrelseledamot på Regnbågsfonden och han förklarar svenskarnas oro med de högerströmningar som fått fäste i flera europeiska länder, särskilt efter extremhögers framgångar i Europa. Många av dessa partier har åsikter om HBTQ+-personer som är främmande för de flesta av oss i Sverige.

ÄR TRANSPORT ETT fackförbund för alla? Där alla är välkomna oavsett kön, bakgrund eller sexuell läggning? Transports flagga vajade i Stockholms pridetåg och det hoppas jag borgar för att det är så. För visst kan vi bättre?

Jag önskar dig en trevlig läsning och tipsa gärna oss på vad vi ska skriva om. Mejla redaktionen@transportarbetaren.se eller direkt till mig. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

”Kanske man kan börja fundera på arbetsvillkoren.”

Plus & minus

↑ Fria demokratier där mångfald ses som en styrka.

↓ Alla krig och sjukdomar som till exempel covid och Mpx.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om att färdskrivare skippas på fordon upp till 7,5 ton som går på miljövänliga drivmedel:

”Totalt vansinne att avskaffa krav på elektronisk färdskrivare. Tvärt om borde färdskrivare rekommenderas i alla yrkesfordon oavsett vikt och vara krav i alla yrkesfordon som har det i dag plus alla fordon i färdtjänst och budtrafik.” Erik

Vi skrev om att Biltrafikens Arbetsgivarförbund stämmer Transport för ett sympativarsel Tesla-konflikten:

”Dåligt utav arbetsgivarorganisationen.” Pia

”Kollektivavtal är väl frivilligt för ett företag att teckna inte något som är obligatoriskt enligt lag eller hur? BA har väl rätt att lämna in en stämning om de anser att något har blivit fel eller hur?” Peter

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Arbetsgivare stämmer Transport för sympativarsel
2. CSG:s rekonstruktion har stoppats
3. Civila kontroller kvar hos Västtrafik

Pressgrannar

Nya strejkbrytare flygs in till Teslas verkstäder

Vår pressgranne **Tidningen Arbetet** berättar att Tesla nu har flugit in sammanlagt 55 utländska arbetare för att jobba på bolagets verkstäder i Sverige. Det har de tagit reda på genom att gå igenom hur mycket utstationerad arbetskraft som registrerats hos arbetsmiljöverket.

– Det är otroligt huvudlöst och respektlöst. Det hör inte hemma på svensk arbetsmarknad. Organiserat strejkbryteri är ju för jävligt rent ut sagt, säger IF Metalls biträdande avtalssekreterare Simon Petersson till Arbetet.

”Tre förlorade år för svensk ekonomi har märkligt nog varit de bästa någonsin för vissa företag.”

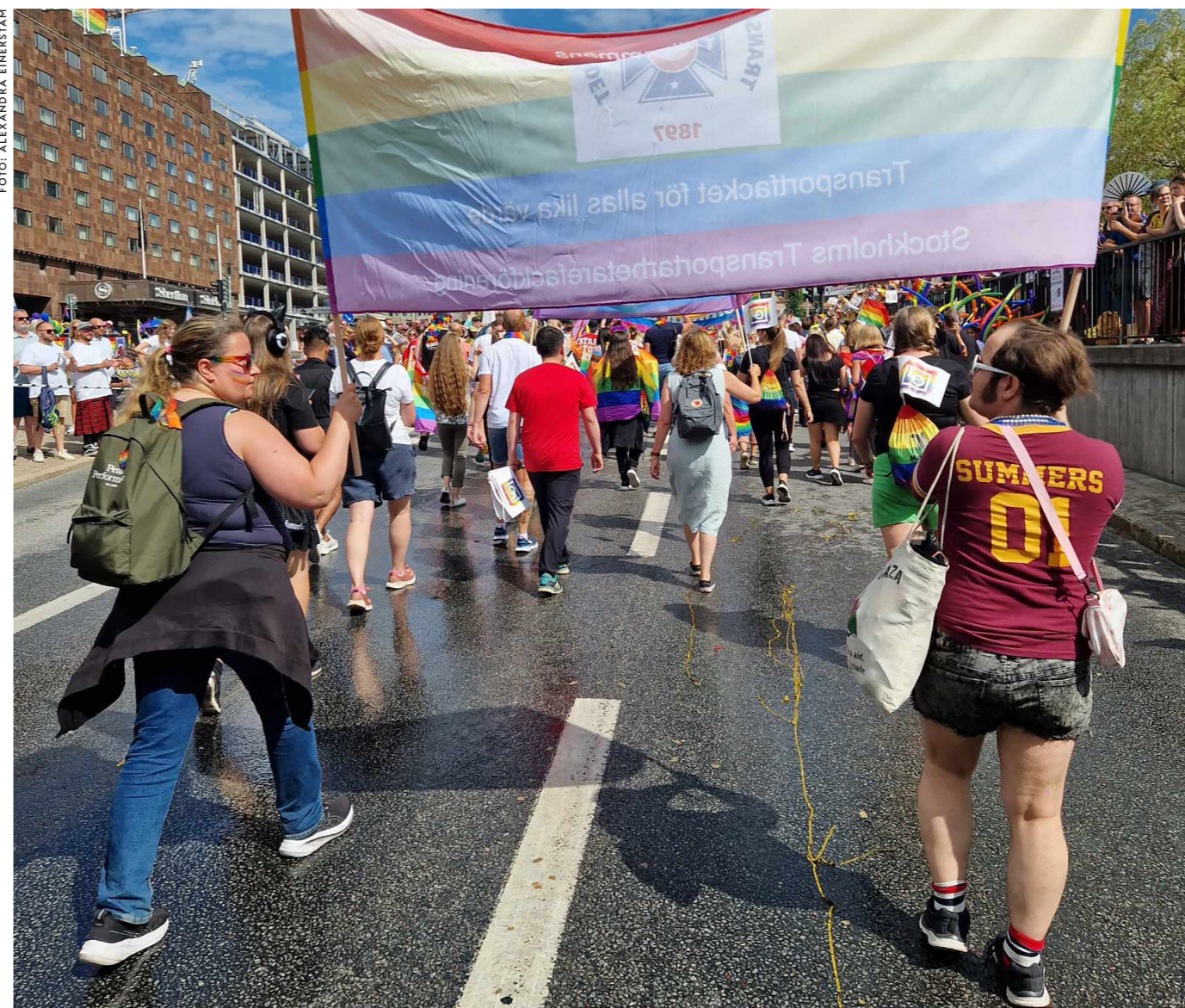
ANDREAS CERYENKA kolumnist i Aftonbladet, om hur vissa storföretag kammat hem jättevinst under åren av inflationschock och noll tillväxt.

Bilden



LEGOBYGGE I STOR SKALA. På Elmia Lastbil hade alla besökare möjlighet att bidra till en legovägg där ett lastbilmotiv växte fram. I bakgrunden en Volvo V70, fullt körbar, byggd av David Gustafsson i Banke-ryd som vann Legomasters 2020.

Bilden



ALEXANDRA EINERSTAM fotograferade Transports gäng i Stockholms prideparad som tågade genom Stockholm den 3 augusti.

Ta själv en bild och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Debatt

Ge oss tydliga regler om laddstationer

Sverige och världen pågår en omställning från fossila bränslen till förnybar energi. Transportsektorn har pekats ut som en stor miljöbov som måste minska sin miljöpåverkan.

Nu förväntas i stort sett varje företag med fordon – oavsett om de är privata eller yrkesmässiga – installera laddningsplatser för elbilar.

ELBILAR HAR BLIVIT en central del av denna utveckling, trots att försäljningen av elbilar har minskat kraftigt i landet. Denna trend innebär att antalet laddningsstationer behöver öka kraftigt. Men infrastrukturen för laddning av elfordon varierar mycket över landet.

Det stora problemet är att det saknas tydliga riktlinjer och tvingande regelverk för hur laddningsstationer ska sättas upp. Det finns ingen tydlig tillsynsmyndighet som ansvarar för dessa frågor. Resultatet är en marknad där laddningsstationer

placeras utan hänsyn till säkerheten, särskilt ur ett arbetsmiljöperspektiv.

Transportarbetareförbundet har sökt klarhet genom att kontakta Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Elsäkerhetsverket, Arbetsmiljöverket och brandinspektörer. Svaren varierar beroende på vem man frågar, och myndigheterna hänvisar ofta till varandra. Samtidigt måste laddningsstationer riskbedömas för att säkerställa en god arbetsmiljö för anställda. I nuläget är det en avancerad gissningslek kring vilka risker som finns eller kan uppstå.

RISKEN FÖR BRAND i en elbil anses i dag vara låg, men konsekvenserna kan vara katastrofala om en brand uppstår i batterierna. Vid en batteribrand frigörs stora mängder vätefluorid, väteklorid och väte-cyanid, alla mycket farliga eller dödliga att andas in. Dessutom är värmeutvecklingen mycket högre än vid en vanlig bilbrand,

vilket ökar risken för att andra fordon eller byggnader i närheten också fattar eld. Därför ser Transport en stor risk med att montera laddningsstationer under skärmtak på bensinstationer eller inomhus för lastbilar.

TRANSPORT KRÄVER ETT tydligt, tvingande regelverk samt att en ansvarig tillsynsmyndighet utses. Annars riskerar vi att få en mängd laddningsstationer som placeras godtyckligt, med stor risk för olyckor eller ohälsa för arbetare. ■

Delta i debatten!

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



DAN JOHANSSON regionalt skyddsombud, Transport avdelning 55 Uddevalla



ROBERT SAVELA regionalt skyddsombud, Transport avdelning 26 Norrbotten

Unga arbetare lever farligt

Unga mellan 20 och 24 år skadar sig oftare på jobbet, utsätts för mer sexuella trakasserier och får ofta utföra de mest ansträngande arbetsuppgifterna. Det visar en rapport från Arbetsmiljöverket.

Text JOHN ANTONSSON Foto SHUTTERSTOCK





FOTO: LILLY HALLBERG

Håkan Jansson har varit regionalt skyddsombud på Transports lokalavdelning i Jönköping i två år. Han har själv varit med och hanterat två fall med sexuella trakasserier mot unga tjejer under den tiden.

Risken att skada sig är större för unga



Personer som är mellan 20 och 24 år har betydligt större risk att utsättas för skador som leder till sjukfrånvaro från jobbet. Särskilt unga män är utsatta, enligt Lise-Lotte Hamfelt, samordnare på Arbetsmiljöverket. Ett skäl kan vara att introduktionen till jobbet inte varit tillräcklig.

– Det är kanske det första jobbet man påbörjar och är helt ny i sin roll som arbetstagare. Jag kan tänka mig att man inte vågar fråga eller säga ifrån om det är instruktioner och information om hur jobbet ska utföras.

– Då vet man inte heller hur man ska skydda sig eller om det finns risker. Kanske kan man behöva en handledare att fråga när man är ung och inte har så mycket erfarenhet.

– Unga har i regel lägre riskmedvetenhet och därför är det särskilt viktigt med introduktion så att man får veta vilka risker som finns och hur man kan skydda sig.

HÅKAN JANSSON ÄR regionalt skyddsombud för Transport i Jönköping. På de

arbetsplatser han jobbat närmast har han inte sett någon större skillnad mellan hur yngre och äldre utsätts för risker.

– Vi har många terminaler där företagen är duktiga på att ha rotation mellan arbetsuppgifterna, du gör inte samma sak hela tiden. Men med det sagt finns det så klart en risk för att unga är omedvetna om sina rättigheter och därför blir satta på de yngre arbetsuppgifterna.

Unga drar tungt lass



Det är betydligt vanligare att unga får arbetsuppgifter som är fysiskt ansträngande, visar Arbetsmiljöverkets sammanställning.

För att kunna utföra tyngre arbetsuppgifter säkert är det viktigt att göra dem med en korrekt belastningsergonomi, säger Lise-Lotte Hamfelt.

– Det finns risker då man utför tunga lyft i en felaktig arbetsställning, det kan vara trångt och svårt att komma åt, eller så använder man inte de lyfthjälpmiddel som finns.

– Därför är det viktigt att man får en introduktion om hur man ska utföra arbetsuppgiften och att det finns hjälp-

Unga har otrygga anställningar

Många unga arbetstagare har otrygga anställningsformer, såsom visstidsanställningar och deltidsjobb. Dessa arbetsformer ger ofta en osäker inkomst och brist på anställningstrygghet.

Unga är också överrepresenterade inom branscher som drabbas hårdast av konjunktursvängningar, vilket gör att de är den första gruppen att påverkas vid ekonomiska nedgångar.

Denna osäkerhet skapar ofta en större psykisk påfrestning hos unga, som har svårare att planera sin framtid och få tillgång till stabila karriärmöjligheter.

medel och hur det fungerar att använda hjälpmedel.

Lyftet behöver inte vara särskilt tungt för att det ska vara skadligt om man gör det fel.

– Man kanske står vriden för att komma till eller måste sträcka sig över, det är inte bra för kroppen. Ett skadligt lyft behöver inte heller kännas direkt, skadorna kan uppkomma senare.

”Många unga som har sitt första jobb vill visa framfötterna och tar i och gör exakt det chefen säger att man ska göra.”

Håkan Jansson, regionalt skyddsombud på Transports Jönköpingsavdelning.

HÅKAN JANSSON SÄGER att det är skillnad på vilken typ av arbetsplats det rör sig om. Ett mindre transportföretag har inte alltid rätt förutsättningar för att utföra arbetsuppgifterna säkert. Chefen sitter många gånger också och kör och då är det svårt att få tid till det förebyggande arbetsmiljöarbetet.

– Många unga som har sitt första jobb vill visa framfötterna och tar i och gör exakt det chefen säger att man ska göra. Då spelar det ingen roll om det är tunga och klumpiga gods som du ska bära ut till kunden.

– Många unga har också tillfälliga jobb, provanställning, timanställning och jobbar extra vid behov. Det handlar många gånger om att man helt enkelt vill visa framfötterna för att visa att jag vill ha det här jobbet.

Särskilt utsatta är unga kvinnor, men i alla mätta åldersgrupper är det fler kvinnor än män som utsätts.

– Det är hemskt att det händer, men vi stöter tyvärr på det i våra branscher, jag har själv varit med och hanterat två fall under mina två år som regionalt skyddsombud. Bägge fallen handlade om yngre tjejer, säger Håkan Jansson.

I det ena fallet ledde det till att chefen fick sluta. I det andra var det en chaufför som utsattes för sexuella trakasserier hos ett kundföretag.

Där omplacerades personen som utsatte till andra arbetsuppgifter och kvinnan som utsattes fick en ny rutt, för att slippa åka tillbaka till platsen.

ARBETSMILJÖVERKETS SAMORDNARE Lise-Lotte Hamfelt säger:

– Det är väldigt tråkigt att det fortfarande finns arbetsplatser där unga kvinnor inte känner sig trygga och upplever att de utsätts för sexuella trakasserier. Efter några år med fokus på metoo är det verkligen trist när man läser att det förekommer så ofta.

– Det är viktigt att arbetsgivare visar att det här är en arbetsplats där det inte är accepterat och att man som arbetstagare vet vem man ska vända sig till. Eller om man som kollega ser, vet hur man ska agera. ■

Unga kvinnor utsätts för sexuella trakasserier



Mer än var tredje ung kvinna har utsatts för sexuella trakasserier på jobbet den senaste mätta tolv månadersperioden. Här ser vi en stor skillnad mellan män och kvinnor.

Betydligt färre män utsätts för sexuella trakasserier.

Fokus på ungas arbetsmiljö

DET ÄR NAMNET på rapporten som är utgiven av Arbetsmiljöverket och undersöker arbetsmiljön för unga arbetstagare i åldern 20–24 år.

Studien bygger främst på två datakällor: Arbetsmiljöundersökningen (AMU) och Informationssystem om arbets-skador (ISA). Med hjälp av dessa datakällor presenteras både statistik och analys kring de risker och utmaningar unga möter i arbetslivet.

RAPPORTEN TAR UPP kravet på unga att alltid vara tillgängliga på telefon. I vissa branscher förväntas unga

arbetstagare vara tillgängliga även efter arbetstid, vilket kan skapa en osäker balans mellan arbete och fritid.

Unga är särskilt utsatta för att behöva ta arbetsrelaterade samtal på sin lediga tid, vilket gör att de kan uppleva en högre stressnivå.

KRAVET PÅ STÄNDIG tillgänglighet är mer vanligt i tidsbegränsade anställningar, där unga ofta känner sig pressade att visa sig flexibla för att få behålla sitt jobb eller säkra framtida arbetstillfällen.



”Unga är mer utsatta i arbetslivet än på länge”, konstaterar LO:s ungesekreterare Elsa Alm.

FOTO: LO

”Fler unga måste få en tryggare anställning”

Elsa Alm är ungesekreterare på LO. Hennes jobb är att representera de unga arbetarna.

– Jag önskar att jag kunde säga att det som kommer från Arbetsmiljöverkets rapport är nytt för mig, men vi har pratat om det i många år. Unga är mer utsatta i arbetslivet, säger hon.

Text John Antonsson

Unga är lata! Unga har dålig inställning! Det är en typ av föreställning som Elsa Alm hört flera gånger, men hon håller inte med om den bilden och tycker att Arbetsmiljöverkets senaste rapport om ungas arbetsmiljö bekräftar hennes åsikter.

– Unga är mer utsatta i arbetslivet än på länge och nu måste arbetsgivare och samhälle ta frågorna på allvar. Elsa Alm lyfter fram två saker som är avgörande.

– Det ena är att vi vill motverka att unga kommer ut i arbetslivet oförberedda. Informationen på samhällskunskapen är inte fullständig och vi behöver arbeta mer med skolinformation och kampanjer om rättigheter och skyldigheter på jobbet.

– Den andra delen handlar om att motverka att unga ofta har sämre anställningsvillkor. 50 procent av alla unga arbetare mellan 16 och 25 år har tillfälliga anställningar. Det gör att man ofta inte får chansen till rätt information och den trygghet i jobbet som behövs för att våga säga till om något är fel. Fler måste få en tryggare anställning och det är något som både facket och politiken måste jobba mot.

ELSA ALM BÖRJADE som LO:s ungesekreterare sommaren 2021. Det var i slutet av pandemin och många unga hade blivit av med jobbet. Det märktes på LO:s olika utbildningar och träffar som var inriktade på unga.

– Men nu har det vänt, fler går våra utbildningar och det skapar ett tryck på att lyfta ungas anställningsvillkor. Vi kan ge varandra hopp om förändring.

Risken att skada sig eller sjukskrivas från jobbet är större för unga arbetare än för andra och sjukskrivningstalen är höga.

– Alla ska ha rätt till jobb där man känner sig trygg och säker och ha ett självförtroende. Att kunna påpeka något som är fel. Nu går det att nå oss året runt och få rådgivning.

– Om sjukskrivningarna och skadorna bland unga ska minska är det viktigt att få veta vilka moment som är riskfyllda. Här får arbetsgivarna till sig att ungas arbetsmiljö är mer riskfylld och då måste de jobba mer förebyggande och bli bättre på arbetsmiljöarbetet än de varit innan. ■

Alexandra Einerstam

Vem vinner på väskförbudet?

Det är snart ett år sedan som polisen införde ett förbud mot väskor på evenemang som kräver polistillstånd eller som måste anmälas till polisen. För bevakningsbranschen har det inneburit "klirr i kassan". Jag har till exempel jobbat extra på ett objekt där min enda uppgift var att neka besökare inträde om de hade med sig "stora väskor". Där fick jag förklarat att "stora väskor" var resväskor. En vandringsrygsäck på 70 liter gick således bra (ja, jag frågade specifikt när en besökare kom in med just en sådan).

UTIFRÅN ETT BEVAKNINGSBRANSCH-PERSPEKTIV är väskförbudet skitbra. Fler uppdrag och mer pengar för såväl arbetsgivare som arbetstagare men som privatperson med viss kunskap om säkerhet (förutom 20 år i branschen har jag också pluggat riskhantering i samhället) är väskförbudet något av en gåta för mig.

TIDIGARE I ÅR var jag på en konsert som ägde rum i en stor nöjespark och där räddade väskförbudet endast i anslutning till scenen, i resten av parken var det fritt fram att bära med sig väska oavsett storlek eller kontroll av väska.

På de evenemang, där det råder totalt väskförbud, har jag (och många med mig) löst avsaknaden av väska med kläder som har många fickor. Någon skyddsvisitation äger nämligen inte rum och få evenemang har så kallade säkerhetsbågar.

JAG VET ATT jag skiter i det blå skåpet nu men väskförbudet fungerar inte i praktiken. Förvisso kan det göra svårare för individer att smuggla in farliga föremål på offentliga platser och vidare kan det ha en avskräckande effekt, men vi vet också att missgärningsmän kan vara oerhört kreativa. Vill en eller fler personer genomföra ett dåd, kommer den/de hitta andra sätt än att stoppa en väska full med vapen eller andra farliga föremål.

JA, VÄSKFÖRBUD KAN bidra till ökad säkerhet på vissa platser och vid vissa tillfällen men förbudet, som det ser ut i dag, skapar andra problem och utmaningar. Därför krävs det en balanserad och flexibel strategi som tar hänsyn till såväl säkerhetsbehov som individens rättigheter och bekvämlighet. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



FOTO: JOHN ANTONSSON

CSG har försett Stockholms tunnelbana med bevakningspersonal sedan 2003.

Tingsrätt stoppade CSG:s rekonstruktion

Bevakning. Transport säger att osäkerhet råder bland de anställda på vaktbolaget CSG sedan rekonstruktionen av företaget har stoppats. Men vd Josef Darbo vill dämpa oron.

Text John Antonsson och Kristina Sjöberg

Den 19 mars ansökte CSG AB och Nordic Level Security AB om rekonstruktion vilket Transportarbetaren tidigare har skrivit om. Nu har rekonstruktionerna stoppats, efter kritik från Skatteverket.

Clas Hellsing är ombudsman för Transport i Örebro:

– Jag har varit starkt kritisk till rekonstruktionen redan från början. Att inleda en rekonstruktion för att försöka pruta ner skulder som företaget skaffat sig till andra företag när man själv har räknat för lågt i sin prissättning gentemot kunder. Det är fel väg att bygga en rekonstruktion på. Det finns ingen livskraft i det, säger Clas Hellsing, ombudsman på Transport i Örebro.

CSG ÖVERKLAGADE STOPPET till hovrätten. Hovrätten har slagit fast att stoppet vidhålls och ska ske med omedelbar verkan.

Genom rekonstruktionen har staten tillfört 37,8 miljoner kronor till CSG:s verksamhet för lönekostnader.

Clas Hellsing säger att oron bland de anställda är stor. Det är svårt att veta vad som kommer att hända och det blir lätt ryktesspridning.

– Jag känner starkt för all personal som jobbar och sliter lokalt här i Örebro. De sliter hårt både dag och natt för att få verksamheten

att fungera. Samtidigt oroas de och tankarna far åt alla håll. Det är många rykten och få vet vad som kommer att hända framöver.

Hellsing säger vidare att det borde vara kvalitet och inte pris som styr upphandlingen av bevakningstjänster.

CSG:s vd Josef Darbo vill dämpa oron.

– Vi går nu mot ljusare tider. Våra ägare har uttryckt en stark vilja att satsa på oss långsiktigt, vilket ger oss en stabil grund att bygga vidare på. En avgörande framgång har varit att vi beviljats en realistisk återbetalningsplan avseende bolagets skatteansänd. Detta har möjliggjort att vi nu kan blicka framåt med förnyad tillförsikt och att fullt ut fokusera på vårt kärnuppdrag – att leverera säkerhet och trygghet.

Tidigare i år kommunicerade bolaget att medarbetare inte behöver vara rädda för att förlora jobbet. Håller du fast vid det?

– Ja, efterfrågan på våra tjänster är fortsatt hög, och CSG är här för att stanna.

Eftersom ni inte hann genomföra hela rekonstruktionsplanen innan tingsrätten avbröt rekonstruktionen. Behöver ni ett externt kapitaltillskott för att kunna fortsätta driva verksamhet?

– Bolaget har i dag en god ekonomisk förmåga att driva verksamheten vidare. Frågan om eventuella kapitaltillskott är en strategisk fråga som vi jobbar med löpande. Vi ser att bolaget utvecklas i positiv riktning vilket medför att vår förmåga att tillföra kapital för att fortsätta effektuera vår plan och samtidigt vidareutveckla bolaget är god, säger Josef Darbo. ■

Strul med nya kurser för ordningsvakter

Bevakning. Lite mer än ett halvår har gått sedan nya ordningsvaktslagen infördes. Grund- och fortbildningarna har kommit i gång och många blir fullbokade. Men utbildningsplatserna är få och dåligt utspridda, anser Martin Bjurhem på Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd.

Text John Antonsson

Transportarbetareförbundet, Säkerhetsföretagen och fackens och arbetsgivarnas gemensamma organisation Bya (Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd) har varit med hela vägen fram till att den nya ordningsvaktslagen infördes.

– Vi som bransch har kunnat vara med och påverka och yttra oss om allt från tekniskt innehåll till övergripande frågeställningar. Vi tycker att den nya lagen som förlängt utbildningstiderna är bra, dock förordade vi att även en praktisk yrkesträning om minst 160 timmar skulle införas säger Martin Bjurhem.

DET ÄR ENBART polisen som får genomföra ordningsvaksutbildningar och Martin Bjurhem är kritisk till att polisen inte lyckats möta branschens behov av utbildningsplatser.

– Polismyndigheten har haft svårt att genomföra utbildningar enligt branschens behov, och de har inte kunnat erbjuda utbild-

ningsplatser i den omfattning som skulle vara skäligen.

– De har inte heller lyckats förlägg ut utbildningarna utifrån var ordningsvakterna har sitt säte. Många har fått åka långt och det är belastande ekonomiskt för de enskilda som bekostar sin egen utbildning och för de företag som bekostar sina anställdas utbildning.

POLISEN HAR ETT antal orter där utbildningen inte genomförs. Så de personer som kommer från Göteborgstrakten och vill gå en ordningsvaksutbildning får resa till Linköping eller Skövde.

– Det här har vi framfört till polismyndigheten och de jobbar för att hitta lösningar.

I SAMBAND MED flyktingkrisen 2015 fick Bya och ett antal andra utbildningsanordnare tillfälligt tillstånd att genomföra ordningsvaksutbildning.

Martin Bjurhem är öppen för att antingen hjälpa till med de ordningsvaksutbildningar som finns eller att åter gå in som en kompletterande aktör.

– Vi har inte som ambition att ta över utbildningarna från polisen, men vi har tillfälligt gått in tidigare då de inte har märkat med det. Marknadsbehovet måste avgöras hur många utbildningsplatser som finns och då kan vi försöka vara behjälpliga. Utbildning är vår kärnverksamhet och det är det inte hos polisen. ■



Martin Bjurhem är vd på Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd. Han anser inte att polisen utför ordningsvaksutbildningar på ett sätt som är anpassat efter marknadens behov.



— 7 dagar i veckan —

- Dagens rätt
- À la carte
- Pizza
- Vildmarks meny

Matmagasinet ligger i Kosta Outlet som har stora och lättillgängliga parkeringar även för stora fordon.

Som medlem i Svenska Transportarbetareförbundet får ni vid uppvisande av medlemskort 20% rabatt i Kosta Matmagasin

Tel: 0478-34 935

www.kostaoutlet.se /mat-fika/matmagasinet

Öppet: Mån – fre 10:00 – 19:00, Lör – sön 10:00 – 18:00

Stora vägen 77, Kosta



tele radio
WIRELESS SOLUTIONS

TRÅDLÖS VIKTVISNING

Vi är experter på trådlös viktvisning för SCANIA. Vill du ha mer information? Besök vår hemsida eller ring oss.

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



4 tycker till

Kortare arbetstid har hamnat i fokus. Ska Transport driva på i frågan?



Jenny Gripskog, terminalarbetare, Huskvarna:

–Ja, det är en viktig fråga tycker jag. Det skulle underlätta för att orka hela vägen i arbetslivet, med tanke på att pensionsåldern höjs och att sjukförsäkringen inte hänger med.



Fredrik Lindby, distributionschaufför, Åkersberga:

–Låter som en bra idé, det är svårt nu att hinna med livet i övrigt. Då borde ju arbetsbelastningen bli mindre med mindre risk för sjukdom. Fast, jag skulle hellre ha 30 dagars semester, som alla andra. Förskola och fritids har ju stängt i juli, sen är det planeringsdagar i augusti.



Lisen Karlsson, kranbilsförare, Upplands-Bro:

–Näe, det tycker jag inte. Kortare arbetsdagar betyder väl lägre lön? Inte om jag får sänkt lön, men okej, om jag får lika lön. Fast jag tror inte det skulle funka, inte på mitt företag. Åtta timmar är egentligen för lite för att tillfredsställa kunderna. Är väl lite arbetskadad, men jag har inte behov av kortare arbetstid. Det funkar, jag är så van.



Hans Ahlberg, flygarbetare, Uppsala:

–Helt klart. Vi har ett stort behov av det. Det är en fråga om rättvisa mellan arbetare och tjänstemän. Vi arbetare har små möjligheter att prioritera att ta hand om familjen jämfört med andra grupper som har stor flexibilitet till sin fördel. Om vi ska vara närvarande och se till att barnen inte hamnar i problem måste vi få mer tid hemma.

Elmia Lastbil – sam ling för branschen

Åkeri. Framtid och historia, fordonstillverkare och fack, chaufförer och opinionsbildare. Den 21–24 augusti hölls den tjugounde upplagan av lastbils-mässan på Elmia i Jönköping.

Text och foto Lilly Hallberg

Elmia Lastbil har blivit en internationell tung mäs sa i flera bemärkelser, en mötesplats för alla aktörer i transportbranschen. På plats i år i någon av de stora mässhallarna fanns 385 utställare – från A till Å, från AB Bröderna Johanssons Karosserifabrik till Åkerihistoriska Sällskapet.

REDAN PÅ ÖPPNINGSDAGENS förmiddag var det fullt med besökare på uteområdets gator, kantade av fordon, trots duggregn. Här hålls flera spektakulära tävlingar, bland annat Nordic Trophy den avslutande lördagen. Men trots att lastbilarna dominerar bilden framhåller många bredden och helheten som värdet på mässan.

– Det finns så mycket intressant, det är häftigt att bara vara här. Man behöver egentligen inte vara specialintresserad av fordon i sig, det handlar mycket om vad man gör det till, sa Fredrik Ridderström, ungdomsansvarig i Västeråsavdelningen.

Liksom flera andra ungdomsansvariga från Transport var han på



Transport hade personal och förtroendevalda i sin monter på Elmia Lastbil.

mässan också på torsdagen, "skoldagen", då bland annat framtidens arbetskraft var i fokus. Fredrik hade på onsdagen ett pass i förbundets monter och tipsade om den utställda "Metallica-lastbilen" i närheten, ett fordon som dragit hårdrockban-

dets utrustning och som många passade på att fotografera.

Svenska Transportarbetareförbundets monter i D-hallen var granne med stora scenen. Där invigde infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) mässan och där hölls

en rad seminarier och debatter under mäs s dagarna. Mycket handlade om elektrifiering, digitalisering, fossilfritt och omställning till hållbara transporter. En förändringsprocess som också speglades av de stora fordonstillverkarnas utställda lastbilar.



Elmia lastbil

→ Arrangeras vartannat år, lockade över 30 000 besökare och utställare från 17 länder då det begav sig år 2022.

→ Erbjuder utställningar, uppvisningar, förartävlingar, seminarier, utbildningsaktiviteter och veteranbilsvisning på en mäs s yta på över 75 000 kvadratmeter, mer än tio fullstora fotbollsplaner.

→ Är en internationell hybridmäs sa, som drar folk både från transportbranschen och livsstilsbesökare – 90 procent av besökarna arbetar inom åkerinäringen.

→ Genomfördes första gången 1983.

På torsdagen diskuterade bland andra Transports ombudsman Tommy Jonsson effektiva kontroller av yrkestrafiken; en förutsättning för en sund transportmarknad.

DEN INTILLIGGANDE HALLEN påminde

om ett lastbilmuseum. Här var det utställning av veteranbilar, också det ett traditionsenligt inslag på mäs san. Och en del av de i dag utställda fordonen i veteranhallen var faktiskt helt nya då lastbilmässan först hölls i Jönköping, 1983. ■

35-timmars arbetsvecka får tumme upp

Politik. En arbetsgrupp inom Socialdemokraterna föreslår 35-timmars arbetsvecka till 2035.

– Det är ett bra förslag, men takten är för långsam, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

Text John Antonsson

Transport har ett kongressbeslut om att jobba politiskt för en sänkning av arbetstiden. Förbundet har varit ute med flera debattartiklar med andra fackförbund. Under samma tid har en arbetsgrupp inom Socialdemokraterna, ledd av Annika Strandhäll, tagit fram ett förslag om en gradvis sänkning av den lagstad-

gade arbetstiden till 35 timmar i veckan, efter en testperiod.

Transport har inte haft något inflytande, berättar Tommy Wreeth. – Nej, den möjligheten har inte funnits.

ALLA JUBLAR INTE över förslaget. Svenskt Näringsliv varnar för att en sänkning av den lagstadgade arbetstiden kommer att sänka Sveriges BNP kraftigt och även inom LO-familjen hörs kritiska röster. Så sent som i våras fattade LO-kongressen ett beslut om att jobba för sänkt arbetstid, med huvudspåret att göra det avtalsvägen. IF Metall har varnat för att sänkt arbetstid minskar löneutrymmet.

– Det finns ingen automatik att lagstiftning ska påverka löneutrymmet, säger Tommy Wreeth om det argumentet.

Vissa LO-förbund som IF Metall anser att det bästa sättet att förkorta arbetstiden är avtalsvägen, andra som Transport och Kommunal anser att det är politiken som måste göra detta. Vad är det som gör att LO-familjen landar i olika lösningar?

– Bra fråga, vi är Transport, inte LO. Jag svarar bara för Transport och vi tror på lagstiftning, främst av rättvise- och solidaritetsskäl. Den här frågan kommer vi att diskutera djupare med våra medlemmar under kommande avtalsråd, säger Transports ordförande Tommy Wreeth. ■



Sug efter chaufförer trots lågkonjunktur

Åkeri. Arbetslösheten i Sverige stiger och är uppe på 9,4 procent. Men enligt mätningar från Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) är det många åkerier som vill anställa fler.

49 procent av åkerierna har svarat att de anställt lastbilschaufförer det senaste året. Också under nästa år finns ett behov av fler chaufförer.

Enligt undersökningen vill företagen anställa 4623 chaufförer de kommande 12 månaderna. I rapporten skriver Tya att det möjligtvis kan behövas ännu fler, eftersom att branschen historiskt har underskattat kommande rekryteringsbehov.

Fem procent av arbetsgivarna tror att de behöver säga upp de kommande tolv månaderna och det kommer enligt prognosen att påverka 288 lastbilschaufförer. ■



Hallå där!

JENNIE AGERBLOM

...åkare, vars bil var utställd för Billackeringen Mjölby på Elmia Lastbil.

Vilka trender är aktuella när det gäller motivlack?

– Just nu är det mer linjer och stora skuggningar, tror jag. Förr var det mycket motiv, men det försvinner mer och mer.

Vad är du mest nöjd med i den utställda bilen?

– Helheten! Det är en fantastisk lack, de på billackeringen ska ha en stor eloge. Det har varit en resa på nästan två år innan hon står här – många förstår nog inte hur mycket som ska klaffa hela vägen. Byggnationen av chassit startade i december 2022.

Kör du själv?

– Nej, jag äger bilen. Har åkeri tillsammans med min man, i Landvetter. Han kommer hit i morgon, någon måste ju vara hemma och jobba, haha.

Det är inte första gången ni från NA Schakt har bilar utställda?

– Nej, och tidigare år har vi också varit med i Nordic Trophy, men inte i år. I grund och botten handlar mässan för många nog mycket om att titta på alla fina bilar. Nyss var 20 pers från Scantias hytter i Oskarshamn här och tittade väldigt noga.

När blir det fest då?

– På fredagkvällen brukar det vara ordentlig fest, många åker sedan hem lite tidigare på lördagen.

LILLY HALLBERG

Nya åtal i Think Pink-härvan

Miljöbrott. Åtalet mot de fyra huvudpersonerna kopplade till återvinningsbolaget NMT Think Pink vidgas. Det gäller nu även flera fall av ekonomisk brottslighet, bland annat privata köp som bokförts i bolaget och oriktiga fakturor.

De fyra, bland annat ett gift par, är sedan tidigare åtalade vid Södertörns tingsrätt för grovt miljöbrott. Åtalet är mycket omfattande. Enligt åklagaren har bolaget ägnat sig åt kriminell avfallshantering genom systematisk dumpning på ett tjugotal orter i landet, bland annat i Eskilstuna, Västerås och Botkyrka. Sanering av platserna fortsätter att orsaka stora problem.

Samtliga åtalade nekar till anklagelserna, också när det gäller ekonomisk brottslighet. Till grund för det senaste åtalet ligger en utredning där Think Pinks bokföring noga granskats i samband med åtalet för misstänkt miljöbrott. De båda åtalsdelarna kommer att slås ihop vid den rättsliga prövningen. ■

Pappor vabbar mer efter separation

Socialförsäkring. Efter att par separerat ser jämlikheten ut att öka, när det gäller att ta hand om barnen. Det visar en forskningsstudie vid Stockholms universitet. Att barnen bor växelvis hos mamman och pappan leder till att papporna tar ut fler dagar för vård av sjuka barn, är forskarnas slutsats.

De senaste decennierna har barnens växelvisa boende ökat. Enligt studien bor nu ungefär hälften av barnen till separerade föräldrar hos bägge föräldrarna. Det framgår efter att forskarna jämfört hur fördelningen av vabbdagar ser ut, både före och efter att föräldrarna gått skilda vägar. ■

14,6

miljarder kronor omsatte svenska e-handeln i juni 2024, en ökning med 17 procent jämfört med juni 2023..

Källa: Svensk Handels E-indikator

Arbetsgivarna stämmer Transport för varsel

Konflikt. Biltrafikens Arbetsgivarförbund har stämt Transport för brott mot varselskyldighet. Det gäller omfattningen av sympatiåtgärder i Teslakonflikten. "Varför de stämmer oss kan de förmodligen bara själva förklara" menar Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

Text John Antonsson och Lilly Hallberg

Stämningen från Biltrafikens Arbetsgivarförbund (BA) kom in till Arbetsdomstolen den 17 juli, mitt i semesterperioden. Det gäller det varsel som Svenska Transportarbetareförbundet lade den 15 december förra året – sympatiåtgärder till stöd för IF Metalls rätt att teckna kollektivavtal med Tesla.

PARTERNA ÄR OENIGA om fackförbundets skyldighet att meddela omfattningen av stridsåtgärderna enligt lagen om medbestämmande, mbl.

Biltrafikens Arbetsgivarförbund lämnade in en varselinvändning i december, men anser att stridsåtgärderna sedan genomfördes utan hänsyn till invändningarna. De förhandlingar om tvisten som genomförts, i januari och april, gav enligt BA inget resultat.

BA yrkar nu på ett allmänt skadestånd på 50 000 kronor för brott mot mbl.

Transportarbetaren har varit i kontakt med Jan Bergman, BA:s arbetsrättschef. Han svarar i mejl på frågan varför stämningen kom först nu:

– Anledningen till att vi avvaktade med ingivande av stämningsansökan är att BA och Transport först hanterade tvisten genom förhandlingar men när parterna inte kunde enas avslutades dessa i våras. Därefter har BA haft tre månader på sig att ansöka om stämning, vilket



Transport har stoppat all sophämtning vid Teslas anläggningar.

vi har använt oss av.

BA:s jurist framhåller också den fredsplikt som gäller:

– När Transport varslade om sympatiåtgärder mot BA till förmån för IF Metall så önskade Transport utnyttja en undantagsbestämmelse som gör det möjligt – under vissa förutsättningar – att inte vara bunden av fredsplikten. Transports förpliktelser är därför i förhållande till BA, inte dess medlemmar. Det är alltså i förhållande till BA som Transport har varit otydlig.

BA HÄVDAR ATT Transport skapat oacceptabla oklarheter kring varslets omfattning och hänvisar i stämningen till praxis i Arbetsdomstolen och att det i varslet skulle tydligt när, var och hur stridsåtgärderna skulle slå ut. Det för att de utsatta företagen på ett rimligt vis ska kunna förbereda sig: "För att kunna vidta motåtgärder, eller åtminstone kunna överväga en hantering, behöver den angripne i ett fall som detta veta vilka företag och vilka arbetsplatser som omfattas av varslet" skriver Biltrafikens Arbetsgivarförbund i

stämningsansökan.

Enligt Transportarbetareförbundets ordförande är det resonemanget obegripligt.

– De påstår att de inte kan veta vilka företag som utför arbete relaterat till Tesla men det är ju ingenting vi kräver. Självklart är det de enskilda företagen som har koll på vad de gör, inte deras arbetsgivarorganisation, säger Tommy Wreeth.

Transports varsel om sopplockad från december förra året lades mot samtliga BA:s medlemsföretag inom åkeri och renhållning. Totalt berörs mer än 3 000 företag av blockaden mot att hämta avfall från någon av Teslas anläggningar i Sverige.

Kan BA:s agerande komma att försvåra också i kommande avtalsförhandlingar?

– Deras agerande riskerar givetvis att våra relationer blir sämre, men det kan jag väl leva med om det är så de vill ha det, säger Tommy Wreeth.

När parterna möts i Arbetsdomstolen är ännu inte klart. Något datum för förberedande genomgång eller förhandlingar är inte satt. ■

Är man stor ska det vara enkelt att vara elektrisk

Vid årsskiftet införs miljözon klass tre i Stockholms innerstad, där endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon med Euro 6 tillåts. Det är hög tid att agera och förbereda din fordonsflotta för framtiden!

Vår vision är att det ska vara lika enkelt att ladda ett tungt fordon som att tanka det – på OKQ8 tar vi hand om hela processen. Vi bygger och installerar laddstationer vid dina depåer, skräddarsydda efter dina specifika behov och utmaningar. Tillsammans med Skellefteå Kraft, IDS och Volvo Lastvagnar etablerar vi dessutom 41 snabbbladdningsstationer för tung trafik över hela Sverige.

Full fart mot framtiden med OKQ8 – din samarbetspartner för laddning på väg och vid depå. **Läs mer om vår satsning på eldrift www.okq8.se/depaladdning**



Färdskrivare slopas för miljöfordon upp till 7,5 ton

Trafik. Regeringen har beslutat att slopa krav på kör- och vilotider samt färdskrivare på vissa miljövänliga lastbilar som väger upp till 7,5 ton. Samtidigt ska vissa B-kortsförare få köra klimatvänliga fordon som väger upp till 4,25 ton. Transport är kritiskt och anser att

de sänkta kraven på behörighet riskerar att bli en trafikfara.

– Regeringen väljer att enbart lyssna på företagens synpunkter, inte på våra. Fordon som väger mer kräver mer av föraren. Jag kan inte riktigt förstå hur det ska bli lättare att köra ett tyngre

fordon bara för att det går på ett annat drivmedel. Jag har all respekt för att man försöker göra något för miljön men jag är rädd för att man gör det på trafiksäkerhetens bekostnad, säger Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson. ■



Åklagare yrkar på företagsbot

Arbetsmiljö. En renhållningsarbetare vid Kristianstad Renhållning föll från en stege och skadade sig allvarligt när han skulle rensa ett fack på en av bolagets sopbilar. Nu bedömer åklagarmyndigheten att arbetsgivaren inte vidtagit lämpliga åtgärder för att förebygga arbetsolyckan. Företaget riskerar därför att få betala en företagsbot på 200 000 kronor, rapporterar tidningen Norra Skåne.

Olyckan inträffade i november 2023 och renhållaren skadade höften så illa att han tvingats gå sjukskriven i åtta månader. Åklagaren grundar sin bedömning på att tydliga instruktioner för hur arbetet kan utföras på ett säkert sätt saknades och att stegen, som tillhörde sopbilen, inte bedömdes vara lämplig för olika typer av underlag. ■

Fler gemensamma föräldradagar

Socialförsäkringar. Från den 1 juli i år kan föräldrar ta ut fler gemensamma föräldradagar, så kallade dubbeldagar då båda är lediga. Tidigare begränsades antalet till 30 dubbeldagar och gällde fram till barnets 1-årsdag. Nu fördubblas antalet till 60 och föräldrar kan begära ersättning fram till att barnet fyllt 15 månader.

Det totala antalet dagar med föräldrapenning utökas däremot inte och en dubbeldag räknas som två dagar med föräldrapenning. 20 dubbeldagar innebär alltså 40 föräldradagar.

En annan förändring av Försäkringskassans regler gör det nu möjligt för föräldrar att föra över dagar med föräldrapenning till andra personer än vårdnadshavare och bonusföräldrar, exempelvis mor- eller farföräldrar.

För par gäller max 45 dagar och för ensamma vårdnadshavare högst 90 dagar per barn. Även pensionärer och personer utan sjukpenninggrundande inkomst (SGI som reglerar ersättningen) kan få föräldrapenning. Regeländringarna gäller också barn som fötts före den 1 juli 2024. ■

71 000

Så mycket minskade antalet tidsbegränsat anställda andra kvartalet 2024.

Källa: SCB

Semesterns resor – en fråga om klass

Ojämlighet. Skillnaderna är stora mellan arbetare och tjänstemän när det gäller möjlighet till semesterresor, fritidsaktiviteter och nöjen. Och klyftan har ökat över tid, visar LO:s kartläggning.

Text Lilly Hallberg

Bland personer med arbetaryrken uppgav bara hälften att de åker på minst en veckas semesterresa per år. Bland tjänstemän var siffran 70 procent. Det enligt LO-rapporten *Semester- och fritidsvanor för arbetare och tjänstemän*.

Sedd som "semesterojämlighet" har denna procentuella skillnad varit relativt konstant sedan 2010. Men rapporten lyfter också hur ojämlikheten bottnar i materiella skillnader. Högre matpriser, konsekvenser av pandemin, högre elpriser och räntehöjningar har minskat arbetarnas ekonomiska marginaler i relation till tjänstemäns.

AV ARBETARNA VAR det 13,5 procent som inte hade råd att åka på en veckas semester förra året. Av tjänstemännen var det 3,8 procent. Och den skillnaden har ökat kraftigt.

Också möjligheten att ägna sig åt fritidsaktiviteter påverkas av ojämlikheten: 10,8 procent av arbetarna har inte råd att regelbundet delta i fritidsaktiviteter som kostar pengar.

Upprop mot stålbad för folkbildningen

Politik. – Vi kräver ett omedelbart stopp på nedskärningarna mot Studieförbunden! Det deklarerar ABF:s förbundssekreterare Annika Dahl och Medborgarskolans förbundschef Ann-Sofie Olding i ett pressmeddelande.

Text Justina Öster

I somras överlämnade de båda ett upprop till statssekreterare Katarina Lundahl på utbildningsdepartementet. Drygt 30 000 personer hade skrivit på manifestet, organiserat av samarbetsorganisationen Studieförbunden i samverkan.



Det är färre arbetare än tjänstemän som åker på minst en veckas semesterresa.

Motsvarande siffra för tjänstemännen var 4,1 procent.

KÖNSSKILLNADERNA ÄR OCKSÅ fortsatt tydliga och speglar kvinnors lägre inkomster, både bland dem med arbetaryrken och tjänstemannaryrken. Exempelvis uppgav nästan 6 procent av kvinnor inom LO-kollektivet att de inte hade råd att träffa vänner eller släkt för fika eller

middag minst en gång i månaden. Bland arbetarmännen var det "bara" 2,5 procent.

I rapportens avslutande reflektioner betonas att ojämlika möjligheter till fritid och semester inte bara beror på ekonomiska förutsättningar. Det handlar också om arbetsvillkor, som möjlighet att arbeta hemma – något nio av tio inom LO-yrkena saknar. ■

SYFTET ÄR ATT försöka stoppa regeringens kraftiga nedskärning av statsbidragen till landets studieförbund. Totalt ska 500 miljoner kronor bantas ner i statsbudgeten. Enligt Studieförbunden i samverkan innebär det att en tredjedel av de statliga anslagen under tre år ska skäras ner – för att nå fullt genomslag 2026.

I TVÅ RAPPORTER och en nedskärningskarta som uppdateras visar Studieförbunden hur de minskade bidragen påverkar studiecirklar och deltagare över hela landet. Den senaste undersökningen belyser

perioden 15 mars – 1 juni 2024 och lyfter fram medias rapportering. Liksom effekten i form av färre cirklar, uppsagd personal och stängda lokaler eftersom hyresavtal sägs upp för att spara pengar.

HITTILLS HAR OMKRING 450 cirkelledare och anställda sagts upp från sina tjänster inom folkbildningen, uppger Studieförbunden, som räknar med att det kommer att bli "betydligt fler" om nedskärningarna fortsätter. Organisationen pekar också på att bland annat människor i glesbygd och personer med funktionsvariationer drabbas hårt. ■



Lustgastuber har blivit ett allt vanligare arbetsmiljöproblem för miljöarbetarna.

Lustgastuber farliga för miljöarbetare

Miljö. Skyddsombudet Johan Kanmert och miljöarbetaren Rasmus Forsberg går ut med en varning: Släng inte lustgastuber i sopbilens vagg! När de kläms ihop i sopbilens vagg kan de explodera, fara ut som vassa projektiler och träffa både renhållare och förbipasserande.

Text Justina Öster

Förutom explosionsrisken kan det skarpa ljud som uppstår när gastuberens metall möter sopbilens metall, vid svepet in i vaggan, också skada renhållarnas hörsel. Användningsföretaget är Johan Kanmert. Han och Rasmus Forsberg jobbar på miljöbolaget Renova i Göteborg. För ett par år sedan var Johan Kanmert och en annan soppubbe med om ett allvarligt tillbud. Kollegan hade tömt ett sopkärl och var på väg med nästa mot baklastaren när det smäll till.

– Någon hade slängt en lustgastuber i soporna. Den plattades ihop, exploderade och flög i väg som en projektil med vassa kanter. Om bakstammen på sopbilen varit lägre hade kollegan träffats i halsen eller bröstet. Någon som gick förbi kunde också ha skadats, säger Johan Kanmert.

– Det räcker att det är lite gas kvar i en tub, värms den upp kan den explodera. Det händer på återvinningscentralerna också, fast tuberna ska sorteras ut och lämnas in separat där. Därför kastar en del tryckbehållarna i soporna och vi kan inte se om de finns med i stängda kärl.

LUSTGAS SOM BERUSNINGSMEDEL blir allt vanligare bland ungdomar. Skillnaden mellan den gas som används i värden och den som köps

via e-handel är att den senare inte är utblandad med syre och kan leda till syrebrist och medvetslöshet.

RASMUS FORSBERG UPPLEVER att lustgasbehållarna blivit allt vanligare i soprummen i flerfamiljshus de senaste fyra åren. Ofta lämnas de på golvet kring kärnen, men ibland döljs de i soporna. En längre tid hade han problem vid ett vårdboende för unga på Hisingen. I soprummet skrapade både lustgastuber och spritflaskor.

– Sista gången jag tömde i juni kände jag att kärlet var väldigt tungt och upptäckte tio lustgasbehållare som gömmts under sopsäckarna.

Det blev droppen. Rasmus Forsberg lämnade en lapp: "Det här tömmer jag inte igen." Han skrev en tillbudsrapport, kontaktade trafikledningen och skyddsombudet Johan Kanmert, som la ett skyddsstopp för vidare hämtning.

– En ur personalen kallade mig primadonna, tyckte jag borde gå en kurs och kunde inte fatta varför jag inte tog med tuberna. Det blev inte tömt på fyra veckor. Men när jag kom tillbaka från semestern fanns inga gastuber i soprummet.

"Stridsyxan" kunde grävas ner, men:

– Tyvärr är det inte det enda stället med lustgastuber, de kan dyka upp var som helst. Vi har fått ganska tydliga instruktioner från arbetsgivaren att inte hantera tuberna, men det vore bra med en informationskampanj om faran till kunderna.

– Att det när som helst kan komma en jättesmäll nere i plåten är ett ständigt osäkerhetsmoment, säger Rasmus Forsberg. ■

David Ericsson

Verkligheten

Det är tråkigt att diska. Så jag ställer upp cd-spelaren på köksbordet, stoppar i en gammal cd med The Latin Kings – och hoppas att det ska gå bra den här gången. Det gör det inte. Efter en stund försvinner musiken och i stället kommer ett "tock tock, tock tock" ur högtalarna.

Det är i och för sig ingen överraskning. Redan i cd-skivornas barndom varnades det för att de bara skulle fungera en viss tid. Men vad gör det när Spotify och Youtube är gratis med miljontals inspelningar? Ja hela den västerländska musikkatten.

Men är det verkligen så att all musik är nästan gratis?

Just nu kanske. Fast allt digitalt är lagt på servrar i något berggrum och enda anledningen till att det distribueras är att det går att tjäna pengar på den – genom reklam.

Så är det nu, men vad händer i framtiden? Då just den formen av reklam kanske inte längre är lönsam. AI kan hitta på något annat smartare sätt att få oss att köpa solkrämer och sportbilar. Med ett chip inne i hjärnan? Eller glasögon med en ständigt pågående reklamfilm i bakgrunden. Vad vet vi? Om reklamen försvinner, lär också musiken försvinna från Youtube och alla andra kanaler.

Var hittar vi då våra Springsteenlåtar, Beatler eller Santana på Woodstock? Vart tar vår musikkatt med blues, rock och spelmannsmusik vägen? Försvinner den som den gjort på mina cd-skivor?

PSYKOS ÄR NÄR en persons föreställningsvärld inte överensstämmer med verkligheten. Personen kan få för sig att den är avlyssnad av sina grannar eller att alla ute på gatan deltar i en nazistisk konspiration.

Hur blir ett samhälle där lp-skivorna är kastade för länge sedan, cd-arna har slutat fungera och ingen längre läser böcker? Då paddor, mobiler och digitala kanaler är den enda kontakten vi har med nutiden och det förflutna?

Då den gemensamma verkligheten manipuleras av AI och ingen vet om en offentlig person verkligen säger det den säger.

Då kan vi hamna i den totala världslösheten där Elon Musk blir världspresident och manipulerar fram betydligt värre saker än sina usla Teslor.

OCH MEDICINEN MOT det elände som kan uppstå? *Verkligheten*. Fysiska möten människor emellan. Att vi samlas i kampen för demokratin och för flertalets rättigheter. Så att inte de som äger störst kapital kan bestämma över oss.

För det är vi arbetare som får allt att fungera och vi är alltså i majoritet! Vad vi gör är det som har betydelse. Sedan kan Musk och hans gelikar sitta med sina sladdor och AI-datorer. Lika värdelösa som hans bilar. ■

Toppen & botten

↑ Skönt med semester men bäst när vardagen är tillbaka!

↓ Verklighet är i dag en bristvara. Alltmer handlar om drömmar och hittepå. Om bisaker helt enkelt.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Reducera inte de anställda till biorobotar

Appar som chefer och realtidsövervakning. Digitalisering och datastyrt ledarskap är här och kommer att stanna. Men hur det används beror till stor del på hur arbetsgivare och fack samverkar, det är en slutsats som går att dra från LO-ekonomen Fredrik Söderqvists doktorsavhandling.

Text och foto JOHN ANTONSSON

FREDRIK SÖDERQVIST

Är LO-ekonom och har nyligen disputerat i industriell ekonomi på Blekinge Tekniska Högskolan med avhandling-*en Essays on exit, voice, and technology: Industrial relations in modern labor markets.*

Kapitlet som jämför hur Sverige och Danmark agerat mot matbuds- och taxiplattformar är skrivet med Anna Ilsoe. Kapitlet som undersöker digitalisering och automation i gruvor är skrivet med German Bender och kapitlet som undersöker hur arbetsgivarkoncentration påverkar lönebildning är skrivet med Johan Eklund.

Bläcket har knappt torkat i den 200-sidiga avhandlingen då Fredrik Söderqvist sätter sig på en stol med block och penna framför sig. Förmiddagskaffet är hämtat och han konstaterar att det har varit arbetskrävande att skriva avhandlingen. Men nu är den här.

REDAN I VÅR mejlkonversation inför intervjun pekar han på en intressant jämförelse som går att göra mellan två av kapitlen i boken. Det första av dem handlar om hur Uber och Foodora etablerades i Sverige, och två motsvarande företag försökte etablera sig i Danmark, och det andra om hur digitalisering och automatisering införts i en av Bolidens gruvor.

Likheterna mellan de digitala systemen är nämligen ganska många. Oavsett om det är matleveranser, algoritmstyrd taxitrafik eller gruvor så rör det sig om logistik och olika saker som ska ta sig till olika platser i ett myller av hinder och yttre omständigheter.

Men där någonstans försvinner också likheterna och ger plats för olikheter.

– Skillnaden är att du har enormt starka fackföreningar i gruvan. Där det finns en 100-årig tradition av facklig samverkan.

PRECIS SOM TRANSPORTARBETAREN berättat flera gånger så har plattformarna som styr Foodora- och Uberarbetare en närmast robotlik arbetsledning. Arbetaren ska ta sig från en plats till en annan och när det inte går som det ska är det en förinspelad

röst eller en textnotifikation i en app som säger: Raska på!

De Boliden-gruvor som Fredrik Söderqvist studerade tillsammans med German Bender valde en annan väg när de skulle öka automatisering och digitalisering.

– Ny teknik betyder inte automatiskt att vi får höjd produktivitet och ett brett välstånd. Utan det har att göra med vilka val vi gör kring hur teknologin implementeras. Facket kan acceptera målet med automation i Boliden, för att de vet att även de har en vinning i det.

”Ny teknik betyder inte automatiskt att vi får höjd produktivitet och ett brett välstånd.”

SOM ETT EXEMPEL tar han upp hur man för säkerhetens skull valt att ha gps-positionering av alla anställda. Arbetsledarna ser bara prickar. Inte exakt vem som är exakt var. För att kunna se vem som är var måste systemet aktiveras – och det får enbart göras vid nödsituationer som vid allvarliga olyckor.

– I stället för att ge arbetsgivaren fri lejd att använda positioneringsdata som de vill, väljer arbetsgivare och fack att tillsammans reglera bort den mest skadliga användningen.

– Här säger arbetsgivaren: Varför skulle

vi reducera våra bergarbetare till biorobotar?

Och rationaliteten i det är ju delvis att det inte går, för det skulle vara väldigt dyrt. För metallarna skulle tycka det är kasst och reagera och antagligen skulle det leda till att arbetsgivaren tjänade mindre pengar. För man skulle ha en arbetskraft som inte är lika produktiv. För arbetarna skulle inte vara lika sugna på att bjussa på en extra insats och bidra till det gemensamma.

PÅ ARBETSPLATSER DÄR arbetarna inte får samma inflytande blir det något annat.

– Andra arbetsplatser väljer i stället att introducera den nya teknologin på ett sätt som gör att arbetare inte får tänka själva och ta eget initiativ, kontrollen ska vara hos arbetsgivaren. Om du har en arbetskraft med låg förhandlingskraft, då kommer man som arbetsgivare vara mer benägen att introducera teknik som biorobotiserar arbetarna och man kan utöva micro management genom tekniken.

Transportarbetaren har tidigare berättat om hur plattformsföretagen avslutat kontrakt för korttidsanställda arbetare efter att algoritmerna kommit fram till att de inte håller systemets förprogrammerade krav.

– Om de här företagen inte börjar hårdbevaka människorna som i Kina kommer datorn inte att kunna särskilja om den här personen misskött sig på jobbet eller är en god kamrat som hjälper sina kollegor och höjer arbetsmiljön. Enda anledningen till att företagen gör som de gör är helt enkelt att de inte bryr sig om sådant, säger Fredrik Söderqvist. ■



Fredrik Söderqvists doktorsavhandling handlar om maktbalansen på arbetsmarknaden och arbetsplatsen i moderna arbetsmarknader.

Max Torell säger att han är lösningsfokuserad. Bara vid extrem rusningstrafik tvingas han kalla på Trafikverkets vägassistansbilar.

”Det går inte att vara rädd i det här yrket”

Max Torell har ett av Sveriges farligaste jobb. Han är bärgare.
 – En kille tryckte en pistolmynning mot mitt bakhuvud och sa: ”Ge mig bilen eller jag skjuter”. Både kriminella och bilister som saknar respekt för vägarbetare gör hans arbetsmiljö livsfarlig.

Text och foto PETER OLOFSSON

M

ax Torell säger att det kan bli en lugn fredagskväll, men lika väl en hektisk och dramatisk. Vi åker mot centrum av Göteborg på ett larm.

Han tänder de orange varningsljusen när vi närmar oss en stor Porsche som blockerar framfarten på Aschebergsgatan i Vasastan mitt i rusningstrafiken. Han trixar sig fram, och stannar framför bilen i gatans enda fil. Max Torell sätter på blåljusen på bärgningsbilen. Kön bakom oss växer ändå ner till Vasaplatsen.

Han lägger sig på marken under den eldrivna Porschen med benen långt utsträckta mot gatan för att sätta fast dragkroken. Då passar flera bilister på att köra förbi honom.

– En bärgningsbil är rätt lätt att känna igen på färgen och storleken. Och jag har varningsljusen på. Ändå väljer de att passera mig uppe på refugen. Det är både farligt och olagligt, konstaterar han.

– Man får se sig för, men det går inte att vara rädd i det här yrket. Blir jag påkörd så blir jag.

PORSCHEN ÄR SNART fastspänd på flaket. Max Torell kör mot verkstaden.

– Jag känner till en bärgare som dog, och en som blev allvarligt skadad. Jag har klarat mig för att jag är överförsiktig. Folk har ingen respekt. De kör om oss i 140 kilometer i timmen i mitt körfält där jag står. En bilist tvärbromsade och fick stopp precis innan mitt flak.

Han är anställd av Baltens åkeri och säger att han är nogga med säkerheten när han har larmansvar.

– Alla som jag basar över ska få sova, för jag vet att det kan bli farligt om man missköter vilan.

Farliga trafikanter är ett problem, de kriminella ett annat. Han har blivit mordhotad två gånger.

– Jag skulle bärga en lyxig Mercedes. Allt var lugnt hade jag fått veta, tjuven hade gett sig av. Kronofogden skulle ha bilen. Då trycker någon en pistolmynning mot mitt bakhuvud med orden: ”Ge mig bilen eller jag skjuter”. Jag gav honom bilen och ringde polisen. Tre timmar senare bärgade jag bilen igen efter att polisen hade stoppat honom.

PÅ NÄTTERNA HANDLAR det mest om att bärga bilar efter galna fortkörningar. Inte sällan är det kriminella som övergett sina flyktbilar. Oftast behöver Max Torell inte träffa dem. Men hot har förekommit då och då.

– De lutar sig ut genom rutan och hoj-

tar att de ska slå ihjäl oss. För att jag har stängt trafiken.

Märkligt nog har han inte blivit mordhotad en enda gång i Göteborg, dock i Skåne. I Ängelholm hade 46 bilar parkerat fel, emot skyltningen som tydligt aviserade kommande vägarbete. Det blev Max Torells och hans kollegors jobb att bärga bort alla 46 bilarna.

– Sedan kom alla bilägarna in på bärgningsfirmans kontor och var förbannade. ”Det fanns ingen skylt”, och ”ni har fan ingen rätt att ta min bil”, fick vi höra. En kille med en vräkig Audi mordhotade oss. De värsta kunderna är överklassen. De tror de kan göra som de vill. Många ser oss som lägre stående, för de vet inte vad vi tjänar.

I SNITT FÅR han ut 35 000 kronor i månaden på en normal heltidstjänst. Under vintern mer. Dessutom ger jouter, kvällar och nätter många timmar kompensationsledigt.

– Jag har aldrig varit så mycket ledig och tjänat så bra, utbrister Max Torell.

Han gillar sitt jobb.

– Det är nästan ett annat yrke än andra chaufförsjobb eftersom vi får så mycket motion och jobbar så nära människor. Belöningen är alla som är tacksamma.

Han minns särskilt en kvinna som han

”Många är stressade och förvirrade vid olyckor. Då sätter jag dem i passagerarsätet och säger: 'ta det lugnt så fixar jag bilen.'”

räddade livet på.

– Hon landade på taket. Jag drog ut henne ur bilen och alldeles efteråt började bilen brinna. Jag har hjälpt många människor i nöd och chock, och även gjort livräddande insatser.

INNAN ETT JOBB ens är avslutat får han en ny körning. Efter klockan 18 tar han över ledningen för Baltens bärgningstjänst. Max Torell multitaskar: han kollar verkstäder, talar med kunder med sin energiska och positiva röst, samtidigt som han rakt och trevligt fördelar uppdrag till de andra bärgarna. Han gillar ansvaret.

Det mesta är punkteringar och nya bilar med startproblem, ofta har de låst sig helt. En kund står vid Lindholmen med en gigantisk eldriven SUV. Han kan varken slå av strömmen eller köra.

”Displayen visar allvarligt fel”, hojtar han till Max i telefonen som svarar lugnt:

”Jag tror jag kan fixa det”.

– Problemet med de nya bilarna är att de ofta blockerar trafiken helt, för de går inte att rulla bort. Med fyra låsta hjul tvingas jag ofta lägga bilarna på glidklackar och dra upp dem på flaket.

På plats mäter han i stället batteriets laddning som ger maxutslag. Han öppnar luckan bak och nollställer systemet genom att ta bort strömkablarna. Sedan startar han bilen och rekommenderar ägaren att lämna in den för servicekontroll. Kunden är lättad och glad för att han slapp bärgning.

– Det svåraste kan annars vara att få av bilen från flaket när hjulen låst sig, säger Max Torell och förklarar varför han alltid i första hand försöker fixa bilen i stället för att bärga.

MAX TORELL ARBETADE i vården med bland annat dementa innan han blev bärgare. Erfarenheterna behövs.

– 80 procent av jobbet är människoarbete. Många är stressade och förvirrade vid olyckor. Då sätter jag dem i passagerarsätet och säger: ”ta det lugnt så fixar jag bilen”.

Max Torell säger att bärgarjobbet snarare är en livsstil än ett arbete. Även på fritiden rycker han in på ren instinkt.

– En kvinna körde om mig i hög fart



Problemet med de nya bilarna är att de ofta blockerar trafiken helt för att de inte går att rulla bort. Med fyra låsta hjul tvingas Max Torell ofta lägga bilarna på glidklackar och dra upp dem på flaket. En amerikanare är däremot en lätt bärgning.



Max Torell hjälper Eddie Johansson och Amanda Danz med deras Oldsmobile från 1955.

och snurrade flera varv innan hon voltade och rullade ner i ett dike. Jag försökte hjälpa henne, men hon sprang in i skogen med blodigt huvud. Hon var drogpåverkad. Ibland har jag fått vara med och plocka upp kroppsdelar efter dödsolyckor och lägga dem på en uppsamlingsplats.

Bärgare ska följa hastighetsbegränsningar och andra trafikregler. Utom när polisen ger klartecken.

– Då är det fri fart under ansvar, säger Max Torell och skrollar fram några bilder från mobilen på svåra olyckor.

HAN BÖRjade FÖR sju år sedan efter att ha sett tv-serien *Vägens hjältar*. Max Torell gillar det mångsidiga i jobbet: Han beskriver det som att han är både ”psykolog”, ”bilmekaniker” och bärgare.

– Jag vill hjälpa människor. Det är också ett fritt arbete. Jag har ingen chef som andas mig i nacken.

Han uppskattar också gemenskapen på bärgningsföretaget.

– Jag bor med de andra bärgarna i firmans lokaler under arbetspassen. Vi

”Ibland har jag fått vara med och plocka upp kroppsdelar efter dödsolyckor och lägga dem på en uppsamlingsplats.”

har kök och gym och allt. När jag är ledig bor jag hos kompisar i Ängelholm. Så jag sparar mycket pengar.

Han talar om skulderna som har hängt över honom, om skräckbrevet från kronofogden. Han köpte amerikanska lyxbilar som han inte kunde betala.

– Under lång tid brydde jag mig inte. Jag hade inte råd att betala för parkeringen, så jag fick böter. Nu har jag betalat av alla skulder, jag är fri.

HAN HAR INTE haft semester sedan han var sjutton, nu är han 29 år. Behovet av pengar har tvingat honom att jobba jämt.

Max Torell mobbadades redan i femte

klass när han blev kompis med andra mobbade barn. Först vid 24 års ålder fick han diagnosen add.

– Nu har jag fått mediciner så jag kan hantera svårigheterna. Jag har haft problem med koncentrationen och det sociala hela livet, jag har inte vågat prata med folk.

Av det märks inget alls nu. Han berättar också om bästa kompiserna på firman.

– Vi gillar varandra, men bråkar ofta. Max Torell säger att han är lösningsfokuserad. Bara vid extrem rusningstrafik tvingas han kalla på Trafikverkets vägassistansbilar som då stänger av trafiken.

– Jag hatar att se problemen. 98 procent av jobben löser jag själv.

MAX TORELL HOPPAR in i bilen och tar emot nästa larm. En tre ton tung Audi har puspunka i Mölnlycke. Han plockar fram lagningsatsen och tar av det gigantiska hjulet. Han letar systematiskt efter hålet medan han pillar bort stenar i skårorna.

– Det sitter på insidan och går inte att laga. Bilen måste bärgas. Som vanligt finns det inget reservhjul nuförtiden. Man

KORT OM ADD

Add (attention deficit disorder) är en form av ADHD men utan överaktivitet. Personer med add är i stället ofta lugna och långsamma, drömmer sig bort och har svårt att komma i gång med sånt de måste göra.

Källa: Region Uppsala



Max Torell har ADD, men med rätt mediciner har han numera lätt för att möta folk. Under våra fem timmar på uppdrag i Göteborg handskas han flyhänt med allt från lyxvagnsägare till veteranbilsentusiaster, och darrar aldrig på manschetterna vad han än ställs inför.

blir tvungen att åka till verkstaden och betala, säger han och ler åt biltillverkarnas slughet.

Ågaren bryr sig inte, det är firmans bil.

I FYRA TIMMAR har vi åkt kors och tvärs över staden och assisterat bilister. Det är äntligen dags för mat på en snabbmatsrestaurang i Mölndal.

Efteråt fotar han mätarställningen på Audin och droppar vant nycklarna i verkstadens brevlåda i det mörkklagda industriområdet.

Max Torell minns starten på karriären när han var klar med den ettåriga yrkesutbildningen till lastbilschaufför. Utan att ha en aning om hur en bärgningsbil funkade.

– Jag läste på knapparna ”flak upp” och ”flak ner”.

Han fattar displayen till flaket och berättar om första bärgningsjobbet. Hans uppdrag var att hämta en bil som hade landat i ett stengärde efter en olycka under natten.

– Då gick en hydraulslang på bärg-

ningsbilen och jag kunde inte göra något. Han letade efter en jourverkstad som bytte slangen. Bärgningen tog fem timmar.

– Men jag klarade det och fortsatte. Jag tror att jag kommer att jobba som bärgare resten av mitt liv. Jag har testat vanliga chaufförsjobb. Det var jättetrist.”

VARJE ÅR INTRÄFFAR omkring 300 trafikolyckor med personsador i samband med vägarbeten, skriver Trafikverket i rapporten *Trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2021*. Totalt inträffade 74 dödsolyckor under perioden.

Svenska Transportarbetarförbundet som organiserar bärgare har fört fram ett krav på att bärgningsbilar med påkörningsskydd, TMA (truck mounted attenuator), ska användas. Flera bärgare har skadats svårt vid påkörningsolyckor. Riskerna har dessutom ökat i takt med högre hastigheter och bilförare som knappar på telefoner och gps:er bakom ratten. Men någon lagändring har inte skett, med motiveringen att det är arbetsgivarens ansvar att göra en riskbedömning när TMA-bilar ska användas.

MARTIN MILJETEIG ARBETAR som central arbetsmiljöombudsman för Svenska Transportarbetareförbundet.

Vad kan bärgare göra förutom att se sig för? – Allra bäst är att kräva avstängning genom blåljusgrupperna och omdirigering av trafik. Sedan kommer TMA-fordon. Som vi ser det ska arbetsgivare skapa en säker plats att bärga, vilket oftast innebär att använda TMA-fordon. Kan inte arbetsgivaren göra det ska man inte tillåta att bärgningen utförs, det är för farligt, säger Martin Miljeteig. ■

Partiklar på jobbet kan leda till kronisk njursvikt

Arbetsmiljö. Svenska byggnadsarbetare har följts sedan 1970-talet och nu visar en studie att de löper 15 procent större risk att drabbas av njursvikt. Det eftersom de exponeras för damm och partiklar på jobbet. Forskning som kommit på senare år pekar också på att den som utsätts för partiklar från industri, trafik och uppvärmning också kan löpa större risk att drabbas av kronisk njursjukdom. Nu ska forskarna vid Göteborgs Universitet gå vidare och undersöka hur andra yrkesgrupper drabbas av farliga partiklar. ■



Så här skulle e-metanolfabriken se ut. Men det blir ingen fabrik.

Satsning för grönt fartygsbränsle avbryts

Flyg. Flagship Ones fabrik i Örnsköldsvik skulle tillverka fossilfritt e-metanol. Den skulle bidra till grön omställning och skapa nya jobb. Men det blir ingenting av det.

Text John Antonsson

Det var i mitten av augusti nyheten slog ner som en blixt från klar himmel. Ågarbolaget Örsted hade i sin senaste halvårsrapport meddelat att de skulle lägga ner satsningen på elektrobränsle.

TANKEN VAR ATT elektrobränslet skulle kunna vara ett miljövänligt alternativ till sjöfart och flyg. Men investeringen blev för dyr och tiderna är för osäkra, har Örsted argumenterat.

Så sent som december förra året stod Bill Gates i en talarstol vid miljötoppmötet COP28 och lovade att han skulle satsa 240 miljarder euro i några projekt och att Flagship One var ett av dem.

Bygget var redan i gång och planen var att fabriken skulle stå klar under 2025

och ha en kapacitet på 50 000 ton fossilfritt e-metanol och att det skulle kunna leda till minskade utsläpp på 100 000 ton koldioxid per år. Enligt flera bedömare är det här en del av en trend som pågått sedan kriget i Ukraina startade. Omställningen till grön energi har saktats av och fartygsbranschen har visat minskat intresse av att byta ut sina fossila drivmedel.

ENLIGT ÖVIKS ENERGI kommer den uteblivna satsningen inte att leda till att någon i deras personal blir av med jobbet, det kan däremot påverka deras underleverantörer. Enligt bolaget kommer skattebetalarna i kommunen inte heller att påverkas negativt, eftersom Örsted är ansvariga för att bekosta avvecklingen. Nu letar det kommunala bolaget efter nya aktörer som kan ta över den tilltänkta platsen.

– Vi är fast beslutna att fortsätta vår resa med att möjliggöra energilösningar för en hållbar framtid, säger Roland Nordin, vd på Övik Energi, i ett pressmeddelande. ■

Nytt om forskning

1 Trivs du med chefen? Ny forskning från tre samarbetande lärosäten visar att relationen till chefen kan vara ännu viktigare än relationen till kollegorna.

– Om du har en bra relation med din chef, känner du dig oftast mer erkänd, får bättre stöd och har mer inflytande över ditt arbete. Detta leder till högre arbetstillfredsställelse och större engagemang, säger Thomas Andersson, professor i företagsekonomi vid Högskolan i Skövde och en av forskarna bakom studien i ett pressmeddelande.

2 En ny studie från Chalmers tekniska högskolan ger förhoppningar om vägasdrivet flyg luft under vingarna. Enligt forskarna kan nära allt flyg som är upp till 120 mil drivas med vätgas redan till 2045.

– Det finns branschförväntningar om att 30–40 procent av det globala flyget ska drivas med vätgas till år 2050. Sannolikt kommer vi under ett antal år framöver att behöva en mix av flyg som går på el, mindre miljöbelastande e-jetbränsle och vätgas. Men varje flygplan som kan drivas med vätgas från förnybar energi minskar koldioxidutsläppen, säger Chalmersprofessorn Tomas Grönstedt i ett pressmeddelande.

3 I oktober förra året läckte 150 ton olja ut i havet utanför Blekinge då ett fartyg gick på grund. Nu är musslorna fulla av miljögifter, enligt en rapport från IVL Svenska Miljöinstitutet.

Nej till längre dubbdäckperiod

Vägtrafik. Transportstyrelsen föreslår att dagens datum för när det är tillåtet att köra med dubbdäck blir kvar. Att förlänga perioden riskerar att påverka miljön negativt, enligt myndigheten. Det framkommer i den utredande rapport som lämnats till regeringen.

Utredningen är ett uppdrag som Transportstyrelsen fick förra hösten. Framför allt var frågan om det var möjligt att förlänga dubbdäckperioden med två veckor på våren. Det motiverat både av att det skulle ge bilister ökad chans att byta däck och minska stressen och arbetsbelastningen för däckverkstäder.

Men Transportstyrelsen har alltså gjort bedömningen att luftkvaliteten väger tyngre och säger nej till förlängning av perioden när dubbdäck är tillåtna. I dag är det förbjudet att använda dubbdäck mellan 16 april och 30 september om det inte är eller väntas bli vinterväglag. Syftet är just att minska den negativa påverkan på luftkvaliteten och även att minska vägslitaget. ■



Fler blir av med körkortet på grund av rattfylla.

Rattfylla bakom allt fler indragna körkort

Vägtrafik. Nära 20 000 körkort återkallades det första halvåret. Det är en viss ökning, med 2,6 procent, jämfört med samma period förra året. Medan trafikbrotten som orsak minskar fortsätter återkallelser på grund av rattfylleri och drog rattfylleri att öka.

Den enskilt vanligaste orsaken till att någon förlorar körkortet är fortkörning. De senaste åren har dock trafikbrotten tydligt minskat som orsak och ligger nu klart under 10 000 fall det första halvåret 2024.

Däremot har alltså fler än tidigare fått körkortet indraget av Transportstyrelsen på grund av att de kört rattfulla. Också antalet körkort som återkallats av medicinska skäl har ökat under en lång rad år. ■



Martin Miljeteig. Foto: John Antonsson



Per Peterson trivs jättebra på sin nuvarande arbetsplats, men han tvingas söka nytt jobb för att få pappalivet att gå ihop.



1 I sonen Rasmus rum finns mängder av fordon, här på väg in i det fiktiva åkeriet (finns ett med samma namn i Stockholmstrakten, som okejat användning av namnet).

2 Per med dvärgpinschern Hugo, som brukar vara med i hytten på jobb.

3 Schema över livspusslet.

Förkortad arbetstid

Småbarnsföräldrar har rätt att förkorta sin arbetstid med upp till en fjärdedel, 25 procent, utan att samtidigt ta ut föräldrapenning. Men möjligheten upphör när barnet fyllt 8 år eller när barnet gått ut sitt första skolår. Förkortad arbetstid är alltså en form av föräldraledighet som regleras i lagen om föräldraledighet. Lagen ger bara möjligt att gå ner i arbetstid fram tills barnet är 12 år om vårdnadshavaren samtidigt tar ut föräldrapenning. Då är det möjligt att minska arbetstiden mer, maximalt 75 procent.



Schema enligt avtal

När det gäller arbetstidsschema ska det upprättas av arbetsgivaren i samråd med den anställda. Men i slutändan är det arbetsgivaren som bestämmer.

Så här står det i transportavtalets tredje paragraf om arbetstid vid åkeriarbete:

"Arbetsgivaren skall ta möjlig hänsyn till den anställdas önskemål. Om enighet inte kan nås bestämmer arbetsgivaren hur arbetstiden skall förläggas. Vid oenighet kan förhandling påkallas enligt avtalets 22 § i mom. Det av arbetsgivaren upprättade arbetstidsschemat gäller och skall följas av den anställda till dess att man vid förhandling enats om att ändra schemat."

Föräldraroll och drömyrke – en omöjlig ekvation?

För chauffören Per Petersson ledde åkarens beslut att plussa på två timmar till kris. Som ensamstående pappa lever han nu med ständig stress, logistiken för det egna livet är bara löst september ut. Sonen går alltid först.

Text LILLY HALLBERG

SENSOMMAR I SKÅNES-FAGERHULT hos familjen Petersson: Det röda huset på en höjd, hunden Hugo som hoppar välkommande i hundgården, en husvagn för utflykter på gårdsplanen. Bakom en nyanlagd uteplats finns en körslinga i skogen. Livet ter sig både idylliskt och kul så här i sommarlovstider.

Åttaårige Rasmus är denna vecka hos mamman, som bor i Kalmartrakten.

Pojkrummet är fullt med arbetsfordon, modeller av långtraktare och maskiner. "Han vet vad han ska bli" enligt pappan, Per Petersson. Precis som han själv gjorde.

I hallen hänger ett jättelikt schema över deras tider. Hemmet är trevligt. Och väldigt välorganiserat.

– Det måste man vara, det finns ingen annan som kan ta ansvaret, säger Per.



PER PETERSSON

Ålder: 47 år.

Jobb: Lastbilschaufför, anställd på åkeri.

Restid till och från arbetsplatsen: I timme.

Borr: Skånes-Fagerhult, Örkelljunga kommun, i norra Skåne.

Familj: Ensamstående med ett barn, 8 år.

Strax före jul förra året började problemen på allvar. Pers arbetsgivare sedan 2018, ett större åkeri, beslutade att alla chaufförer skulle byta schema. Det innebär för Pers del tio timmars arbete, 05.30–16.30, och lediga torsdagar.

– Jag tänker att det egentligen inte är personligt, jag har en bra relation med chefen på plats och har jobbat med både honom och hans pappa innan. Tidigare har de också alltid varit tillmötesgående, som när jag separerade från Rasmus mamma, säger Per Petersson.

– Det här var som en omvänd hand.

SONEN RASMUS BOR heltid hos honom och går i skolan i Fagerhult. Några nära anhöriga finns inte i närheten. Arbetsdagen startar innan sonens fritids öppnar.

– Jag har löst det på annat vis, tack vare en utomstående. En fantastisk person, en kvinna som kan komma vid 5 varje

morgon och åker med till skolan. Men samtidigt, det är att vara beroende av en utomstående. Och det kostar...

– Jag försökte in i det sista behålla åttatimmars-tjänst, säger Per.

Han vände sig till facket och upplevde bra stöd från Halmstadsavdelningens ombudsman och skyddsombud: "De försökte, men sa också innan förhandlingsmötet att jag inte skulle ha så stora förhoppningar".

Åkeriet följde regelboken, var behjälpligt, och gick igenom ändringen av arbetstidsschemat i förhandlingen. Men var också stenhårda med att driva igenom de nya tiderna.

ATTITYDEN FRÅN ARBETSGIVAREN: Ta jobbet eller säg upp dig.

– Tanken att de vill att man ska tröttna och säga upp sig ligger i bakhuvudet. Inte så att de gör det aktivt men känslan att de

inte vill ha en kvar finns ibland.

Samtidigt vet Per Petersson sitt värde: Han har arbetat 30 år i branschen, kan hela området åkeriet kör på, vet att ledningen vet att han ställer upp och får saker lösta.

MYCKET HAR ÄNDRATS under hans år i branschen. Men Per känner igen inställningen när det handlar om att hämta från förskola eller vara hemma för vård av sjukt barn; "kan inte karringen ta det?".

– Så är det ju. Men är Rasmus sjuk stannar jag hemma och har han studiedag tar jag föräldraledigt eller semester. Det är att markera både för åkeriet och sonen.

– Annat är svårt att lösa. Säg att jag en dag sitter i Falkenberg och skolan ringer om att Rasmus blivit akut dålig. Det är inte barn att avbryta jobbet och hämta honom.

Per ser sig i dag om efter ett nytt jobb

med arbetstider som går att förena med sonens schema, en arbetsdag mellan klockan 7 och 16.

Han talar trots allt med förståelse om arbetsgivarens situation. Transport är en tuff bransch med hård konkurrens.

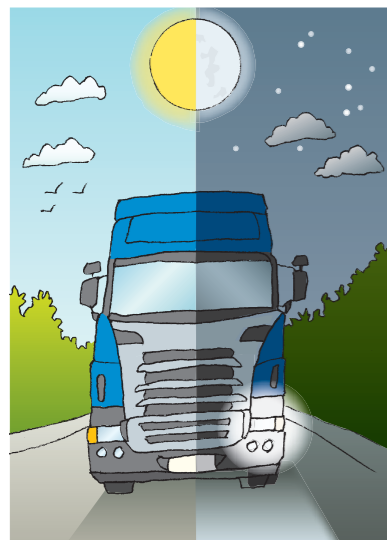
– Jag mår inte bra av att säga nej, det är som en personlig kris. Det är inte roligt att känna att man förvandlas till en gnällröv när de hör av sig från jobbet, jag känner att jag sviker både åkeriet och mig själv.

MED NUVARANDE SCHEMA blir det omöjligt att kombinera föräldraskapet med yrket, enligt Per.

– Helt ärligt kan jag säga att jag älskar mitt jobb och egentligen trivs jättebra. Men jag älskar min son ännu mer, och nu tvingas jag söka annat jobb för att få pappalivet att gå ihop. Det kan inte vara meningen det ska behöva vara så år 2024! ■

Sandra har frågor om ersättning då hon sitter och väntar på jobb och Patricia undrar om hon måste jobba på röda dagar. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Hur mycket får en chaufför i traktement på dagen respektive natten?

Traktamente för chaufförer

? Jag vill veta vad som gäller för dagtraktamente och natttraktamente för chaufförer. Hur mycket ger det i plånboken?

Jocke

Svar: För att kunna få dagtraktamente så krävs det att övernattning sker utanför stationsorten.

I skrivande stund så är dagtraktamentet 205 kronor per halvdagn och logitraktamentet är 325 kronor.

Hur mycket det ger i plånboken beror på hur många traktamenten du kommer upp i under månaden.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Övertidsersättning och ob-tillägg

? Jag är schemalagd på 168 timmar per månad, utlagt på tre veckor. Alltså jobbar jag tre veckor och är ledig en vecka.

Min arbetsgivare påstår att jag då endast ska få betalt för de 168 timmarna och ingenting mer (månadslön). Ingen övertidsersättning eller ob då han tycker att jag får "en vecka betald ledighet".

Jag menar dock att jag arbetat in den veckan och har rätt till övertidsersättning.

Jag har jobbat 189 timmar denna månad till exempel. Dessutom har jag jobbat många ob-timmar under samma månad.

Johanna

Svar: Din arbetsgivare ska lägga ett schema som är lagligt, följa kör- och vilotiderna och kollektivavtalet.

Man kan göra en utjämnning på fyra veckor, efter de fyra veckorna ska snittet vara 40 timmar.

All tid utanför schemat blir övertid, när det gäller ob så ska ersättningen utbetalas när du jobbat inom ob-fönstret.

Som du beskriver det så får jag inte ihop schemalagningen. Mitt råd är du kontaktar din lokalavdelning och att ni får gå igenom ditt schema och arbetstider.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Måste jag jobba på röda dagar?

? När jag började på åkeriet där jag jobbar nu sa de att jag skulle vara ledig över jul, nyår och midsommar. Alla andra röda dagar eller helgdagar, förutom lördag och söndag, skulle jag jobba.

Nu pratade jag med mitt skyddsombud och hon sa att vi absolut inte är tvungna att arbeta på röda dagar.

Vad gäller egentligen? Var det rätt av arbetsgivaren att begära av oss att arbeta till exempel som vi nu gjorde på Kristi himmelsfärdsdagen?

Patricia

Svar: Det korta svaret är: Är du schemalagd att arbeta den dagen så kan din arbetsgivare beordra dig att arbeta den dagen. Sedan kan man bli arbetsbefriad om särskilda skäl föreligger.

Ta kontakt med den lokalavdelning du tillhör om det uppstår frågor kring det.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Sjukskrivning efter arbetskada

? Jag jobbade vid ett schakt för tunnlar. Det tog bara tio månader innan jag skadade min axel. Nu är jag sjukskriven och inväntar operation. Jag har varit sjukskriven i fem månader.

Kan arbetsgivaren sparka mig från jobbet? Och hur blir det med utbetalning på semesterersättning? Jag jobbade nattetid, så ska det räknas som dagkörning eller ska det gå på ob? Jag är fastanställd och har månadslön.

Jyrki

Svar: Enligt svensk arbetsrätt och praxis är en sjukskrivning inte en giltig grund för uppsägning. Arbetsgivaren har ingen rätt att avskeda dig enbart på grund av din sjukskrivning. Arbetsgivaren måste först undersöka om det finns möjligheter till arbetsanpassning eller rehabilitering innan en eventuell uppsägning ens kan övervägas. I Arbetsanpassning (AFS 2020:5), paragraf 6, står det att arbetsgivaren ska utreda och genomföra nödvändiga åtgärder för arbetsanpassning så snart som möjligt, och fortlöpande följa upp om anpassningarna fungerar.



Behöver arbetsskadade Jyrki oroa sig för att bli avskedad?



Har Sandra rätt till ersättning för sin väntetid?

Under sjukskrivningen fortsätter du att tjäna in semesterlön, vilket regleras i semesterlagen. Beräkningsgrunden för ersättningen ska vanligtvis bygga på din ordinarie arbetstid, och då ingår ob för ditt nattarbete. Det kan dock finnas andra beräkningsgrunder eller avtal beroende på vilket kollektivavtal man går under.

Om du är orolig rekommenderas att du kontaktar din lokalavdelning för att tala med en lokal ombudsman om just din situation.

Gustaf Järsberg,
central arbetsmiljösamordnare

Får jag ersättning för väntetid?

? Jag jobbar på ett rullande varannan-vecka-schema, där varje vecka är schemalagd till 53,33 timmar (10,67 timmar per dag), och detta innebär en tjänst på 66,6 procent. Jag ligger oftast ute under veckorna och har ofta långa dagar som överstiger mina schemalagda 10,67 timmar.

Ibland blir jag stående för att vänta på till exempel en container som kommer in med båt eller färja nästa dag. Då får jag bara sitta i bilen och vänta, för att jag inte har möjlighet att åka hem.

Har jag rätt att få ersättning för mina ordinarie 10,67 timmar som är schemalagda?

Jag är tekniskt sett kvar på arbetsplatsen, men kan inte utföra något direkt arbete eftersom jag inväntar arbetsuppgifter som ännu inte finns tillgängliga.

Mitt åkeri går efter transportavtalet, så därför är jag nyfiken på vad som gäller. Jag får övertidsersättning för alla timmar över 53,33 timmar (veckovis), så därför spelar det ganska stor roll för hela veckans totala ersättning, då min arbetsgivare annars vill "kvitta" övriga långa dagar (över 10,67 timmar) mot en kortare dag då jag inte kan utföra något arbete, men ändå sitter i bilen och väntar.

Sandra

Svar: Om du stått till arbetsgivarens förfogande utanför din stationer-

ingsort och är berättigad till traktement och kommer till lastningsplatsen innan din schemalagda arbetstid tagit slut så har du rätt till lön för den tid du är schemalagd.

Utförd övertid får inte kvittas mot ledig tid vare sig i början eller slutet av avlöningsveckan. Ta kontakt med din lokalavdelning så får de titta närmare på frågan.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Kan jag vara studieledig heltid för deltidstudier?

? Om jag studerar 75 procent måste jag jobba de återstående 25 procenten? Eller har jag rätt till att ta studieledigt 100 procent fast jag studerar 75 procent?

Jag har en tillsvidare tjänst på heltid och jag tillhör bevakningsavtalet.

Patrik

Svar: Om det är 75 procent du studerar så har du arbetsplikt för

de resterande 25 procenten då du arbetar heltid.

Det är alltså inte möjligt att begära studieledigt för 100 procent om du inte studerar full tid. Men du kan komma överens med din arbetsgivare om annat.

CSN ger dock inte ersättning för annat än den korrekta studietiden.

Maria Alcaender Nygren,
studiesekreterare

Fråga Transports experter!

Är du medlem i Transport och har egna frågor om din anställning, eller annat som har med jobb eller studier att göra?

Ställ dina frågor till **Transport på direkten** som du når genom att ringa 010-4803000.

Medlemmar kan också logga in på transport.se och chatta med Transports olika experter.



Det ska löna sig att välja gröna alternativ, som kollektivtrafik framför bil och tåg framför flyg. Men flyget har länge premierats på tågets bekostnad, ansåg en stor del av deltagarna i medborgarrådet som tog fram två olika förslag på en tuffare och en mildare form av flygskatt.

”Nästa generation ska känna hopp”

”Det ska vara enkelt att göra rätt och kostsamt att göra fel – en balans mellan morot och piska är nödvändig för att klimatmålen ska nås”. Det uttalandet enades Sveriges första nationella medborgarråd om klimatet att ge landets politiker. Plus flera långtgående förslag.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

MEDBORGARRÅD I OLIKA frågor har engagerats i en rad andra länder i Europa, däribland Danmark, Finland, Frankrike och Storbritannien.

Deltagarna i det svenska rådet fick lyssna och framför allt ställa frågor till en rad expertföreläsare, i grupper diskutera och tala till punkt. Inte avbryta varandra och gemensamt komma fram till hur Sverige ska kunna nå sina mål, enligt Parisavtalet.

Det vill säga: *minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till 2030, jämfört med nivåerna 1990*, för att hejda den globala uppvärmningen. Ett minst sagt stort område så frågan snävades in till att främst gälla hur vi ska minska våra utsläpp från transporter.

– De svarar för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp, säger Daniel Lindvall.

HAN ÄR DOKTOR i sociologi vid Uppsala universitet, specialiserad på demokrati-frågor och engagerad i medborgarrådet, som kan beskrivas som ett demokratiskt experiment.

– Vi försökte så långt som möjligt att spegla befolkningen. Skapa ett mini-Sverige med någorlunda partipolitisk balans, människor från stad och landsbygd och deltagare som var oroliga och inte oroliga för klimatet, säger han.

Ett syfte med medborgarrådet var att berika och nyansera debatten. Hur då?

– Debatten om klimatet har blivit mer professionaliserad och organiserad av aktörer som har resurser, styr och tar utrymme, som intresseorganisationer och tankesmedjor. Det blir lite onyanserat och väldigt polariserat, som vindkraft mot kärnkraft. Intressekonflikter blåses upp



Deltagarna i medborgarrådet la stor vikt vid rättvisespekten, att alla har olika förutsättningar, och att det offentliga ska ta större ansvar som högkostnadsskydd i kollektivtrafiken, förklarar Daniel Lindvall.

och debatten avspeglar inte helt korrekt attityderna i samhället.

KLIMATOMSTÄLLNINGEN ÄR EN process som berör alla, mer eller mindre. Olika grupper gynnas och andra missgynnas betonar Daniel Lindvall.

– Det gäller att ha förståelse för olika gruppers upplevelse av orättvisor. Vi ville

”Klimatfrågan är för viktig för att förbli ett politiskt slagträ.”

Ur medborgarrådets gemensamma uttalande.

samla en grupp som kan sitta tillsammans och diskutera, så långt som möjligt avskärma från polarisering, desinformation och ta del av varandras perspektiv. Deltagarna visade varandra väldigt stor respekt fast de verkligen inte var överens om allt. Det var okej att tycka olika.

Daniel Lindvall pekar på den mer aggressiva tonen i sociala medier.

– Vårt experiment visar att en grupp människor som möts kan föra ett civiliserat samtal och sträva mot dialog, även om de har vitt skilda bakgrunder.

I SITT GEMENSAMMA uttalande uttrycker deltagarna:

”Det krävs en förändring av oss nu, så att nästkommande generationer kan känna hopp.”

Fast för att nå långsiktig förändring och förmå politikerna att våga ta ”de tuffa besluten” behöver partierna samverka och jobba blocköverskridande, som när det gäller försvar och pensioner: ”Klimatfrågan är för viktig för att förbli ett politiskt slagträ.”

Samtidigt menar rådet att det inte är läge att sätta sig ner och invänta politikerna utan ”upp till oss alla att visa vägen och agera”.

EU-VALET GAV EN vink om att klimatfrågan är viktig för Sveriges väljare. En undersökning av oberoende SOM-institutet vid Göteborgs universitet visar att 77 procent av väljarkåren oroar sig för klimatet och anser att besluten inte räcker till. Medborgarrådet vill i sina förslag också se mer kraftfulla åtgärder än politikerna. ■



Den hotade humlan är helt avgörande för vår överlevnad.

MEDBORGARRÅD – ETT MINI-SVERIGE

7000 svenskar bjöds slumpmässigt in att delta i medborgarrådet. Knappt 500 personer svarade. 60 av dem valdes genom en vetenskaplig metod ut för att i möjligaste mån skapa ett ”mini-Sverige” – med folk från stad och landsbygd, av olika kön, med skiftande utbildning, inkomst, partipolitisk syn, av utländsk härkomst eller svensk, människor som oroade sig eller inte för klimatet. 49 personer var kvar hela tiden. Deltagarna delades in i

grupper som tog fram 22 förslag, vilka alla sedan röstade om och presenterade för en grupp riksdagsmän. Läs mer i rapporten **Medborgarråd om klimatet. Uttalande och förslag**. Projektet är en del av forskningsprogrammet Fairtrans kring en effektiv och rättvis klimatomställning. Flera högskolor deltog, däribland Uppsala och Lunds universitet.

Scanna QR-koden och läs mer på fairtrans.nu.



Här är några av förslagen – i korthet

Snabba på övergången till miljöklassade eller anpassade fordon.

Beskatta tung trafik som ej når miljöklassen, inklusive utländska fordon. Inför krav på reduktionsplikt för tunga fordon.

Förbättra kostnader och tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Högkostnadskort som inkluderar all kollektivtrafik, gratis för pensionärer och ungdomar.

Gynna tåget genom en progressiv flygskatt (ökar med inkomsten).

Inför höga progressiva flygskatter som går till att subventionera biljettpreiser för tågresor och utbygg-

nad/underhåll av järnvägen. Inför likvärdiga flygskatter i hela landet.

Inför en förnuftig flygskatt.

En chockhöjning av flygskatten kan leda till förlorade jobb och ekonomisk belastning. Inför stegvis höjning av flygskatten över flera år. Använd pengarna till utveckling av miljövänligare bränslen och teknik. Förbättra alternativ.

Sträva efter övergång till hållbara elbilar.

Det ska vara billigare att köpa elbil. Skrotningspremie vid inlämning av gamla bilar och byte till miljövänligare.

Elektrifiera och effektivisera tung trafik.

Betydande bidrag när företaget byter fossila fordon mot eldrivna. Statlig satsning på laddinfrastruktur. Laddplatser kan även fungera som distributionscenter och placeras utanför storstäder, där anpassade ellastbilar hämtar och kör ut gods. Effektivisera och kör så ofta som möjligt med full last. Inför kilometerskatt för lastbilar, lägre skatt för ellastbilar.

Förstatliga och bygg ut tågtrafiken. Planera långsiktigt för underhåll och utveckling.

Nya möten gav andra perspektiv

Väktaren Johan Pettersson var en av deltagarna i medborgarrådet om klimatet.

– Det bästa var att få träffa en massa folk och få olika perspektiv, säger han.

Text Justina Öster

Johan jobbar natt som ronddande väktare, är 35 år och bor i Degerfors. Han tillägger:

– Jag kände att jag var med och gjorde något viktigt. Sen om det blir något av det vet jag inte, men förslagen är i alla fall överlämnade till politikerna.

När Johan fick frågan uppfattade han det som en medborgerlig plikt att engagera sig. Det var spännande att ”få vara med på insidan” och se hur arbetet gick till.

– Det gav en helt annan bild än det jag läste om att välja ut 60 personer att indoktrinera med miljöpropaganda. Den bilden kände jag inte alls igen mig i.

Johan var en av dem i rådet som inte upplevde klimatfrågan som särskilt viktig. Han bekymrade sig mer om sina morföräldrar och sin ekonomi.

– Nu tänker jag mer och mer på klimatet, som att inte slösa så mycket med grejer. Inte använda så mycket plastpåsar, inte låta bilen gå på tomgång eller lämna datorn på. Det är ingen helomvändning, men lite smågrejer i alla fall. Så rådet har haft en viss positiv effekt.

Viktigaste frågan för Johan var förslaget om elbilar, att försöka få ner priset.

– Vi har hybrider på jobbet. Privat kör jag en gammal Saab 2006 på bensin, men det är nog snart dags att byta och då kan det bli en hybridbil.

Var det några förslag du inte höll med om?

– Höjd flygskatt, att betala mer i skatt är ju aldrig roligt. Utbildning om klimat för vuxna och barn tycker jag också är onödigt. Det borde ingå i samhälls- eller naturkunskapen och de unga är ju redan rätt upplysta om att inte skräpa ner och förorena, säger Johan Pettersson. ■



Christopher Vuori har satsat en anseelig summa på sin favorithobby *Warhammer 40000*. Men han har en betydligt ljusare framtidstro än spelets mörka inhumana och krigiska dystopi.



I pakt med monster och mörka krafter

Det började med *Star Wars* och *Sagan om ringen*. I dag är *Warhammer 40000* väktaren och ordningsvakten Christopher Vuoris helt överskuggande hobby. Trummor och slagverk har fått vika för krigsspelet som utspelar sig i en mörk fantasy- och science fictionvärld i rymden.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

WARHAMMER ÄR ETT populärt fysiskt, brittiskt brädspel. På bord med exakta mått (60 x 44 tum) sätter spelarna ihop arméer och iscensätter krig i stadsmiljö eller terräng. År 40 000 efter Kristus. Men halva grejen är att beställa, klippa delar av soldater, vapen, krigsmaskiner och monster med superkrafter ur plastark, bygga ihop och måla dem.

– Jag har blivit mycket bättre på att måla nu än med mina tidiga figurer. En del har jag målat om och att sälja och köpa begagnat är också stort bland oss Warhammer-nördar, säger Christopher.

HAN LER LITE generat när han botaniserar bland figurerna. Kompisens dotter ville absolut måla hans naglar lila kvällen innan, men de går väl i ton med krigare och science fictionmonster.

– Färgerna har olika betydelse för det lag man tillhör. De här ingår i den äldsta som existerade vid universums början,

”Necrons”. De slöt en pakt med onda gudar och fick evigt liv, men tappade känslan för allt gott i världen.

– I mänsklig-hetens galax, Vintergatan, finns vanliga soldater, visar han. Där härskar en gudalik varelse, Kejsaren.

Kyrkan följer honom slaviskt och jagar oliktänkande. Då och då dyker det upp folk som vägrar följa kejsaren.

I STORT FINNS tre stora grupper, sammanfattar Christopher – Imperiet (mänsklig-heten och det goda), Kaos (de onda) och



Till vänster står en högre Norn Emissary och till höger en mindre Neurotyrant med långa tentakler.

Xenos, som är ett samlingsnamn för alla utomjordingar (science fiction-monster).

– Man får inblick i mytologi och historia, så det är ett bra sätt att lära sig mer. Vi är många som spelar, 30 bara i Gävle- och Sandvikenområdet som träffas hyfsat regelbundet. Jag tävlar fyra gånger per år.

Då kommer måttbandet till flitig användning. Särskilda regler gäller för varje figur och stora figurer ger fler poäng än små.

Det stora åldersspannet på mellan 15 och 50 plus bland spelarna från olika yrken är extra kul, tycker Christopher. Pandemin lockade fler till Warhammer, som bättrat på hans kunskaper i språket engelska, via ljudböcker, och förbättrat hans finmotorik.

– Det är ett pilligt precisionsjobb att limma ihop alla små detaljer på figurerna. Jag har hållit på med Warhammer i tio år nu och kommer nog alltid att fortsätta, säger Christopher Vuori. ■

Fotnot: En tum är 25,4 millimeter.

CHRISTOPHER VUORI

Ålder: 27 år.

Familj: Singel.

Bor: Gävle.

Jobb: Väktare och ordningsvakt.

Fackliga uppdrag: Klubbordförande, skyddsombud, handledare på fackliga kursen Startpunkten, skol-informatör.

Tips: Kolla videor på Youtube "Story and lore of Warhammer 40K".

Mer: Hanterar trummor och slagverk, har pluggat samhällsvetenskap och historia på universitet.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 53 600 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är måndag-fredag 8.00-16.40. Lunchstängt 11.30-12.30. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växel öppen 8.00-17.00 måndag-torsdag och 8.00-15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30-12.30.

I juni till 31 augusti är växel öppen måndag-fredag 9.00-15.00. Lunchstängt 11.30-12.30.

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

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag-torsdag 13.00-15.00 och fredag 9.00-11.00.

Du hittar fler kontaktpuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på transport.se och transportskassa.se



Tre av fyra från Jönköpingsavdelningen: Madelene Kohult, Morgan Sparrenholt och Anna Axelsson. Saknas på bilden gör regionala skyddsombudet Håkan Jansson.

Månadens avdelning

Uppdrag i händelsernas centrum

De fyra på kontoret i Jönköping försöker vara ute så mycket som möjligt för att möta medlemmar. Men ser också värdet i att möta varandra för att prata och stämna av, om än hastigt – det är ett påfallande glatt gäng som organiserar i ett stort område med en av landets viktigaste transporthubbar.

Text Lilly Hallberg

– Lättsamheten här gör att jobbet blir mindre tufft. Det är högt i tak. Man blir peppad av de andra, till exempel om det handlar om en svår förhandling, säger ombudsmannen Madelene Kohut.

HON ÄR SENAST anställd på avdelningen, började hos Transportarbetareförbundet före sommaren och jobbade tidigare för LO-distriktet med en bakgrund från Livsmedelsarbetareförbundet: "Det är jag som sticker ut här". Men får medhåll av ombudsmannakollegan Morgan Sparrenholt om vikten av samspel:

– Vi måste veta vad de andra gör, också för att kunna hoppa in och tacka upp för varandra om det blir nödvändigt.

MYCKET TYCKS VARA på rull kring avdelning 20 när tre av fyra från kontoret samlas i fikarummet i mitten av augusti: Jönköpings pride-tåg, Elmiämässan, fiskedag, startpunktsutbildning och uppstart av avtalsrörelsen.

– Vi försöker fånga upp frågor som man vill lyfta inför avtalsråden, alla sektioner har möten innan där det tas upp, säger avdelningsordförande Anna Axelsson.

En sådan fråga är arbetstidsförkortning, framför allt på terminalsidan. Inom avdelningen finns flera arbetsplatsklubbar i framför allt Torsvik söder om Jönköping, bland annat vid Postnord.

– Arbetstidsförkortning var också något förtroendevalda från vår avdelning

lyfte i förra avtalsrörelsen, säger Anna.

Andra frågor – förutom lön – är mer beroende av avtalsområde, som exempelvis rasternas förläggning (taxi/färdtjänst) och ob för obligatorisk utbildning på helgerna (åkeri).

I ETT AV landets redan terminaltätaste områden byggs det fortfarande mycket nytt.

– Det är på gott och ont. Det är inte alltid tryggt för de inblandade, med nya aktörer utan kollektivavtal blir det problem, säger Morgan Sparrenholt.

Liksom avdelningsordföranden Anna tar han också upp risken för arbetsbrist – flera nybyggda lagerbyggnader står halvfulla; alla kommer inte att gå runt. Däremot är det inget vanligt förekommande problem med gränsdragning om vilket förbund som ska organisera, den linjen är klar: Handels när det är företagets eget lager, annars Transport.

Norra Småland är ett

jämförelsevis stort område. När det gäller fackliga utbildningar har avdelningen dock valt att hålla dem fysiskt.

– Det är bättre, ger en helt annan bild när man går utbildningen att mötas på plats, säger Morgan, som själv inledde sin ombudsmanna-utbildning med fyra veckor helt digitalt.

– Fast det var en helt annan grej.

ALLA ÄR DOCK eniga om det positiva i att pandemin trots allt visade möjligheten med digitala möten – och utbildningar – som ger fler, som annars inte haft möjlighet, en chans att delta. ■

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Avdelningskontor i Jönköping

Drygt 2000 medlemmar med arbetsplats framför allt i region Jönköping och Kronoberg. Har fyra sektioner, uppdelade på yrkestillhörighet.

Ordförande: Anna Axelsson.

På gång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 9 september till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Sektionernas medlemsmöten Sektionerna håller medlemsmöten under september månad. På dagordningen står bland annat diskussion och information om avtalsrörelsen. Samtliga sektioner håller sina möten på avdelningsexpeditionen, Fjärde Långgatan 48. En halvtimme innan mötena startar serveras det fika. Se nedan för respektive sektionens mötestider:

- Buss- och taxisektionen: 9 september, 18.30.
- Miljösektionen: 11 september, 17.00.
- Åkerisektionen: 14 september, 11.00.
- Petroleumsektionen: 16 september, 18.00.
- Terminalsektionen: 18 september, 18.00.
- Tidningsbudssektionen: 19 september, 19.00.
- Bevakningssektionen: 26 september, 18.30.

Representantskapets möte Härmed kallas representantskapets ledamöter till sammanträde.

► Tid: Kl 18.00 den 14 oktober.
► Plats: Quality Hotel II, Maskingatan II, Göteborg.

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

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

Varmt välkomna!

Pensionärsektionen har möte tisdagen den 3 september kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

Övriga mötesdagar:

- 1 oktober
- 23 december.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten i sektionerna ► Sektion I: Onsdagen den 4 september kl 18.00 på Marieborgs folkhögskola, Mariebergsvägen 16 i Norrköping. Vi bjuder på kaffe och smörgås. Styrelsen hälsar alla välkomna!

► Sektion 3: Måndagen den 16 september kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på fika. Styrelsen hälsar alla välkomna!

► Sektion 5: Medlemsmöte måndag den 2 september kl 18.30 på ABF Motala, Kyrkogatan 6. Vi bjuder på kaffe och macka. Styrelsen hälsar alla välkomna!

► Sektion 6 & 7 Vimmerby/Västervik har gemensamt sektionensmöte lördagen den 7 september kl 13.00 på BC lunchbar (bredvid OK/Q8), Allén 76 i Västervik. Vi bjuder på kaffe och macka. Välkomna!

Studier för medlemmar Startpunkten 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. Du får lära dig mer om dina rättigheter och skyldigheter, om försäkringar som ingår i medlemskapet, om skyddsombudets roll och om en skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga. Startpunkten hålls kl 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen i Linköping följande datum:

- Tisdagen den 3 september.
- Tisdagen den 1 oktober.
- Torsdagen den 31 oktober.
- Torsdagen den 21 november
- Onsdagen den 11 december.

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

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

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Är du sugen på att lära dig lite mer om facket, kollektivavtal och försäkringar? Anmäl dig till kursen Startpunkten. Under hösten håller vi Startpunkten följande datum:

- 23 september.
- 8 november.
- 6 december.

Kan du allt som står i ditt avtal eller är vissa delar lite svåra att förstå? Passa på att anmäla dig till Avtalspunkten. Under en dag så går vi igenom just ditt avtal och du får tillfälle att fråga saker i avtalet som du har gått och funderat på. Under hösten håller vi Avtalspunkten nedanstående datum:

- Miljöarbetareavtalet: 16 september.
- Bevakningsarbetareavtalet: 18 oktober.
- Transportarbetareavtalet: 11 november.
- Bensin och Garagearbetareavtalet: 2 december.

Har du funderingar eller vill du anmäla dig? Kontakta oss på OIO-4803006 eller anmäl dig direkt på transport.6@transport.se

AVDELNING 9 ÖREBRO

Transports 5-förening kallar till medlemsmöte den 27 augusti kl 18.00 på avdelningskontoret i Örebro.

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

Ingen anmälan behövs, det är bara att komma.

Väl mött, önskar styrelsen!

Pensionärsektionen bjuder in till studiebesök hos Chrysler 57 Heaven.

► Tid: Tisdagen den 17 september kl 10.00.

► Plats: Maskingatan på öster i Örebro.

Obs! Max 20 deltagare.

Anmäl dig till avdelning 9, på tel OIO-4803009, senast den 9 september.

Väl mött, önskar styrelsen!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Nominering till årets skyddsombud 2024! LO-distriktet har beslutat att utse "Årets skyddsombud" i regionerna Gävleborg och Dalarna. Detta är ett ypperligt tillfälle att uppmärksamma de skyddsombud som har gjort framstående insatser för arbetsmiljön och säkerheten på våra arbetsplatser.

Vem kan nomineras? Alla aktiva skyddsombud i Gävleborg eller Dalarna som har visat engagemang och bidragit till förbättrad arbetsmiljö kan nomineras.

Hur nominerar du? För att nominera ditt skyddsombud, skicka ett e-postmeddelande med följande information:

- Skyddsombudets namn och kontaktuppgifter.

- Arbetsplats.
- Beskrivning av insatser och resultat.
- Ge exempel på initiativ, projekt eller åtgärder som skyddsombudet har genomfört och hur dessa förbättrat arbetsmiljön.

Skicka din nominering (senast den 1 oktober kl 16.30) till sanna.eklund@transport.se. Priset delas ut på Skyddsombudets dag den 25 oktober. Ceremonin äger rum på vinnarens arbetsplats och det bjuds på tårta. Prissumman är 2000 kronor.

Låt oss tillsammans lyfta fram och belöna de personer som arbetar för en tryggare och säkrare arbetsmiljö. Din nominering kan göra stor skillnad!

Medlemsmöte Kära medlemmar! Vi har nöjet att bjuda in er till vårt kommande sektionensmöte. Där kommer vi även att nominera kandidater till representantskapet för avdelning II. Detta är en fantastisk möjlighet att samlas, diskutera viktiga frågor och vara med och påverka vår framtid inom facket.

Ditt deltagande är viktigt för vårt fackliga arbete. Genom gemensamma ansträngningar kan vi göra skillnad och säkerställa att våra röster blir hörda.

► Datum: 7 november.

► Tid: 18.00, fika från 17.30.

► Plats: Sättrahöjden 16.

Alla medlemmar i facket är varmt välkomna på mötena. Man behöver inte föranmäla sig. Vi ser fram emot att träffa dig och tillsammans arbeta för en bättre arbetsmiljö!

Varma hälsningar, avdelning II

Start- och Avtalspunkt Hösten närmar sig och det är dags att utbilda sig. Det här är en särskilt viktig utbildning som du kommer att ha nytta av på din arbetsplats.

Genom att lära dig mer om ditt kollektivavtal får du en grundläggande förståelse för dina rättigheter och skyldigheter på jobbet. Detta inkluderar allt från löner och arbetstider till semesterdagar och arbetsmiljöfrågor. Du får också mer kunskap om vad facket gör och varför kunskap är så viktig.

Passa på att ta med dig dina kollegor på kursen! Är du intresserad eller vill du veta mer? Mejla vår avdelningsordförande sanna.eklund@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektion 70/80 Olja, bensin, gummi, tidningsbud och reklambud kallar till med-

lemsmöte den 16 september kl 17.30 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Styrelsen träffas en halvtimme tidigare.

På våra möten tar vi upp viktiga frågor som medlemmarna vill att vi ska arbeta med. Men just nu har vi störst fokus på uppsökande verksamhet och medlemsvärning. Så om du känner att det är viktigt att vi besöker din arbetsplats och träffar dig och dina kollegor har du möjligheten att presentera ditt förslag på mötet.

Vill du kontakta sektionens ordförande Jonatan Nordkvist gör du det på nafsw@hotmail.com eller 0738-167516.

Hoppas att alla som kan delta gör det och för att vi ska kunna köpa rätt mängd mat är det bra att du informerar om att du kommer, hälsar sektionsordförande Jonatan Nordkvist.

Sektion 30 (miljösektionen) bjuder in till medlemsmöte den 16 september kl 18.00 i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Var med och påverka när vi ska förhandla fram nytt kollektivavtal under 2025. Detta möte handlar om vad du har för idéer och förslag som vi kan ta med oss till förbundets avtalsråd i höst.

Vi bjuder på lättare förtäring. Välkommen, hälsar sektionsordförande Kenneth Malmberg.

Uppvakting av jubilarer med 30/50 års medlemskap i Transport: 1 oktober uppvaktar vi dig som blev medlem i Transport 1994 eller 1974.

Om du är en av dem som blev det så får du inbjudan skickad till dig under augusti via brev.

Vill du veta mer om när du själv blev medlem, eller har du inte fått inbjudan fast du gick med i Transport något av dessa år? Hör av dig till avdelningsordförande Patrik Persson på OIO-4803265 eller patrik.persson@transport.se.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Mötesdags Vi vill påminna om kommande sektionensmöten:

► Sektion 7: Lördagen den 7 september kl 10 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

► Sektion 5: Torsdagen den 19 september kl 18 på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

Representantskapet har möte den 21 september. Kallelse kommer att skickas till alla representantskapsledamöter

två veckor före mötet.

Studier Anmäl dig gärna till Startpunkten den 19 oktober eller den 23 november (ring OIO-4803014). Kursen kommer att hållas på avdelningens expedition, Florettgatan 12 i Helsingborg.

AVDELNING 16 GOTLAND

Höstens medlemsmöte/grilldag, den 21 september
Öppet möte med grillning, på utsidan av Arbetarrörelsens hus, Stenhuggarvägen 6, lördagen den 21 september kl 11.00–14.30. Alla medlemmar är välkomna att delta. Ta gärna med eventuell partner och barn, eller varför inte någon på arbetsplatsen som kan tänka sig att bli medlem. Så stanna till en halvtimme eller två, innan ni ska lördags-handla. Avdelningen bjuder på hamburgare och grillad korv.

Anmälan senast torsdagen den 19 september, om ni vill vara säkra på en hamburgare, vi behöver göra inköp av varor.

Ny som medlem? Kom gärna förbi avdelningen så bjuder vi på en fika och ger er en kort introduktion om hur avdelningen fungerar.

Tveka inte att höra av er till oss om ni är intresserade av att ge en utbildning. Startpunkter och avtalspunkter planeras under hösten. Intresserad? Mejla avdelningen.

Efter sommarjobbet Begär arbetsgivarintyg, gärna med vitsord, vid avslutad anställning. Bra att ha som referens och i CV, när ni söker nya arbeten framöver. Vid frågor, kontakta er lokala avdelning eller Transport på direkten, OIO-4803000.

Kontakt med avdelningen Ring OIO-4803016 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖLDEBORÅS

Nästa representantskapsmöte hålls onsdag den 4e september. Ledamöter kallas separat.

Sektion Skaraborg har medlemsmöte söndagen den 15 september kl 15.00 i Transports lokaler på Skåningstorpsvägen 5, Skövde.

Familjedag Lördagen den 7 september återkommer familjedagen som arrangeras av LO på Borås djurpark! Inträdet till djurparken är

rabatterat till 75 kronor per person (gratis 0-2 år) om en i familjen är medlem i ett LO-Förbund. Mer information finns här (scanna QR-koden), vastsverige.lo.se



AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Nu är vi tillbaka efter semestern. Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör gärna av dig så bokar vi in ett.

Studier Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport? Kontakta vår ordförande/studieorganisations Mikael Humlin på tel OIO-4803342 eller e-post mikael.humlin@transport.se för att boka in en Startpunkt.

Har du frågor...

...om ditt kollektivavtal? Kontakta någon av våra ombudsmän:

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

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

...arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta vårt regionala skyddsombud:

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

Följ oss på våra sociala medier Håll koll på vår hemsida och kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

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

► Hemsidan ► Facebook



AVDELNING 19 NORRA MÅLARDALEN

Kamrater. Sommaren är slut och livet börjar gå som vanligt igen.

Representantskapets höstsammanträde är den 9 september kl 18.00.

Sektionerna bjuder in till medlemsmöte, den 1 oktober kl 18.00 för sektion 1 och den 2 oktober kl 18.00 för sektion 2.

Avtalsrörelsen Vi på avdelningen ligger i startgroparna inför avtalsrörelsen och vi vill ha in förbättringsförslag till era avtal. På sektionernas kommande medlemsmöte ska vi prata om just det.

Studier För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett

kollektivavtal fungerar.

Om du är intresserad, hör av dig till vår studieorganisations monica.ryttersson@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 OIO-4803019 eller mejla till Transport.19@transport.se så berättar vi mer!

Till alla pensionärer Hoppas att sommaren har varit bra. Nu ska vi till med våra aktiviteter, och vi vill gärna att ni kommer med förslag. Ring Kjell Ståhl, 076-1006651, eller Ethel Castor, 070-7668910. Styrelsen

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Hej! Hoppas att ni har haft en bra semester och fått tid för en välbefärlig återhämtning. Nu börjar allt rulla i gång så här kommer lite av det som händer under hösten.

Repskapsmöte Härmed kallas alla representantskapsledamöter till sammanträde den 29 september kl 10.00. Mer information kommer i kallelsen, via mejl.

Sektionerna kommer att hålla medlemsmöten i september. På mötena kommer man att prata om vad ni medlemmar vill att förbundet ska ta med sig in i avtalsrörelsen. Så ta nu chansen att komma på ett möte och säga vad just du tycker är viktigt.

Vi kommer att skicka ut inbjudningar via mejl och sms, så logga in på *Mina sidor* på transport.se och kolla att vi har rätt kontaktpuppgifter till dig!

Om du inte har möjlighet att närvara på ett medlemsmöte kan du skicka in dina förslag till transport.20@transport.se i stället.

Medlemsfiske är bokat i Hökensås från den 21 september kl 10.00 till den 22 september kl 10.00. Max två fiskar per medlem. Avdelningen kommer att vara på plats för att träffa er medlemmar på plats för att träffa er medlemmar. Mer information kommer att finnas på hemsidan.

Startpunkten är en facklig introduktion för dig som är nyfiken på vad facket är och vill lära dig mer. Utbildningen är för både medlemmar och icke medlemmar.

Vill du öka dina kunskaper i fackliga frågor? Hur tillvarar du dina rättigheter gentemot din arbetsgivare? Kan du själv vara med och påverka och förändra?

Låter det spännande finns nu nya datum som kanske passar. Anmäl dig till studier.20@transport.se

Mer information om lokal och tid finns på vår hemsida (scanna QR-koden).

Ange vilket datum du vill gå, namn, telefonnummer och om du har några allergier. Aktuella datum är:

► 7 september kl 9.00-13.00.

► 9 november kl 9.00-13.00.

Vecka 37 är det uppsökerivecka. Vill du att ert företag får besök? Hör av dig till avdelningens ordförande på OIO-4803020 så ska vi försöka lösa det.

Vill du följa med ut på något uppsökeri under hösten så är du varmt välkommen att göra det. Avdelningen står för förlo-rad arbetsinkomst om du skulle ha jobbat. Hör i så fall av dig till oss och anmäl ditt intresse.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! Vi från avdelningen hoppas att ni har haft en skön semester.

Nu efter sommaren så väntar sektionmöten, våra avtalsråd, erfarenhetsdag för skyddsombud och uppsökeri. Vi eftersöker era synpunkter på vad vi ska föra fram i avtalsrörelsen nästa år, så var med och påverka. Delta i ett av våra sektionmöten eller träffa oss på våra uppsökerier.

Sektionsmöten Ta med en kompis och träffa kamrater över en go'fika!

► Varberg: 3 september.

► Falkenberg: 4 september.

► Halmstad: 10 september.

► Gislaved: 17 september.

► Ljungby: 19 september.

Mer information om lokal och tid finns på vår hemsida (scanna QR-koden).

Representantskapsmöte Torsdagen den 26 september. Tid och plats meddelas i kallelsen.

Uppsökeri Vi besöker Björkäng vägkrog och Rasta i Markaryd. Kolla på vår hemsida (scanna QR-koden) vilka datum som gäller. Kom och snacka med oss så bjuder vi på dagens lunch.

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

Tänk på att ditt kollektivavtal ger dig bättre villkor när det gäller semesterersättning än vad semesterlagen gör! Läs mer om ditt kollektivavtal på *Mina sidor* på transport.se.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Medlemsmöten i sektionerna

Måndagen den 9 september

► Luleå, Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.

► Gällivare, ABF-LO Hantverkargatan 26.

Mer information om lokal och tid finns på vår hemsida (scanna QR-koden).

Tisdagen den 10 september

► Älvsbyn, ABF, Storgatan 25.

► Kiruna, ABF, Campingvägen 1D.

Onsdagen den 11 september

► Piteå, ABF Brogatan 10C, kl 19.00. Obs! Ny lokal.

► Pajala: Husets Bar & Bistro, Folketshusvägen 10 i Junosuando. Obs! Ny lokal.

Torsdagen den 12 september

► Överkalix: Folkets hus, Bulansgatan 2.

► Haparanda, ABF, Gallerian, Storgatan 82.

Alla möten börjar kl 18.00, utom Piteå som startar kl 19.00. Vi bjuder på fika.

Om du inte har möjlighet att delta fysiskt så finns det möjlighet att delta i mötet digitalt. Information om hur man kan göra det kommer via sms, avdelningens hemsida (scanna QR-koden) och Facebook.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Nu är semestertiderna över för de allra flesta och vi hoppas att ni haft en riktigt skön sommar!

Studier Är du nyfiken på att lära dig mer om Transport och vad ditt medlemskap innebär? Kontakta avdelningens studieorganisations Lars Eriksson för att boka in dig på någon av våra utbildningar, OIO-4803472 eller lars.eriksson@transport.se.

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

Har du frågor eller vill komma i kontakt med någon på avdelningen är du välkommen att ringa OIO-4803032 eller mejla transport.32@transport.se. Vill du hellre sitta ner och prata en stund är du välkommen in på något av våra kontor (Östersund, Örnköldsvik eller Sundsvall) för en pratstund eller bara en kopp kaffe.

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

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

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Viktig information Nu tar vi höjd för kommande avtalsrörelse och där är dina synpunkter viktiga för oss. Anmäl dig till ditt medlemsmöte, för

vi vill höra vad du som jobbar i verksamheten tycker ska prioriteras vid nästa avtalsrörelse.

Medlemsmöten

► Sektion 1: Den 9 september kl 17.30 på lokalkontoret i Kristianstad.

► Sektion 2: Den 15 september kl 10.00 i ABF:s lokal i Ronneby.

► Sektion 3: Den 11 september kl 18.00 i ABF:s lokal i Växjö.

► Sektion 4: Den 15 september kl 14.00 på lokalkontoret i Kalmar.

Scanna QR-koden för mer info!



Repskapet Den 21 september håller avdelningen sitt representantskap. Kallelser skickas till ledamöterna.

Yrkesföreläsning Den 9 september hyllar vi yrkesföreläsarna! Då kan du träffa avdelningsföreläsare och sektionsföreläsare på tre rastplatser. Kom förbi och vävla några ord så bjuder vi på fika! Vi finns på följande platser:

► Ekerödsrasten, tillsammans med avdelning 12.

► Rasta Bromölla.

► Rasta Kalmar. Vår blivande sektionsordförande Patrik och vår nya ombudsman Örjan finns på plats, så kom förbi och hälsa på dem.

Arbetsplatsbesök Har ni frågor om avtal och arbetsmiljö på jobbet? Eller undrar ni kanske över vad facket gör? Då är det dags att kontakta avdelningens ordförande, på OIO-4803284 eller ordförande.51@transport.se, och tillsammans med honom planera in ett arbetsplatsbesök där du och dina kollegor kan träffa oss.

Det är också viktigt att både ombudsman och regionala skyddsombud får information om vad som händer på arbetsplatsen. Och att planering görs så de har en möjlighet att kunna delta, beroende på vilka frågor som är aktuella.

Startpunkter

► 29 september Ronneby, 6 oktober Växjö, 3 november Kristianstad och 17 november Hulthsfred.

Avtalspunkter

► Transportavtalet: 8 september i Växjö och Kalmar.

► Bevakning: 15 september Kristianstad, 6 oktober Karlskrona, 27 oktober Växjö och 10 november Oskarshamn.

► Taxiavtalet: 6 oktober Ronneby.

Mer information hittar du på hemsidan, eller så ringer du OIO-4803051.

Är du pensionär? Och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta Kenneth Ingemansson (Karlskrona), tel 070-3025661, eller Gustav Holmberg, (Sölvesborg), tel 070-2456258.

HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Det är arbetsplatsens ort som avgör vilken avdelning du tillhör. Med undantag för dig som är hamnarbetare eller jobbar inom flygbranschen - du tillhör i stället någon av våra hamnavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



Läs mer på förbundets hemsida, www.transport.se.

- 1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).
- 2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).
- 3 Göteborg, avdelning 3.
- 4 Östergötland, avdelning 4.
- 5 Stockholm, avdelning 5.
- 6 Värmland, avdelning 6.
- 7 Södermanland, avdelning 7.
- 9 Örebro, avdelning 9.
- 11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.
- 12 Malmö, avdelning 12.
- 14 Helsingborg, avdelning 14.
- 16 Gotland, avdelning 16.
- 17 Skövde-Borås, avdelning 17.
- 18 Hälsingland, avdelning 18.
- 19 Norra Mälardalen, avdelning 19.
- 20 Norra Småland, avdelning 20.
- 25 Halmstad, avdelning 25.
- 26 Norrbotten, avdelning 26.
- 28 Umeå, avdelning 28.
- 32 Mellersta Norrland, avdelning 32.
- 41 Uppland, avdelning 41.
- 46 Märsta, avdelning 46 (flyg).
- 51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.
- 55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55.
- 88 Dalarna, avdelning 88.

Förvånande, märkligt, underligt

Jag hoppas att ni alla har haft en skön och avkopplande semesterledighet. Personligen har jag haft det, även om vår största motpart på arbetsgivarsidan gjorde sitt bästa för att höja mitt blodtryck under ledigheten.

Till min stora förvåning har vår motpart Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA) skickat in en stämning till Arbetsdomstolen mitt i semesterperioden. De stämmer oss med anledning av vårt sympativarvel till stöd för IF Metall i konflikten med Tesla gällande tecknande av kollektivavtal.

Varför BA stämmer oss kan förmodligen bara de själva förklara. De kan nog knappt ens det själva, när jag tänker efter. De påstår i alla fall att vårt sympativarvel är otydligt, att det är i strid med reglerna i medbestämmandelagen (mbl) och att varslint inte är hanterbart för de som organisation. Vårt varsel är lagt mot samtliga av BA:s medlemsföretag inom åkeri och renhållning. Totalt rör det sig om drygt 3000 företag där vi lagt blockad mot att hämta alla former av avfall vid Teslas elva anläggningar i Sverige.

DET ÄR EN hel del i detta som verkligen förvånar mig. Dels det faktum att BA inte på något vis i förväg meddelar oss att de

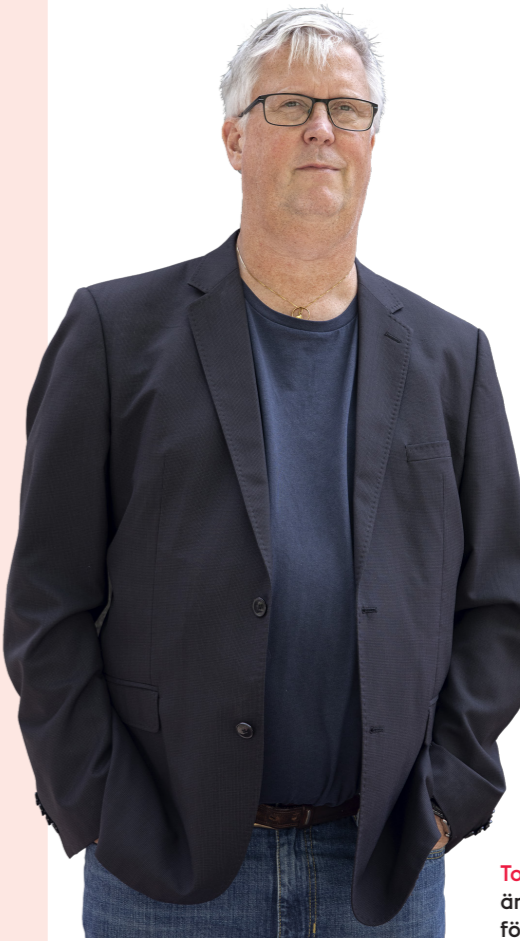
Det är ju också underligt att en arbetsgivarorganisation inte tar ställning för kollektivavtalet, utan i stället försöker förhindra en effektiv sympatiåtgärd.

kommer att stämma oss. De bara skickar in en stämning i mitten av juli med en svarstid på tre veckor. Dessutom är det minst sagt märkligt att de är den enda arbetsgivarorganisationen inom Svenskt Näringsliv som inte förstår varslint. Flera andra förbund har lagt varsel mot sina motparter på liknande sätt. Då har det inte inkommit några invändningar och än mindre stämningar.

Ytterligare förvånande är att BA faktiskt också hanterat varslint som om de förstätt det fullt ut. De har skickat ut information om varslint med rådgivning till samtliga företag på avtalsområdena och vi har också fram tills nu haft en löpande och bra dialog med dem när det uppstått oklarheter eller frågeställningar om vad som omfattas och vad som inte omfattas av varslint. Vi har haft några få frågor från företag och medlemmar om vad som gäller, men det har varit väldigt lite som tagit sikte på oklarheter i själva varslint.

DET ÄR JU också underligt att en arbetsgivarorganisation inte tar ställning för kollektivavtalet, utan i stället försöker förhindra en effektiv sympatiåtgärd. Detta med en märklig motivering om ett oklart varsel. De påstår också att de inte kan veta vilka företag som utför arbete relaterat till Tesla, vilket vi inte heller kräver. Självklart är det de enskilda företagen som har koll på vad de gör - inte deras arbetsgivarorganisation.

Vi pratar också om en motpart som själva alltid pratar om vikten av goda relationer oss emellan. Bevisligen lever man inte direkt som man lär. Men nu får de väl ta konsekvensen av sitt eget agerande om Arbetsdomstolen mot förmodan skulle gå på deras linje. Då tvingas vi agera hårdare och tydligare gentemot dem. Och det gynnår inte någon part. ■



Tommy Wreeth är Transport Arbetsgivarförbundets sördförande.



1897

VÄRVA DIN KOMPIS

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



Scanna
mig

**STARKA
TILLSAMMANS**



1897