

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 7 2024

**DSV-köp oroar
på Schenker**

Avtal 2025

Det vill förarna ha

**Robotar tar över
de trista jobben**

KULTUR

*"Macho-
kulturen
dödar"*

Varför välja?

**TAXITELEFONISTEN NILS LUNDGREN JOBBAR
EXTRA SOM FÖRARE UNDER LEDIGA VECKOR**

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.



Skanna och kom
direkt till Mina Sidor



TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

På omslaget:
Nils Lundgren
Foto: Jonas Westling

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 24-25 oktober.

PRENUMERATION

250 kronor per år (10
utgåvor). Adressändring
meddelas till respektive
avdelning. Icke med-
lemmar 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



VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 7



Discgolf är ett av
Nils Lundgrens stora
fritidsintressen.

FOTO: JONAS WESTLING



4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

8 AVTAL 2025
Det börjar dra ihop sig
till nya kollektivavtals-
förhandlingar. Vad ska de
avtalen innehålla?

**14 KRÖNIKA ALEXANDRA
EINERSTAM**

**18 KAOS MED NYA
BOKNINGSSYSTEMET**
I Gävle har det nya
bokningssystemet för
serviceresor skapat



orimlig stress och kaos.
20 STJÄL INTE PÅ JOBBET
Stölder kan leda till att
du får sparken.

**21 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON**

**22 SVERIGES STÖRSTA
MILJÖMÅL**
Rätttegången mot Think
Pink har inletts och
runtom landet upptäcks
olagliga deponier.

24 DIGITALISERING & AI



36 FRÅGA FACKET

38 KULTUR
Atilla Yoldaş om macho-
kultur.

40 KRYSSSET

42 MÅNADENS MEDLEM
Nils Lundgren är både
taxitelefonist och taxi-
förare.

45 MEDLEMSIDOR

**47 KRÖNIKA
TOMMY WREETH**

Ledare

Pengar men också tid

Så stor löneökning skulle du haft för att matcha prisökningarna. Det var en rubrik i Dagens Nyheter (DN 9/9-2024) som fängade mitt intresse. I samband med artikeln fanns en räknasurra där man skulle skriva in vad man tjänade i januari 2020 och då få svaret vad man behövde tjäna i dag för att ha samma köpkraft som då. Klart jag testade räknasurran. För min egen del rör det sig om åtskilliga tusenlappar som saknas i plånboken.

JANUARI 2020. DET var precis innan pandemin bröt ut. Och du kanske kommer ihåg att avtalen prolongerades under pandemin? Alltså avtalsperioden förlängdes så att man kan säga att vi löntagare blev snuvade på en höjning. Det var något som Transport kämpade för att ta igen under senaste avtalsrörelsen.

NU DRAR AVTALSRORELSEN i gång igen. Och frågan är vad som ryms inom den. Är det bara pengar, pengar, pengar den här gången också? Eller finns det plats för till exempel arbetstidsförkortning? Det brukar inte gillas av arbetsgivarparten. Sverige har inte råd med det brukar de säga. Det skaver inte så lite då att de anställda på Svenskt Näringsliv själva jobbar 35-timmarsvecka.

Socialdemokraterna har ändå öppnat för en arbetstidsförkortning där en arbetsgrupp har föreslagit 35-timmars arbetsvecka till 2035. Det känns väldigt långt bort. Vi förväntas jobba längre upp i åldrarna och jag tror att om vi ska orka göra det så måste 40-timmarsveckan minskas. Och det snabbare än till 2035.

SOM MEDLEM i Transport har du möjlighet att påverka vad som ska vara viktigt i kommande avtalsrörelse. Men om du inte berättar vad du tycker så kommer det aldrig fram. Ta kontakt med din avdelning så kanske du kan vara med på ett avtalsråd senare i höst. Och du kan alltid berätta för oss på tidningen.

OCH PANDEMIN. Covid härjar igen och många är förkylda. Lyckligtvis har covid-19 och coronaviruset försvagats men det är irriterande ändå. Jag hoppas att du håller dig frisk och kry och jag passar på att önska dig en trevlig läsning. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om att en arbetsgrupp inom Socialdemokraterna föreslår 35-timmars arbetsvecka och Transports reaktioner på det:

"Jag tror som tidigare egen åkare att det lättaste är att börja med att förlänga semestern till 6 veckor och sedan minska arbetstiden med t ex en kvart i veckan varje år tills vi når den gyllene medelvägen mellan hur mycket vi behöver arbeta för att sedan kunna njuta av ledig tid övrig tid på dygnet." Peter

"Jag tycker det vore bättre att satsa på en sjätte semestervecka istället för kortare arbetstid." Göran

"Självklart kommer högern att hävda att vi inte har råd, det har de alltid gjort, samtidigt som deras vinster har ökat. Äntligen börjar kortad arbetstid att närma sig ett faktum." Stefan

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. DSV tar över Schenker – oro bland anställda
2. Rekordrättegång väntar i Think Pink-härvan
3. "DSV har ju inte ett jättebra rykte"

Pressgrannar

Strid om gps-övervakning av målare

Vaksala Måleri ansåg att kravet på digital övervakning av arbetarna gick över gränsen och var kränkande. Men då måleriet drog saken till domstol hamnade man i ett juridiskt vakuüm, skriver tidningen **Byggnadsarbetaren**.

Det kommunala bostadsbolaget i Enköping (EHB) ställde vid upphandling av måleritjänster som brukligt en rad krav, som att kollektivavtal ska gälla och tillräcklig erfarenhet hos dem som utför ett visst arbete. Men också att övervaka målarna genom ett särskilt gps-system, som bolaget tillhandahåller. Det motiverat med tidigare överfakturering. Om målarna inte använder gps riskerade måleriet vite.

Förvaltningsrätten i Uppsala gick på EHB:s linje och avslag ansökan om prövning. Domstolen bedömer att gps-spårning framstår som en rimlig åtgärd. Men samtidigt skriver förvaltningsrätten att den enbart kunde pröva om gps-kravet stred mot bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling, inte dataskyddsförordningen (GDPR).

Den instans som ska pröva GDPR-frågor är Integritetsskyddsmyndigheten. Men där har bara individer rätt till prövning, inte organisationer eller företag. ■

"Konkurrensverket har tidigare stoppat SAS försök att köpa BRA flyg. Dagens lösning är ett smart sätt att runda myndigheterna."

VIGGO CAYLING
chefredaktör på Travel News, om att SAS slukar BRA:s inrikestrafik.



2000

så många har svarat på Transportarbetarens enkät om friskvårdsbidrag och träning på arbetstid. Tack för alla svar! Artikel om resultatet kommer i nästa nummer av tidningen.

Bilden



VECKA 37 VAR kampvecka. Då var Transport ute och värvade medlemmar på arbetsplatser i hela landet. Stockholmsavdelningen grillade hamburgare hos Schenker i Lunda.

Debatt

Vägens hjältar förtjänar uppskattning

Dygnet runt, sju dagar i veckan, sommar, vinter, höst och vår. Vilka jag pratar om? Det är vägens hjältar, de som ser till att tidningen kommer till din postlåda, de som kör taxibilen som tar dig till flyget, de som levererar paketen du har beställt. Det är de som hämtar mjölken hos bonden och de levererar mjölkpaketen till affären.

DE SER TILL att det finns drivmedel i pumpen när du ska tanka ditt fordon och spolarvätskan du fyller på i din behållare har de levererat till macken.

DE KÖR DINA barn till och från skolan och de skjutsar farmor till och från vårdcentralen. De ser till att fordonet de kör är i trafiksäkert skick och de ser till att vara

utvilade för att utföra transporten.

DE PLOGAR OCH halkbekämpar vägen du kör på, de bogserar upp dig från diket när du kanat av vägen. De hämtar timmer i skogen, kör det till sågverk och pappersbruk, de kör pappret till kartongtillverkarerna och brädorna till bygghandeln. De levererar byggmaterial till byggena så du har ett hus eller lägenhet. De hämtar dina sopor och levererar dem till värmeverk och återvinning.

DE SER TILL ditt hus eller ditt företag när du inte är där så du kan känna dig trygg, de levererar kontanter till bankomater och banker. De levererar hjärta och lever till de som behöver en transplantation, de kommer med pizzakartongen då du beställt din pizza. De gör det i dimma,

snöfall, spöregn och solsken, dag som natt.

OM YRKESFÖRARNAS SKULLE stanna hemma skulle kaos bryta ut efter bara några dygn. De förtjänar uppskattning varje dag. ■

Delta i debatten!

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

ÖRJAN WALLON
ombudsman,
Transport avdelning 51.

TOMMY SAHLBERG
ordförande,
Transport avdelning 51.

"Om yrkesförarna skulle stanna hemma skulle kaos bryta ut."

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

– beställ dina arbetskläder

direkt från Wexman Workwear

HÖSTPAKET

DU FÅR 16 PRODUKTER TOTALT!
Varje modell i valfri storlek

2 196:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1

Välj ett par.
Med eller utan
spikfickor

ALLROUND
GRIP



3-PACK HANDSKAR



2-PACK KALSONGER

ELASTIC
ERGO



BÄLTE



JACKA SOFTSHELL

KLASS 3

KLASS 3



FULL-ZIP SWEATSHIRT



HEAVY COTTON CONTRAST TEE

MID CUT
ALLROUND



3-PACK
TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG



MULTISCARF



PREMIUM TRUCKER CAP

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2024-11-30. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

LOGGAT & KLART!

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

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär
helt enkelt!

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994

HIGH-VIS
PRO

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

Hej chaufför, vad står på önskelistan?

Avtalsrörelsen börjar ta fart och Transportarbetaren gav sig ut för att höra vad yrkesförarna vill ha. Är det bara reda pengar eller ryms annat som arbetstidsförkortning i avtalen som ska tecknas i vår?

Text LILLY HALLBERG OCH JUSTINA ÖSTER





FOTO: JUSTINA ÖSTER
Per Nilsson har sadlat om från "gummigubbe" till chaufför. "Så hög lön som möjligt är ju bra", säger han.

Dennis Larsson från Lidköping är gammal i branschen. Han började köra lastbil 1986, berättar han när vi träffar honom på E4:ans rastplats Sillekrog, i riktning mot Nyköping. Dennis har varit med i Transport i alla år och om fem månader fyller han 65. Om han ska fortsätta köra efter det vet han inte.

– Det finns både för och emot, men det blir nog att jag kör en del extra, säger han.

Pension är en viktig fråga i avtalsrörelsen, tycker Dennis.

– Det är så dåligt med pensionen. Jag sitter i bilen ibland och tänker på den, men jag är så dålig på sånt...

Han tycker att hans yrkesliv varit bra. – På mitt nuvarande åkeri har jag jobbat i 24 år och bättre åkeri finns inte. Jag sköter mig själv, får instruktioner på datorn. Det är ingen som tjuatar.

Vill du att friskvård ska lyftas i avtalsrörelsen?

– Friskvårdsbidrag har vi med vår nya ägare, men inte med den förra. Jag går och simmar och allt möjligt, fast det har jag inte gjort på ett tag för jag har varit så förkyld.

Facket och Socialdemokraterna driver frågan om kortare arbetstid. Vad tycker du om det?

– Arbetstidsförkortning kan vi inte ha i det här yrket. Vi har våra 40 timmar.

Är det något du vill skicka med Transports förhandlare som ska träffa arbetsgivarna i Biltrafikens Arbetsgivareförbund och göra upp om löner och villkor i kommande kollektivavtal?

– Högre lön och fler chaufförer skulle behövas. De som börjar köra nu tror nog inte att det är så mycket arbete som det är, mycket jobb på kvällar och så.

Dennis Larsson har ätit upp lunchkorven från OKQ8-macken och hoppar in i sin lastbil med släp för köra till Oxelösund och lasta.

– Sen åker jag hem och ställer bilen, min kollega tar den där, säger han.

Stressigt?

– En del har hög stressnivå, men jag är sån att jag stressar inte. Det får de mig inte till. En har hållit på så länge så en vet precis hur en ska ta det, säger Dennis Larsson.

Per Nilsson bor i Gävle och arbetar sin allra första dag som lastbilschaufför. Tidigare jobbade han på däckverkstad, men blev uppsagd på grund av arbetsbrist.

– Nu ska jag frakta däck i stället. Så hög lön som möjligt är ju bra, men jag är inte

så insatt än och vill inte stå här och tycka. Det kommer att ge sig med tiden. Jag tycker om att köra bil och gillar att jobba med däck. Lite pirrigt känns det första dagen, men det gör mig extra alert, säger han.

VI KÖR VIDARE. På rastplatsen Nyköpingsbro i Södermanland står lastbilskepparen på rad kring lunch. Någon tar sin vila med vindrutan täckt, andra går in och köper dagens rätt, men de flesta verkar värma sin medhavda matlåda och äta den i hytten. En chaufför med fötterna på ratten.

Tomas Knutsson är 63 år, bor i Habo utanför Jönköping, och har varit i transportbranschen i 45 år. Hans far hade åkeri, så han började hänga med som springpojke vid lastning och lossning direkt efter grundskolan. Innan han själv tog lastbilskort.

– Grundlönen är viktig, att man tjänar hyfsat när man ligger ute på vägen med tanke på det ansvar man har för både gods och bilar. Själv kör jag mellan Jönköping och Stockholm och runt i Mälardalen.

En lönehöjning på fem, sex procent eller minst 3 000 kronor tycker Tomas vore rimligt.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Vägen till nya avtal

Snart rullar avtalsrörelsen i gång. De första kollektivavtalen löper ut 31 mars nästa år. Under 2025 ska Svenska Transportarbetareförbundet förhandla fram 27 nya avtal.

Avtalsråd under hösten: "Startskott" för avtalsförhandlingarna där ombud från hela landet samlas för att diskutera avtalskrav, förslag och idéer men också höra inbjudna från motparterna.

Avtalsråd 1: 28–29 oktober behandlar transportavtalet (åkeridelen), bensin- och garageavtalet samt avtalet för bilvårdsanläggningar.

Avtalsråd 2: 30–31 oktober behandlar transportavtalet (terminaldelen), samt hamn- och stuveriavtalet.

Avtalsråd 3: 19–20 november behandlar bevakningsavtalet.

Avtalsråd 4: 21–22 november behandlar tidningsdistributörsavtalet samt miljöarbetaravtalet.

Avtalsråd 5: 18–19 mars 2025 behandlar fyra avtal inom flyget samt taxiavtalet-förare.

Transports största avtal, **transportavtalet**, löper ut 31 mars 2025. I det ingår sedan 2023 också bärgning, som tidigare var ett eget avtal. Samma datum löper också **utlandsavtalet** ut.

Avtalen för **miljöarbetare** liksom **anställda på däckfirmor** har också 31 mars nästa år som sista giltiga datum.

Hamnavtalet, bensin- och garageavtalet och **tidningsdistributörsavtalet** löper ut 30 april 2025.

Bevakningsavtalet löper ut sista juni 2025.

Det sista kollektivavtalet att omförhandlas, **flygteknikeravtalet**, löper ut 31 oktober 2025.

– Grundlönen är för låg i dag, den borde ligga på 35 000 kronor. De som kommer in nya har nästan lika bra betalt som oss som jobbat länge, men har man hållit på i så pass många år borde man tjäna mer.

Tomas föreslår fler lönesteg i Transportavtalet än de som förhandlades fram i förra avtalsrörelsen 2023.

– Lönen borde öka var tionde år, vid 10, 20, 30 och 40 år i yrket.

Tomas tänker en del på pensionen och har privat pensionssparande.



FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Vänstra bilden: Tomas Knutsson tycker att en lönehöjning på minst 3 000 kronor vore rimlig.

Högra bilden: "Det är så dåligt med pensionen", säger gamla chaufförsräven Dennis Larsson.



FOTO: JOHN ANTONSSON

"Kortare arbetstid? Nej, nej, jag är arbetsnarkoman", säger Thomas Bergström.



Rastplats Sillekrog.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

hoppas vi är på väg åt rätt håll igen.

Kranbilsförare **Thomas Bergström** bor i Norrköping och tycker alltid "det är skönt att ha Stockholm i backspeglarna". Nu har han varit där och lossat marksten och solceller. Thomas har aldrig varit medlem i facket eller förhandlat.

– Jag är nöjd med lönen eller eh, nöjd? Alla vill ju ha mer. Jag ligger inte ute, kommer hem till min säng varje kväll och det är skönt! Kortare arbetstid? Nej, nej, jag är arbetsnarkoman, 40, 50 timmars arbete i veckan är okej, jag kör så länge färdskrivaren tillåter.

Thomas Bergström har drivit handels-trädgård förut.

– Men dieselpriserna blev så höga så vi fick lägga ner, säger han.

"Arbetstidsförkortning kan vi inte ha i det här yrket. Vi har våra 40 timmar."

Dennis Larsson, lastbilschaufför från Lidköping.

Ett tungt chaufförsjobb kräver en rimlig lön på i alla fall 40 000 kronor, tycker Thomas Karlsson.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

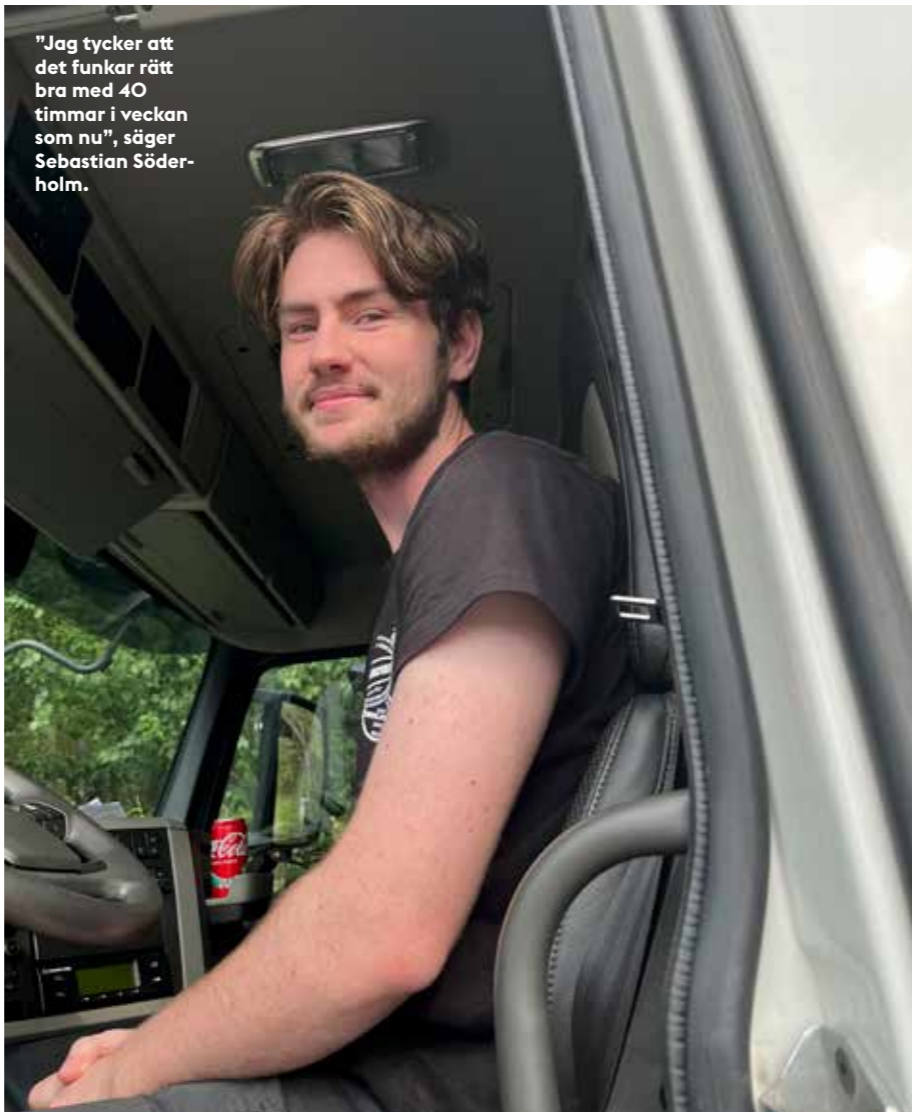


FOTO: LILLY HALLBERG

"Jag tycker att det funkar rätt bra med 40 timmar i veckan som nu", säger Sebastian Söderholm.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Micke Ribbestad har återgått till jobbet som miljöarbetare – och sänkt sin lön rejält.

Thomas Karlsson kör lastbil med släp. Han var med i Transport fram till i våras, då han bytte jobb. Nu arbetar han direkt för företaget Martin & Servera och har därför gått över till Handels.

– Min lön hoppade upp med 6 500 kronor i några steg, fast jag gör exakt samma sak som innan. Så jag har insett att jag har varit lurad i alla år! På mitt förra företag betalade de 1 600 kronor som mest och 1 200 som minst per dag för inhyrda chaufförer som gjorde samma jobb som jag.

Transportavtalet är ett låglöneavtal, tycker Thomas och föreslår en lönehöjning på 30 procent.

– Lönen borde i alla fall öka till 40 000 kronor. Det är inte rimligt med så stora löneskillnader mellan åkerier, inhyrda och fast anställda. Det finns pengar, absolut! Men pengarna fastnar på vägen, ju fler mellanhänder desto sämre.

Thomas körde mycket för DHL tidigare.

– De sista åren slets det väldigt mycket på personalen. Jobba fram till 62, 63 år orkade de flesta, men en del klarade inte det. Det blir extra viktigt att ha en rimlig lön om man har ett tungt jobb, så att man har råd att sätta av pengar till pensionen. Man kan ju inte bara jobba tills man dör! Självt har han inget pensionssparande.

– Jag har levat själv med två barn hela tiden så det har varit till att vända på slantarna.

Jag säger till min äldsta dotter: Det är viktigt att du får betalt. Nu jobbar hon som servitris och kommer inte att kunna flytta hemifrån, säger Thomas Karlsson.

Mikael "Micke" Ribbestad kör containeravfall för Prezero i Norrköping. Han har dock haft bilen med sig hem till Rejmyre och därifrån startat sin slinga.

– Jag har 40 år bakom ratten, säger Micke, som förklarar att det inte blivit av att han bytt fack från Livs till Transport än.

Sedan fyra år kör han sopor igen, något han också gjorde under flera år på 1990-talet i Stockholm. Dessemellan var det livsmedelsdistribution.

– Jag har inte tänkt på vad som är viktigt att lyfta i avtalsrörelsen än. Ja, lön, så klart. Hur mycket mer är svårt att säga, 1 000 eller 1 500 mer i månaden kanske. Sköter man jobbet ska man ha bra betalt.

Micke Ribbestad har gått ner i lön flera tusen i månaden sedan han flyttade från Stockholm men levnadskostnaderna har minskat än mer sedan han flyttade till gamla lantstället i Östergötland.

– Jag har så jag klarar mig på lönen, säger han.

Om fem år fyller Micke Ribbestad 65.

– Det är viktigt med pension, snart är man där. Jag kan väl inte säga att jag direkt har något eget pensionssparande.

Men det verkar inte nämnvärt oroa Micke som inte varit utan arbete mer än två veckor sedan han gick ut grundskolan 1980.

– Jag trivs rätt bra med tillvaron nu, men någon tusenlapp mer i månaden hade varit bra. Jag känner ingen stress i jobbet heller. Bilen går inte fortare än den gör.

Han arbetar 6.00–17.00 i dag, fyra dagar i veckan och har ledigt fredagar. Arbetstidsförkortning för egen del är han skeptisk till.

– För vissa jobb fungerar det, men inte som chaufför. Kör du lastbil måste du ju köra en viss sträcka innan nästa kan ta över, eller ta in en tredje chaufför. Tror inte att många chaufförer vill ha arbetstidsförkortning.

Inte heller **Sebastian Söderholm** ser arbetstidsförkortning som en prioriterad fråga att driva i avtalsrörelsen.

– Jag tycker att det funkar rätt bra med 40 timmar i veckan som nu, säger han.

Sebastian tog lastbilskort förra året och kör för ett Norrköpingsåkeri. Och tycker att det är självklart att vara med i facket. Fast att det är rätt svårt att som så ny peka på något som han vill skicka med till dem som ska förhandla fram nya kollektivavtalet. ■

Jobbet med de nya lönerna har redan börjat

Åkeri & terminal. Om ett halvår är det dags för nya löner för åkerichaufförer och terminalarbetare. Men det väntar en svettig avtalsrörelse för fack och arbetsgivare som ska enas om löner och anställningsvillkor.

Text John Antonsson Foto Shutterstock

Nästa år ska facken och arbetsgivarna komma överens om nya löner. Först ut för Transport är lönerna för åkerichaufförer och terminalarbetare.

Redan nu förbereder sig Transport för att formulera sina krav, de tas fram genom fackets avtalsråd under hösten. Där kommer fackligt anslutna arbetare från de olika yrkesgrupperna att få chansen att lyfta sina förslag och påverka hur arbetsvillkoren bli i framtiden.

Kraven brukar främst handla om löner, men i regel diskuteras också andra krav som rör arbetslivet, till exempel ledighet och pensionsavsättningar.

Men redan nu pågår en process hos andra fackförbund och arbetsgivarorganisationer som sätter tonen för hur transportarbetarnas arbetsvillkor ska se ut.

SEDAN INDUSTRIAVTALET KOM till 1997 är det industrins lönenivåer som sätter märket för hur i alla svenska löner blir.

I princip innebär det att GS, Livsmedelsarbetareförbundet, IF Metall, Unionen och Sveriges ingenjörer på ena sidan, och Teknikföretagen på den andra är de som bestämmer vilka löneökningar vi ska ha i Sverige. Fullt så enkelt är det så klart inte. Men nästan.

Störst av facken inom industrin är IF Metall och Unionen. Redan i början av 2024 började de ta fram sina avtalskrav och någon gång före årsskiftet kommer Facken inom industrin att presentera sina lönekrav. Detsamma gäller arbetsgivarna.

Kraven från de båda sidorna ser olika ut. Samtidigt finns ett samförstånd om att löneökningarna inte ska spå på inflationen och spegla hur produktiviteten utvecklas.

Innan dess kommer LO, som samordnar arbetarfacken, att besluta om en samordning och ta fram egna lönekrav.

INFÖR AVTALS RÖRELSEN 2023 valde Transport att stå utanför LO:s samordning efter att lönekravet sifersatts. Transport valde i stället att gå fram med egna lönekrav.

Enlig Transport ledde det till löneökningar som var högre än märket, enligt arbetsgivarernas organisationer landade löneökningarna helt i nivå med industrins märke.

Innan årsskiftet 2024–2025 kommer Facken inom industrin och Industrierbetarna att byta sina avtalskrav. Sedan börjar förhandlingarna under januari 2025. Då börjar klockan också att ticka, senast den 31 mars 2025 ska avtalen inom industrin vara tecknade. Annars väntar ett läge där mäktiga industrifack och stora industriföretag kan ta till stridsåtgärder. ■



DET ÄR DAGS ATT GÖRA ETT AKTIVT VAL

Om du väljer Folksam LO Pension som förvaltare av din tjänstepension ger du dig själv chansen till god avkastning, låga avgifter och placering av din pension i fonder med ansvarsfull förvaltning. Men det viktigaste är att du gjort ett aktivt val. Det känns skönt. Scanna koden för mer inspo!



VÄLJ EN SCHYSST PENSION!

FOLKSAM • LO PENSION

Alexandra Einerstam

”Får vi stanna eller måste vi lämna?”

Upphandling. Ordet får mig att rysa av obehag. Upphandling är den process som företag, organisationer med flera använder för inköp av varor och/eller tjänster. I min bransch handlar det främst om bevakningstjänster. För väktare, ordningsvakter och skyddsvakter handlar det om följande: ”Får vi stanna eller måste vi lämna?”

JAG MINNS MIN första upphandling. Jag hade bara jobbat några år inom branschen och befann mig på ett objekt där jag stormtrivdes. Några av mina kollegor hade varit där i över 30 år. När driftchefen kom och sa att det var dags för upphandling, skrockade ”gamlingarna”. Eftersom vi hade haft objektet sedan ABAB-tiden fanns det ingen anledning till oro sa de till oss rookies. Vi (eller rättare sagt vårt företag) förlorade upphandlingen och in kom ett nytt bevakningsföretag. Jag kan inte ens beskriva den chock och förvirring som infann sig när det skedde och mest brutalt var det för de gamla ABAB-vakterna.

Mitt dåvarande företag sa ”gå inte över till det nya bolaget, vi fixar nya objekt till er” och de flesta av oss var lojala med företaget och gick inte över. Det var inga roliga veckor eller månader när vi kuskade runt utan att ha ett så kallat fast objekt.

SOM LÄNGST HAR jag varit åtta år på ett och samma objekt. Åtta år är numer en evighet. 3 + 1 år är en vanlig längd innan det är dags att lämna skeppet. En kollega jobbar på ett objekt som har upphandling varje år.

Även om mitt bevakningsföretag förlorar en upphandling, har jag min heltidsanställning kvar (= anställningstrygghet) men faktum kvarstår – man hinner rota sig rätt rejält när man varit på samma objekt en längre tid med allt vad det innebär.

Det är så ofta jag har fått höra av kollegor och kundens personal att ”Vi är så nöjda med er. Vi vill ha er kvar!” men det är inte de som sköter upphandlingen. Konkurrensen är stenhård och vissa företag lägger till och med skambud för att vinna.

Jag stormtrivs på det objekt jag befinner mig på men nu har det gått åtta år. Igen. Är det dags för upphandling? ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Viltolycksremсор finns att få från polisen, bilprovningsstationen och organisationer som M Sverige.

”Är på helspänn vid skymning och gryning”

Trafik. Hösten är här och då ökar risken för viltolyckor. Under oktober och november ökar anmälningarna till försäkringsbolagen kraftigt.

Text John Antonsson

Yrkesförare som är ute på vägarna hela dagarna är en grupp som löper stor risk att kollidera med vilt. En som varit med om det ofta är Alucard Mark Karlsson som jobbar som lastbilschaufför i Jönköping. Han har varit i tre viltolyckor med lastbil, två med personbil och en då han jobbade som busschaufför.

– Jag har kört mycket i Norge, på vägen mot Stenungssund och på skogsvägar.

ALUCARD MARK KARLSSON har krockat med vildsvin, rådjur och älg i tjänsten. Väst var det då han körde på en stor galt.

– Det var som att köra rakt in i en betongsugga. Jag har fortfarande lite problem med axeln sedan dess. Fronten på lastbilen var helt kvaddad och försäkringsbolaget ville inte laga bilen, åkeriet fick en ny lastbil i stället.

SKOGSOMRÅDEN, SÄRSKILT VID vatten drag, är viktiga att ha koll på året om och särskilt under viltsäsongen, enligt Trygg Hansa.

Alucard Mark Karlsson har ändrat sitt körsätt året om och är mer vaksam.

– Vid skymning och gryning är jag på helspänn, men ändå avslappnad. Jag släpper lite på gasen

och håller en lägre hastighet. Vi lastbilschaufförer är alltid under tidspress, men är det skymning under jaktsäsong får det ta den tid det tar. Numera kör jag pant och det brukar lösa sig, men ibland händer det att körtiden inte räcker till och då får man lämna någon butik till nästa dag. ■

Vilt - bra att veta

→ Svarta sopsäckar på plogpinnar efter vägen betyder att det finns renar i närheten.

→ En del djur är flockdjur och fler kan komma och vilja korsa vägen.

→ Ring polisen på 112 vid olycka och sätt ut en varningstriangel 200–300 meter från olycksplatsen (minst 100 meter).

→ Använd gärna viltolycksremsa eller markeringsremsa för att märka ut skadeplatsen för jägare. Saknar du markeringsremsa kan du till exempel använda en plastpåse.

→ Om möjligt, utan att riskera din och andras säkerhet, flytta det avlidna djuret från vägen.

→ Gör en skadeanmälan till försäkringsbolaget så snart som möjligt, om fordonet är skadat.

→ Viltolycksremсор finns att hämta på polisstationer, bilprovningsstationer samt på Trafikverkets region- och förarprovskontor.

Källa: Trygg Hansa



Mikael Ladman är ombudsman för Transport i Stockholm. Efter förhandlingar med två olika Samtrans-anslutna åkerier inför åkerierna nu månadslön.

Samtrans-åkerier ska införa månadslön

Servicetrafik. I våra berättade Transportarbetaren att Samtrans-åkerier bryter mot kollektivavtalet. Nu inför två stora åkerier månadslön. –Medlemmar kom till oss med material och då kan vi gå in och förhandla, säger Mikael Ladman, ombudsman för Transport i Stockholm.

Text och foto John Antonsson

I våra kunde Transportarbetaren avslöja att flera Samtrans-åkerier som kör sjukresor hade provisionslön trots att förarna enbart körde samhällsbetalda resor, i strid mot kollektivavtalet (Transportarbetaren nr 3 2024).

Transport har nu nått överenskommelser med två av de största

åkerierna som kör för Samtrans i Stockholmsregionen.

– Vi har två bolag som infört månadslön. Det sista vill ha lite tid på sig att införa det. Eftersom de måste anpassa verksamheten. Som det har blivit nu har vissa tjänat väldigt mycket pengar medan andra tjänat väldigt lite. Det har lönat sig att lära sig hur man tar de körningar som betalat bäst, men det är inte bara av godo, säger Ladman.

För Ladman har åkerierna berättat om stora problem att få chaufförer att ta vissa körningar eftersom de betalat för lite. Nu hoppas åkerierna komma till rätta med det genom att införa månadslön.

Mikael Ladman vill att fler hör av sig till facket och kräver månadslön, om man bara kör samhällsbetalda

resor som färdtjänst och sjukresor. – Kommer medlemmarna in med material ska vi driva frågan vidare. Hittills har vi lyckats med vartenda företag, så vi sitter inte still.

TRANSPORT HAR OCKSÅ inlett samtal med Samtrans, Mikael Ladman berättar att det kommer att genomföras partsgemensam utbildning och konstaterar att chaufförer och åkeriers kunskapsnivå om taxi-avtalet behöver höjas.

– Vi har stött på flera fall där chaufförer jobbar extra och får provisionslön. Det går inte. Vi och motparten är helt överens om att det ska vara timlön för extraanställda. Du ska inte kunna köra ett pass och riskera att inte få några pengar, säger Mikael Ladman. ■

Kvinnor med funktionshinder får sämre jobbstöd

Arbetsliv. ”Supported employment” är en form av stöd vid anställning för personer med funktionshinder. Men alla får inte det stödet och kvinnor får sämre hjälp än männen när det gäller att hitta och behålla ett arbete.

Den slutsatsen drar socionomen och forskaren Ingrid Witte i en ny avhandling som lagts fram vid Örebro universitet. Metoden eller insatsen ”Supported employment” har

inget svenskt namn, men innebär ungefär ”understödd anställning”.

Den används på olika håll i landet för att hjälpa personer med funktionsvariationer som adhd och autism, psykisk ohälsa eller intellektuell funktionsnedsättning att hitta och behålla arbeten.

Exempelvis Arbetsförmedlingen kan ha vägledare som hjälper till att hitta en anställning som stämmer överens med personens

intressen och kompetens. När matchningen lyckas får både arbetsgivaren och den anställda kontinuerlig hjälp så att arbetet ska fungera så bra som möjligt för bägge parter, förklarar Ingrid Witte.

– Det har gjorts studier som visar att den här insatsen är effektivare än andra som till exempel Arbetsförmedlingen erbjuder, säger hon till forskningssajten forskning.se. ■

Sopbilar ska mäta mobiltäckning

Miljöarbete. Sopbilarna i Marks kommun ska utrustas med instrument som kan mäta mobiltäckningen runt om i hela kommunen i Västra Götalands län. Avsikten är att utreda behovet av fler mobilmaster

En förstudie som gjorts i Mark slår fast att det finns områden i kommunen där mobiltäckningen är dålig och att det därför kan vara skäl att sätta upp ytterligare en mast.

Men först ska en fördjupad studie göras har kommunstyrelsen beslutat. I den ingår att sopbilarna under några månader kommer att köra med utrustning för att mäta täckningsgrad.

Resultatet beräknas vara klart nästa år. ■

Sen sophämtning med nytt system

Miljöarbete. Kommunala Stockholm vatten och avfall (Svoa) varnar för förseningar i sophämtningen i samband med att ett nytt insamlingsystem införs. Boende i flera innerstadskvarter har den senaste månaden haft problem med överfulla avfallsrum.

Det nya systemet innebär att det i dag är två sopbilar som hämtar avfall, en för matavfall och en för restavfall, i stället för en bil som tog allt. För verksamheter som butiker och restauranger, som delar soprum med boende i flerbostadshus, kan det betyda att hämtning sker olika dagar.

Det nya systemet innebär också nya ruttor för miljöarbetarna vilket ytterligare kan leda till förseningar. Men det är enbart under inkörsperioden och relativt snabbt övergående, enligt Stockholm vatten och avfall.

I oktober räknar kommunens bolag med att det ska flyta på som vanligt. ■

350

meter långt och 53 meter brett är det etanoldrivna jättefartyget Antonia Maersk, som satts i trafik mellan Göteborgs hamn och Asien.

Källa: Göteborgs hamn

Rekordbeslag av cannabis i hamn

Brott. Narkotika till ett värde av nära 63 miljoner kronor i missbrukarled beslagtogs av tullen i Göteborgs hamn i februari. Enligt tulldeklarationen fraktade fartyget från Kanada byggmaterial till ett företag i Norrköping. Men dolt bland travar med laminatgolv upptäcktes vid en fördjupad kontroll över 500 kilo cannabis, ett av de enskilt största beslagen i Göteborg. Den fördjupade kontrollen gjordes efter att tullare fattat misstankar då containrar i sin helhet röntgades med en särskild skanner. Tullverkets kriminalavdelning Väst misstänker att ett kriminellt nätverk ligger bakom smuglingsförsöket. ■



Behöver inte betala nya fälgar

Däckverkstad. Arbetsdomstolen slår fast att en däckverkstad i Lund har brutit mot kvittningslagen – det var fel att dra av 12500 kronor från en anställds lön efter att fälgarna på en bil skadades i samband med däckbyte.

Den anställda hade varnat sin chef för att fälgarna på en bil kunde skadas vid däckbyte. Men chefen gav ändå order om byte, där fälgarna skadades. Vid nästa lönutbetalning var 12500 kronor avdraget och på lönespecifikation stod det "köp av fälgar" vid avdraget.

Den anställda vände sig till facket som medlem i Byggnads, som stämde däckverkstaden i Arbetsdomstolen (AD). Byggnads framförde att medlemmen aldrig godkänt en kvittning och heller inte sett till några nya fälgar. Därför krävde facket 12500 i utebliven lön och lika mycket i skadestånd för brott mot kvittningslagen samt 1500 kronor i semesterersättning. I en dom ger AD i alla delar Byggnads rätt och däckverkstaden ska också ersätta förbundet för rättegångskonstnaderna. ■



Danska DSV köper DB Schenker från tyska statliga tågbolaget Deutsche Bahn.

FOTO: JOHN ANTONSSON

DSV tar över Schenker – oro bland anställda

Åkeri/Terminal. Danska logistikjätten DSV tar över fraktbolaget Schenker från tyska tågbolaget Deutsche Bahn efter en lång tid av spekulationer. Bland svenska chaufförer och terminalarbetare väcker köpet både oro och frågor.

Text **Justina Öster**

– Det har tusslats och tasslats i ett och ett halvt år om att DSV var intresserat av att ta över Schenker och att det vore förfärligt, säger en chaufför på Schenker åkeri som kör i södra Sverige och vill vara anonym.

Både förare, terminalarbetare och tjänstemän är oroliga för att DSV kan komma att skära ner personalstyrkan, berättar han.

– Vi är rädda att DSV ska gå in och röja och kanske flytta verksamheten. Företaget har ju inte ett jättebra rykte i branschen. Därför är folk mer oroliga än om någon annan hade tagit över rodret, säger han.

FÖREAREN PEKAR PÅ brister när det gäller hur bolaget hanterar personal och arbetsmiljöproblem.

Liksom flera andra efterlyser han mer information än "ett litet

A4-blad i facket på jobbet".

– Där stod inget mer än det man kunde läsa sig till i tidningarna, säger han.

I mitten av september stod det klart att DSV köper Schenker för 14,3 miljarder euro, drygt 160 miljarder svenska kronor. Sett till omställningen innebär det att DSV blir världens största transportföretag, uppger danska näringslivetstidningen Børsen. Efter hopslagningen, som väntas bli klar under andra kvartalet 2025, beräknas logistikbjässen få omkring 147 000 anställda i 90 länder.

I TYSKLAND HAR köpet också väckt oro bland personalen och lett till punktstrejker i en rad städer, rapporterar sajten järnvägsnyheter.se. I Sverige berörs cirka 4 000 medarbetare på Schenker, bland dem både chaufförer och terminalarbetare.

BJÖRN MOLIN ÄR ordförande i Transportklubben på Schenker i Karlstad och avdelningsordförande på Transport i Värmland.

– Jag tror inte att det är någon dramatisk fara för jobben på kort sikt, men det är väldigt dåligt med

information från företaget. Det gäller nog för cheferna lokalt också, att de inte vet mer än oss, säger han.

I Karlstad finns både en DSV- och en Schenker-terminal, påpekar Björn Molin.

– Så det är inte konstigt att folk funderar på om bolaget kanske lägger ner Schenker-terminalen och kör på DSV. Nu kanske det inte blir så, men folk undrar ju, säger Björn Molin.

En terminalarbetare som jobbar på Schenker i Stockholmsområdet kommenterar:

– De flesta tycker att det är en sämre variant, men i och för sig vet vi inte så mycket. DSV har ju rykte om sig att vara lite sämre, men så behöver det ju inte vara. En del undrar om jobben blir kvar och såna grejer. Det kommer säkert att komma många frågor framöver.

PÅ SCHENKER I norra Sverige instämmer en terminalchef i kritiken av informationsbristen.

– Jag har inte märkt av någon oro varken på Unionens eller Transports sida bland personalen. Inte så att man är rädd att bli av med jobbet eller så. Här i norra delen av Sverige känner vi oss ganska säkra. Jag också.

– DSV är ju ett enormt stort bolag. Möjligen kan de komma att centralisera och det kan ju innebära försämringar, men jag tror inte det kommer att bli så jättemärkbart än på många år, spår han. ■



Varje extra pensionskrona spelar roll

Jobbar du i butik, på fabrik eller hotell, transporterar saker, bygger bostäder eller bilar och har kollektivavtal (Avtalspension SAF-LO)? Det betyder att din tjänstepension sparas i vår traditionella försäkring om du inte själv väljer något annat. Där växer pengarna på ett tryggt och schysst sätt, så att du slipper oro dig!

Din pension ska växa. Hos oss har pensionspengarna växt allra mest de senaste 15 åren¹. Som grädde på moset har vi också lägst avgifter². På så sätt blir det mer pension till dig. Varje extra pensionskrona spelar roll!



För dig som vill veta ännu mer

1. AMFs traditionella försäkring har högst totalavkastning bland jämförbara bolag, 2009–2023. Källa: Svensk Försäkring.
2. AMFs traditionella försäkring har lägst avgift inom Avtalspension SAF-LO. Källa: Konsumenternas.

"Jag tror inte att det är någon dramatisk fara för jobben på kort sikt, men det är väldigt dåligt med information från företaget."

Björn Molin, ordförande i Transportklubben på Schenker i Karlstad.

Fällande dom mot svarttaxi-förare

Brott. Skärp straffen i form av högre böter och inför fängelse i straffskalan för olaga och otillåten taxitrafik, svarttaxi. De kraven framför Svenska Taxiförbundet till regeringen.

Branschorganisationen välkomnar samtidigt en fällande dom mot ett antal förare som kört svarttaxi, förmedlade via olika Facebookgrupper i Luleå.

Flerparten av förarna erkände sig skyldiga till brott och fick körkortet indraget. Men några nekade, varför åklagaren valde att väcka åtal för otillåten taxitrafik. Första huvudförhandlingen hölls i Luleå tingsrätt i slutet av augusti och ledde till en fällande dom i början av september.

Domen innebär 50 dagsböter på 340 kronor, sammanlagt 18 000 kronor, varav en tusenlapp gick till Brottsfonder.

Ytterligare huvudförhandlingar mot fler förare väntar i slutet av september och början av oktober.

– Att en domstolspraxis med fällande domar utvecklas är viktigt, inte minst för kommande arbete för polis och åklagare, säger Svenska Taxiförbundets chefsjurist Tommy Pilarp till tidningen Taxi idag.se. ■



Oleg Grygoriuk från MTWTU tar emot en traumaväska från Transport.

Traumapaketen till ukrainskt fack

Ukraina. I mitten av september besökte det ukrainska hamn- och sjöfacksfacket MTWTU Sverige. I samband med det överlämnade Transport traumaväska och skyddsmasker som ska hjälpa ukrainska hamnarbetarna i Odessa. ■

3 000–

6 000 kronor per år. Så mycket kostar den mat och dryck som en familj med två vuxna och två barn håller ut eller slänger per år.

Källa: Livsmedelsverket

Nytt system – orimliga körtider

Servicetrafik. I maj införde trafikbolaget i Gävleborgs län ett nytt system för färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. För många chaufförer med redan tajta körtider innebar det att uppdrag blev omöjliga. Och att dagligen se hur stress och förseningar ytterst drabbar dem som är i behov av transport.

Text och foto Lilly Hallberg

– Jag upplever att körtiderna var bättre med det gamla systemet, det var lättare att hinna till kunderna. I dag är det oftare man blir sen till nästa körning om man inte bryter mot hastighetsgränserna, säger Nils Ehrling.

HAN HAR ÖVER 20 års erfarenhet av samhällsbetalad trafik i länet, både som åkare och som anställd chaufför hos Gävle Taxi under en period. I dag kör Nils åter eget, med specialutrustad buss, men är kvar som medlem i Transport.

– Jag kan tänka mig hur det är för nya chaufförer, jag har svårt att hinna med, säger han.

Under sina år i branschen har han sett hur "taxikartan ritats om", hur upphandlingarna av servicetrafik allt oftare vinnas av aktörer som konkurrerar med låga priser. Nils Ehrling efterlyser dialog med ansvariga, både tjänstemän på X-trafik och regionens politiker.

– I dag upplever jag inte att vi har någon verklig dialog med dem även om det är deras diplomatiska svar, säger Nils Ehrling.

DEN 29 AUGUSTI bjöd två Transportavdelningar gemensamt in till en branschträff i Bollnäs för åkare och förare som utför samhällsbetalda resor i Region Gävleborg. Med var också politiker och tjänstemän. En punkt var genomgång av upphandlad trafik och hur den påverkar branschens aktörer.

– Det har varit problem under lång tid. Upphandlingarna riskerar att slå undan benen på seriösa företag som betalar enligt avtal. En fråga är uppföljning av lönerna, särskilt i bolag som vunnit avtal genom att ta orealistiskt lite betalt, säger Niclas Sandström, ombuds-

"Jag upplever att körtiderna var bättre med det gamla systemet."

Nils Ehrling, chaufför.



Gävle Taxi och Valbo Taxi är stora som trafikföretag när det gäller samhällsbetalad trafik i Region Gävleborg.

man på Gävleavdelningen.

– Till det kommer ett nytt planeringsverktyg, som verkar inkomplett med tider som inte stämmer. Det har varit något av hela havet stormar.

Också konsekvenser av det nya bokningssystemet kom upp på mötet. Den som kör för fort för att hinna riskerar att straffas för det, förseningar straffas med viten. Personer med rätt att åka ensamma i bilen men som bokats för samåkning, körordern från Bollnäs till Akademiska sjukhuset i Uppsala där 48 minuter "saknas" vid laglig körning, förare som tvingas ta raster ute i skogen och andra som överväger att sluta.

MONICA WESTLUND är enhetschef för servicetrafik hos X-trafik. Hon framhåller att det var helt nödvändigt att införa ett nytt boknings-

planeringssystem, som i grunden bygger på generella körtider.

– Sedan det infördes i maj har vi gjort en hel del åtgärder för att trimma det. Fördelen är att vi kan göra justeringar i systemet själva, utan att behöva anlita leverantören.

EN SÅDAN ÅTGÄRD är att lägga längre körtider vid rusningstrafik i tätorter: Gävle, Sandviken, Hudiksvall, Söderhamn och Bollnäs. En annan är längre körtider under vintermånaderna eller när väderförhållandena kräver det.

– Vi har också öppnat en särskild funktionsbrevlåda i och med att det nya systemet infördes. Dit kan trafikföretagens kontaktpersoner vända sig med sådant som inte fungerar om det är återkommande.

Monica Westlund betonar att det är ett pågående arbete för att få trafiken att flyta så bra som möjligt, för alla inblandade. Det gör även facket. Uppföljning på Bollnäs mötet, med bland annat trafikföretagen, är inplanerat till januari nästa år. ■



Nils Ehrling har kört samhällsbetalad trafik i 20 år och sett stora förändringar.



Branschmöte för samhällsbetalda resor. Företrädare för fack, arbetsgivare, politiker, tjänstemän och myndigheter samlades i Bollnäs den 29 augusti för att diskutera utmaningar och möjligheter.

Enkät svar vittnar om stress

Servicetrafik. Nära åtta av tio chaufförer svarar att körtiderna är otillräckliga för att utföra arbetet på ett säkert vis. Det visar en enkät gjord bland färdtjänstförare.

Taxiförare som kör servicetrafik i Gävleborg fick tidigare i år svara på Transports enkät med tolv frågor som rör arbetsvillkor. Undersökningen gjordes i februari, alltså redan innan det nya bokningssystemet infördes.

Svaren är alarmerande – både vad gäller förarnas arbetsmiljö, trafiksäkerhet och brukarnas trygghet.

Av 70 svarande har 67 förare uppgett att de kommer för sent till kunderna på grund av körtiderna. Var tionde förare har på grund av stress råkat ut för en trafikolycka på arbetstid. Och

en majoritet känner sig både stressade av körtiderna och får sina arbetspass förlängda eller flera gånger i veckan. Inte ens en av tre får alltid rast enligt schema, hälften får det ibland.

"Har ingen schemalagd rast alls", "chaufförer som blir sena bötfalls", "Jag är rutinerad så jag kopplar bort". Det är några av de fria skrivningarna i enkäten, som också presenterades vid branschmötet i Bollnäs den 29 augusti, där politiker och tjänstemän från regionen var närvarande.

En avsikt med Transports taxienkät är just att uppmärksamma ansvariga på arbetsvillkoren för dem som kör upphandlad trafik, vilket tidigare gjorts i bland annat Region Östergötland. ■

Fotnot: Transports taxienkät är framtagen av Mats L Andersson, ombudsman på avdelning 4, och Viktor Petrov, regional samordnare.

TRAILER

Alltid med dig längs vägen!

Trailer är tidningen för dig som vi läsa om både nytta och nöje i åkeribranschen. Ta del av åkeriernas vardag, truckingkulturen, branschnyheter, provkörningar och tester – alltid med åkarna och chaufförerna i fokus.

Bli prenumerant idag!

trailer.se/prenumerera

Ny lastbilspartering utanför Eskilstuna

Åkeri. I början av september invigdes en ny lastbilspartering i logistikparken utanför Eskilstuna. I ett första steg ska chaufförer kunna parkera, gå på toa, vila, förboka parkering digitalt och handla i självservicebutiken. Säkerheten ska skötas genom ronderande personal i vaktbolag. I steg två utlovar företaget Drivers First en lounge, finare toaletter och dusch, liksom utökad säkerhet med grindar, staket och kameraövervakning. ■



Höjt pris för taxiförarleg

Taxi. Trafikverket planerar höjda avgifter för taxiförarlegitimation och yrkestrafiktillstånd från november 2024. Teoriproven ökar från 325 till 420 kronor, och körprovet för taxiförarlegitimation höjs från 800 till 1000 kronor. Kvälls- och helgpriser blir ännu högre. Taxiförbundet varnar för att höjningarna kan avskräcka personer med begränsade ekonomiska resurser från att utbildas sig. ■

Rättelse

I reportaget om lastbilschauffören Per Petersson

"Föräldraroll och drömyrke – en omöjlig ekvation?", som berättar om svårigheter att få livspusslet att gå ihop (Transportarbetaren nummer 6) står det felaktigt att alla chaufförer vid åkeriet var tvungna att byta schema genom ett beslut förra året och därmed fick jobba IO-timarsdag. Det är fel – det var bara ett par chaufförer som fick ändrade scheman med längre arbetsdag, majoriteten av de övriga chaufförerna hade det redan tidigare. ■

Stal på mackan då fick han sparken

Bensin. En kväll i juni när Andres jobbade ensam plockade han åt sig energidrycker och några proteinbars, som han åt och drack under passet på Circle K. När det upptäcktes fick han sparken.

Text och foto Justina Öster

– Jag mätte riktigt dåligt och var inte mig själv, säger han.

Andres är 25 år och har jobbat på två olika bensinstationer under fyra år. Den här kvällen mätte han inte bra.

– Min mamma hade fått bröstcancer, så jag var helt chockad. Mitt långa förhållande hade också tagit slut. Allt hände inom två veckor.

En kund som kände Andres chef kom till mackan. Hon berättade för chefen att hon sett honom dricka en energidryck under passet och blev misstänksam. Chefen kollade filmen på övervakningskameran som visade att det stämde. Han hade heller inte betalat varken för dryck eller proteinbars.

ANDRES UNDRAR VARFÖR misstankarna riktades mot just honom.

– Tyckte hon det var konstigt att jag drack energidryck för att jag är svarthårig och har utländskt utseende eller? Alla andra som jobbar äter och dricker ju bakom kassan.

– Det är extra tufft att jobba ensam, försvarar han sig. Jag ville inte ens vara där, men försökte ändå göra mitt jobb.

Har det hänt att du tagit något förut?
– Nej, aldrig, aldrig! Jag minns inte själv att jag tog något, jag var så borta.

Andres fick träffa både platschef och distriktschef. Han förklarade läget och erkände att det var hans eget fel.

– Jag vet att det är fel!

Tycker du att arbetsledningen borde ha översett med ditt felsteg?

– Jag har ställt upp och gett det här företaget mycket mer än jag fått tillbaka. Lite mer uppskattning från cheferna hade behövts.

Andres hade svårt att ta in att han fick gå hem direkt.

– Jag kände att jag förlorat allt. Det var verkligen för mycket, säger han.

Eftersom Andres blev avskedad,



En anställd på bensinstationen Circle K tog och åt proteinbars utan att betala under ett kvällspass. Det kostade honom jobbet. "Ta inget som inte är ditt, oavsett var du jobbar", råder Transports ombudsman Peter Åkesson.

och samma datum sa upp sig själv, har han inte rätt till ersättning från a-kassan förrän efter 45 dagar.

– Jag bor i egen lägenhet och lever på marginalen, har lånat lite pengar av min pappa, tyvärr. Det är inget jag tycker om, säger han.

Transports ombudsman Peter Åkesson i Göteborg gick i Transportarbetarens sommarnummer ut och varnade anställda från att ta något på jobbet. Efter det fick Andres (i artikeln) gå.

– I en period före semesterna hade jag ett fall i veckan men nu har det lugnat ner sig. Det här är ofta personliga tragedier, väldigt sorgliga historier där människor blir av med sin försörjning, säger han.

– I ett fall handlade det om en kvinna med barn, huslån och skulder. Att då komma hem och säga: Jag tog en glass och blev av med jobbet... Partnern blev ifrån sig, konsekvensen kan bli skilsmässa.

Circle K:s HR-chef beskrev i sommarnumret kedjans nolltolerans mot stölder. Hamburgare, glass eller bulle, värdet spelar ingen roll.

– Ta inget som inte är ditt på jobbet, oavsett var du arbetar, råder Peter Åkesson.

EN KOLL MED Transports avdelning i Stockholm visar inte på liknande problem. På Malmöavdelningen har ombudsman Linda Svensson inte heller märkt någon uppgång i

stölder på mackor, som lett till att anställda fått gå.

– Det händer, men inte varje vecka. Min erfarenhet är att Circle K är 100 procent konsekventa. Du får inte ta något. De är också väldigt tydliga med vad som gäller vid anställning, personalen får underteckna ett formulär, säger hon.

Möjligen kan arbetsgivare på mindre stationer utanför de stora kedjorna vara lite mildare, resonerar Linda Svensson.

Vad kan det bero på att vissa anställda plockar på sig varor utan att betala?

– Ofta handlar det om yngre personer. Jag tror inte riktigt de förstår allvaret, att arbetsgivaren uppfattar det som stölder ur kassan. ■

Uppsägning och a-kassa

Säger du upp dig själv från ett arbete blir du generellt avstängd från rätten till ersättning från a-kassan i 45 dagar. Ersättningen betalas då ut efter två karensdagar.

Vid avsked (till skillnad från uppsägning) har du ingen uppsägningstid och måste lämna arbetet direkt. Du har ingen rätt till lön och blir avstängd från a-kassan i 45 dagar, innan du kan få ersättning.



LO-facken fortsätter att tappa medlemmar, dock färre än tidigare år.

TCO fortsätter dra ifrån LO

Organisering. Nio av tio anställda på den svenska arbetsmarknaden omfattas av kollektivavtal. Den svenska modellen bygger just på att parterna som tecknar kollektivavtal representerar så många som möjligt. Men på den fackliga sidan har organisationsgraden sjunkit de senaste årtiondena.

Text Lilly Hallberg

Andelen anställda som är med i ett fackförbund ligger sedan en längre tid är rätt oförändrad, runt 70 procent. Men skillnaden mellan arbetare och tjänstemän ökar: Sex av tio arbetare är i dag med i facket jämfört med drygt sju av tio tjänstemän. Det konstateras i statliga Medlingsinstitutets (MI) rapport Kollektivavtals-täckning och arbetsmarknadens organisationer.

MI:S UTREDARE SLÅR fast att Sverige fortfarande ligger i världstopp när det gäller hög facklig organisationsgrad. Med undantag av Island – där över 90 procent är med i facket – ligger Sverige med sina totalt 68 procent högst i världen. Men under 1980- och 1990-talen var den ännu bättre; upp mot 85 procent.

Att organisationsgraden sjunkit är inget unikt för Sverige, tvärtom. I rapporten konstateras att de flesta jämförbara länder har haft större nedgång.

Alla offentligtanställda omfattas av kollektivavtal. Rapportens fokus är därför på den privata marknaden. Högre andel arbetare än tjänstemän

omfattas av kollektivavtal; omkring 90 procent av arbetarna och 75 procent av tjänstemännen.

DET FINNS ETT tydligt samband mellan kollektivavtal och företagens storlek. Ju större företag, desto mer sannolikt att det finns kollektivavtal. Nästan alla företag med över 500 anställda har kollektivavtal. Men trots att de yrkesområden där Transport organiserar delvis präglas av många små arbetsplatser är organisationsgraden hög – tillsammans med "maskinell tillverkning" har kategorin "transport" allra högst organisationsgrad, 93 procent.

Organisationsgraden är även starkt förknippad med anställningsform. Otrygga anställningar ger mindre motivation att gå med i facket. Likaså är färre utrikesfödda och yngre anslutna jämfört med personer födda i Sverige och äldre arbetare.

FÖRRA ÅRET TAPPADE LO-förbunden 0,3 procent av medlemmarna totalt. Det är mindre än de senaste åren.

Antalet yrkesaktiva Transportmedlemmar 45 727 den 31 december 2023, en minskning med 1,2 procent jämfört med året innan. Men flera andra fackförbund har till antalet tappat betydligt fler medlemmar. Den största procentuella minskningen gäller GS-Facket för skogs-, trä- och grafisk bransch som minskade med 5,3 procent.

Sett över tid blir medlemstappet tydligt: År 1990 var 82 procent av yrkesaktiva arbetare med i facket, förra året var siffran 58 procent. ■

David Ericsson

Nämn aldrig att du kör lastbil!

Nämn inte att du kör lastbil. I varje fall inte under ett läkarbesök för då kan det gå riktigt illa.

Du kanske går till en läkarmottagningen och en hälsokontroll för ditt välmåendes skull. Du berättar att du kör lastbil och att du börjat se lite sämre, har svårt att läsa liten text. Då blir du remitterad till en ögonläkare.

Hos denne får du kolla i en apparat där det poppar upp små nästan osynliga gula bollar mot en gul bakgrund. Varje gång en ny boll hoppar upp ska du trycka på en knapp. Missar du för många så anses din syn vara undermålig – och då ryker dina högre körkortsbeförigheter. Detta trots att testet bara används i Sverige och fördöms av resten av EU.

Utän några som helst fackliga förhandlingar kan du därmed betrakta dig som arbetslös.

”En personbilist med en hjärtinfarkt i 130 på motorvägen är väl inte heller helt optimalt?”

ELLER: DU GÅR till läkaren för att du är törstig hela tiden och kissar ofta och du konstateras ha diabetes. Blir du då tvungen att ta insulinsprutor så anmäls detta oftast till Transportstyrelsen med resultatet – ingen mer lastbilskörning. Och det kan bli dags att söka upp en mäklare för att sälja villan och Volvon.

EN VANLIG ARBETSDAG känner du plötsligt att det börjar sticka i vänsterarmen och värka i bröstet. Du ringer upp sjukvårdskunnig god vän som säger åt dig att genast stanna lastbilen och ringa ambulans. Du har fått en hjärtinfarkt.

Du hamnar på sjukhus men allt går bra och efter en tid är du frisk och du har ett sista möte med läkaren. Denne meddelar på sitt vanliga lugna och rättfram sätt att. "Ingen mer lastbilskörning för din del..."

PÅ ETT SÄTT kan man förstå att myndigheter och läkarkår inte vill släppa ut personer i trafiken som de anser har någon form av fysisk defekt.

Men, varför gäller det i så fall bara yrkeschaufförer? En personbilist med en hjärtinfarkt i 130 på motorvägen är väl inte heller helt optimalt? Eller någon som tappar kontrollen i stadstrafik och kör in i en busskur full med folk.

Naturligtvis ska man ändå vända sig till sjukvården om man mår dåligt. Allt annat är att utsätta sig för fara.

Det tål ändå att tänka på att för en läkare eller en myndighetsperson som kanske har problem att fickparkera sin personbil, eller har svårt att fullt ut förstå högerregeln, kan ett ekipage som är 40 gånger större än deras verka obegripligt stort och skrämmande.

För oss som jobbar i branschen är det inte riktigt så. Men vi chaufförer är inte någon röststark grupp och att få politiken att jobba för rättvisare läkarbedömningar är väl att begära för mycket. Vi är ju "bara" arbetare. ■

Toppen & botten

↑ Den rena klara höstluften.

↓ Putin, Ryssland och Trump.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Rekordrättegång väntar i Think Pink-härvan



Grundaren, då med namnet Bella Nilsson, under en paus i huvudförhandlingen i Think Pink-målet som avser grovt miljöbrott. Förhandlingarna sker i Attunda tingsrätt.

Rekordrättegång väntar i Think Pink-härvan

Miljöbrott. Den 3 september startade rättegången mot sammanlagt elva personer misstänka för kriminell avfallshantering kopplat till återvinningsbolaget Think Pink. Målet är det hittills mest omfattande rörande miljöbrott – systematisk dumpning av giftigt avfall på en rad platser runt om i landet.

Text Lilly Hallberg

Rättegången mot de ansvariga och inblandade i NMT Think Pinks tidigare verksamhet beräknas pågå under 102 dagar, fram till juni nästa år. Huvudförhandlingarna kommer till största delen att hållas i Attunda tingsrätt i Sollentuna.

De huvudmisstänkta, grundaren (då med namnet Bella Nilsson), hennes dåvarande make och fyra andra personer, åtalades i december 2023 för grovt miljöbrott, respektive medhjälp till grovt miljöbrott.

Ytterligare fem personer åtalades samtidigt för miljöbrott av normalgraden. Samtliga elva åtalade aningen nekar till anklagelserna eller säger sig vara utan ansvar.

ENLIGT ÅTALET HAR återvinningsbolaget Think Pink forslat bort tusentals ton osorterat bygg- och rivningsavfall, som sedan grävts ned i marken, plastats in i balar och använts som utfyllnadsmaterial. Även fastighets-

ägare som tagit emot avfall är åtalade.

Rättegången gäller olika grader av inblandning i grova miljöbrott på 21 platser i Sverige. De ligger i 15 kommuner: Botkyrka, Eskilstuna, Flen, Gullspång, Haninge, Huddinge, Häbo, Laxå, Norberg, Norrtälje, Skövde, Strängnäs, Uppsala, Västerås och Östhammar.

SANERING AV PLATSERNA fortsätter att orsaka stora problem. I vissa fall har det varit nödvändigt att avvakta, som i Botkyrka. Där brann det i sopberget Kagghamra i omgångar 2020. Trots att deponin sedan mer än tre år är täckt av sand var det omöjligt att sanera när åtalet väcktes i slutet av förra året. Temperaturen var fortfarande för hög. Och i dagsläget utreds fortfarande vad som ska ske med den täckta tippen.

I Skultuna i Västerås kommun pausades arbetet med att forsla bort avfall i våras efter flera månader. Kommunen ville först ha en rapport från Kronofogden – och pengar från Think Pinks konkursbo. Arbetet med att få bort omkring 14 000 ton sopor har hittills bekostats av Västerås stad och beräknas gå på ungefär 66 miljoner kronor.

Norbergs kommun har krävt att markägaren bekostar sanering av en förorenad tomt i Spännarhyttan där bildelar och byggavfall maldes ned. Markägaren själv hävdar att han

Detta har hänt

- De elva som åtalades i december 2023 misstänks för olika grad av inblandning i grova miljöbrott, begångna 2018–2020, med kopplingar till företaget NMT Think Pink.
- Åtalet gäller 21 platser i 15 kommuner i landet, bland annat Botkyrka, Västerås och Eskilstuna.
- Enligt åtalet har de huvudmisstänkta varit delaktiga i att forsla bort tusentals osorterat bygg- och rivningsavfall, som sedan grävts ned i marken och använts som utfyllnadsmaterial. De nekar till brott.
- Förundersökningen har pågått i flera år och består av cirka 50 000 sidor. Målet är det största någonsin för Åklagarmyndighetens riksenhet för miljö- och arbetsmiljömål.
- I juli åtalades fyra huvudpersoner också för ekonomisk brottslighet i företaget Think Pink. De båda åtalsdelarna slås ihop i rättegången som beräknas vara avslutad i juni 2025.
- Rättegången startade den 3 september i år och kommer till största delen hållas i Attunda tingsrätt, Sollentuna, trots att de åtalade är stämde i Södertörns tingsrätt.

blev lurad av Think Pink. Också en markägare i Botkyrka säger sig vara ovetandes om mängden sopor som dumpades på tippen.

Flera markägare riskerar personlig konkurs. Bara Botkyrka kommun har begärt ett skadestånd på 125 miljoner kronor. Det är tänkt att täcka främst bortforsling och saneringen av Kassmyratippen. Men också den kostnad kommunen haft för rening av regnvatten som rinner genom den andra tippen i kommunen, i Kagghamra.

För att säkra att det finns pengar att betala ut om eventuella skadestånd döms ut har åklagare fryst pengar till ett värde av en kvarts miljard kronor hos de åtalade.

MÅLET ÄR DET största någonsin för riksenheten för miljö- och arbetsmiljö. Förundersökningen består av cirka 50 000 sidor och har pågått i flera år.

I somras vidgades målet och rör nu även ekonomisk brottslighet. Fyra huvudpersoner i Think Pink-härvan åtalades då för bland annat privata köp som bokförts i bolaget och oriktiga fakturor.

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. ■

Naturvårdsverket vill spåra avfallsbrott med AI

Artificiell intelligens. Kriminella tjänar mest pengar på droger, därefter vapen, och på tredje plats kommer avfall. Att komma åt den illegala avfallshanteringen är en ständig katt och råttalek, där myndigheterna ofta har svårt att hänga med. Nu undersöker Naturvårdsverket, i samverkan med andra myndigheter, möjligheterna att använda AI för att förbättra situationen.

Text John Antonsson

Det hela började med ett hackaton arrangerat av myndigheternas digitala samarbetsorganisation eSam, berättar Kenneth Pettersson, IT-expert på Naturvårdsverket. Under diskussioner mellan Naturvårdsverket, Skatteverket och Bolagsverket kom man fram till att

gemensamma system och jämförda data skulle kunna avslöja avvikelser i den långa kedjan som avfall passerar från första till sista anhalt.

– Tänk dig ett kontrollrum, säger Kenneth som en liknelse. Om systemet upptäcker avvikelser, skulle det kunna blinka gult eller rött och varna inspektörerna om något misstänkt som kräver närmare undersökning.

DEN SVENSKA AVFALLSHANTERINGEN ställer höga krav på rapportering, men systemet bygger till stor del på självrapportering i efterhand. För att förbättra kvaliteten på informationen menar Kenneth att rapporteringen behöver ersättas med att ”fånga” data när händelsen sker. I stället för i en separat rapportering i efterhand och sedan analysera

”Kriminella är skickliga på att hitta och utnyttja luckor i vår tillsyn. Men om AI-systemet fungerar som vi hoppas, kan det utvecklas och upptäcka förändrade mönster över tid.”

Kenneth Pettersson

dem. Där kommer AI in i bilden.

– Vi hanterar enorma mängder data som är omöjlig för våra handläggare att hålla koll på. AI kan hjälpa oss att identifiera mönster som vi människor inte kan fånga.

AI-verktyget kan jämföra avfallsets resa som en kedja, där varje länk ska vara korrekt. Verktyget kan

upptäcka om någon länk brister eller avviker.

– Fördelen med AI är att ett sådant system kan lära sig kontinuerligt. Kriminella är skickliga på att hitta och utnyttja luckor i vår tillsyn. Men om AI-systemet fungerar som vi hoppas, kan det utvecklas och upptäcka förändrade mönster över tid.

Kenneth påpekar också att alla branscher producerar avfall, vilket gör projektet omfattande.

ETT ANNAT OMRÅDE där AI kan vara användbart i framtiden är tips från allmänheten. I dag varierar tipsen från grannfejder till viktiga ledtrådar om grov kriminalitet. En AI-driven tipsbot skulle kunna ställa rätt frågor för att sortera ut de mest relevanta tipsen.

Myndigheterna har kommit en bit på väg, men mycket arbete återstår. Juridiska hinder måste undersökas och resursbrist måste övervinnas, och det krävs också utvecklingskostnader för att förverkliga projektet.

–Naturvårdsverket har fått minskade anslag, och det gäller även andra myndigheter. Det påverkar förstås med vilken hastighet vi skulle kunna förverkliga ett sådant här system.

Kenneth Pettersson avslutar med att jämföra projektets kostnader med saneringen av Think Pink-skandalen, där kostnaderna redan uppgår till en halv miljard kronor, utöver svårsmåbara skador som gift i grundvattnet. I det ljuset, menar han, borde utvecklingskostnaderna för AI-projektet ses som små. ■

Olagliga deponier växande problem

I skuggan av Think Pink-skandalen har även miljöfarlig avfallshantering på andra håll i landet uppmärksamats. Ibland handlar det om gamla sopsynder, begångna långt innan dagens regler och lagstiftning tillkom. Andra fall rör medveten, organiserad brottslighet på ett av världens mest lukrativa områden för kriminella.

Här är några av deponierna som orsakat problem under senare år och i vissa fall lett till åtal för inblandade.

→ **Mellerud, Dalsland, 2024:**

35 000 ton giftigt avfall, skrotresor från metallåtervinning, har dumpats i en privatägd bergtäkt. Avfallet kommer bland annat från en av återvinningsbolaget Stena Recyclings anläggningar.

Sju personer har åtalats som

misstänkta för grovt miljöbrott och grovt penningtvättbrott. Enligt åklagaren ska Stena Recycling ha betalat ett miljonbelopp för att bli av med restavfallet.

→ **Björneborg, Värmland, 2024:**

Restprodukter av metallskrot dumpade på deponi som granskas av länsstyrelsen, som följer rättegången i Dalsland.

Även här handlar det om restavfall som Stena Recycling forslat från en av sina återvinningsanläggningar. I båda fallen rör det sig om avfall från skrotade personbilar och annat metallskrot från anläggningar i Halmstad respektive Hallstahammar. Restavfall som blandats upp med andra avfallsmassor innan det lagts upp på fastigheterna i Dalsland och Värmland.

→ **Skåne, 2022:** Flera kommuner – bland annat Malmö – krävde miljonviten efter olaglig deponering av sopor. Det handlar om ett företagskluster med gemensam huvudman som skapat sopberg, med risk för både bränder och läckage.

Lomma kommun fick rätt mot företaget i domstol som slog fast att deponin krävt tillstånd, men ärendet överklagades till högre instans; Mark- och miljööverdomstolen. Även kommunerna i Staffanstorps och Helsingborg vände sig till domstol. Men liksom i fallet med Think Pink kan det vara svårt för en kommun att komma till en lösning trots domar. Om företaget exempelvis gått i konkurs och markägaren saknar kapital ligger ändå ansvaret på kommunen att sanera och betala för det. ■

Det är de tråkiga jobben robotarna ska ta

Det handlar om designade flöden, anpassade efter verksamheten, beskrivet teoretiskt. I praktiken rör sig förarlösa truckar över ett gigantiskt lagergolv och tömmer sopkärl eller kör fram stålburar. När Postnord TPL införde lösningen med robotar var den helt ny och fanns ingen annanstans i landet.

Text LILLY HALLBERG Foto JOHN ANTONSSON





örst ska sägas att hos tredjepartsaktören har det inget med klassisk postverksamhet och brevsortering att göra.

Här hos Postnord TPL på Malmölandet i Norrköping hanteras i stället en stor del av volymen av varor som ska ut till Bauhaus varuhus i Sverige och Norge. Och robotarna ska inte ersätta terminalarbetarna.

– Tvärtom, de sköter de arbetsuppgifter ingen egentligen vill göra. Det handlar om ganska tråkiga jobb som tar tid att göra manuellt, som att tömma sopkärnen med plast och wellpapp. I dag är soptömmningen en knapptryckning bort, säger Patrik Jansson, chef för logistikenheten.

FÖRUTOM ATT KÖRA sopor levererar robotarna också staplade stålburar till plockarna, som sedan kan påbörja sin runda direkt. Avsikten med den robotiserade hanteringen är både att förbättra ergonomiskt för personalen – burarna är i rätt höjd och arbetet blir mindre tungt, med färre vridmoment, och att påverka fyllnadsgraden i lastbilarna som går ut. Dessutom att minska användningen av emballage, vilket är ett plus för miljön.

– Det handlar om att underlätta för alla, säger Patrik Jansson.

”Automatisering skapar också jobb, det kommer alltid finnas behov av arbetare som räcker upp handen för att ta ansvar för robotar. Och jag som ingenjör behöver någon att prata med som hjälper för att det ska fungera.”



Johannes Algotsson,
ingenjör och
logistikutvecklare.

– Men det har varit vissa utmaningar att få till det ska erkännas.

I början när robotarna togs i bruk, för två och ett halvt år sedan, var det en del mindre tillbud. Bland annat ledde en felinställd sensor till att en robot körde in i en palltrave. Men några personskador har det automatiserade flödet inte lett till.

UTSIKTEN ÖVER LAGRETS huvudgolvet från entresolplanet, en utskjutande mellanvägning, svindlar. Där nere syns några som kör gaffeltruckar ut från gångarna, i snabb takt jämfört med en robot som långsamt

rör sig i sin fil från parkeringen mot platsen där stålburar är staplade.

Trots att många arbetar i de höga gångarna ger arbetsplatsen ett lite öde intryck. Lokalen är stor som fem eller sex ordinarie Bauhausvaruhus, en halv kilometer långt och med tolv meter i takhöjd. Med halvplanet, där bland annat mängder av olika julartiklar finns på hyllorna, är det 71 000 kvadratmeter. Och ytterligare 20 000 kvadrat om kallagret, ”ute på gården”, räknas in.

Här jobbar totalt närmare 90 anställda, samt ett antal bemanningsanställda, i treskift.

– I högsäsong är vi 160 personer i huset, förklarar logistikchefen Patrik.

Högsäsong för Bauhauskedjan infaller från och med april när det är dags för folk att fixa i trädgården och kanske införskaffa nya trädgårdsmöbler. Säsong innebär en jämförelsevis lång period inte minst med tanke på att vi lever i ett avlångt land.

NÄR TRANSPORTARBETAREN BESÖKER Postnord TPL är förutom Patrik Jansson också produktionschefen Christian Johansson och Johannes Algotsson, ingenjör och logistikutvecklare med. De förklarar teknik och företagets tankar kring automatisering. Med i mötesrummet är också Nina Broman Costa, ombudsman från Linköpingsavdel-



Ute på stora golvet. Logistikutvecklaren Johannes Algotsson och Christian Johansson, produktionschefen diskuterar med Transports ombudsman Nina Broman Costa från Linköpingsavdelningen.

Postnord TPL Norrköping

Postnord TPL:s nya centrallager på Malmölandet i Norrköping stod klart i början av 2022. Det har drygt 90 000 kvadratmeter golvyta, nära 13 fotbollsplaner. Här hanteras den tyska byggvarukedjans Bauhaus varor som ska ut till varuhus i både Sverige och Norge. All containerlast in går via Norrköpings hamn, för leveranser används förutom lastbil också tåg. Postnord TPL har ytterligare ett lager i staden som hanterar Bauhausartiklar för webbförsäljning.

TPL (eller 3PL) står för tredjepartslogistik och betyder att en tredje part, utöver kunden och säljaren, tar över en del eller allt som rör logistik. Det kan till exempel, som hos Postnord TPL, gälla varuhantering på en terminal (och det handlar då alltså inte om posthantering).

När det rör sig om tredjepartslogistik är det Transport som organiserar terminalarbetare. Är det däremot ett företags eget lager organiserar Handels.

AGV (Automatic Guided Vehicle), även kallat autonoma guidade fordon, avser självstyrande fordon eller robotar i system för materialhantering. Det gäller transporter av varor eller material i en sluten miljö, som lager, och som inte kräver en mänsklig förare.



Redo att tippa. En robottruck har kört fram med sopkärn från motsatta sidan av lagret efter att ha fått order.

"För många är första intrycket att det är jobbigt, men efter några dagar upplever många det nya som positivt. Det gör ju att du har båda händerna fria."



Produktionschefen Christian Johansson om övergången från handddator till röststyrd plockning på lagret.

ningen, med ansvar för terminaldelen i transportavtalet.

– När det gäller kravställning på robotar har olika kunder olika behov, det går inte att hitta en lösning som passar alla, säger Johannes Algotsson, som tidigare bland annat jobbat med logistikutveckling för Stadium.

Initialt är frågan vad som ska automatiseras och sedan lösa det så att det blir skräddarsytt för kunden, till exempel då det rör lagerhantering. I sitt arbete som logistikutvecklare tittade Johannes på olika lösningar, talade med "en massa konsulter och olika typer av folk, som leverantörer".

– Men framför allt med personalen när det gäller hur vi ska göra. Automatisering skapar också jobb, det kommer alltid finnas behov av arbetare som räcker upp handen för att ta ansvar för robotar. Och jag som ingenjör behöver någon att prata med som hjälp för att det ska fungera, säger han.

MÅLET FÖR FÖRETAGET är att involvera så många som möjligt i förändringsarbetet och att alla lagerarbetare ska vara med i två eller tre förbättringsprojekt varje år.

– Den feedback vi får där är jätteviktig för oss, säger Johannes Algotsson.

Produktionschefen Christian Johansson lyfter att det gör att förändringarna tar längre tid att genomföra i uppstartsfasen.

– Men sedan fungerar det bättre och riskerar inte att köra i diket efter två år.



Postnord TPL:s produktionschef Christian Johansson och Patrik Jansson, chef för logistikenheten, framför gallret. Ordning på lagret är nödvändig – de automatiserade truckarna är tänkta att sköta monotona arbetsuppgifter som att köra fram burar och att tömma sopor.

I mitten av september pågår övergång från handddator till röststyrd plockning, "pick by voice", på lagret.

– Det är först de senaste veckorna vi har arbetat med det i större skala. För många är första intrycket att det är jobbigt, men efter några dagar upplever många det nya som positivt. Det gör ju att du har båda händerna fria, säger Christian Johansson.

Trots att tempot är högt är det trots allt lägre än på lager där varor som kläder och skor hanteras. Det tempot skulle helt enkelt inte fungera för att plocka exempelvis spabad.

PATRIK JANSSON FRAMHÅLLER att det viktigaste är samspelet. Att kunna ge kunden det senaste och ligga i framkant när det gäller kvalitet och miljömål. Och att skapa den bästa arbetsmiljön, minska tunga lyft och vridmoment i arbetet – och få ned sjukskrivningarna. Vilket ser ut att vara på god väg, "det ser jättebra ut", säger Patrik när han talar om sjukskrivningstal och vad som kommer fram i medarbetarsamtal.

– Automatisering kan hjälpa för att hålla ett helt arbetslivs.

Postnord TPL i Norrköping använder sig också av en AI-baserad lösning, men i relativt liten skala. Det rör ett system

för att artiklar ska få plockplatser som underlättar vid själva plockningen. Till exempel hålla rätt på även äldre sortiment, så att sådant som gräsklippare och trimrar hamnar ihop oavsett årsmodell.

FÖR DEN SOM sällan är inne på lager ger besöket en wow-känsla. Det är så stort, strukturerat och förefaller kliniskt rent. Och lite påminner det om ett jätte-bygghuset där sakerna till största del är dollda i emballage. Vitvaror inom ett område, trädgårdsmöbler inom ett annat.

Flera robotar står still, på en särskild parkeringsplats där de också laddas. När de får signal att göra ett jobb styrs de efter reflektorer i taket, navigerad av laser. Robotarna har också koordinater som talar om var de exempelvis ska ställa metallburarna.

Under fordonen sitter sensorappar som känner av om något är i vägen och stannar vid risk för kollision. När de backar slår blåljus på för att göra dem som arbetar i närheten uppmärksamma.

Lite science fiction-aktigt framstår det allt med de förarlösa fordonen som i kurvor tycks tveka, sakta in och tänka. Men det är de som jobbar på golvet som sätter i gång färderna genom att ge signal. ■

"Vi lägger mycket tid på småfel"

INFÖRANDET AV SJÄLVSTYRANDE fordon på lagret har inte gått helt smärtfritt och än flyter det inte på utan störningar, enligt skyddsombudet **Michael Fahlgren**.

– När robotarna fungerar som de ska är det bra. När det krånglar krånglar det ibland ordentligt, säger han.

Vissa fel kräver åtgärder från tillverkaren och då kan det ta tid innan allt är i gång igen som det ska.

Enligt Transports skyddsombud har det varit sådana mer komplexa problem i omgångar. Fast oftare handlar det om småfel som gör att de som arbetar på golvet ändå måste sköta sådant som tömning av sopkärlen manuellt. Det är långt ifrån alltid som det "bara är att trycka på en knapp" för att roboten ska komma farande och styra i väg mot tömning.

– Vi lägger mycket tid på det, på småfel, ibland en och en halv timme eller två om dagen, säger Michael Fahlgren. Det kan till exempel handla om en robot som bara "står och stampar" vid ett kärl och måste få ny signal om vad som ska utföras.

– Det har varit en del påkörningar också. Inga personskador, men truck mot robot så att gaffeln skadas, säger Michael Fahlgren.

Kollisioner har lett till skadade sensorer på truckarna.

– Det första vi säger till nya är att inte ha ut gafflarna i gången, då riskerar de att bli sönderkörda. ■



Varning för självkörande truck. Det har skett tillbud, men inga personskador, sedan robotarna infördes 2022.





— 7 dagar i veckan —

- Dagens rätt
- A la carté
- Pizza
- Vildmarksmeny

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

VOLVO EXSTER RADIOSTYRNING

Med radiostyrning kan du köra din lastbil och påbyggnation utanför hytten. Vill du ha mer information? Besök vår hemsida eller ring oss.

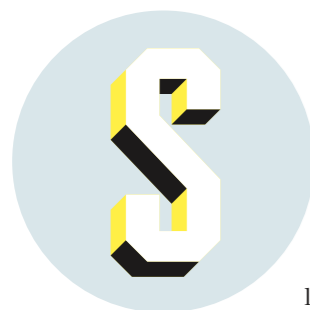
www.tele-radio.com/sv | 031-724 98 00



Andra sidans slitningar synade

Teslakonflikt och inflation gjorde German Benders doktorsavhandling högaktuell. I den utforskar han lönebildning och industrinormeringen som institution – och belyser betydelsefulla motsättningar på arbetsgiversidan som sällan uppmärksammas.

Text och foto LILLY HALLBERG



Seriös och nyfiken. Det är första intrycket av utredningschefen German Bender på Arena Idé. Som forskare var han nyfiken på just lönebildningsprocessen, på vad som egentligen händer i förhandlingarna mellan fack och arbetsgivare. Något som gängse samhällsforskning ofta lämnat för att i stället helt fokusera på vad som föregår och kommer ut av processen, i sig betraktad som något av en svart låda.

– Jag har jobbat i den fackliga världen i snart tjugo år, i olika roller, och stött på en massa saker som jag velat förstå bättre. Och som jag tror att det behövs större förståelse för, både för den allmänna samhällsdebatten och för forskningen, säger German Bender.

HAN TAR EMOT på jobbet hos Arenagruppen, högt upp i en äldre fastighet med osäkert fungerande hiss, vid Norra Bantorget i Stockholm. Forskarutbildningen vid Handelshögskolan var en del i tjänsten. Tidigare i år la German Bender fram sin avhandling, som i fyra fristående uppsatser behandlar hur den svenska modellen hanterar lönebildning, digital automatisering och migration.

– Det blev en möjlighet att sätta mig in i hur det fungerar och själv lära mig mer, säger German Bender.

I FÖRRA NUMRET (nummer 6) publicerade Transportarbetaren en intervju med hans forskarkollega Fredrik Söderqvist. De har gemensamt skrivit kapitlet om digitalisering/automation.

Två av doktorsavhandlingens uppsatser kretsar kring industrinormeringen; att exportindustrin – genom industriavtalet – sätter riktmärket för lönekostnadsökningar för hela den svenska arbetsmarknaden.

En slutsats är att industrinormeringen har blivit alltmer institutionaliserad. Trots att den i årtal sagts spelat ut sin roll och kritiserats hårt av olika parter, särskilt i avtalstider.

– Industriavtalet skapar spänning varje gång, säger German Bender.

Det betyder enligt honom inte att industrinormeringens död är nära förestående, tvärtom. I avhandlingen analyseras varför systemet är stabilt. I korthet handlar det om att arbetsmarknadens alla aktörer trots allt delar centrala idéer om hur organiseringen är uppbyggd i partsmodellen.

– Industrinormeringen mår bra, fast den regelbundet ifrågasätts. Men

den åstadkommer vad den är tänkt att åstadkomma och det finns inget riktigt alternativ. Det faktiska utfallet visar också att parterna inordnar sig – lönerna har i stort följt märket de senaste 25 åren och strejkdagarna har varit mycket få, säger German Bender.

– Många har nog också underskattat värdet av industrinormeringen. Min uppfattning är att när vi under de senaste 20–30 åren fått mer ojämlikhet så har lönebildningen trots allt motverkat utvecklingen.

– Visst, tjänstemän har fått något högre löneökningar än arbetare men betydelsen av det är inte i närheten av förändrad beskattning av kapital, av arv, fastigheter. Kapitalägare har dragit ifrån och de som är sjuka och arbetslösa, de som inte kan göra jobbskatteavdrag och de som får bidrag som räknas upp med löneutvecklingen har halkat efter. Och det beror på politiska beslut.

DÄREMOT VARNAR BENDER för att radikalt centralisera den svenska partsmodellen. En återgång till den centraliserade lönebildningen där LO-SAF var parter, under en ungefärlig 30-årsperiod från 1950-talets mitt, är inte önskvärd och skulle inte fungera i praktiken, enligt honom: Det är viktigt att parterna är



German Bender på jobbet i Arenagruppens lokaler vid Norra Bantorget. Han hoppas i sin forskning kunna fortsätta arbeta med samma frågor som han lyfter i den aktuella doktorsavhandlingen.

GERMAN BENDER

Gör: Forskare (knu-
ten till Handelshög-
skolan i Stockholm
och Harvard Univer-
sity) och skribent,
utredningschef på
fackens tankesmed-
ja Arena Idé.

Yrkesbakgrund:
Civilingenjörsexam-
en från KTH och
journalistutbildning
vid JMK i Stock-
holm, jobbat inom
olika fackliga or-
ganisationer sedan
2006 (från början
som journalist på
Studentliv på TCO:s
tidningsavdelning),
sedan 2017 hos
Arenagruppen.

Familj: Hustru och
barn.

Bor: Uppsala.

"Industriavtalet skapar
spänning varje gång", säger
German Bender, som menar
att den ofta kritiserade mo-
dellen för lönebildning trots
allt har många förtjänster.



Aktuell med:

Doktorsavhand-
lingen *Organizing the Labor Market: Power, Ideas, and Institutions in Wage Formation, Digital Automation, and Migration* (unge-
fär Att organisera
arbetsmarkna-
den: makt, idéer,
institutioner i lö-
nebildning, digital
automatisering och
migration) som går
att ladda ned från
Handelshögsko-
lans hemsida och
som "kappa" (som
ungefär motsvarar
ett långt samman-
fattande kapitel)
från Arenagruppens
hemsida.

självständiga – mot staten men också mot
andra parter, som mäktiga fackförbund
och arbetsgivarorganisationer.

**DOKTORSAVHANDLINGEN LYFTER SPÄNNING-
AR** kopplade till industrinormeringen som
det sällan rapporteras om. Eller alls. Spän-
ningar mellan de olika arbetsgivarförbun-
den. Väl så betydelsefulla som slitningar
mellan olika fackförbund, enligt Bender.
I massmedia har dock rapporterna rätt
ensidigt genom åren kommit att handla
om spänningar, "bråk", mellan olika fack.
En förklaring till de bilder medierna valt
att ge kan vara att det helt enkelt är intres-
santare med slitningar mellan fack – som
består av medlemmar, människor – än
arbetsgivarorganisationer, som består av
företag, menar German Bender.

– Fackliga organisationer uppfattas ha
större demokratikrav på sig, ett krav på

transparens där företrädare ska kunna
svara på frågor för medlemmarnas skull
och inte komma undan, säger han.

Bender lyfter även att arbetsgivarorgani-
sationer inte skadas lika mycket av oenig-
het som fackliga, där enighet är viktigare.
– Men man kan väl ändå ge en känga
åt journalistkåren som ensidigt återgav
arbetsgivarsidans svar på varför indu-
striavtalet omförhandlades 2011, säger
German Bender.

TEKNIKFÖRETAGEN HADE SAGT upp avtalet
med motiveringen att de LO-förbund
som också ingår i Facken inom industrin
– med IF Metall i spetsen – lät LO-samord-
ningen våga tyngre än industrins intres-
sen. Och att det var i strid med industriav-
talets intention om exportindustrin som
normerande för lönebildningen.

– Det går alltid att ta till LO-samord-

**"Fackliga organisation-
er uppfattas ha större
demokratikrav på
sig, ett krav på trans-
parens där företrädare
ska kunna svara på
frågor för medlem-
marnas skull och inte
komma undan."**

ningen som en förklaring, men det fanns
också slitningar mellan arbetsgivaror-
ganisationerna som orsakade uppsäg-
ningen. Det var det ingen journalist som
grävde fram, säger German Bender.

I hans doktorsavhandling kommer
Teknikföretagens tidigare vd Anders
Narvinger till tals. Han påpekar att det är
lättare för facken att skrämra basindu-
strin till eftergifter. Det speglar skilda
förutsättningar: Skogsindustri och gruvor
har relativt sett lägre arbetskraftskost-
nader och kan inte flytta utomlands till
skillnad mot verkstadsindustri, som där-
för är mer måna om att stå emot lönekrav.

I AVHANDLINGENS UPPSATSER om lönebild-
ning har mer än 40 personer ställt upp
på intervjuer. Nästan ingen som German
Bender kontaktat har tackat nej. Det är
tungt namn med lång erfarenhet av för-

handlingar, många med sina mest aktiva
år bakom sig. Men också sådana som är
centralfigurer i sammanhanget i dag, som
Medlingsinstitutets generaldirektör Irene
Wennemo, Svenskt Näringslivs vice vd
Mattias Dahl och IF Metalls dåvarande av-
talssekreterare Veli-Pekka Säikkälä, sedan
maj med samma post på LO.

Alla talar öppet och ingen hade pro-
blem med att stå med sitt namn.

– Jag blev själv förvånad. Först hade jag
tänkt höra med personer som inte längre
är verksamma, säger German, som själv
tror att det beror på att hans forskning
rör sådant som kändes viktigt också för
de intervjuade.

Doktorsavhandlingen är på engelska.
Den finns också som så kallad kappa, ett
slags lång sammanfattning. För många,
kanske de som skulle ha allra mest utbyte
av läsning, är det inte så enkelt som

att köra texten genom Google translate
för att helt förstå resonemangen. Något
German är medveten om och en bearbe-
tad översättning till en svensk version är
något han önskar göra framöver. Annars
hoppas han kunna fortsätta sin forskning
"liknande frågor", titta på treparts- och
korttidsavtal och lagen om anställnings-
skydd, Las, till exempel. Och få ut så
mycket som möjligt av forskningen i det
dagliga arbetet, bland annat som kröni-
kör i nättidskriften Dagens Arena och i
tidningen Lag & Avtal. Förutom planering
och samordning av analyser och utred-
ningar, skriver han rapporter, artiklar
och kommenterar arbetsmarknads- och
utbildningspolitik i media och andra
sammenhang. ■

Fotnot: Den fackliga tankesmedjan Arena Idé är
partipolitiskt obunden och finansieras huvudsakligen
av förbund inom LO, TCO och Saco.

Industri- normen

...det så kallade
märket:

→ Anger lönekost-
nadsökning som
industrins parter
kommer överens
om enligt indu-
striavtalet under
en avtalsrörelse,
och som sedan blir
normerande – mär-
ke – för hela den
svenska arbets-
marknaden.

→ Industriavtalet
kom först till 1997,
och har omför-
handlats två gång-
er sedan dess: 2011
och 2016.

→ Lönekostnads-
ökningen i indu-
striavtalet inkluderar,
förutom lön, även
pensionsavsätt-
ningar och arbets-
tidsförkortning.

→ Förhandlas fram
av arbetsmarkna-
dens parter inom
exportindustrin,
för industrifacken
både för arbetare
och tjänstemän.

→ Industrinorm-
ering stöds av både
LO och Svenskt
Näringsliv, men har
kritiserats av bland
andra LO-förbun-
den inom 6F och
arbetsgivarorgani-
sationen Almega.

→ I statliga Med-
lingsinstitutet
uppdrag ingår att
"tillvarata och upp-
rätthålla den sam-
syn som finns på
arbetsmarknaden
om den internatio-
nellt konkurrens-
utsatta sektorns
lönenormerande
roll".



DET HÄR GÄLLER FÖR DIG SOM ÄR BEHOVSANSTÄLLD

I bevakningsavtalet finns en anställningsform som heter behovsanställning. Den skiljer sig en del från andra tillfälliga anställningar.

Text John Antonsson Illustration Mattias Käll

1 Speciell anställningsform

En behovsanställd som jobbar inom bevakning har inget fast arbetstidsmätt och får timlön. Som behovsanställd ska man ha fått skriva på ett anställningskontrakt, men där finns inga garanterade timmar.

Själva grunden till att anställningsformen finns är att bevakningsföretag säljer bevakningstimmar. De vill inte anställa fler personer än de har kontrakt för. Men då människor blir sjuka eller vabbar behövs någon som hoppar in.

Den som jobbar på ett auktoriserat bevakningsbolag måste vara godkänd av Länsstyrelsen och ha en utbildning. Därför underlättar det att ge extrapersona-

len ett löpande anställningskontrakt.

2 Turordning och rätt till fast arbetstidsmätt

I kollektivavtalet finns det regler som reglerar hur behovsanställda får användas och hur turordningen mellan de behovsanställda ska se ut. Om facket och arbetsgivarna inte kommer överens om annat ska först deltidсанställda med fast arbetstidsmätt erbjudas arbetspass och därefter behovsanställda enligt en turordningslista, där den som jobbat längst först ska erbjudas arbetspass.

En behovsanställd har rätt att säga nej till erbjudna arbetspass och det ska inte

heller leda till att arbetsgivaren ringer mer sällan, eftersom det är tiden på anställningskontraktet som ska avgöra vem som erbjuds jobb först, inte vem som oftast tackar ja.

Kollektivavtalet ger arbetsgivaren rätt att göra vissa avsteg från de behovsanställdas turordningslista, om det finns personer med särskilda kvalifikationer i form av utbildning eller tidigare erfarenhet.

3 Rätt till del- eller heltid?

En behovsanställd som jobbat i nio månader ska enligt kollektivavtalet kunna få ett bekräftat arbetstidsmätt. Det innebär att arbetsgivaren ska kolla hur mycket en person jobbat och därefter erbjuda antingen deltidсанställning med ett visst antal timmar i veckan eller heltidсанställning.

Här tittar man på de nio

senaste månaderna, men juni, juli och augusti räknas inte in, eftersom det är semestertider. Arbetsgivarna vill kunna använda de behovsanställda som semestervikarier. Har du varit anställd under sommar-månaderna återstår endast sex månader i beräkningen.

I avtalet står det att arbetsgivaren ska erbjuda tillsvidareanställning om arbetet skett regelbundet och kommer att fortsätta göra det.

4 Ska man få ett schema?

I praktiken ser det olika ut på olika arbetsställen. Vissa behovsanställda har schema. Men enligt Transports uppfattning är en förutsättning för behovsanställning att det är tillfälligt i sin natur, till exempel att en kollega är sjuk eller att en kund beställt fler bevakningstimmar. Alltså att det inte är planerbart.

Experten



Magnus Thelander, central ombudsman med ansvar för bevakningsavtalet.

Vilka fördelar ser du i att det finns en anställningsform där man är tillsvidareanställd vid behov av extra arbetskraft?

–Fördelarna för oss är att behovare kan lindra läget och lösa vakanser där hel- och deltidare behöver vara lediga.

–Vår typ av behovsanställning är en anställningsform som inte finns på övriga arbetsmarknaden och har fördelen att om man som behovare tackar ja till mycket arbete ska det leda till deltid- och sedermera heltidсанställning.

Upplever du att det finns arbetsgivare som inte erbjuder hel- eller deltid till de som har rätt till det?

–Det är förekommande och jag tror att det finns ett mörkertal. Men det finns också en hel del medlemmar som ringer till oss och ställer frågor. Då brukar vi säga att man först själv ska prata med arbetsgivaren och säga att man vill ha del- eller heltid.

–Om det inte går ska man kontakta facklig förtröendeman på arbetsplatsen eller en ombudsman. ■

Därför kan det vara en god idé att kontakta facket om man är behovsanställd och har jobbat på schema en längre period.

En behovsanställd som erbjuds en annan anställningsform har rätt att säga nej, och det ska inte påverka platsen i turordningslistan bland behovsanställda. Däremot måste den anställda säga till arbetsgivaren, om man önskar att en ny niomånadersperiod ska räknas.

5 Uppsägning av behovsanställd

Arbetsgivaren får säga upp en behovsanställd som inte har jobbat på 12 månader. ■

FOTO: BRA



BRA till Arlanda efter nytt avtal med SAS

Flyg. Omkring 90 procent av flygtrafiken försvinner från Bromma flygplats 2025 och flyttar i stället till Arlanda. Det står klart sedan flygbolaget BRA och SAS tecknat ett sjuårigt avtal till ett värde av 6 miljarder kronor.

Text Justina Öster

–Jag tror inte att flygplatsen överlever utan oss, säger BRA:s ägare Per G Braathen till Aftonbladet på en pressträff. Efter 25 år på Bromma anser han inte att flygplatsen är lönsam att driva.

DANIELLA WALDFÄGEL ÄR vd på Stockholms handelskammare och bedömer i en kommentar att beslutet troligtvis leder till att Bromma förlorar cirka 90 procent av sin flygtrafik.

–Tittar du på Köpenhamn, Oslo och Amsterdam har de alla bara en flygplats. Det har inte varit bra för svensk del med två flygplatser, säger SAS vd Anko van der Werff till Aftonbladet.

Avtalet med SAS betyder, enligt BRA, att bolaget kommer att köpa fler plan och behöver rekrytera både kabinpersonal och piloter. Anställda som arbetar med marktjänster och administration kommer däremot att varslas om uppsägning.

AVTALET MELLAN DE bägge bolagen innebär att SAS kommer att få monopol på vissa inrikeslinjer efter årsskiftet.

Flygbolaget Finnair har två flyg till Bromma varje dag på vardagar och för närvarande inga planer på att lämna Bromma flygplats, skriver Svenska Dagbladet.

ATT BEVARA ELLER lägga ner Bromma flygplats har länge varit en het politisk fråga. Planer på att bygga bostäder på marken finns liksom förslag att där satsa på flyg med små eldrivna plan. Swedavia hyr marken av Stockholms stad, hyresavtalet gäller fram till 2038, men kan sägas upp innan dess. ■

Ny variant av ellastbil på gång

Teknik. Andra halvåret 2025 släpps den nya varianten av Volvo FH Electric till försäljning. Ellastbilen ska kunna köra upp till 600 kilometer på en laddning. Det gör det möjligt för åkerier och chaufförer på medellånga och långa sträckor "att köra en hel arbetsdag utan att behöva ladda", lovar företaget i ett pressmeddelande. ■

Nytt om forskning

1 Ingenting varar för evigt, förutom PFAS. Ny forskning vid Umeå Universitet visar att den så kallade evighetskemikalien även överlever förbränning och att den variant av kemikalien som återfinns i aska och rök är den svåraste att fånga upp, när den spridits ut i miljön.

2 Sjukvården ger ofta patienter råd som att sluta röka och gå ner i vikt. Innehållet i råden är så klart riktigt. Det är bättre att inte röka och att vara hyfsat normalviktig. Men det är oklart om råden hjälper, enligt en ny forskarstudie.

–Det saknas ofta forskning som visar att rådgivning till patienter får effekt. Sannolikt är det sällan som råden faktiskt hjälper människor, säger Minna Johansson, docent på Sahlgrenska akademien vid Göteborgs universitet och allmänläkare på Herrestads vårdcentral i Uddevalla, som är studiens huvudförfattare.

3 Domedagsvalvet på Svalbard är inte så säkert som man tidigare trott. Permafrosten i området har tinat och det har lett till översvämningar som brutit in i valvet, där det finns ett bibliotek av fröer från hela världen. Därför har forskare börjat titta på andra möjligheter att skydda jordens biologiska mångfald. Enligt tidskriften Wired planerar forskare från Harvard och Smithsonian en biobank som är säker från klimatförändringar och katastrofer, på månens skuggsida.

Storvarsel – robotar ska ersätta personal

Lager. 130 personer varslas om uppsägning på bokjätten Adlibris terminal i Morgongåva i Uppland, rapporterar Sala Allehanda (SA). Företaget satsar på automatisering och en del av de sammanlagt nästan 240 personer som arbetar på terminalen i dag kommer att ersättas av robotar.

Beskedet om varslat på en av landets största online-butiker för böcker kommer i samband med att företaget riktar in sig på "toppmodern logistikautomation" i nybyggda lokaler i Morgongåva.

"Investeringen är en satsning för att framtidssäkra vår konkurrenskraft", skriver Adlibris vd Jonas Karlén till SA. ■



Automatisering kommer att leda till att många jobb försvinner från Morgongåva.

Samlat stöd för att ladda eldrivna fordon utreds

Elektrifiering. I dag finns flera olika stöd för laddinfrastruktur som laddstolpar och laddstationer. De har införts vid olika tillfällen, under olika förutsättningar och hanteras av olika myndigheter.

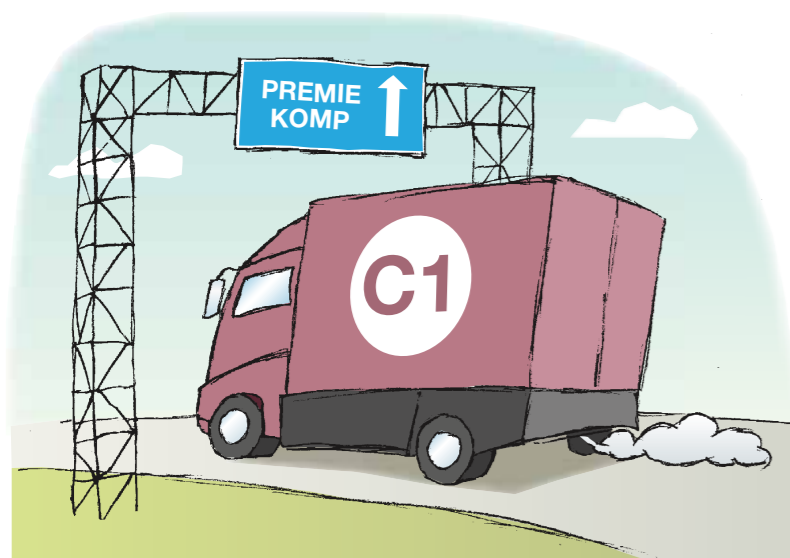
Något som kan vara en bromskloss. Nu ger regeringen Energimyndigheten i uppdrag att granska och lämna förslag på hur stöden kan samlas, administreras och utvecklas. Syftet är att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska skynda på utvecklingen mot eldrivna transporter i hela landet. ■



Vattenfall är ett av många företag som bygger laddstationer.

Marika och Emil har frågor om semester och hur man räknar fram hur mycket semester man kan få. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Premiekompensation ska betalas ut för varje arbetad timme.

Vem får premiekomp?

? Hur fungerar premiekompensation? Kan jag få det med ett C1-körkort?

Ronny

Svar: Premiekompensation har inget att göra med vilken behörighet du har på ditt körkort.

Som jag förstår det så går du under åkeridelen på Transportavtalet och är du krets- och distributionsföregångare i Stockholm eller Göteborg och har mer än 4 år i yrket har du 5,50 kronor i timmen.

Om du har 0-4 år i yrket är det 2,50. Riket i övrigt 50 öre lägre, 5 eller 2 kronor i timmen.

Premiekompensation utges för all arbetad tid du står till arbetsgivarens förfogande. Även ren väntetid.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Hur räknar jag ut antalet semesterdagar?

? Jag jobbar som tidningsdistributör, sex nätter i veckan, måndag till lördag. Snart ska jag ta ut min årliga semester, men hur ska jag tänka för att räkna ut antal semesterdagar per vecka?

Min chef säger att jag ska räkna med söndagar i min semesteransökan. Men var jag än läser på nätet

så ska man inte göra det, då det inte är en arbetsdag. Hur ska jag tänka?

Marika

Svar: När man tar ut semester så tar man det på arbetsdagar, för din del går det åt sex semesterpass för att vara ledig i en vecka.

Man räknar om semesterdagar till semesterpass när arbetstiderna skiljer sig mellan arbetspassen, det finns en formel för det i kollektivavtalet.

Ta kontakt med din lokalavdelning så hjälper de dig med att titta på det här och räkna ut antal semesterpass.

Andreas Kindesjö,
central ombudsman

Hur många semesterdagar får jag?

? Jag är 18 år och fick jobb direkt efter studentexamen. Hur många semesterdagar har jag tjänat in från 6 juni till 31 december?

Emil

Svar: Med semesterår avses tiden från och med 1 april ett år till och med den 31 mars påföljande år. Motsvarande tid närmast före ett semesterår kallas intjänandeår. Det innebär att ditt intjänandeår pågår till den 31 mars 2025.

Men som svar på din fråga så har du i det fall du jobbat hela tiden under denna period tjänat in 15 semesterdagar.

Detta enligt räkneparmeln $208 \text{ dagar} / 365 \text{ dagar} \times 25 = 14,246$ vilket avrundas till 15 dagar.

Peter Winstén,
avtalssekreterare

Hur ska jag få ut min lön?

? Jag fick anställning för att jobba extra vid behov och jobbade två dagar i april och en dag i maj. Men arbetsgivaren vill inte betala lön för de dagar jag jobbat. Hon säger jag kommer att få pengar, men jag får inget.

Vi skriver bara fram och tillbaka och hon hittar alltid på ursäkten. Först säger hon att den 25 maj var en lördag och att jag skulle vänta till måndagen, vilket jag gjorde. Ingen lön kom.

Sedan säger hon att jag kommer få pengarna den 27 maj, vilket jag inte fick. Sedan säger hon att jag

arbetade den 30 april, då bokningen var det datumet.

Men egentligen var jobbet den 1 maj och då ska jag inte få betalt förrän i juni.

Jag behöver hjälp att få betalt för de dagar jag har arbetat.

Nasir (bevakningsavtalet)

Svar: Om företaget har kollektivavtal, förfaller din lön till betalning senast den 25:e i månaden efter intjänandemånaden.

Om avlöningsdagen infaller på helgdagsafton eller helgdag, utbetalas lönen två dagar före helgdagen.

Magnus Thelander,
central ombudsman

Kan arbetsgivaren neka mig ledighet för studier?

? När måste jag senast meddela min arbetsgivare om jag vill studera i augusti 2025? Kan de avböja eller säga nej till tjänstledighet för studier som pågår i två år?



Emil undrar över hur många semesterdagar han tjänat in.

De senaste 12 åren har jag jobbat på depå eller med att köra lastbil.

Rickard

Svar: Min rekommendation är att du gör detta så tidigt som möjligt efter det att du fått besked om att du blivit antagen till utbildningen.

Arbetsgivaren kan under vissa förutsättningar att begära att utbildningen ska senareläggas. Detta får då hanteras från fall till fall.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Måste jag ta alla körningar?

? Jag har precis tagit studenten och skaffat jobb och blivit timanställd. När min transportledare ger mig körning, måste jag köra eller kan jag tacka nej?

Diana

Svar: Din fråga är lite svår att bara svara på så där, vad säger ditt anställningsbevis?

Hur är du anställd? Har du en tillsvidareanställning eller visstid på behov eller heltid eller deltidsanställning?

För att svaret ska bli korrekt så bör du kontakta lokalavdelningen du tillhör.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Vad gäller vid övertidsersättning och ob-tillägg?

? Jag började jobba som lastbilschaufför i mitten av april i år och har skrivit på ett anställningsbevis med provanställning i sex månader, med månadslön och utbetalning månadsvis.

Har företaget då rätt att ge mig timlön första månaden på grund av att det bara var en halv månad?

Sedan råkade jag ramla ner från en lastkaj cirka 1,5 meter och landade på min högra skuldra och var då hemma en vecka under april.

Men har jag inte rätt till sjuklön om jag har ett schema för de dagar jag var hemma?

Pecka

Svar: Om företaget har tecknat transportavtalet och du började så sent i månaden som du beskrev så har företaget rätt att utbetala enbart för de faktiska timmar du arbetat.

Du ska naturligtvis ha sjuklön för den tid som du varit schemalagd, detta regleras såväl i lag som avtal.

Joakim Guttman,
central ombudsman



Behöver Zaynah ta ut semester för att få vara ledig den dag hon ska gifta sig?

Kan jag få ledigt på min bröllopsdag?

? Jag jobbar som väktare inom Securitas och har en heltidstjänst. Om tre månader ska jag gifta mig och det blir ett stort bröllop.

Jag undrar ifall det är möjligt att få ledigt på bröllopsdagen utan att det tas ifrån mina semesterdagar?

Zaynah

Svar: Securitas Sverige AB har kollektivavtal. Kollektivavtalet

ger dig rätt till permission via olika tillfällen. Permission betyder kort ledighet med bibehållen lön under högst en dag. Eget bröllop är ett sådant tillfälle.

Du är skyldig att ansöka om permission i så god tid som möjligt. Orsaken till permissionen ska på förhand eller – om så inte kan ske – i efterhand styrkas om arbetsgivaren begär det.

Magnus Thelander,
central ombudsman

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.



”Machokulturen sårar, skadar, hindrar, förstör, försämrar och dödar. Ju mer vi tillåter den att härja fritt, desto fler drabbas av allvarigare konsekvenser”, skriver Atilla Yoldaş i sin bok om hur vi ”vaccinerar” pojkar mot machokultur.

”Typiskt killar är ingen ursäkt”

Självklart finns det biologiska skillnader mellan pojkar och flickor, kvinnor och män. Men överdriv dem inte, uppmanar föreläsaren Atilla Yoldaş. I sin handbok för att hjälpa oss göra pojkar till jämställda män passar han på att avliva myten om testosteron.

Text JUSTINA ÖSTER Foto JULIDE YOLDAŞ

UNDER UPPVÄXTEN I Norrköping blev Atilla Yoldaş själv mobbad och slagen, kallad fjolla, bög, mes. En liten nörd i en fantasyvärld av Star Wars, Harry Potter och Spin-delmannen, säger han själv. Över hans

armar och långt upp på halsen slingrar sig blåsvarta tatueringar. Atilla stryker med handen över ett lysande lasersvärd.

– Hela högerarmen är en hyllning till den kille jag en gång var. Jag läste

serietidningar och samlade på figurer av hjältar som stod upp för sig själva. Hämtade kraft från den världen, berättar han när vi ses på ett kafé nära hans hem i Stockholm.

I verkliga livet gick Atilla undan. Skämdes och höll tyst, ville inte oroa sina föräldrar. Han hade nära till tårar, oavsett om han blev arg eller glad. Har det än (Lejonkungen är en trigger). Men i omgivningen grät inte män, tårar ”var villkorade” till begravningar och barnafödslar. Idrottsevenemang.

– Första gången jag såg en man gråta var när IFK Norrköping förlorade en match. Själv funderade jag på om jag hade fel på mina tårkanaler, säger Atilla och skrattar.

I SIN NYA BOK, Typiskt killar! Så gör vi pojkar till jämställda män, beskriver han två känslor som generellt uppmantras bland män – aggressivitet och glädje. Visst är en förändring på gång. Men macho-män, som han drastiskt kallar fiender,



Vinn boken!

Vi lottar ut tre ex av Atilla Yoldaş bok *Typiskt killar*. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se och skriv ”Bok-O7-24” i meddelanderaden. Senast den 7 oktober. Lycka till!

ATILLA YOLDAŞ

Yrke: Föreläsare, författare, journalist, debattör och aktivist.

Ålder: 31 år.

Bor: I Stockholm med sambo och hund, växte upp i Norrköping.

Podd: *Machokulturen*.

Hemsida: atillaYoldas.se.

Sociala medier: Instagram, Tiktok, Youtube med mera.

Tidigare böcker: *Mansboken – från en kille till en annan* (2019). Finns även som ljudböcker.

Kampsport: Tränar thaiboxning. Testa någon form! Du lär dig självförsvar, stärker dig mentalt, får lättare att säga ifrån och sätta gränser.

dyker hela tiden upp i medierna, påverkar pojkar och män och driver utvecklingen tillbaka, beskriver han.

Därför är förebilder, som visar på en mer empatisk och förstående manlighet och maskulinitet så viktiga, förklarar Atilla. Själv försöker han vara en och uppmanar andra vuxna att tänka på ”vad de sänder ut”, kolla upp killarnas förebilder och ta upp dem i samtal. Liksom att ta det där första jobbiga samtalet om sex, porr och skillnaden. Typ:

– Hur skulle du själv reagera om någon plötsligt tog stryptag på dig i sängen?

Den som nu får en klump i halsen över att ha missat detta och annat lugnar Atilla:

– Alla gör fel. Det är aldrig för sent. Vi lär oss tillsammans.

DET KRÄVS TEAMWORK för att stoppa machokulturen, skriver han i sin bok med personligt tilltal. Han bjuder på skratt, trots att tung statistik som bland annat

”Ibland behandlas vi som någon form av djur som inte kan kontrollera vår ilska och sexualitet. Men vi är mycket bättre än så. Jag tror på killar och män, annars hade jag inte skrivit boken.”

visar att män är i majoritet när det gäller att utöva våld och sexuella övergrepp. För att klara sig i diskussioner med ”kidsen” behöver man kunna luta sig mot kalla fakta, resonerar Atilla.

Ibland blir han beskyldd för att vilja feminisera och göra kvinnor av män, men det slår han ifrån sig. Visst finns det biologiska skillnader, men Atilla hävdar att de inte är så stora som vissa gör gällande. Trycker på att vi i betydligt högre utsträckning formas av normer för hur killar och tjejer ska vara, förväntningar och omgivande miljö.

– Vi måste börja tidigt, redan i förskolan och säga ifrån vid nedsättande ord om exempelvis tjejer och homosexuella. Sätter vi inte stopp kan ord övergå i handling, där män passerar gränser. ”Typiskt killar” är ett begrepp jag växte upp med. Det användes som ursäkt för pojkar att vara mer buffliga och aggressiva.”

Men ursäkter, som ”han drar dig i håret för att han tycker om dig”, vill Atilla bannlysa.

– Ibland behandlas vi som någon form av djur som inte kan kontrollera vår ilska och sexualitet. Men vi är mycket bättre än så. Jag tror på killar och män, annars hade jag inte skrivit boken.

KVINNER DOMINERAR STATISTIKEN om psykisk ohälsa, blir sjukskrivna och söker oftare vård. Män toppar i stället statistiken över självmord. Atilla skriver öppet om sin egen ångest som han kämpade med så länge och trodde att han måste hantera själv. Ångrar att han inte sökte vård och gick i terapi tidigare. Budskapet är: Våga visa dig sårbar, prata om känslor, ta emot hjälp.

ATILLA BER OSS stå upp för pojkar och män, som själva inte kan eller vågar säga ifrån mot kränkningar i machokulturens namn. Men hur var det nu med myterna kring hormonet testosteron och snacket om ”testosteronstinna” hannar? Med stöd av överläkare Stefan Arver vid Karolinska institutet konstaterar Atilla Yoldaş att testosteron inte gör killar och män våldsamma eller ökar deras sexuella drift och förmåga. ”Det är snarare brist på testosteron som kan leda till nedstämdhet och ilska”, förklarar Arver. ■

SÅ ÄR DU ”MACHO”

→ Tar risker och är ständigt kåt.

→ Har en negativ syn på homosexualitet

→ Uppmuntrar andra att pusha sina gränser.

→ Tror på myten om att kvinnor ”spelar svåra” när de säger ifrån.

→ Nedvärderar andra killar som uttrycker känslor.

→ Kränker andra, verbalt och fysiskt.

→ Är ”alfa” – dominerar över andra killar och män.

SÅ ÄR DU JÄMSTÄLLD

→ Vågar säga ifrån.

→ Står upp för dig själv och dina medmänniskor.

→ Definierar styrka, mod och självskärhet i positiva termer.

→ Stoppar våld, homofobi och sexism.

→ Har nolltolerans mot skitsnack och övertramp.

→ Sprider kärlek och empati.

→ Bidrar till en snällare värld.

(Ur boken *Typiskt killar!*)



Sweco vinner pris för bästa ljussättning av Kalixbron.

Kalixbron vinner pris

Så här glimrar Kalixbron över älven längs E4:an. Arkitektur- och teknik-konsultbolaget Sweco vann Svenska Ljuspriset i kategorin Exteriör ljusdesign 2024.

”Helhetsgestaltningen för bron, som är en viktig länk på E4 som förbindelse över Kalix älv, togs fram i ett tidigt skede i samarbete mellan ljusdesigners, bro- och landskapsarkitekter”, skriver företaget i ett pressmeddelande. ■

Fiska och tillaga



Kocken Mikael Einarsson och fiskaren Hubbe Lemon slår sina påsar ihop i boken *Kocken & Fiskaren* (Natur & Kultur). De bjuder in till flugfiske i

Arjeplogsfjällen, makrill- och havskräftfångst på Tjörn, havsöringfiske i norra Roslagen, gäddpimpling i Härjedalen, kräftkokning vid en sjö i Uppland och mycket mer.

Glödgrillad strömming och röding med broccoli, jalapeno och mandlar finns med bland recepten. ■



Malmö blir Årets klimatstad i Sverige i WWF:s klimatutmaning för städer.

Malmö korad till årets klimatstad

Malmö stad har av Världsnaturfonden (WWF) utsetts till årets klimatstad i Sverige 2024, i fondens utmaning, One planet city challenge. Malmö får på WWF:s Facebooksida beröm för ”djärva mål”, som att bli koldioxidneutralt 2030. ”Målet är att all energianvändning ska komma från förnybara eller återvunna källor”, skriver fonden. ■



Large crossword puzzle grid with various words filled in, including 'FINNS I STIFT', 'LÄNGRE ÄN ÄR', 'ETT SLAGS SKYTTE', 'HJÄLPER ANDRA', 'ENAT', 'FÄRGSTARK TÄLARE', 'GÄNGSE', 'SÄG RO', 'BRUKAR HYVLAS', 'SPI-SADE', 'SNABB DANS ANDFÄGEL', 'FÖR SAMLINGAR TRÄSLAG', 'HARRY POTTERVÄN', 'INGA PROFFS', 'ANINGSLÖS', 'PÅ VISS KONJAK ABSGURD', 'KRYPTOT', 'HAR LÄSTER', 'MARKUPPLÄTELSE', 'TON', 'TALFÄGEL', 'VÄNNADE', 'VERKAR SÖVANDE', 'NEDTECKNA', 'HAREN DELI BLICKEN', 'ANLAGSRESERY DE POMPADOUR', 'MANTELN TRASSLET', 'KAN FÅ LOV ATT', 'HJÄLPT MED BAND BESPARA', 'BABB-LAR', 'TRAVHONA VAR ROMEN', 'VINBÄRSLIKÖR', 'KAN LEDA UPPÅT ANNONS', 'HAR SINA KARMAR EXPLODERADE', 'SÅDAN NJUTER INTE', 'OXHACKARE', 'UTÖVAR', 'LYSTE I RUTAN', 'SLITAS ITU DRAGIG', 'NAGLAD KASTA BORT', 'TUNNSÄDD', 'MALLISGRANNE', 'TVUNGEN DEN SUGER SIG FAST', 'SLÅ DANK VIND', 'UPPREPAT SIG', 'SKALSLAG SA REXED', 'FÖRFALL ISOLERAD', 'VAR DET OBORSTADE', 'SLINGERVÄXTER', 'LAGLIGT BROTT', 'KLAR OCH ORDAD', 'ARGON BON', 'SKAPELSE FÖRLIKATS', 'ORD VID VAL SVAMLAT', 'KNÄPP TÖS MIOS FIEENDE', 'STOR FÄGEL SOM INTE FLYGER', 'BE-TYDER JAG', 'AVSATSEN KVASTPLÅTS', 'ALL-DELES GUARDIOLA', 'DRIVMEDEL', 'KAN GÅ TILL AVENY', 'VANDEL DEN YNGRE KORT', 'HÄGLÖS GAS GENOM DÖRR', 'IHÄRDIGHE-TEN', 'ARBETA HÄRT', 'GREKISK RÄTT', 'ÅKARE', '©Bullis



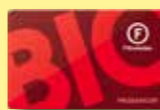
FOTO: BIGSTOCK

Small crossword puzzle grid for the bonus section.

Lösningen på krysset i nummer 6.

Grattis!

Vi vann varsin biocheck: Sven-Olof Käck, Lönsboda Anita Polvela, Skövde.



Månadens Quiz

Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 7 oktober, och skriv "Quiz-O7-24" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får två trisslotter var i pris.

- 1. Vad heter området i Botkyrka där Think Pink dumpat avfall? 1. Kaggmyra X. Kagghamra 2. Blåmyra
2. Vad står förkortningen TPL för i Postnord TPL? 1. Tempo party logic X. Tredjepartslogistik 2. Terminal periodisk logistik
3. Vilket företag ska sälja DB Schenker? 1. DHL X. Tyska posten 2. Deutsche Bahn
4. Vem har inte spelat ishockey i Skellefteå AIK? 1. Mikael Renberg X. Johan Forsberg 2. Mika Zibanejad
5. Vad hette kedjan av norska bensinstationer som sedermera köptes upp av Circle K? 1. BP X. Statoil 2. Gulf
6. Vilket av följande fackförbund är inte en del av LO? 1. Handelsanställdas förbund X. IF Metall 2. Unionen

Rätt svar på förra numrets quiz

- 1: 2 (Mer än var tredje)
2: 1 (Vårdslösa bilister och kriminella)
3: 1 (Upp till en fjärdedel)
4: 2 (22)
5: 2 (40000 år efter Kristus)
6: X (Fyra)

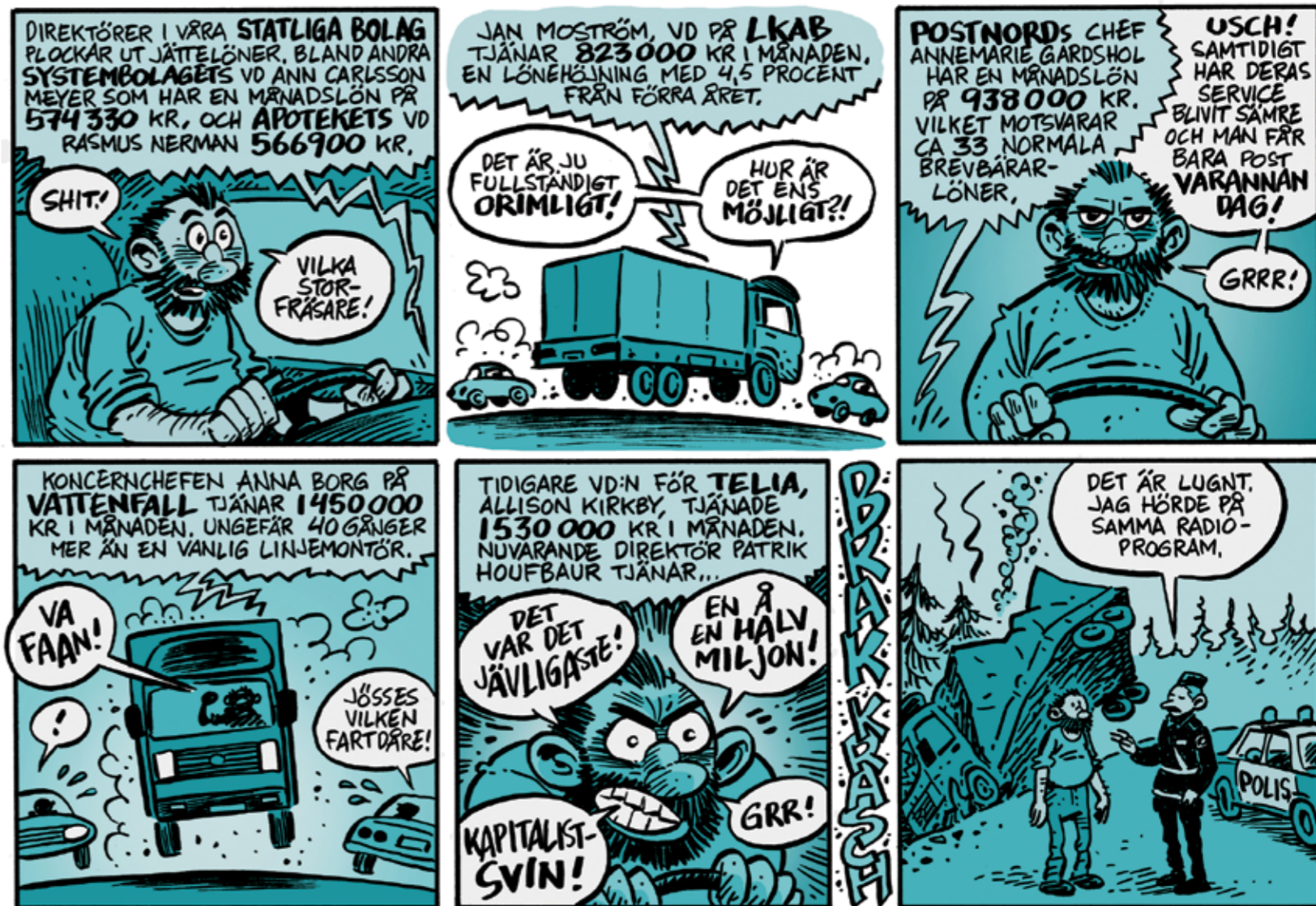
Grattis!

Vi vann två trisslotter var: Lena Östling, Holmsund Robert Wastesson, Åkers styckebruk.



På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad.



Fyll i korsordet och skicka in det till Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm. Märk kuvertet "Kryssset-O7-24". Eller mejla in lösningen (hela korsordet) till info@transportarbetaren.se. Skriv "Kryssset-O7-24" i ämnesraden. Senast den 7 oktober vill vi ha din lösning. Vi drar två vinnare som får varsin biocheck.

Namn: _____
Adress: _____
Postadress: _____



Nils Lundgren är taxitelefönist och taxiförare. På fritiden tycker han om att spela discgolf, han är även sekreterare i discgolföreningen.

Taxitelefönisten som kör droska när han är ledig

Nils Lundgren är taxitelefönist, under de lediga veckorna jobbar han extra med att köra taxi.

– Det är som att välja vilket av sina barn man älskar mest, det går inte. Jobben är så olika och jag älskar båda.

Text JOHN ANTONSSON Foto JONAS WESTLING

NÄR TRANSPORTARBETAREN RINGER Nils Lundgren är klockan kvart över åtta på morgonen. Då har det gått ungefär en timme sedan han gick av sitt skift som taxitelefönist på Skellefteå Taxi. Det är fredag och på måndag morgon har han gått klart sin vecka, där han jobbar 22.00–07.00.

I början av skiftet är det mest att sköta bokningarna som går till sista flyget som landar på flygplatsen strax efter 22.00. Sedan är det mestadels ganska lugnt fram till att bilarna ska hämta passagerare till morgonflyget som går 06.20. Då har kollegorna som kört taxi varit ute sedan halv fem på morgonen.

NILS LUNDGREN KOMMER från Byske, känt för havsbad, karameller och älvfiske. Efter studenten pluggade han ett par år. Sedan började han i kundtjänstbranschen.

Först med ett jobb i Piteå med support till Microsoft och sedan kom ett storvarsel på företaget och han hamnade i stället i Dorotea med ett annat kundtjänstjobb. Efter det började han jobba på Skellefteå taxi, först som extraanställd och sedan 2022 som fastanställd växeltelefonist.

– I slutet av 2022 började jag märka hur ofta vi var tvungna att ropa och fråga efter chaufförer som skulle komma ut och ta de sista två flygen. Det saknades ofta bilar. Och då började jag fundera på om jag skulle köra lite extra.

I BÖRJAN AV januari 2023 pluggade Nils till taxiförarlegitimation och i slutet av samma år tog han tjänstledigt i två månader för att komma i gång med jobbet som taxichaufför på heltid. Sedan dess jobbar han extra som taxiförare under lediga veckor.



Nils jobbar ständigt natt i taxiväxeln, han trivs med jobbet och gillar att det ibland är fullt upp och ibland helt lugnt.

– Många tror att jag får en fördel och hittar de bästa körningarna eftersom jag sitter i växeln. Men jag har inte den blekaste om vad som är bäst, det är så olika från gång till gång, säger han.

FÖRST SÄGER NILS att fritiden fått ge avkall för arbetet, eftersom han gillar sitt jobb och jobbar mycket. Men lite hinner han med. Han spelar brädspel med kompisar och är engagerad i föreningslivet. Han är ordförande i en patientförening på orten, sekreterare i discgolfklubben och sitter i distriktet för Sverok, det svenska spelhobbyförbundet.

– På discgolven arrangerar vi nationella och internationella tävlingar. Jag spelar själv också sedan 16–17 år tillbaka och försöker hinna med några rundor. Vår bana i Bergsbyn rankades som tredje bäst i världen 2023. ■

NILS LUNDGREN

Ålder: 34 år.

Gör: Taxitelefönist och taxichaufför.

Bor: Lägenhet i Skellefteå.

Hobbies: Discgolf, brädspel och bio med kompisar.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 54 400 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 stuveriavdelningar 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 kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på transport.se och transportsakassa.se

På gång i din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 7 oktober till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING I HAMN NORRLAND/MELLANSVERIGE



Hyr vår fjällstuga Nu börjar det bli hög tid att lämna in ansökningar om att hyra stugan i Lofsdaalen inför högsäsongen 2024/2025.



Vi tar emot bokningsönskemål fram till och med den 1 oktober.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Repskapets sammanträde Härmed kallas representantskapets ledamöter till sammanträde.

► Tid: Klockan 18.00 den 14 oktober.

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

Vi börjar 17.30 med kaffe och smörgås. Sammanträdet startar 18.00 och beräknas pågå till 19.30. På dagordningen står bland annat ändringar i avdelningens val- och arbetsordning, information om personalförändringar på avdelningskontoret samt ekonomisk rapport.

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

Varmt välkomna!

Pensionärsektionen har möte tisdagen den 14 oktober på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8:e våningen.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar Avtalspunkt taxiföraravtalet:

► Fredagen den 1 november (vecka 44, på höstlovet).

Utbildningen är för dig som är medlem och jobbar under taxiföraravtalet. Målet är att du ska få ökade kunskaper så

du kan avgöra om din arbetsgivare följer löner, arbetstider med mera.

Kursen kommer att genomföras på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping.

Startpunkten – en introduktion till din fackförening:

► Torsdagen den 31 oktober kl. 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen Linköping.

► Torsdagen den 21 november kl. 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen Linköping.

► Onsdagen den 11 december kl. 9.00–16.00 på avdelningsexpeditionen Linköping.

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

Om du tar 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, tel OIO-480 3138, eller mejla joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Stugornas uthyrningsveckor är nu fördelade och berörda personer är meddelade.

Dock finns det ett fåtal veckor lediga än och nu är det först till kvarn som gäller på dessa.

Se hemsidan för lediga veckor i respektive stuga.

Den 12 oktober är det tidningsdistributörernas dag. Vill du som jobbar som tidningsbud att vi kommer till din arbetsplats och hälsar på denna dag? Kontakta avdelningen på OIO-4803006 så gör vi upp en tid som passar.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Utbildning Välkommen på Transports introduktionskurs Startpunkten som hålls i Nyköping den 23 oktober och den 5 december, kl 9.00–16.00 båda dagarna.

Ett skattefritt stipendium utgår med 130 kronor per timme. Anmälan sker till transport.7@transport.se eller på tel OIO-4803007.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Sektionsmöte för åkeri/miljösektionen: Vi kommer att prata avtalsrörelse och andra viktiga frågor för er bransch.

► Tid: 5 oktober kl 10.30.

► Plats: Transports lokaler, Elementvägen 5 i Örebro.

Höstens utbildningar

► 12 oktober: Startpunkten.

► 17 oktober: Avtalspunkten bevakningsavtalet.

► 23 oktober: Avtalspunkten transportavtalet.

► 14 november: Avtalspunkten miljöavtalet.

► 27 november: Startpunkten.



LÅNA EN SLÄPKÄRRA

Som medlem kan man få låna en släpkärva gratis.

Det enda du behöver göra är ringa OIO-4803009 och kolla om den är ledig för utlåning samt boka datum.

Pensionärsektionen bjuder in

till medlemsmöte den 14 oktober, vid Järnvägens Bågskytteklubb i Tomta.

Vi kommer att få prova på bågskytte. Anmälan görs senast den 1 oktober på tel OIO-4803009.

Välkomna, önskar styrelsen!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Medlemsmöte Vi har nöjet att bjuda in er till vårt kommande sektionsmöte.

Där kommer vi även att nominera kandidater till representantskapet för avdelning 11. Detta är en fantastisk möjlighet att samla, diskutera viktiga frågor och vara med och påverka vår framtid inom facket. Ditt deltagande är viktigt för vårt fackliga arbete.

► Datum: 7 november.

► Tid: 18.00, fika från 17.30.

► Plats: Sättrahöjden 16 i Gävle.

Utbildning Hösten närmar sig



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan.

Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar!

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

Swisha första avgiften!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.



TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET



Per Nilsson var en av de chaufförer som Transportarbetarens Justina Öster och hennes kollegor fick en pratstund med vid Sillekrog. Per Nilsson tycker att det är kul att bli uppskattad som yrkesförare. Och det är också hans första dag på nya jobbet!

Yrkesförarens dag

Dagen som synliggör chaufförers arbete

I snart tio år har nionde september varit en dag för att hylla yrkesförare och uppmärksamma deras arbete. Transportarbetaren åkte ut till ett par rastplatser och pratade med chaufförer på deras egen dag.

Text och foto Lilly Hallberg

PÅ ÅKERIER, BUDBILSFIRMOR, taxiföretag och ute längs vägarna uppmärksammas numera yrkesförare årligen med en särskild dag, lätt att komma ihåg: 9/9. Kan-ske med tårta på jobbet, en grattishälsning eller fika med facket ute vid en vägkrog.

DET HANDLAR OM att uppmärksamma arbetare vars jobb ofta tas för givet. Som bokstavligen får allt att rulla, ser till att allt och alla kommer fram i tid –

maten på bordet, soporna till återvinningen, barnen till skolan, medicinen till sjukhusen.

DAGEN INITIERADES FRÅN början av Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) och arrangemangen runt omkring har vuxit med åren.

Transportarbetaren var måndagen den 9 september i år ute vid två rastställen längs E4 södergående i Södermanland, Sillekrog och Rasta Nyköpingsbro.

DÅR TALADE TIDNINGEN med några av de yrkesförare som svängt av. Om kommande avtalsrörelse, om vad som är viktigt att lyfta – och om deras egen dag, som några bara hört om på radion tidigare under dagen.

– Det är kul att bli uppskattad! Och det var en glad överraskning min första dag i en ny bransch, säger Per Nilsson som kör däck för ett Göteborgsåkeri med filial i Gävle.

TIDIGARE ARBETADE HAN på ett däckföretag men fick sluta på grund av arbetsbrist. För Per Nilsson från Gävle

är det första dagen på jobbet som chaufför.

– Nu kommer jag att gå bredvid en annan kille, chaufför, i början som utbildning. Jag har en bra känsla för företaget och jag gillar att jobba med bilar så det passar mig, men det är lite pirrigt.

SEBASTIAN SÖDERHOLM kör matvaror för ett Norrköpingsåkeri och är på väg tillbaka hem men tar rast på parkeringen utanför Rasta.

– Jag hade inte en aning om den här dagen, men det är ju trevligt! ■

YRKESFÖRARENS DAG 9/9

Har varit tema-dag sedan 2015 och arrangemangen kring den 9 september har vuxit med åren.

Från att framför allt ha handlat om fokus på lastbilschaufförer har 9/9 kommit att inkludera samtliga kategorier av yrkesförare.

Även under pandemiåren var många från Transports avdelningar ute och träffade förare, men då mer "drive-through"-betonat.

Arrangemangen på Yrkesförarens dag görs i samarbete med Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya).



kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

Följ oss på våra sociala medier.

- Transportpodden Mellersta Norrland hittar du på vår hemsida, Podbean och Spotify
- Hemsidan: ► Facebook:



Ring innan besök Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret under dessa veckor, ring OIO-4803010 innan.

november kl. 10.00. Mer information kommer i kallelsen.

► Sektionerna kommer att hålla sina medlemsmöten under oktober månad.

Avtalsrörelsen är i gång och vi behöver veta vad du som medlem vill ha för förändringar i avtalet.

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

AVDELNING 25 HALMSTAD

Hej kamrater! September är snart slut och vi går in i oktober månad, vilket innebär att hösten är här på riktigt. Denna tid på året är ofta ganska hektisk för oss på avdelningen med förhandlingar, möten och konferenser.

I år åker vi på avtalsråd, dit ni valt in förtroendevalda som kommer att framföra era inlämnade avtalskrav. Våra ombudsmän kommer också att närvara på vissa av avtalsråden.

! oktober har vi:
► Avdelningsstyrelsemöte den 4 oktober

► Erfarenhetsdag för våra skyddsombud den 17 oktober

Vi besöker Björkäng vägkrog och Rasta i Markaryd.

Kolla på vår hemsida vilka datum som gäller.

Kom och snacka med oss så bjuder vi på dagens lunch.

Vill du att vi besöker just DIN arbetsplats, så hör av dig!

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. Läs mer om ditt kollektivavtal på *Mina sidor* på transport.se.

Vi hoppas att ni får en trevlig oktober månad med tid för lite höstmys.

Avdelningsstyrelsen

AVDELNING 28 I NORR

Hej medlemmar!

Vi på avdelningen hoppas att ni har haft en skön och avkopplande sommar. Nu står hösten för dörren.

Avtalsrörelsen 2024/2025 Nu tar vi höjd för kommande avtalsrörelse, där dina funderingar och åsikter är viktiga för oss.

Kontakta din avdelning om vad som bör prioriteras.

Har du rätt lön? Behöver du lära dig mer om ditt avtal?

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* (scanna QR-koden) på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum.



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

Kontakta då din avdelning på OIO-4803028 och gå en Avtalspunkt.



FJÄLLÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under hösten och vintern. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Viktig information!

Avtalsrörelse 2024-2025 Nu tar vi höjd för kommande avtalsrörelse där dina synpunkter är viktiga för oss.

Hör av dig till avdelningen om vad som ska prioriteras vid nästa avtalsrörelse, för det är nu vi vill höra från dig som jobbar i verksamheten.

Arbetsplatsbesök Har du och dina arbetskamrater frågor om avtalet, er arbetsmiljö, eller kanske om vad facket gör?

Då är det nog dags att du kontaktar vår ordförande på OIO-4803284 eller ordförande.51@transport.se så att ni tillsammans kan planera in ett arbetsplatsbesök där du och dina kollegor får en möjlighet att träffa oss.

Det är också viktigt att både ombudsman och regionala skyddsombud får information om vad som händer på din arbetsplats. Och att planering görs så de har en möjlighet att

Delta i, beroende på vilka frågor som är aktuella. Hör gärna av dig!

kunna delta, beroende på vilka frågor som är aktuella. Hör gärna av dig!

Studier

Startpunkter:

- 6 oktober i Växjö.
- 3 november i Kristianstad.
- 17 november i Hulthsfred.

Avtalspunkter, bevakning:

- 6 oktober Karlskrona.
- 27 oktober Växjö.

► 10 november Oskarshamn.

Avtalspunkter, taxiavtalet:

- 6 oktober i Ronneby.

Mer information om våra utbildningar hittar du på vår hemsida, eller så ringer du OIO-4803051 om du har frågor.

Är du pensionär? Och har ett intresse av att träffa gamla "transportare" så är du välkommen att kontakta någon av oss:

► Kenneth Ingemansson, Karlskrona, tel 070-302 56 61.

► Gustav Holmberg, Sölvesborg, tel 070-245 62 58.

Avdelningens kontaktuppgifter

► Växel: OIO-480 30 51

► E-post: transport.51@transport.se

► Hemsida: ► Facebook:



AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSAND

Representantskapet har höstmöte den 2 oktober. Mötet kommer vara digitalt.

Sektionsmöten hålls den 26 september kl 18. De hålls både digitalt och fysiskt. Länk kommer finnas på hemsidan.

Anställningsbevis? Har du ett sådant? Det ska du ha. Prata med din chef eller hör av dig till avdelningen.

Har vi rätt uppgifter om dig, kontaktuppgifter eller arbetsplats? Gå in på *Mina Sidor* på transport.se och se så det stämmer.

Är det något annat du funderar på vad gäller jobbet så slå oss en signal på OIO-4803055 eller skicka ett mejl till transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Studier Då är hösten här och så även våra studier. Är du nyfiken? Tveka inte, ring oss på tel OIO-4803088.

Hör av dig till oss! Vill du veta mer om vad du ska tänka på vid en anställning? Du kanske har frågor angående ditt kollektivavtal eller hur du kan vara med och påverka din arbetsmiljö?

Har du funderat på att gå en fackligt utbildning eller har frågor angående försäkringar? Tveka inte, ring oss (OIO-4803088) eller mejla (transport.88@transport.se).

Vi finns här för er.

Vi finns nu även på Facebook, scanna QR-koden för att komma till dit.

Vi finns här för er.

Mer information om våra utbildningar hittar du på vår hemsida, eller så ringer du OIO-4803051 om du har frågor.



FJÄLLSEMESTER I SÄLEN

Information om vår lägenhet i Sälen finns på hemsidan.

Där du kan se bilder och en beskrivning på lägenheten.

Så planera in årets fritidsaktiviteter. Boka genom att ringa OIO-4803088 och prata med Anna på avdelningen.

Det finns bland cykelleder, bra fiskevatten, möjlighet till fjällvandring och en fantastisk natur för vila och rekreation.

På salen.se hittar du det samlade utbudet av aktiviteter och nöjen.

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

En svårhanterad avtalsrörelse väntar

Jag tror att det blåser upp till en rätt rörig och svårsmordnad avtalsrörelse 2025. Avtalsrörelsen är, som många av er vet, perioden då vi fastställer villkoren i våra kollektivavtal. Och frågan är om vi ska vara med i en samordnad avtalsrörelse med LO eller inte. Förra gången gjorde vi det inte och det visade sig i flera avseenden bra för oss.

SNART SKA VI som eget förbund in i processen med avtalsråd. Då ska vi tillsammans med utsedda ombud, som är medlemmar runt om i landet, diskutera krav och prioriteringar inför avtalsrörelsen som startar i mars 2025. En avtalsrörelse som jag personligen tror blir en av de mest svårhanterade på väldigt länge. Det är av flera skäl som jag strax återkommer till, och då har jag egen erfarenhet av vårt förbunds senaste tjugotvå års avtalsrörelser.

SKA VI VARA med i en samordning? Det gick ju rätt bra sist ändå kan vi tycka? Men det är klart att man som fackförbund i

”Om det är något vi transportare är bra på är det en match i motvind och mot odds. Det är liksom vårt dna.

grund och botten vill vara med och stötta upp andra förbund som behöver stöd. Fast en förutsättning för detta är givetvis att man får vara med och sätta ribban och bestämma utfallet. Utfallet måste vara rimligt med acceptabla nivåer. Jag tycker inte att vi är tillräckligt med i nuvarande system där industrin sätter det så kallade ”märket”. Tyvärr blir det bara att ”åka med” och gilla läget med märkessättning. I de flesta fall kan industrin sedan också plocka ut lite till utöver märket, genom förhandlingar med sina stora och ofta ganska välmående företag.

FÖR TRANSPORT DÅ? Vi som lever i branscher med små marginaler och företag som ofta pressas av samma välmående företag som ser våra branscher som något nödvändigt ont nästan? Ska vi bara plocka upp ”skärvarorna” och se glada ut? Knap-past.

BERED ER FÖR match, medlemmar. Om vi får spela matchen med eget lag utan samordning så löser vi det. Eller hur? Om det är något vi transportare är bra på är det en match i motvind och mot odds. Det är liksom vårt dna. ■



Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



Läs din medlems-tidning på nätet!
transportarbetaren.se

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**

