

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 9 2024

Han fortsätter att
jaga lönedumpare

Avtal 2025

**Transport nobbar
"märket" – igen**

**Sophämtare larmar
om lustgastuber**

KULTUR

*Då blir
positivitet
negativ*

Flygtankare på Arlanda



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 Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget:
Magnus Albertsson
Foto: John Antonsson

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:
53 700.
Nästa nummer utkommer
den 19-20 december.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



CHRISTINA AHLUND
Redigerare/ställföreträdande 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

SVERIGES TIDSKRIFTER
PUBLICISTER I SAMVERKAN

VÄLKOMMEN

Innehåll Nr 9

Flygtankaren Magnus Albertsson på Arlanda.



4 LEDARE
KRISTINA SJÖBERG

8 LÖNEDUMPNING
Tommy Jonssons arbete för ordning och reda i åkeribranschen tar aldrig slut.

12 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

14 FARLIGA DÖRRAR
Traktordörrarna i hamnen inenbär en klämrisk och flera hamnarbetare har skadat sig.

16 AVTAL 2025
Avtalsråden har rullat i gång. Först ut är åkeri, terminal, garage och hamn.

18 BÄTTRE BEREDSKAP
Trafikverket har lämnat en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning till regeringen.

21 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

22 EXPLOSIVA SOPOR
Lustgastuber som exploderar i sophantering

orsakar stora skador.

24 SOLVALLAMACKEN
OKQ8 går emot trenden med mackdöd och har öppnat stormack vid Solvalla.

28 EKONOMI
LO:s chefsekonom tycker att det borde spenderas mer pengar i dåliga tider.

30 FLYGTANKARNA PÅ ARLANDA
...alltid på plats för att fylla på jetbränsle.

36 FRÅGA FACKET

38 KULTUR
Ibland kan positivitet bli toxisk.

40 KRYSSET

41 SERIE PÅ VÄG

42 MÅNADENS MEDLEM
Pea Olsson är taxiföraren som mår bra av hästar och att jobba fackligt.

47 KRÖNIKA TOMMY WREETH

Ledare

Allt har blivit så dyrt

Det fjärde av fem av Transports avtalsråd pågår just nu när tidningen kommer ut. Förtroendevalda från hela landet har samlats och diskuterat fram och tillbaka för att ta fram krav inför de kommande avtalsförhandlingarna. Förhandlingar som kommer allt närmare. Facken inom industrin gick i början av november ut med sitt krav, en höjning på 4,2 procent. För lite tyckte Transport och förbundsordförande Tommy Wreeth reserverade sig. Transport gör som förra gången och ställer sig utanför LO-samordningen.

FLER STORA PRIVATA fastighetsägare har aviserat hyreshöjningar på 15 procent. Orimligt och verklighetsfrånvänt kan jag tycka. Ändå är det industrifacken som anses ha ett fullständigt orimligt krav med sina 4,2 procent. Flera arbetsgivarorganisationer gick ut med hur en sådan höjning skulle vara ett dräpslag för den svenska ekonomin. Vad det i slutändan blir återstår att se.

JAG TROR ATT vi är många som känner av en minskad köpkraft. Allt har blivit dyrt. Och med krig, översvämningar och ökade gränsövervakningar och tullavgifter så ser det inte ut att bli mer i våra plånböcker.

Arbetslösheten i Sverige ligger på nästan 8 procent. Samtidigt som branscher, till exempel transportbranschen, behöver folk. Det är glädjande att läsa att etableringsgraden ett år efter avslutad vuxenutbildning riktad mot transportsektorn har ökat. Det kan bli fler medlemmar i Transport. Har du kollegor som inte är medlemmar än? Du kan ge dem tidningen efter det att du har läst den. Och du som värvar en ny medlem får ett Superpresentkort värt 200 kronor. Det passar bra nu när julen och julklappsinköp närmar sig.

STYRKAN SITTER I numerären. För att facket ska kunna sätta verkligt tryck på arbetsgivarna så är det bra att så många som möjligt är med. Det gäller i alla föreningar. Utan medlemmarna har man ingenting. Sörj inte, organisera er som den svenskfödde amerikanske fackföreningskampen Joe Hill uttryckte det. ■



För att facket ska kunna sätta verkligt tryck på arbetsgivarna så är det bra att så många som möjligt är med.

Plus & minus

↑ **Möjligheten att byta yrke i vuxen ålder.**

↓ **Orealistiska hyreshöjningar och ökade levnads-kostnader.**

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!
Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Vi skrev om Carina och Sofie som startar nätverk för arbetslösa:

"Bra initiativ Carina och Sofie. Arbetslösa medlemmar är också medlemmar som behöver hjälp och stöd från facket." *Maths*

Vi skrev om friskvårdsbidrag och träning på arbetstid:

"Finns det möjlighet att träna på arbetet tycker jag absolut det ska göras plats för träningstid, dock ej om arbetaren måste ta sig till en annan lokal utanför arbetsplatsen, då inskränker det på arbetsuppgiften och man kan inte vara på plats om det skulle behövas. Samtidigt känner jag många som tränar både innan och efter jobbet. Friskvårdsbidrag ska alla ha! Det är bara snällt och dumt av arbetsgivare att inte ge sina anställda detta." *Carl*

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Transport mejlar fram sina krav
2. Knappt 6 av 10 transportare får friskvårdsbidrag
3. DSV tar över Schenker – stor oro bland anställda

Pressgrannar

Postnord körde över Tesla i domstol

Tesla förlorade i tingsrätten. Elbilsjätten hade stämt Postnord för att bolaget följde fackens blockad och slutade distribuera registreringskyllor för Teslor. Nu tvingas biltillverkaren betala Postnords rättegångskostnader på sammanlagt 6,5 miljoner kronor, skriver tidningen *Arbetsvärlden*.

Fackförbundet ST:s ordförande Britta Lejon välkomnar Solna tingsrätts dom, men konstaterar samtidigt att utslaget var väntat. Lejon ifrågasätter dessutom Teslas agerande med att dra ärendet till rätten:

– I Sverige hanterar vi generellt arbetsmarknadskonflikter genom förhandlingar, inte genom domstolar. Tesla ska vända sig till Post- och Telestyrelsen ifall man har synpunkter på hur Postnord utför sitt uppdrag. Strejkrätten är inte föremål för rättslig prövning. ■

Läsarbilden



FOTO: MATS HOLMLUND

DAGEN INNAN BILDEN togs den 2 november var det "glashalt och jävligt", säger lastbilsföraren Mats Holmlund. "De vet inte vad sand är i Norge, men den här lördagen på väg till Tromsø var väglaget bra".

Mats bor i Närpes i Österbotten, Finland och har kört på Norge i 25 år. Han ligger ute två månader i taget, har fyra vuxna barn, en förstående fru och kör mycket fisk.

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

Läsarbilden



FOTO: TIBY GALL

Debatt

Lönedumpning hotar transportsektorn

Dåliga arbetsförhållanden, bristande kontroll och lönedumpning hotar transportarbetarnas trygghet. I det här läget krävs det politiker som står upp för Sveriges arbetare. Mitt krav på den nya transportkommissionären är klart: det krävs konkreta lagar som säkerställer bättre villkor för arbetare i hela transportsektorn.

INOM VÄGTRANSPORTER ANLITAR oseriösa åkerier förare från andra EU-länder till lägre löner och undermåliga arbetsvillkor, vilket ger en orättvis konkurrens och gynnar kriminella nätverk.

Vägpaketet som antogs förra mandatperioden kräver att lastbilsförare arbetar enligt värdlandets regler, men för att detta ska fungera behövs regelbundna kontroller. EU måste pressa medlemsländerna att öka kontrollerna. Inte minst Sverige som är i akut behov av en yrkestrafiksinspektion för att säkerställa att reglerna följs.

I DAG VITTNAR chaufförer om åkerier som vill bryta mot de nya kör- och vilotiderna

genom att låta chaufförer som bor långa perioder i sina bilar åka över gränsen till Sverige. Då risken att åka fast är försumbar i Sverige. Detta är oacceptabelt!

Den nya transportkommissionären har här en avgörande roll – att se till att befintliga lagar mot lönedumpning stärks och efterlevs.

EU-DOMSTOLENS BESLUT ATT underkänna kravet på att fordon ska återvända till registreringslandet var åttonde vecka skapar nya utmaningar. Bedriver man permanent trafik i Sverige ska bilen registreras här, skatt ska betalas och svenska kollektivavtal ska följas.

Problemen med lönedumpning och undermåliga arbetsvillkor inom transportbranschen sträcker sig dock längre än vägtransport.

LÖNEDUMPNING OCH OSÄKRA arbetsvillkor finns även i flygbranschen, där stora bolag använder dotterbolag för att anställa till sämre villkor. Det behövs en översyn av flygreglerna för att säkerställa rättvisa villkor och flygsäkerhet.

På järnvägen upplever 70 procent av

svensk tågpersonal en ökning av hot och våld, medan bemanningen minskar och personalen får fler arbetsuppgifter. Det krävs agerande som skapar en tryggare och mer hållbar arbetsmiljö för tågpersonalen.

RÄTTVISA ARBETSVILLKOR I transportsektorn är en fråga om säkerhet, både för anställda, medtrafikanter och resenärer. Om vi tillåter att transportanställda pressas till bristningsgränsen riskerar vi inte bara deras välmående, utan även säkerheten på Europas vägar.

Den nya transportkommissionären har en unik chans att skapa förändring som gör skillnad för transportarbetarna, för rättvisan och för säkerheten. Ta den chansen! ■

Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till redaktionen@transportarbetaren.se. Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv. Vi förbehåller oss rätten att redigera insända bidrag.

TIDIGARE LACKERADE TIBY GALL från Östervåla i Uppsala län lastbilar. Nu kör han sopbil på landsbygden och stortrivs. "Kunderna är glada och barnen vinkar." Fotot tog han en "jättefin solig fredag" i slutet av oktober.

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



JOHAN DANIELSSON (S)
Europa-parlamentariker

"Se till att befintliga lagar mot lönedumpning stärks och efterlevs."

NYHET!
SUPER-STRETCH

TOTAL
STRETCH



INGA MELL ANHÄNDER!

- beställ dina arbetskläder

direkt från Wexman Workwear

VINTERPAKET

DU FÅR 14 PRODUKTER TOTALT!

Varje modell i valfri storlek

2 496:-

CERTIFIERADE VARSELKLÄDER FÖR ÅKERI,
TRANSPORT, GRÄV & ANLÄGGNING.



SERVICEBYXA VARSEL TOTAL STRETCH KLASS 1

Välj ett par.
Med eller utan
spikfickor



UNDERSTÅLL TRÖJA



COMFORT
STRETCH BEANIE



2-PACK KALSONGER

KLASS 3



VINTERJACKA

WOOL BLEND
WINTER



2-PACK TEKNIKSTRUMPOR



HELA PAKETET PACKAS
I EN PRAKTISK BAG



MULTISCARF

ELASTIC
ERGO



BÄLTE



STRETCH BEANIE



UNDERSTÅLL BYXA



FUNCTIONAL FULL-ZIP SWEATSHIRT

Angivna priser exkl. moms gäller tillsvidare, dock längst till och med 2025-01-31. Reservation för slutförsäljning samt eventuella tryckfel.

HÖGSTA TÄNKBARA KVALITÉ!

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

GARANTERAT LÄGST PRIS - HUR ÄR DET MÖJLIGT?

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

En bättre affär
helt enkelt!

LOGGAT & KLART!

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

WEXMAN AB / TIDAHOLM

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

WEXMAN WORKWEAR
TIDAHOLM SWEDEN
QUALITY & IMAGE SINCE 1994

HIGH-VIS
PRO
BY WEXMAN WORKWEAR

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

På jakt efter lönedumpare

År ut och år in. Trots nya EU-direktiv och statliga sanktionsavgifter fortsätter lönedumpningen på svenska vägar. Tommy Jonssons jobb är att bekämpa de fuskande företagen.

Text och foto JOHN ANTONSSON





En chaufför från Nordmakedonien pratar löner och arbetsvillkor med Transports Tommy Jonsson.



Det är en lördag morgon i oktober. Tommy Jonsson knappar in en första adress i bilens gps. Sedan kör han mot hamnområdet i Malmö. Där finns ett antal adresser han ska kolla upp. Den här gången följer Transportarbetaren med för att se hur Tommy Jonsson jobbar för ordning och reda i åkeribranschen.

Vid den första adressen i Malmö är det stendött den här lördagen. På den andra adressen är det lite liv och Jonsson antecknar regnummer på släp och dragbilar.

Det är så han jobbar. Kartlägger lastbilar, företag och ställplatser. Läger ett pussel för att förstå nya och skiftande upplägg. Det kräver fältarbete eftersom han allt oftare hittar företag som är skrivna på ägarnas hemadresser. Trots att de ibland omsätter tiotals miljoner kronor.

SEDAN EU:S MOBILITETSPAKET infördes har mycket av den gamla kombitrafiken börjat utföras av företag med svenska adresser.

– Jag såg att de började förbereda sig redan innan reglerna genomfördes, säger Tommy Jonsson.

Reglerna som EU beslutade om ger den som kör inrikestransporter i annat land rätt att tjäna lika mycket som värdlandets löner. En regel som få utländska chaufförer känner till, enligt en undersökning från Transportstyrelsen, och som varken

fack eller myndigheter anser sig klara av att kontrollera.

Största delen av de internationella transportererna kommer till Sverige genom Skåne och det är därför Tommy Jonsson regelbundet kör rundor för att kolla upp adresser till olika åkerier han tipsats om eller upptäckt på vägarna. Lördagskvällen avslutas med en tripp till Trelleborgs hamn. Jonsson antecknar uppgifter från några bilar som tillhör ett utländskt åkeri som dyker upp oftare och oftare.

MEN HUVUDMÅLET FÖR den här resan är Landskrona, och dit åker vi på söndagsmorgonen. Tommy Jonsson har en adress där att kolla upp. Någon vecka tidigare har polisen gjort kontroller vid ett åkeri som håller till nere vid det gamla varvsområdet. Polisens uppgifter till Tommy Jonsson handlade om chaufförer som tjänar så lite som 8000 kronor i månaden.

Där står bilar på rad och tuffar på tomgång. Vi hittar bara en chaufför som vill prata. Chauffören kommer från Nordmakedonien och har varit i Sverige i ett par månader. Han har kommit upp hit efter många år i Tyskland. Ett land där han sett lönerna ligga stilla på runt 1800 euro i månaden i flera år.

– Chaufför brukade vara ett bra jobb. Han bor i lastbilshytten på gatan utanför åkeriet och tillbringar alla sina helger i lastbilen.

– Jag klagar inte. De är bra och fixar mat till oss varje helg och alla får en bra lön, säger han.

Han säger att han tjänar 24 000 i månaden efter skatt och det är i samma nivå som kollektivavtalet anger. Familjen har han kvar i Nordmakedonien. Efter att vi pratat en stund tar han fram mobilen och visar fotografier på sin son som han har kvar där hemma.

– Jag saknar familjen men har gjort det här i 18 år och är van, säger han.

Vi åker därifrån. – Han var mycket medveten om att myndigheterna var här tidigare och det han säger står i kontrast till vad polisen sagt till mig tidigare, säger Jonsson.

– Det är uppenbart att de lever sitt liv i lastbilshytten och det är inte tillåtet. Det jag inte förstår är varför myndigheterna inte slår ner på det.

DET ÄR FULLT lagligt att ta den korta helg-vilan i hytt. Däremot inte den långa. Men det finns stora problem med att kontrollera den, skriver Transportstyrelsen i den årliga mätningen av revelegerlevnad inom yrkestrafik med godstransporter. Rapporten pekar på att de chaufförer som kör i Sverige men är anställda av utländska åkerier börjar närma sig svenska löner.

I UNDERSÖKNINGEN HAR Transportstyrelsen låtit 384 förare svara på en enkät. Av dem var 28 procent anställda av företag i ett annat land, merparten Rumänien och Polen.

På frågan om lön var det dock ett stort bortfall. 24 procent svarade aldrig på de frågorna.

”Det är uppenbart att de lever sitt liv i lastbilshytten och det är inte tillåtet. Det jag inte förstår är varför myndigheterna inte slår ner på det.”

Tommy Jonsson, som jobbar med Transports Ordning och reda-projekt.

Chaufförer med en utländsk arbetsgivare har 26 900 kronor i medianlön, och chaufförer med en svensk arbetsgivare har 29 700 i medianlön. Skillnaden har aldrig varit så liten.

Tommy Jonsson har sett att flera bilar som körde med utländska plåtar är registrerade i Sverige. Rapporten från Transportstyrelsen visar att bland förarna som har utländskt pass är det bara 57 procent som jobbar på företag med kollektivavtal.

FÖRETAGET VI BESÖKT under söndagsmorgonen har inte kollektivavtal och Tommy Jonsson har därför ingen insyn i hur mycket chauffören tjänar. Men tidigare erfarenhet pekar på att lönerna brukar få en skjuts uppåt efter att avtal tecknats. Så blev det för chaufförerna som Samskip utstationerat i Sverige. De har ett utstationeringsavtal med Transport och har därför samma löner som svenska chaufförer. Ett tiotal av deras bilar står parkerade vid ett uttjänt hus i Älmhult som vi passerar.

MEN VI KÖR vidare mot Värnamo.

Där finns ytterligare en adress att kolla upp.

Tommy Jonsson fick först höra talas om den efter att en slovakisk förare, som fått för lite lön, misshandlats där och hamnat på sjukhus efter att ha frågat om sin lön.

– Han fick aldrig sin månadslön, bara någon tusenlapp här och där, berättar Tommy Jonsson då vi kör mot uppställningsplatsen.

Tommy Jonsson kunde hjälpa med-

lemmen, som till slut fick ut sin lön och därefter kontaktade Jonssons myndigheterna och tipsade om företaget. Med hjälp av handlingar som Transport skickat till Transportstyrelsen återkallades trafiktillståndet för företaget och bolaget fick dessutom viten på mer än en miljon kronor.

Trots att företaget blivit av med trafik-tillståndet i januari är det ”business as usual” på adressen i Värnamo.

– Jag ser ofta upplägg då lastbilarna är på ett bolag, trafiktillståndet på ett annat och kanske de anställda på ett tredje. När jag ser den typen av upplägg tipsar jag direkt om center mot arbetslivskriminalitet. Men problemet är att den här typen av upplägg kan vara helt lagliga. Nu behövs en lagändring så att det inte går att ha anställda på ett bolag och trafiktillståndet på ett annat, säger Tommy Jonsson.

DET VAR DET sista stoppet för den helgen.

– Nu ska jag sammanställa det jag sett och skicka till myndigheterna, säger Tommy Jonsson.

Några veckor senare hörs vi igen. Vad blev det för resultat?

– Det var ganska tomt på adresserna jag kollade upp. Men jag har ändå hittat ett antal åkerier med tveksamma upplägg. Bland annat åkerier med flera lastbilar som inte betalar in några arbetsgivaravgifter. Sammanlagt sex anmälningar har skickats till center mot arbetslivskriminalitet. Men sedan är det sekretess, jag vet inte vad som händer förrän någon blir av med trafiktillståndet, då blir det offentligt. ■



Tommy Jonsson spanar på ett åkeri i Värnamo.



LITEN ORDLISTA

Mobilitetspaketet: En uppsättning regler som beslutats i EU. Reglerna bestämmer om hur internationella transporter får utföras.

Cabotagetransport: En inrikestransport utförd av ett företag som har sitt säte i ett annat EU-land. För att få göra en sån måste en internationell transport ha föregått cabotagetransporterna.

Kombitransport: Tidigare fick utländska åkerier göra hur många transporter de ville från vatten och räls till närmaste kombiterminal. Numera är det samma regler som för cabotage-trafiken.

Utstationering: Ett företag som tillfälligt skickar en person att jobba i ett annat land ska anmäla den personen som utstationerad. Detta gäller även chaufförer som utför cabotage-transporter. Under utstationeringen ska chaufförerna ha samma lön som gäller i kollektivavtal.

Center mot arbetslivskriminalitet: Nav för arbetet mot arbetslivskriminalitet. Här samarbetar Arbetsmiljöverket, Arbetsförmedlingen, Ekobrottsmyndigheten, Försäkringskassan, Jämställdhetsmyndigheten, Migrationsverket, Polismyndigheten, Skatteverket och Åklagarmyndigheten.

Så vanliga är utländska lastbils-transporter

Åkeri. Var femte kilometer som körs med lastbil i Sverige körs av en utländsk lastbil, visar Trafikanalys årliga genomgång av utländska lastbilstransporter.

Den svenska myndigheten Trafikanalys sammanställer årligen statistik över varutransporter på väg, baserat på uppgifter från de EU-länder som frivilligt rapporterar in data.

Under 2023 deltog 25 länder i denna rapportering. Även om det finns en viss osäkerhet i siffrorna utgör detta den mest omfattande informationen om utländska åkeriers verksamhet i Sverige.

För länder utanför EU är rapporteringen frivillig, vilket innebär att transporter från exempelvis Ryssland, Ukraina och Nordmakedonien inte inkluderas i statistiken. Olagliga transporter ingår inte heller.

– Vi är medvetna om att siffrorna kan innebära en viss underskattning, men detta är trots allt den bästa data vi har, säger Anette Myhr på Trafikanalys.

Rapporten från Trafikanalys visar att utlandsregistrerade tunga fordon genomförde 2,7 miljoner transporter på svenska vägar under 2023, och fraktade sammanlagt 35 miljoner ton gods.

Av alla transporter som utfördes av utländska lastbilar var 69 procent internationella transporter mellan Sverige och utlandet.

23 procent utgjordes av tillfällig inrikestrafik, så kallat cabotage, vilket innebar omkring 600 000 cabotage-transporter under 2023.

Till skillnad från andra transporter kördes fler cabotage-transporter utan last än med last under året.

De återstående 8 procenten var transittrafik, där lastbilar passerade genom Sverige utan att lasta eller lossa gods.

De vanligaste utländska lastbilarna på svenska vägar kom från Polen, som stod för 38 procent av den utländska trafiken.

Därefter följde lastbilar registrerade i Litauen och Norge.

Största delen av den utländska lastbilstrafiken utgörs, som tidigare nämnts, av internationella transporter, och merparten av dessa godsleveranser tas emot i Skåne.

Under de senaste tio åren har utländska transporter stått för drygt en femtedel av transportmarknaden i Sverige, med ett tillfälligt avbrott under 2022.

År 2023 återhämtades dock marknadsandelen till samma nivå som 2021. ■

2,7

miljoner transporter genomfördes av utlandsregistrerade fordon i Sverige under 2023.

Källa: Trafikanalys

Alexandra Einerstam

Låt oss gå all in med julbestyr i december

Precis som förra året var september månad ovanligt varm och om det fortsätter så här, kommer september förvandlas till en sommarmånad. Trots grönska och värme ser jag de första julsakerna till försäljning och medelst ett mejl får jag veta att det går att beställa årets glögg. Jag förfasas. I september?!

I MÅNGA ÅR var Ikea det varuhus som var först ut med att tjuvstarta julen i oktober men nu har fler anslutit sig. Under en kort period i oktober trängs halloween-saker med julsaker men de förstnämnda reas ut redan innan själva helgdagen (31/10).

Oktober månad fortsätter bjuda på sol och värme samtidigt som glögg och lussekatter finns till försäljning.

I NOVEMBER INFALLER "novent". Novent är ett nyord som kombinerar november och advent. I stället för att vänta till första advent väljer fler och fler svenskar att pynta med adventsljusstakar, ljusslingor och julstjärnor. De pysslar, bakar och dricker glögg i november (några spelar till och med julmusik och klär granen!). Och ja, det handlar om en generationsklyfta. Det är de yngre som omfamnar novent medan den äldre generationen håller hårt i de gamla traditionerna.

NOVEMBER ÄR EN av de mörkaste och tristaste månaderna i Sverige. Att julbelysning och dekorationer hjälper till att skapa en mysigare och varmare känsla i hemmet under denna månad råder det inga tvivel om. Julen är vidare en tid av ljus, glädje och värme och novent hjälper till att förlänga denna period men ... när första advent anländer, är inte risken stor att novent-firarna tröttnat på saffransbröd, glögg, juldekorationer (och en gran som tappat alla sina barr)? När de flesta redan är trötta på julen (och slängt ut den i förtid) – vad ska vi göra då?

OM SEPTEMBER BLIR en sommarmånad och vi förlänger halloween till sista veckan i oktober och första veckan i november – räcker det inte med lite tända ljus, en neutral ljusslinga på gardinstängen och nybakade kanelbullar för att ta sig igenom november och så går vi all in i december i stället? ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



” Det är de yngre som omfamnar novent medan den äldre generationen håller hårt i de gamla traditionerna.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Åtta av tio bolag skattade för lite

Taxi. Åtta av tio av de taxiföretag som granskats sedan 2020 har fått ändring av sin skatt på grund av fusk eller fel, visar en sammanställning från Skatteverket.

Text John Antonsson

2017 infördes digitala redovisningscentraler för taxibilarnas taxametrar. Det har gjort det betydligt lättare för Skatteverket att upptäcka fel och fusk. När Skatteverket gjorde en utvärdering 2021 visade det sig att de redovisade inkomsterna i taxi-branschen ökade med 6 miljarder kronor under perioden 2017–2019.

MEN TROTS ATT myndighetens muskler blivit starkare fortsätter fusk. Sedan 2020 har Skatteverket gjort cirka 470 utredningar av taxiföretag och bland de utredda företagen fick åtta av tio höjd skatt efter granskning. – Förr var vi tvungna att begära in alla uppgifter och det var betydligt mer tidskrävande. Då kunde vi få papperskopior som vi fick hantera manuellt. Nu finns allt på plats digitalt från början, säger Christina Ahlström, samordnare av taxikontrollen på Skatteverket.

De vanligast förekommande felen är oredovisade löner och inkomster. Ett annat vanligt fel är att det finns dåliga löneunderlag eller att de saknas helt. Det är också vanligt att

det saknas uppgifter om betalning i bilen på förarnivå.

Skatteverket har granskat såväl traditionella taxiföretag som ligger under beställningscentraler som taxiäkerier som jobbar mot digitala plattformar.

– Vi ser inget belägg för att det skulle finnas mer fel eller fusk, säger Christina Ahlström.

När Skatteverket granskar taxiföretag gör de ett riskbaserat urval över hela branschen. Utifrån det granskas de taxiäkerier där myndigheten bedömer att det är störst risk att man undandrar skatt. Ett verktyg i arbetet är de tidigare nämnda digitala redovisningscentralerna. Men också tips från myndigheter och andra kan bidra i urvalet av vilka äkerier som granskas.

FRÅN OCH MED i år har Skatteverket ytterligare ett verktyg i lådan. Nya EU-regler som kallas DAC7 innebär att Skatteverket får in uppgifter i ett automatiskt informationsutbyte om säljares inkomster från digitala plattformar från andra länder inom EU.

– Det handlar om alla digitala plattformar som förmedlar försäljning av varor, tjänster, uthyrning av bostäder och transportmedel. Taxi ingår i förmedling av personliga tjänster. Det kommer att ge oss möjligheter till effektivare kontroll, säger Christina Ahlström. ■

Rederi stämmer Transport i AD

Arbetsdomstolen. Ett rederi anklagar Transport för att ha utfört en olovlig stridsåtgärd. Facket nekar. Arbetsdomstolen får avgöra i frågan.

Text John Antonsson

Det var den 23 oktober som fartyget Haato skulle anlöpa vid Halmstads hamn. Fartyget är bekvämlighetsflaggat och saknar kollektivavtal med den internationella transportarbetarfederationen ITF. De har däremot kollektivavtal med ett slovenskt fackförbund. Så långt är alla överens.

Enligt stämningsansökan från rederiet Oberon Shipping, flaggat på Marshallöarna, ska ITF-inspektören Fredrik Brådd ha kontaktat Hallands hamnar och meddelat att Transport avsåg att sätta fartyget i blockad om det anlöpte vid hamnen.

Det resulterade att fartyget för en tid fick ligga i väntan på Kattegatt.

ENLIGT REDERIETS OMBUD är det att betrakta som en olovlig stridsåtgärd och det är därför de stämt Transport i arbetsdomstolen.

I en vittnesattest inlämnat till Arbetsdomstolen uppger Fredrik Brådd att han meddelat hamnen att fartyget saknar ITF-avtal och att de skulle försöka teckna ett avtal med fartyget, men förnekar att förbundet hotat med blockad.

I stämningen från rederiet begärdes att Arbetsdomstolen skulle fatta ett interimistiskt beslut (ett tillfälligt beslut i väntan på huvudförhandling).

Rederiets ombud argumenterade för att de omfattas av EU:s regler om fri rörlighet eftersom bolaget utgår från Grekland och ägs av en cypriot. Men domstolen ansåg att det vid

överläggningen inte fanns tillräckligt med bevis för att hävda att bolaget är baserat i EU och därmed går under EU-förordningen som ger frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land.

Arbetsdomstolen skriver att rederiets ombud medger att besättningsvillkor inte är i nivå med ITF-avtalets: "Det är dock riktigt att det ITF-avtal som förbundet vill att bolaget ska teckna innehåller förmånligare villkor för arbetstagararna än ISU-avtalet, men ITF-avtalet ger inte uttryck för internationellt godtagna miniminivåer för sjöfolk utan det gör konventionen."

Transports ordförande Tommy Wreeth tillbakavisar skälen i stämningen.

– Nej, vi anser inte att vi lagt en stridsåtgärd. Vi har enbart informerat hamnen om att det aktuella fartyget saknar ett ITF-avtal, säger Tommy Wreeth.

Kommer den situation som uppstått att förändra hur era ITF-inspektörer kan utföra sitt arbete?

– Nej, inspektörerna kommer att arbeta på samma sätt som tidigare. Numera har Haato ett ITF-avtal och har lossats av Hallands hamnar. ■

ITF-inspektörer

ITF-inspektörernas arbete går bland annat ut på:

- Att ingripa efter larm från sjöfolk om missförhållanden ombord.
- Att teckna godkänt kollektivavtal på fartyg som saknar det.
- Att kontrollera att rederier följer det som står i kollektivavtalen.

Tidningsbud misshandlat och hotat

Brott. Ett tidningsbud i Sala attackerades under arbetet av ungdomar. De tre killarna misstänks ha skallat och använt knytnävsslag mot budet och dessutom uttalat hot med rasistiska tillmälen.

Händelsen utreds nu både av polisen och av Arbetsmiljöverket. Tidningsbudet hade parkerat sin arbetsmoped i centrala staden för att leverera ett paket då han blev påhoppad, enligt polisrapporten vid tiden natten mot en lördag i slutet av oktober. Förutom slag och hot tog ungdomarna tidningsbudets mobil och kastade i väg den innan de försvann. Ambulans kallades till platsen efter att tidningsbudet själv kunnat ringa till sin arbetsgivare och berätta vad som skett. Arbetsgivaren har i sin anmälan till Arbetsmiljöverket tagit upp att tidningsbudet ska ha misshandlats och hotats på grund av sitt ursprung. ■

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

Oxelösund kan få ny hamn

Hamn. Det största som hänt hamnen sedan 1950-talet. Så beskrivs den omställning som väntar Oxelösunds hamn.

Vid kommunfullmäktige i november framkom omfattningen av planerna, med sammanlagda investeringar på 700 miljoner kronor. Bland annat ska det muddras för ny hamnbassäng, med ett djup på 11 meter jämfört med dagens 8,5 meter, och drygt hundra meter ny kaj ska anläggas.

Att ståltillverkaren SSAB i den sömländska kuststaden ska ställa om är ett huvudsakligt till att hamnen måste göra det.

Det betyder bland annat att kolbåtarna försvinner och att fartyg med skrot i lasten tillkommer. ■



FOTO: CHRISTINA AHLUND
Taxi Stockholm stämde ett bolag som gjort varumärkesintrång och vann.

Taxi Stockholm vann mot kopia

Taxi. Antalet reklamationer ökade hos Taxi Stockholm efter att allt fler kunder av misstag tagit bilar som medvetet imiterat det dominerande bolagets fordon, så kallade copycabs.

Bland annat har det andra företaget haft liknande taklykta och textkombinationen "Taxi Stockholm" på sina bilar.

Taxi Stockholm drog ärendet till domstol och fick rätt. Patent- och marknadsdomstolen, vid Stockholms tingsrätt, dömer det andra taxiföretaget för varumärkesintrång.

Kopieföretaget ska nu betala 200 000 kronor i skadestånd, förutom rättegångskostnader. ■

685 000

containrar har Göteborgs hamn hanterat under de tre första kvartalen 2024

Källa: Göteborgs hamn

Stor klämrisk i hamntraktorer

Hamn. Efter två allvarliga olyckor med terminaltraktorer i svenska hamnar har den ena tillverkaren justerat dörrarna. Risken att skada huvudet har minskat, men Transports regionala skyddsombud vill införa klämskydd – för att skydda hamnarbetarnas händer och fingrar.

Text Justina Öster

I Danmark dog en hamnarbetare som klämdes i dörrarna på en terminaltraktor, berättar Transports regionala skyddsombud Roger Jönsson. I Ystad fick en stuveriarbetare inre blödningar efter att ha slagit huvudet i dörrarna och ytterligare en hamnarbetare klämdes i Göteborgs hamn.

DÖRRARNA ÖPPNAS OCH stängs med tryckluft via en knapp.

– Om man gör exakt rätt sitter man inne i traktorn och stänger med knappen eller går ut och stänger dörren utanför, säger Roger Jönsson. Men det är lätt hänt när man lastar och lossar att man trycker på knappen i farten, kanske snubblar till och klämmer sig.

– Vi har tagit fram nya instruktioner och jag har varit runt i hamnarna och informerat. Jag blev förvånad över hur många incidenter hamnarbetarna berättade om.

EFTER OLYCKAN I Ystads hamn har tillverkaren Terberg justerat dörrarna på dragarna i landets hamnar, så att de går igen långsammare och med lägre tryck. Klämriskerna har därför minskat.

– Men problemet är att det saknas klämskydd, så att dörrarna går upp igen om man är på väg att klämma sig. Som på hissar. Är man lite klumpig riskerar man att sitta fast med handen i 3 till 6 sekunder innan dörrarna släpper greppet. Att dra upp dörrarna för hand är jättetungt.



FOTO: ROGER JÖNSSON

"Här skulle jag inte sticka in en hand", säger regionala skyddsombudet Roger Jönsson som testade med en plastkon i dörröppningen efter justeringen.

FÖR ATT ILLUSTRERA problemet har de regionala skyddsombuden Roger Jönsson och Pierre Eklund, efter justeringen, prövat att kasta in en plastkon respektive pet-flaska i dörröppningen. De klämdes ihop hårt på mitten.

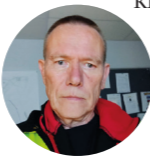
– Fastnar du med handen finns det risk för benbrott, säger Eklund.

I Ystad stängdes dörren av sig själv, utan att hamnarbetaren Peter Anderberg tryckt på knappen, när lufttrycket pumpats upp efter att dragaren stått stilla. Han slog huvudet i dörren, jobbade på men efter

flera veckor fungerade inte vänster-sidan av kroppen. Röntgen visade en stor blödning i huvudet som tryckte på hjärnan. Han blev opererad och är nu återställd, men efterlyser också klämskydd.

– Människor är kanske mer uppmärksamma efter en olycka, men glömmer så fort.

ARBETSMILJÖVERKET HAR gjort en inspektion i Ystads hamn och kommer att kontakta tillverkarna, men eventuella åtgärder är inte klara än. Tillverkaren Terberg behöver mer information innan de kan svara på om de vill installera klämskydd. Kalmar Solutions kände inte till olyckan i Göteborg innan Transportarbetaren tog kontakt, men kommer nu att undersöka och vidta åtgärder, uppger Sverigedirektör Peter Ivarsson. ■



Din pension ska växa

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

3 tycker till

Högre lön eller sänkt arbetstid?

Roger Hurtig, avdelning 9, ombud transportavtalet-åkeri:



– På åkerisidan är det lön som gäller, jag har ringt runt innan. Arbetstidsförkortning var det ingen som ville ha. I stället är det högre grundlön och högre steg i lönetrappan. Och höjt ob, och vid kurser på helger.

Tiffany Wahlkvist, avdelning 12, ombud bensin- och garageavtalet:



– Tid. Både lön och tid är viktiga, men jag vill fokusera på att dra ner heltidsmättet med några timmar. I dag är vi få som jobbar heltid på bensinstationer och får mycket ansvar, många har tjänster på runt 45 procent. Det skulle underlätta för alla om de kunde gå upp i tid och dela ansvar.

Johan Larsson, avdelning 14 Helsingborg, ombud transportavtalet-terminal



– Sänkt arbetstid. Förmodligen för att jag tillhör den äldre generationen och tycker att krafterna har börjat ta slut för att jobba på ett sånt hårt arbete. Det är rätt så absurt att en 20-åring går inne på kontoret med 38 timmars arbetsvecka. Och jag som har jobbat 30 år på terminal, jag ska fortsätta jobba 40 timmar i veckan.

940 000

kronor före skatt är den genomsnittliga årslönen för en heltidsarbetare i Luxemburg. Den högsta medellönen i EU.

Källa: EU:s statistikkontor Eurostat



Tommy Wreeth talar på höstens första avtalsråd.

Här formaras kraven till nästa avtal

Lön och villkor. I slutet av oktober samlades förtroendevalda från hela landet för att mejsla fram krav till nästa års avtalsrörelse. Först ut var åkeri, bensin och garage tätt följt av terminal och hamn och stuveri.

Text Kristina Sjöberg

Höstens första avtalsråd inleddes med externa gäster: LO:s avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä och från arbetsgivar sidan Marcus Dahlsten, vd Transportföretagen och Hanna Alsén, förhandlingschef på Motorbranschens Arbetsgivareförbund.

VELI-PEKKA SÄIKKÄLÄ PÅMINDE om det tydliga mandat LO-kongressen gav om att arbeta för kortare arbetstid.

Säikkälä lyfte också vikten av tjänstgöringsgrad; för den som arbetar ofrivillig deltid är mer tid ofta av större betydelse för inkomsten än lö-

nepåslag. Något som ser väldigt olika ut inom olika avtalsområden – inom industrin har alla i princip 100-procentiga tjänster till skillnad från inom handeln där deltid snarare är norm.

En fråga som nu ska utredas inom LO för att få svar på hur en arbetstidsförkortning kan se ut, hur mycket det skulle kosta och också vad man skulle kunna tjäna in.

DAHLSTEN OCH ALSÉN hade med sig från sina 9 000 medlemsföretag att det inte finns något som helst intresse för arbetstidsförkortning.

Däremot vill de kunna nyttja arbetstiden på ett flexibelt sätt. Svenska företag får svårt att konkurrera med till exempel Kina och USA som har helt andra arbetstider.

– Om vi ser ur ett makroperspektiv så är det ett bekymmersamt läge i Europa, sa Marcus Dahlsten och berättade vidare att hans största oro är Kinas eskalering i Taiwan.

Transports förbundsordförande Tommy Wreeth replikerade Dahlsten med att säga att det alltid går dåligt för Sverige och att det framför allt går väldigt dåligt så fort det är avtalsförhandlingsdags. För det fick Wreeth en spontan applåd från deltagarna som rest in till Stockholm från landets alla delar.

Efter att ha lyssnat på Veli-Pekka Säikkälä, Marcus Dahlsten och Hanna Alsén började det interna arbetet med att mejsla fram kraven. Tommy Wreeth liknar arbetet vid en julgran.

– Från början finns det många kulörta kulor i granen. Nu gäller det att plocka ner de vi vill gå vidare med, sa Tommy Wreeth.

PÅ HÖSTENS ANDRA avtalsråd där ombud för avtalen terminal, hamn och stuveri samlades upprepades övningarna. Från arbetsgivar sidan Transportföretagen var Annika

Nordin, avdelningschef arbetsgivar-service och juridik, samt förhandlingschef väg och sjöfart, och Johan Grauers, förhandlingschef hamn, inbjudna. Transports förbundsordförande Tommy Wreeth inledde dagarna med att tala om bland annat arbetstidsförkortning.

– Veli-Pekka säger att den faktiska arbetstiden i Sverige är 39 timmar i veckan. Varför står det då 40 i lagen? Lagen borde bättre spegla verkligheten, sa Tommy Wreeth.

Han betonade också att det var viktigt för ombuden att verkligen gå till botten i frågan. Att kunna svara på vad som menas med arbetstidsförkortning. Är det kortare arbetstid, mer semester eller något annat vi vill ha frågade han.

– Vi har olika system med arbetsförkortning redan i dag i vissa avtal. Kanske ska vi bygga vidare på dem i stället för att uppfinna nya system, sa Tommy Wreeth. ■

Industrifacken kräver 4,2 procent...

Facket. Facken inom industrin vill att lönerna ökar med 4,2 procent i ett ettårigt avtal. Nästan hela LO står bakom kravet.

Text John Antonsson

Eftermiddagen måndagen den 4 november gick Facken inom industrin ut och krävde 4,2 procent i löneökning i ett ettårigt avtal.

– Det här kravet grundar sig naturligtvis på noggranna överväganden av de ekonomiska förutsättningarna både nationellt och internationellt. Vi utgår också från en stark konkurrenskraft och vi ser nu goda skäl att fortsätta med en löneökningstakt i linje med den som vi hade i senaste avtalsrörelsen. Utöver det så har vi också en låglönesatsning. Den gäller ju enbart för LO-förbunden och det är den insamlingsmodell som vi har använt och också fått igenom under de senaste tre avtalsrörelserna, sa IF Metalls förbundsordförande Marie Nilsson vid pressträffen då avtalskraven presenterades.

SEDAN 1998 FINNS ett så kallat lönemärke i Sverige. Det är den löneökningstakt som Facken inom industrin och arbetsgivarna på motsidan kommit överens om. Den löneökningen kallas för industrimärket och sätter spelplanen för alla andra fack och arbetsgivare då löner och andra villkor i kollektivavtal förhandlas fram.

Redan i början av pressträffen konstaterade Per-Olof Sjöö, ordförande för GS, att arbetsgivarnas

uppfattning alltid är att facken kräver för mycket och att det i samband med avtalsrörelser går dåligt för Sverige. Industrifackens företrädare valde under pressträffen att visa att svensk export ökat och att industriföretagen sett en ökad vinstandel under flera år. Svenska löner ligger också under snittet av lönerna i Västeuropa.

OCH MYCKET RIKTIGT. Pressträffen hade inte slutat när arbetsgivarnas organisationer började att skicka pressmeddelanden om att lönekravet är allt för stort.

– Jag är uppriktigt förvånad. Fackförbunden måste lyfta blicken och ta in den verklighet som företagen står inför. En löneökning på 4,2 procent vore ett dräpdrag, inte minst för de små och medelstora företagen. Vi måste ju hitta en nivå som fungerar för hela arbetsmarknaden, då kan man inte sikta på en nivå som skulle driva vissa företag ur landet, säger Henrik Stävberg, förhandlingschef på Innovations- och kemiindustrierna, i ett pressmeddelande. ■

Industrimärket

Facken inom industrin är GS, Livsmedelsarbetareförbundet, IF Metall, Unionen och Sveriges ingenjörer. De tillsammans med Industriarbetsgivarna sätter riktmärket för löneökningarna i Sverige.

... på tok för lite anser Transport

Facket. Avtal 2025. Transport har meddelat LO att de ställer sig utanför LO-samordningen i kommande avtalsrörelse.

Text Kristina Sjöberg

Transportarbetareförbundets förbundsråd fattade ett enhälligt beslut under torsdagen att stå utanför LO-samordningen i kommande avtalsrörelse. Redan i början av november reserverade sig Transports ordförande Tommy Wreeth i LO-styrelsen mot Industrifackens

krav på 4,2 procent. Ett krav som LO antog som sitt egna.

– Vi kan inte stå bakom en siffersättning på 4,2 procent. Det är för lågt för våra yrkesgrupper, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

Även vid förra avtalsförhandlingarna ställde sig Transport utanför LO-samordningen då det gällde den siffersatta delen. Står ni nu utanför samordningen i sin helhet?

– Ja, vi har beslutat att stå utanför LO-samordningen, säger Wreeth. ■

3 tycker till

Högre lön eller sänkt arbetstid?

Anders Olsson, avdelning 5, ombud transportavtalet-åkeri:



– Arbetstidsförkortning är svårt för oss som kör, jag ser hellre en tidbank av den typ IF Metall har och där det sedan går att välja mellan antingen högre pensionsavsättning eller extra ledig tid.

Jakob Lahti-Ottosson, avdelning 2 hamn Syd- och Västsverige, ombud hamnavtalet:



– Lön. För generellt så får vi som jobbar i hamnar ner arbetstiden genom våra scheman. Mina medlemmar i hamnen i Malmö vill i alla fall ha höga löner. I våra schemaförhandlingar fick vi ner arbetstiden till 33,8–34 timmar i veckan.

Malin Dahlström, avdelning 12 Malmö, transportavtalet-terminal:



– Ja, det är väl arbetstidsförkortningen. Själv jobbar jag 75 procent. Men jag tänker mest på dem som jobbar heltid. Att jobba 100 procent på ett lager blir lite väl mycket, det är ett kämpigt jobb med grymt tunga lyft.

20

till 29 år är den svenska åldersgrupp som har störst andel låginkomsttagare.

Källa: SCB och pensionsbolaget Alecta

Hårdare tag mot sobrott

A-krim. Flera myndigheter utökar sina kontroller för att komma tillrätta med arbetslivskriminalitet. Avfallshandling är ett område som bedöms vara särskilt utsatt och en riskbransch för organiserad brottslighet.

I en insats initierad av Länsstyrelsen i Stockholms län under hösten hittades brister i över hälften av kontrollerna. Det handlade bland annat om otillåtna transporter av osorterat bygg- och rivningsavfall. Över 130 sopbilar kontrollerades vid avfallsstationer i 18 av länets kommuner. Det har hittills lett till 12 miljösanktionsavgifter och drygt 40 åtal anmälningar rörande miljöbrott, och flera utredningar pågår fortfarande. Även Arbetsmiljöverket och polisen deltar i insatsen. ■

Utökade åtgärder mot Tesla

Konflikt. Ett år har gått sedan IF Metalls medlemmar gick ut i strejk på Tesla. Nu utökar Unionen sina stridsåtgärder.

IF Metalls strejk på Tesla började den 27 oktober 2023. Sedan dess har flera fackförbund anslutit bland dem Transport.

Detta är Unionens nya varsel: → J&B Maskinteknik Aktiebolag servar regelbundet verkstadsutrustning på Teslas verkstäder. Blockaden innebär att anställda på J&B inte längre kommer att göra det.

→ Tekniska verken i Linköpings anställda får inte längre nyanvända el till Teslas laddstolpar.

– Vår bedömning är att Unionens sympatiåtgärder kommer försvåra för Tesla att bedriva sin verksamhet och att pressen på företaget att teckna kollektivavtal kommer att öka, säger Unionens förhandlingschef Martin Wästfelt i ett pressmeddelande. ■

8

miljarder kronor ger Sverige till FN:s gröna klimafond, så att fler länder kan minska utsläppen och skydda sig mot klimatförändringar.

Plan för att slippa snökaos

Trafik. En ny dygnetrunt-funktion för drift och underhåll som gör att Trafikverket kan handla direkt, utan dröjsmål. Det finns med i myndighetens nya handlingsplan med åtgärder för att förebygga en upprepning av vinterkaoset på landets vägar.

Text Justina Öster

Efter incidenterna med långa köer av insnöade person- och lastbilar på bland annat E22 i januari samt E4 och E20 i april i år gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram en handlingsplan för stundande vinter. Planen med nio åtgärder för förbättringar överlämnades till infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) i början av november.

TRAFIKVERKET HAR STÄRKT den regionala ledningen så att snabbare beslut ska kunna tas vid akuta händelser, uppgav generaldirektör Roberto Maiorana vid en pressträff. Fordon som blockerar vägen ska också kunna flyttas fortare.

ETT BÄTTRE SAMARBETE med entreprenörerna ska leda till att de är redo vid väderhändelser, liksom en uppstyrd samverkan med räddningstjänst och länsstyrelser för bättre koll på vem som gör vad.

Generaldirektören utlovar även smidigare information mellan alla ansvariga och en översyn av digitala system, som kan hjälpa till att över-



FOTO: SHUTTERSTOCK

Kraftigt snöfall ställer ibland till oreda i trafiken.

vaka och förbättra vinterunderhållet.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar i ett pressmeddelande en ”funderande halkbekämpning under alla väderförhållanden”. Liksom tanken att jobba förebyggande på särskilt utsatta platser och sträckor. Däremot saknar vd Oscar Hyléen ett ekonomiskt tillskott till snöröjningen.

LASTBILSFÖRAREN VIKKE CLARIN satt insnöad i elva timmar på E4:an. Hon blir inte imponerad av Trafikverkets plan. – De måste ha bättre resurser, ut



med plogbilarna med en gång! Entreprenörerna borde själva få bestämma. När snöröjningen leddes direkt av Trafikverket på 1970-talet funkade det. Plogbilarna körde ut vid första snöflingan. Nu väntar de 24 timmar. Dessutom blir vägen så dålig efter plogbilarna att det är bättre att köra framför.

LINN ANDERSSON SATT fast i lastbilen i sju timmar på E20. Hon hoppas på bättring.

– Något borde de väl ha lärt sig sen förra vintern? Jag kommer ladda lastbilen med extra dricka och snacks plus filt och kudde ifall jag fastnar i flera timmar igen. ■

Skärpta krav för vinterdäck

Trafik. Från och med den 1 december i år gäller nya, hårdare krav för godkänd klassning som vinterdäck.

Text och foto Lilly Hallberg

Dubbäck räknas alltid som vinterdäck, men för dubbfria däck räcker det inte som tidigare med M-S-märkning (”Mud and Snow”). Nu ska det vara snögrepssdäck.

SNÖGREPP SYMBOLISERAS AV ett berg med tre toppar och en snöflinga. Symbolen finns på EU-etiketten eller på däckets sidovägg. Ibland kallas

den 3PMSF (”Three Peak Mountain Snow Flake”).

Det här gäller för personbilar. För släpvagnar med en totalvikt upp till 3 500 kilo är det respit i fyra år, till sista november 2028. Här räcker det fortsatt med dubbfria däck om de är särskilt framtagna för vinterkörning.

ISAMBAND MED att Transportstyrelsen gick ut med information om de nya kraven påminde myndigheten också om att även släpets däck vara dubba-de om bilen har dubbdäck.

För tunga fordon räknas däck



märkta med snöflingesymbolen, ”POR” samt dubbdäck alltid som vinterdäck. För framaxlar och drivaxlar på tunga fordon räknas enbart dubbfria vinterdäck märkta med symbolen snöflinga som vinterdäck. ■

TAXI STOCKHOLM 15 00 00



Utbildare - Förarutbildning

Taxi Stockholm är den ledande partnern för taxitjänster i Stockholm med en tydlig ambition att bli Sveriges miljöbästa taxiföretag. Med över 3300 arbetstillfällen inom stockholmsverksamheten och en skattebetalning på 700 miljoner kronor, bidrar företaget aktivt till den svenska välfärden och stärker den lokala ekonomin. Vi har höga ambitioner i alla våra kundmöten dagligen och ständig utveckling av tjänster för företag och privatpersoner. Våra fordon arbetar året om och dygnet runt för att ge den bästa möjliga servicen. Taxi Stockholm inkluderar även vårt dotterbolag Sirius Omsorg. Sirius erbjuder samhällsbetalda resor, så som turbundna resor och skolskjutsar. Våra värdeord är **Trygghet, Respekt, Utveckling och Engagemang**. Vårt synsätt med kunden i fokus, kollektivavtal för alla anställda, kvalitetsfokus och ambitionen att vara Sveriges miljöbästa taxibolag gör att efterfrågan på våra tjänster är stark.

Vi är nu i behov av att utöka Utbildningsteamet med ytterligare en Utbildare

I rollen som utbildare kommer du genomföra förarutbildningar och arbeta tillsammans med våra rekryterare för att säkra tillgången och kvaliteten på våra förare. Du kommer att arbeta med ett gediget framtaget utbildningsmaterial och som utbildare har du en viktig roll att skapa bästa förutsättningar för våra nya förare.

Arbetsuppgifter

- genomförande av förarutbildningar
- stöd och support till förarrekrutering
- planera och samordna resurser för utbildning
- säkerställa att utbildningsmaterial och tekniska verktyg är uppdaterade och väl fungerande

Kvalifikationer

Vi söker dig som har;

- gymnasieexamen
- mycket god pedagogisk förmåga
- god samarbetsförmåga
- är lösningsfokuserad
- tidigare erfarenhet av läraryrke utbildning
- erfarenhet av taxi och gärna Taxi Stockholm

Som person är du ordningsam, trivs att arbeta tillsammans i team och gillar ett högt arbetstempo.

Anställningsform

Tjänsten är heltid med 6 månaders inledande provanställning Skifttjänstgöring, men mestadels arbete måndag to m fredag. Taxi Stockholm tillämpar kollektivavtal.

Vi erbjuder

- Friskvårdsbidrag
- Frivilligt subventionerat försäkringspaket
- Lunchförmån via Rikskortet

Ansökan

Välkommen att skicka in din ansökan senast 2024-xx-13, urval och intervjuer sker löpande och tjänsten kan komma att tillsättas innan sista ansökningsdatum.

Frågor besvaras av vårt rekryteringsteam; rekrytering@taxistockholm.se

Tidsgränsen för klampning tas bort

Åkeri. I mitten av november klubbade riksdagen igenom en ny lag som innebär att den tidigare fasta tidsgränsen för hur länge ett fordon får låsas fast, "klampas", avskaffas. Enligt dagens regler får ett fordon, vars förare brutit mot gällande lagar och regler, inte stå klampat längre än 36 timmar. Men den bestämmelsen upphör den första januari 2025.

Tanken är att lagändringen ska bidra till att reglerna inom transportsektorn efterlevs bättre. Men också för att öka säkerheten för medtrafikanter genom att stoppa trafikfarliga förare och undermåliga fordon från fortsatt färd.

Den nya lagen införs även för att förbättra möjligheten att säkra och få ut sanktionsavgifter från åkerier som bryter mot yrkestrafikrådets bestämmelser. ■



FOTO: STOCKHOLMS HANMAR
Koncernen Stockholms hamnar består av Stockholms Hamn AB och dotterbolaget Kapellskärs hamn AB.

Hamnsamarbete med Ukraina

Hamn. Koncernen Stockholms hamnar får 200 000 kronor i bidrag av Svenska Institutet för att samarbeta med hamnar i Ukraina. Projektet syftar till att stärka kapaciteten i de ukrainska hamnarna och förbereda dem för att integreras i EU:s transportnätverk (TEN-T).

Siktet är inställt på Ukrainas framtida handel och återhämtning efter kriget, skriver Stockholms hamnar i ett pressmeddelande.

Integrationsrapporten är namnet på projektet som bland annat omfattar en behovsanalys, utbildning för att söka EU-pengar och studiebesök i en Östersjöhamn. Det pågår från november 2024 till och med oktober 2025.

I februari 2022 ansökte Ukraina om medlemskap i EU och beviljades EU-kandidatstatus i juni 2022. ■

Resultat Operation Klöver: 4,8 miljoner



FOTO: JOHN ANTONSSON

Transporter, avfallshantering och bilvård hör till de branscher som särskilt synas i nio myndigheters gemensamma arbete mot arbetslivskriminalitet. (Genrebild)

A-krim. Kontroller av bland annat transportaktörer under fem dagar resulterade i mångmiljonselopp i viten, sanktionsavgifter och förbud. Arbetsmiljöverkets insatser ingår i flera myndigheters gemensamma arbete mot ekonomisk brottslighet.

Text Lilly Hallberg

Höstens Operation Klöver är den femte i ordningen. Arbetsmiljöverket (AV) har denna gång haft särskilt fokus på flera branscher: transport, taxi, detaljhandel och byggsektorn.

ARBETET ÄR EN fortsättning på tidigare insatser, där totalt nio myndigheter samarbetar, med avsikt att försvåra för kriminella nätverk på arbetsmarknaden. Det handlar om att bekämpa arbetslivskriminalitet och att stärka efterlevnaden av arbetsmiljölagar. En grundtanke är att skapa förutsättningar för sund konkurrens.

Under Operation Klöver IV upptäckte AV:s kontrollanter både brottslig verksamhet och brister i arbetsmiljöarbetet hos många företag. Något som nu resulterat i stora vitesbelopp, förbud och sanktionsavgifter.

TOTALT RÖR DET sig om nära 4,8 miljoner kronor i viten och sanktionsavgifter.

– När vi genomför dessa typer av insatser fångar vi inte bara upp ren brottslighet. Vi identifierar också företag som bryter mot arbetsmiljölagen, vilket vi inte kan blunda för, säger Lina Andersson, regional samordnare för AV på centret mot arbetslivskriminalitet i region syd.

Lina Andersson betonar också att alla företag, oavsett om de medvetet begår brott eller av okunskap misslyckas med att följa gällande regler, är ansvariga. Och att de måste åtgärda bristerna i arbetsmiljön:

– Ingen ska behöva riskera att bli

sjuk, skadas eller dö av sitt arbete.

Arbetet vid de lokala centren mot arbetslivskriminalitet runt om i landet har pågått under flera år. Transportarbetarna har tidigare skrivit om det samordnade arbetet mot ekonomisk brottslighet.

Under höstens operation arbetade andra myndigheter i efterhand med att analysera uppgifterna som kommit fram vid AV:s kontroller. Skatteverket har till exempel kontrollerat personalliggare – för att se vilka som arbetar på stället – och att företagets kassaregister används korrekt. ■

Myndigheterna som samarbetade:

Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Jämställdhetsmyndigheten, Polismyndigheten, Försäkringskassan, Arbetsmiljöverket och Åklagarmyndigheten.

Uppdrag granskning: Ny korruption på Securitas

Mutor. Bevakningsjätten Securitas gjorde en internutredning och lovade nolltolerans mot korruption efter en tidigare mutaffär. Nu avslöjar SVT:s Uppdrag granskning att bolaget fortsatt muta en kommunal tjänsteman vid ännu en upphandling värd 30 miljoner kronor.

Uppdrag granskning avslöjade 2022 att Securitas bjöd tjänstemän vid Malmö kommun på middagar, alkohol och resor – vid samma tid som kommunen arbetade med en miljonupphandling. När muthärvan blev känd gav bolaget ett löfte om nolltolerans mot korruption.

Vid en andra upphandling av Malmö stad vann Securitas åter uppdraget. Men det uppdagades att ännu en kommunal tjänsteman tagit emot mutor från bolaget, som barrundor och trav. Tjänstemannen fick gå och betala 2 000 kronor i dagsböter. ■



Hur påverkas du av den gröna och digitala omställningen? Det vill forskare vid Göteborgs universitet gärna veta för en studie.

Vad tycker du om omställningen?

Forskning. Känner du dig övervakad på jobbet? Stressad av nya digitala bokningssystem eller kön till laddstolpen med elbilen? Forskare vid Göteborgs universitet söker nu kontakt med personer som påverkas av både den digitala och gröna omställningen.

Text och foto Justina Öster

Den dubbla omställningen är en ny term för att beskriva hur samhället förändras och hur vi påverkas av övergången till både ny teknik och minskad miljöpåverkan. Sebastian Svenberg är forskare i sociologi vid Göteborgs universitet och en av intervjuarna i en stor studie på EU-nivå. 400 personer i flera europeiska länder kommer att intervjuas om den gröna och digitala omställningen, såväl på jobbet som i vardagen.

– Vi vill gärna höra om olika individers erfarenheter av och berättelser om den dubbla omställningen. Framför allt är vi nyfikna på om det finns sådant vi inte känner till, säger Sebastian Svenberg.



Foto: Matthias Foster/FutureNordics

INOM EU KAN det generellt låta som att den digitala omställningen löser problem och driver på omställningen mot en bättre miljö.

– Det kan finnas en tendens till att man ser omställningen som en win-win-lösning, men så är det inte alltid. Människor påverkas olika om de bor i en storstad i södra Sverige eller i glesbygd i norr. Vi vill se vilka typer av ojämlikhet som kan uppstå.

Andra typer av ojämlikhet kan bero på om man är kvinna eller man,

ung eller gammal, har inflytande och bestämmanderätt över förändringen eller "får order uppifrån". Om man är arbetare eller tjänsteman.

– Den digitala omställningen har exempelvis lett till att fler tjänstemän kan arbeta hemma medan chaufförer måste vara på plats.

Arbeten och arbetsuppgifter kan också försvinna, som när det gäller tidsningsdistribution.

Den digitala tekniken med olika system för att styra transporter av varor och människor kan också leda till att man känner sig övervakad och stressad?

– Ja, och om det kombineras med att man ska minska företagets klimatavtryck på något sätt, som att ladda elfordon, kan det innebära att mycket ansvar läggs över på den anställda, säger Sebastian Svenberg.

Privat kan man också påverkas av att nya vindkraftverk byggs nära hemmet, eller dålig uppkoppling på internet.

Varför ska man ställa upp på en intervju?

– För att bidra till forskning som syftar till att minska ojämlikheter och få reflektera lite över erfarenheter och system som man jobbar med varje dag, säger Sebastian Svenberg. ■

Mer om studien

Studien ingår i forskningsprojektet ST4ST: *Strategies for just and equitable transitions in Europe* och bekostas av EU-kommissionen. Målet är att bidra till policy och verktyg för att skapa mer jämlika förhållanden. Personuppgifter behandlas enligt GDPR. Intervjun tar högst en timme och intresse anmäls via e-post till: transitions@socav.gu.se.

David Ericsson

Tysk natt

Jag gillar Tyskland och jag kommer bra överens med tyskar. Hundratals gånger har jag kört genom landet och lossat och lastat på vägen. Bara vid något enstaka tillfälle har det varit problem.

Jag har fått låna dusch och fått hjälp att lasta om för att jag ska få allt i rätt ordning. Vakter har till och med låst upp firmor på helger så att jag kunnat lossa.

Det är något murrigt dystert men samtidigt lite hemtrevligt över Autobahn på nätterna. Nattradion är också Europas bästa. Men mitt i den sömnlunken där bilen gungar fram över betongskarvarna, kan det komma över mig vem som beordrade byggandet av just Autobahn; Adolf Hitler. Och allt det fruktansvärda som hände därefter.

Då blir plötsligt det tyska mörkret tungt att bära. Att sex miljoner judar, lika många som drygt halva Sveriges befolkning, dödades i döds-lägren är en kunskap som är svår, ja orimlig att hantera.

FÖR ATT ÄNDÅ inte gå helt i däck försöker jag tänka bort det för att någon dag, i dagsljus, ta in det en bit i taget. Ett sätt kan vara att läsa om Nobelpristagaren och överlevaren från förintelselagret Auschwitz, Imre Kertész. Författaren Erik Löfvendahl har skrivit en utmärkt bok *Imre Kertész och överlevandets skam*, om honom.

Kertész var född i Ungern och som fjortonårig jude hamnade han i Auschwitz i slutet av andra världskriget. Hans familj var inte speciellt religiös och själv visste han knappt vad jude var innan nazisterna talade om det.

Genomgående bland de som överlevt dödslägren är att de känner skuld, så också Kertész. Många av dem, även kända författare, har senare tagit sina liv. Vari skulden består är svårt att förstå för oss som aldrig varit i liknande situationer. Men kanske är det i den stora frågan varför just de överlevde.

Ett skäl till att just Kertész klarade sig kan ha varit att någon dödförklarade honom i nazisternas annars så noggranna dokument. På så sätt kunde han obemärkt gå omkring i lägret som "död" och man kan ju inte dö två gånger...

Det känns som att det är just detta som är del en av behållningen i Kertész författarskap. Glappet mellan det onda och det goda. Onsdan hade Kertész inga problem att förstå. Det räcker med att se jagsvaga mobbare på en skolgård.

Men godheten, var kommer den ifrån? Viljan att hjälpa trots risker för sitt eget liv. Kanske har just tyskarna i alla fall delvis lärt sig något om ondska. Till skillnad från Ungern, som enligt Kertész aldrig gjort upp med sitt fascistiska förflutna, nämns förintelsens oerhörda skuld ofta, exempelvis i tysk radio. ■

Toppen & botten

↑ Jag när ändå ett svagt hopp att fred och demokrati en gång ska råda på jorden.

↓ Trump, Trump, Trump...

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Lustgastuber i soporna kan explodera

Miljö. Lustgastuber i soporna är ett arbetsmiljöproblem. Tuberna kan explodera och skada både miljöarbetare och folk som passerar sopbilarna. Vid ett ungdomsboende i Göteborg har hämtningen stoppats för andra gången.

Text Justina Öster

Lustgastuber klassas som farligt avfall och ska inte blandas ihop med hushållssopor utan lämnas in på återvinningscentraler. Transportskyddsombud Johan Kanmert och miljöarbetaren Rasmus Forsberg på Renova i Göteborg, har tidigare i Transportarbetaren varnat för farorna med tryckluftsbekämpare.

De tog bland annat upp problem vid ett särskilt boende för ungdomar på Hisingen i Göteborg där stora mängder lustgastuber gömdes i soporna. Kanmert utfärdade skyddsstopp, med hänvisning till fara för miljöarbetarnas liv och hälsa. Problemet verkade vara löst efter sommaren och områdeschefen hävde stoppet. Men i slutet av september var det dags igen.

– Jag kände att kärlet var tungt



Johan Kanmert.
Foto: Privat

Lagändring 2026

Ett förbud mot försäljning av lustgas i berusningssyfte förbereds. Lagändringen föreslås i en utredning träda i kraft 2026.

Branschfolk efterlyser även återvinning och pant på tuberna. Danmark och Finland har redan infört strängare regler för lustgas.

Missbruk kan leda till bland annat nedsatt rörelseförmåga och ytterst till förlamning.

och hittade åtta lustgastuber i en påse som någon bäddat in ordentligt för att de inte skulle synas, säger Rasmus Forsberg.

Johan Kanmert ilsknade till och stoppade i början av oktober åter hämtningen, i avvaktan på åtgärder.

MEN PROBLEMET ÄR därmed inte ur världen. Lustgastuber slängs i sopkärl på en rad andra håll. En vanlig fredag kan Rasmus Forsberg och kollegan samla ihop 30–40 stora behållare. Mer eller mindre synliga.

– Ligger de på marken eller golvet är de ganska lätta att snubbla på. Dessutom brukar någon så småningom lägga lösa tuber i kärlen, för att bli av med dem.

Han ser lustgastuber ligga och skräpa på gatan och runt om i stan och pekar på ytterligare ett problem för miljöarbetarna, tuberna kan skada hörseln.

– Ramlar de rakt på metallen när vi tömmer kärlen i vaggan låter det som bara tusan!

Använd hörselskydd, råder Johan Kanmert.

Rädd att hämta på ställen där det brukar ligga behållare är inte Rasmus Forsberg, men extra vaksam. Han skulle önska att mer information om faran och hur man sorterar gick ut till hushållen.

– Folk har lite dålig koll över lag, man kan inte slänga vad som helst. Vi har heller inga tydliga instruktioner från arbetsgivaren, så att alla vet vad de ska göra om de hittar lustgastuber.

– Visst, vi ska skriva avvikelserapporter, men alla vet inte om det, hur man gör eller förstår svenska tillräckligt bra, säger Rasmus Forsberg.

ARBETSMILJÖINGENJÖR Martin Rotter på Renova förklarar att företaget



Lustgastuber som slängs i hushållssoporna och töms i sopbilens vaggan kan explodera,

fara ut som tillplattade vassa projektiler och träffa miljöarbetare och förbipasserande på gatan. Tuberna ska lämnas in på återvinningscentraler.

och skyddsombud nu är helt överens om att stoppet för hämtning ligger kvar vid ungdomsboendet. Tillfälliga stopp kan också göras på fler platser, om många tuber hittas.

– Vi har bedömt lustgastuber som en hög risk för både chaufförer och allmänhet eftersom de kan explodera under tryck eller flyga i väg och resultera i allvarlig skada. Finns det tuber i avfallet så ska kärlen inte tömmas, säger Martin Rotter.

Miljöarbetarna ska också rapportera löpande om avvikelser, oavsett plats.

– När vi får in såna rapporter kommunicerar vi med kommunen som kontaktar kunden. Beträffande ungdomshemmet har vi begärt åtgärder. De ska visa skriftliga rutiner om vad de tänker göra för att lustgastuber inte ska finnas i soporna. Sortera och kontrollera avfallet före hämtning. Annars hämtar vi inte, säger han.

Martin Rotter tror inte det fungerar ut utfärdade generella regler som gäller för alla sophämtare att inte ta med sig lustgastuber. Företaget

EXPLOSIV INFOFILM

På Youtube finns en film som visar hur en ölbehållare exploderar och far ur en sopbil (*scanna QR-koden här intill*). Filmen har tagits fram av Renova i utbildningssyfte.



behöver få in avvikelserapporter från miljöarbetarna, som de kan agera på.

HAN PEKAR SAMTIDIGT på den allmänna regeln att miljöarbetarna inte ska "gräva" i soporna.

– Då uppstår andra risker som att de kan klämma, skära sig eller utsättas för smitta. Problemet är att ingen riktigt vill kännas vid lustgastuberna. Vi vill heller inte ha in dem i vår verksamhet, säger Martin Rotter.

Gömda tuber exploderar också när de når eldstäderna i landets

kraftvärmeverk, som Sävenäs i Göteborg.

– Fast de ska inte behöva hamna där, explodera i pannan och orsaka både materiella skador och kostnader, säger Martin Rotter.

Han berättar att Renova för en dialog med kommunen för att kunna agera snabbare vid problem med lustgasbehållare.

– Vi kan ju inte lägga skyddsstopp varje gång. Vi behöver hitta en annan rutin, till exempel genom att lustgas får en högre prioritet, som vid vår hantering av rättproblem. Då krävs omedelbara åtgärder av kunden, som annars via brev får en frist på två veckor.

Martin Rotter passar på att lyfta ett liknande problem med öltunnor från restauranger och event. Även de är engångsbehållare och tryckkärl som kan explodera och skada människor, om de hanteras fel.

– Vi har samlat in avvikelserapporter och påtalat risken med ölbehållare för både Arbetsmiljöverket och kommunen, säger han.

ADAM DANIELEWICZ är driftchef på Sävenäs avfallskraftvärmeverk, dit soporna frakts och eldas upp för att utvinna fjärrvärme.

När de första dolda lustgastuberna exploderade i värmepannan efter pandemin 2020 var man helt oförberedd, säger han. Men nu har systemet justerats, så att driftstörningarna minskat. Fast gömda behållare kommer fortfarande in flera gånger i veckan, exploderar och skapar problem.

– Människor skadas inte eftersom explosionen sker inne i pannan, som är ett slutet utrymme. Men vi får materiella skador och flaskorna fastnar på olika håll. Vi kan ha störningar på 20–30 minuter, säger Adam Danielewicz.

SÄVENÄS LYFTE TIDIGT problemet i kommunernas branschorganisation för sophantering, Avfall Sverige, berättar han.

– I början visste inte många om det här, men nu är det samma problem över hela Sverige. ■

Dyrt för kommunerna

Ekonomi. Kostnaderna för att hantera den ökande mängden lustgastuber stiger i kommunerna. I Göteborgs stad pekar ökningen mot 5 miljoner kronor.

Text Justina Öster

Camilla Nilsson är rådgivare på branschorganisationen Avfall Sverige. Hon lyfter fram kommunernas ökade kostnader för hanteringen av tuber, som lämnas på återvinningscentraler.

– Bara i Göteborgs stad har kostnaden stigit från 1 miljon kronor per år till snart 5 miljoner för 2024.

Men då har skadorna efter explosioner i kraftvärmeverken inte räknats med, tillägger hon.

– Tuberna är stora och tunga

även när de är tomma. De klassas som farligt avfall om de inte är 100 procent tömda och utan tryck. När jag pratar med kommunerna verkar det här vara ett extra stort problem i storstadsregionerna, säger Camilla Nilsson. **Vad kan göras för att minska mängden lustgastuber i soporna?**

– Vi driver frågan aktivt med andra branschorganisationer i EU och vill också se att producentansvaret för förpackningar, som redan finns i dag, tillämpas i praktiken. Exempelvis genom att ställa krav på att tuberna ska kunna fyllas på i stället för att vara engångsförpackningar.

Avfall Sverige och Camilla Nilsson tipsar även kommunerna om: – Vikten av kommunikation till hushållen så att tuberna inte slängs fel. ■



Rasmus Forsberg med några av lustgastuberna, upphittade i soporna i centrala Göteborg. 30–40 tuber kan det bli en vanlig fredag.



Den nya macken mellan Solvalla och Bromma flygplats invigdes i mitten av juni 2024 och har miljön i fokus, säger säljchef Martina Vigen. Arbetet med att installera solceller

pågår och några pumpar behöver åtgärdas efter slutbesiktningen av bygget.



Laddning av elbil, men kunderna tankar fortfarande mer fossila bränslen.



Lite tråkigt att vänta medan elbilen laddar, men taxiföraren Patrik tror det går snabbare med nya bilar.



Hilikka Lyckelund jobbade förr som flygvärdinna.

MACKEN I SIFFROR

200 kvadratmeter är butiken och loungen.

180 kvadratmeter är biltvätten.

7000 kvadratmeter är tomten.

450-500 kunder uppskattas per dag.



Emilio Orrego jobbar i tvätthallen, sköter driften, smörjer och byter delar när det behövs.

Macke n vid flyg och trav

Mitt under brinnande mackdöd – när fossila bränslen fhas ut och el in – slog en ny OKQ8-station upp portarna i somras. Ett stenkast från travbanan Solvalla med flygplan från Bromma flygplats dundrande över taken jobbar landets bästa personal...

Text och foto Justina Öster

...det hävdar i alla fall bensinstationens säljchef, Martina Vigen.

Vid halv två, en gråmulen november-eftermiddag, är det ganska gles mellan kunderna på det stora stationsområdet. Rusningen drar i gång mellan 9.30 och

10 och 14 och 16. Macken invigdes i juni, men några byggställningar stretar fortfarande mot himlen. Tre man installerar solceller på taken.

En man i firmabil tankar diesel och följs av ett äldre par som också fyller fossilt. Längre bort backar en taxiförare in bilen till raden av laddstolpar. Patrik, som han heter, vill bara säga sitt förnamn. Chefen får inte se att han glömt uniformen hemma. Lite långtråkigt är det att sitta och vänta medan batteriet fylls på, tycker han.

– Full tank tar 50 minuter. När jag jobbar mellan 12 och 01 och måste avsluta

passet med laddning vill jag bara hem. Men det blir billigare för chefen. Och vi får fler körningar eftersom elbilar har förtur. Nya bilar är mer snabbaddade så när vi får dem blir det bättre.

BUTIKEN ÄR RYMLIG och ljus. *Store upgrade* kallas valet av ljus och inredning. Godis är frestande utplacerat medan raderna med bilvårdprodukter huserar långt in. Gabriel Ahmed står i kassan. Han är nybliven Transportmedlem efter tidigare butiksjobb, och organisering i Handels. Gabriel har frågor om ob-tillägg, har ringt facket men inte lyckats nå fram.

– I Handels fick vi 100 procent påslag i helgerna, så borde det vara i Transport också. Här är det ju mycket mer slit, lyfta, bära och springa så det skulle vara bra, säger Gabriel. Han vill inte vara med på bild.

GABRIEL SKA FÖRVERKLIGA sin dröm och utbilda sig till frisör, men fortsätta jobba på macken i helgerna för han stortrivs. Och är extremt nöjd med sin chef, Martina, som Gabriel beskriver som rättvis, bra på att ge feedback och noga med att hålla rent och fräscht.

– Hon är mer som en vän, men ändå

”Vi ska få en tvär-bana hit och när allt blir färdigt kommer vi att ligga bra till.”

Varken Marika Vigren eller Hilka Lyckelund är oroad över den kommande nedläggningen av Bromma flygplats.

en chef. Jag är bra på att sälja och hon berömmar och pushar mig verkligen. Det är mycket roligare att jobba med sånt ledarskap.

EN KUND KOMMER in och beställer en av korvarna som rullar på grillen. Martina Vigren visar in i den tomma loungen, med stolar som är för hårda för en ond rygg men lättavtorkade.

Hon kallar macken ”framtidens station” och betonar att miljön står i fokus. Att fossila bränslen är på väg bort även om det kan dröja innan de försvinner helt. Att macken erbjuder både långsamma och supersnabbladdare. Och att man kan sitta i lounchen och ta det lugnt medan bilen laddar.

– 14,3 liter färskvatten används per bil i tvätthallen, allt annat är återvunnet vatten, och det är extremt lite, säger Martina Vigren som också lyfter energin från solceller.

STOCKHOLMS STAD HAR sagt upp avtalet med angränsande Bromma flygplats. Största flygbolaget drar snart till Arlanda, men regeringen vill behålla flygplatsen, kanske för elflyg. Ändå är varken Martina Vigren eller biträdande säljchef Hilka Lyckelund särskilt oroliga.

– Vi kommer att påverkas på sikt, men



Säljchefen Martina Vigren och biträdande säljchef Robin Tatal stortrivs på macken, säger att de är ett bra gäng som jobbar

tillsammans som ett team och skrattar mycket ihop.



Linus Lundkvist är tvättniker och sköter driften av tvätthallen, ser bilarna rulla in på datorskärmen via övervakningskamera.

bygger de bostäder i stället så blir det positivt för oss. Vi ska få en tvärbana hit och när allt blir färdigt kommer vi att ligga bra till, säger de.

”Kan man inte blippa med klockan eller telefonen vid pumparna” är nog den vanligaste frågan personalen får. De som inte längre har betalkort i plånbocken blir stressade och irriterade. Ganska skönt att bara visa klockan, blipp, blipp, tycker Martina Vigren. Men allt digitalt gör samhället mer sårbart, kontrar Hilka Lyckelund. Klock- och mobilbetalning planeras i alla fall till nästa höst.

TVÄTTEKNIKER LINUS LUNDKVIST beskriver en trevlig stämning.

– Det är nice att allt är nytt och fräscht och lättare att hålla efter.

Biträdande säljchef Robin Tatal nickar och säger att han gillar att lära sig nytt hela tiden. Kommentarer dugger om god gemenskap, högt i tak och många

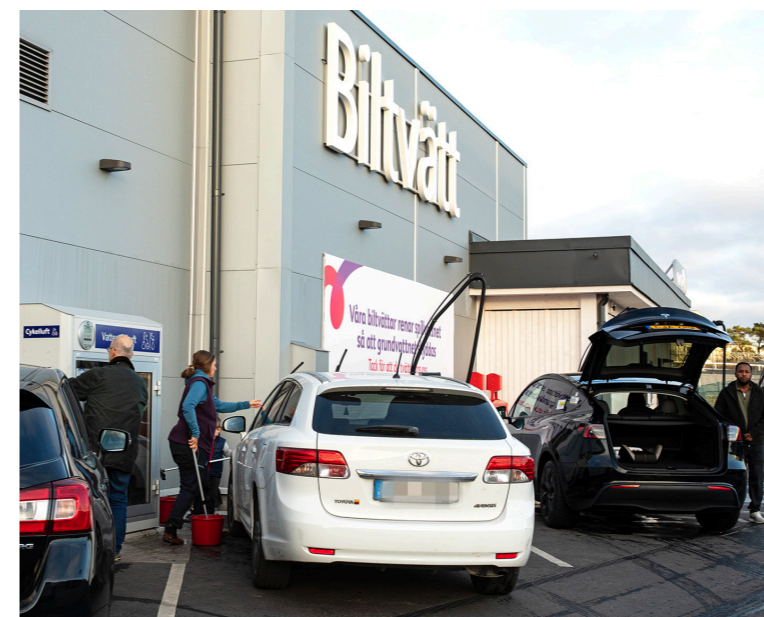
skratt. Martina Vigren sträcker på sig, säger att hon är lyckligt lottad med personal som jobbar ihop som ett team, är engagerad, noggrann och sprider glädje.

Tidigare erfarenhet från bensinstation är ingen merit här. Personalen kommer med andra erfarenheter, förklarar säljchefen. Hennes vision är att forma framtidens personalgrupp, ungefär som man formar modellsera.

– Med facit i hand har det varit väldigt tungt men också väldigt roligt.

MINDRE ROLIGA INSLAG finns, som när någon kräks utanför eller bajsar ner toaletten. Snattare, alkohol- och narkotikapåverkade eller inbrottet, natten efter invigningen. Cigaretter, snus och el-cigg försvann. Och så är det de där kunderna som inte kan slita blicken från mobilen framme vid kassan...

– Men vi har kunder som är väldigt roliga också och redan några stamkunder. ■



På seneftermiddagen blir det full fart med folk som vill snygga upp sina bilar, dammsuga och tvätta vindrutor.

VOLVO EXSTER RADIOSTYRNING

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

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



Solvallamacken satsar på nya, gröna bränslen.

OKQ8-stationen vid Solvalla

Stationen öppnade i mitten av juni 2024 och har totalt 15 anställda, varav 3 chefer på heltid. Övrig personal arbetar heltid, deltid eller vid behov. Det skiljer mellan tvätthall och butik.

Stationen har tre laddstolpar för supersnabbladdning till 6 personbilar och 12 stolpar för 24 bilar. Däremot ingen laddning för tunga eller gasdrivna fordon.

Tidsåtgången beror på typ av

batteri och hur mycket man vill ladda. Cirka 20 minuter vid supersnabbladdaren och 8 timmar för full tank vid de långsammare stolparna.

Personalen får gå en återkommande onlineutbildning om arbetsmiljö, rutiner och säkerhet kring bland annat elbilar. Riskbedömning har gjorts. Macken stänger vid midnatt och är alltid dubbelbemannad, utan nattlucka. ■

”Riksbankens ränta är på tok för hög”

Först inflationskris med stigande räntor som följd. Nu lågkonjunktur och ökande arbetslöshet. Sverige går igenom tuffa tider. LO:s nya chefsekonom Torbjörn Hållö vill se en stat som satsar på att få hjulen att snurra och en svensk Riksbank som blir mer självständig gentemot Europeiska centralbanken.

Text och foto JOHN ANTONSSON

Den som kliver av på tågstationen i Stockholm och går Vasagatan uppåt när snart Norra banatorget. En bronsstaty av August Palm välkomnar utanför LO-borgen. Ända sedan 1940-talet har LO haft egna ekonomer. Mest kända av dem är nog Rudolf Meidner, Gösta Rehn och P-O Edin.

Torbjörn Hållö är sedan några månader ny chefsekonom på LO och då han ska välja sin favorit bland de LO-ekonomerna som jobbat där förr väljer han Lars Elmäter. Han jobbade som prognosmakare på LO i drygt två decennier.

– Han var en tydlig person och en bra människa. Han var duktig på att göra prognos och skapade ett renommé om att LO:s ekonomiska prognoser är mer träffsäkra än nästan alla andras.

Så har det fortsatt. Torbjörn Hållö lyfter fram nuvarande prognosmakarna Fredrik Söderqvist och Niklas Blomqvists förmåga att göra prognoser. Och att LO-ekonomerna fortfarande är högt rankade när statliga Konjunkturinstitutet granskar vilka som lyckats träffa rätt.

– Lars bidrog till nyckeln, för träffsäkra prognoser är att sätta en stark kultur av att prognoser är just prognoser. Vi tittar inte åt något håll för att göra någon glad.

Är det en känga mot andra ekonomer?

– Jag tänker att det finns ett antal aktörer som använder prognosen för att antingen få media eller för att påstå saker och ting som gynnar egna intressen. Jag tror att ibland har arbetsgivarvidan haft en tendens att vara pessimistisk inför avtalsrörelser för att motivera lägre krav. Men det varierar över tid och jag tror att de ekonomer som finns på arbetsgivarvidan i dag är lite mer självständiga och sakliga än de som funnits historiskt. Men vi får se.

EFTER RYSSLANDS INVASION av Ukraina inleddes en inflationskris som ledde till höga räntor, och därefter hamnade Sverige i en lågkonjunktur med stigande arbetslöshet. Många gånger har LO:s och Svenskt Näringslivs ekonomer varit eniga om att politikerna behöver satsa och att räntan behöver sänkas för att Sverige ska ta sig ur krisen.

– Där finns det olika vägar att välja och de vägar man väljer får olika konsekvenser. Jag tycker till exempel att det är en god idé att höja barnbidragen eftersom det är ett effektivt sätt att få hjulen att snurra och för att det är träffsäkert och gynnsamt för fackförbundens medlemmar och fördelningspolitiskt effektivt. Arbetsgivarvidan tycker kanske att det är bättre att sänka arbetsgivaravgifter eller skatter för någon grupp, men målet kan till och med vara detsamma.

”Vi har en besvärlig situation runt Riksbanken och förtroendet för dem har sjunkit.”

I SEPTEMBER PRESENTERADE regeringen sin höstbudget. I den sänks skatten för de flesta och mest för dem med höga inkomster. Torbjörn Hållö tycker att det finns delar av budgeten som är bra, som att regeringen valt att släppa lite på överskotts-målet och satsa mer. Samtidigt ifrågasätter han varför regeringen satsar på dem som tjänar allra mest.

– Man gör en specifik skattesänkning

för dem som tjänar 65 000 eller mer och framför allt på dem som tjänar ungefär två miljoner kronor om året. Om man nu vill sänka skatten så hade det varit bättre med ett allmänt grundavdrag som inkluderar arbetslösa, sjuka och pensionärer och ger lika mycket till alla grupper.

Under nästa år väntar förändringar av a-kassan. Kort förklarar innebär det att de som tjänar en bit över 30 000 kronor i månaden kommer att få lite mer i början, och sedan går nedtrappningen lite fortare.

– Det är framför allt våra LO-grupper som får ett sämre skydd. Inte minst inom transportsektorn där många ligger under 30 000 kronor i månaden. De får kanske en marginell höjning i början men under medellång arbetslöshet tappar man i skydd. Jag ser det som ett löftesbrott från Sverigedemokraterna. Innan de tillträdde lovade de att man inte skulle tillåta en försämring av a-kassan, och nu släppte man det.

SVERIGE HAR EN arbetslöshet runt åtta procent, av dem är ungefär hälften födda utomlands och därför ser Hållö arbetslösheten delvis som en integrationsproblematik. Men inte som hela förklaringen. Under det senaste året har arbetslösheten stigit med 30 000 personer.

– Jag tror att vi är lite skadade av 1990-talskrisen då arbetslösheten gick upp från två till tolv procent. Arbetslösheten har inte stigit mycket i förhållande till det, men om man jämför med övriga Europa så står arbetslösheten stilla eller har sjunkit. Det indikerar att någonting är fel. Som jag ser det är det fel på den svenska penningpolitiken, Riksbankens ränta är på tok för hög sett till svenska förhållanden.

Är inflationskrisen över?

– Absolut. Det var tidigt tydligt att det



”Jag tycker att vi borde ägna oss åt en mer aktiv finanspolitik där man spenderar mer pengar under dåliga tider”, säger LO:s chefsekonom Torbjörn Hållö.

var en energikris som rullade genom hela systemet. Nu har vi rullat igenom det och har en inflation på en procent och allt det här hade hänt oavsett om Riksbanken höjt räntan så mycket som de gjorde eller inte.

Du är väldigt kritisk mot Riksbanken. Anser du att man bör se över deras oberoende?

– Vi har en besvärlig situation runt Riksbanken och förtroendet för dem har

sjunkit. Vi har haft en folkomröstning och svenska folket sa tydligt nej till att vara med i euron. Argumentet var att vi ska ha en självständig penningpolitik. Men Riksbankens penningpolitik dikteras i allt väsentligt av Europeiska centralbanken. Jag menar att det finns utrymme för Riksbanken att bedriva en mer självständig penningpolitik som tar hänsyn till att

vi har högre skuldsättning och en annan lönebildningsmodell.

– Jag tycker också att vi borde ägna oss åt en mer aktiv finanspolitik där man spenderar mer pengar under dåliga tider, men för att göra det behöver Riksbanken ta ett steg tillbaka och inte gå aggressivt framåt vare sig uppåt eller neråt, säger Torbjörn Hållö. ■



Liten ordlista

Riksbanken:

Sveriges Riksbank är en myndighet som ligger under riksdagen. Ett viktigt uppdrag för Riksbanken är att hålla inflationen runt två procent. Det görs främst genom att justera styrräntan.

Penningpolitik:

Man kan säga att det är den del av den ekonomiska politiken som styrs från Riksbanken. Överordnat mål är låg inflation. Det främsta styrmedlet är höjning och sänkning av styrräntan, som påverkar andra räntor i Sverige. Riksbanken kan också göra andra penningpolitiska åtgärder, exempelvis köpa värdepapper.

Finanspolitik:

Det är den del av den svenska ekonomiska politiken som styrs från regering och riksdag. Främst genom höstens och vårens statsbudget.

Konjunktur:

Tillståndet i ekonomin. I högkonjunktur finns mer pengar och fler kommer i arbete. Lågkonjunktur är motsatsen, helt enkelt sämre tider.

Ränta: Kostnaden för pengar. Styrräntan från Riksbanken spelar en viktig roll i kostnaden för när privatpersoner och företag lånar pengar.

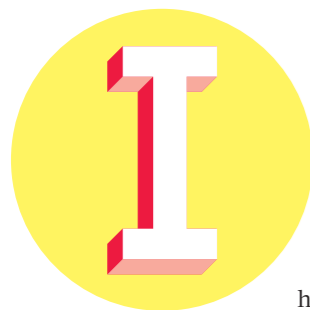
Förberett för Jet A-1

Magnus Albertsson tankar
ett flygplan från Luxair.

En fredag i oktober. Runt 280 flighter går från Arlanda den dagen. De flesta av dem tankas av ett gäng flygtankare som jobbar på firman Stockholm Fuelling Services.

Text och foto JOHN ANTONSSON





kontrollrummet alldeles utanför grindarna till airside på Arlanda sitter en flygtankningsförman och en flygtankningsledare och har koll på en lång lista beställningar av tankningar.

Ett lätt regn silar över landningsbanorna och det börjar bli ljusst ute.

Någon kikar in och i fikarummet sitter några och tar paus. Oavsett när på dygnet du kör förbi den vita byggnaden på Fraktvägen vid Arlanda kommer lamporna i fikarummet att lysa. Det finns alltid en tankare på plats eller ute och kör tankningsbilen. För det finns alltid ett plan som snart behöver nytt jetbränsle.

ERIK HJERTBERG KOMMER in från morgnens flygtankningsrunda och har frigjort lite tid för att visa Transportarbetaren hur jobbet går till. Han är ordförande för Transportklubben på Stockholm Fuelling

”Det gäller alltid att jobba effektivt på en flygplats, fort ska det gå, för flygplanen ska helst vara i luften för det är där de tjänar sina pengar.”

Janne Nilsson, säsongsanställd flygtankare.



Services (SFS) och jobbar som flygtankningsförman. I det jobbet växlar han mellan att vara ute och tanka och att jobba i kontrollrummet och fördela arbetsuppgifter till kollegorna.

– Jag tycker om variationen mellan att vara inne och ute. Vi har det ganska bra här och jag trivs bra med arbetsuppgifterna, det är nog därför jag blivit kvar så länge som jag blivit, säger han.

Flygtankarnas arbetsplats ligger på

Fraktvägen. På tomten står en fyra gigantiska bränslecisterner. Kontor, fikarum och uppställningsplatserna ligger alldeles utanför staketet till airside och säkerhetskontrollen.

Varje gång en flygtankare ska in på området ska han eller hon passera en säkerhetskontroll.

– I vanliga fall går det fort. Vi har rutiner så att det ska gå snabbt att passera, säger Erik Hjertberg.

Men eftersom Transportarbetaren ska hänga med in på området tar det lite längre tid. Vi får köra en omväg till en annan säkerhetskontroll.

Sedan kör Erik in under terminalen med SFS eldrivna VW. Han ligger bakom en bagagevagn som stannar då en väska ramlat av och strax därpå ser han sin första kollega och tar höger.

TANKINGSOPERATÖREN HAR REDAN kopplat in Kristoffer Höög. Han tankar ett flygplan från Norwegian som inte har den



Erik Hjertberg är ordförande för Transportklubben på SFS.



Magnus Albertsson ska koppla i slangen till bränslesystemet.



Magnus Albertsson och Erik Hjertberg växlar några ord vid tankningsbilen.



Kristoffer Höög har koll på mätarna.

vanliga automatiska funktionen som slår av tankningen då det är fullt. Men han har koll på mätaren. När det är 30 kilo kvar till målvikten börjar han avsluta tankningen.

– Det är inte bara att trycka på en knapp, man måste ha koll, säger Kristoffer Höög.

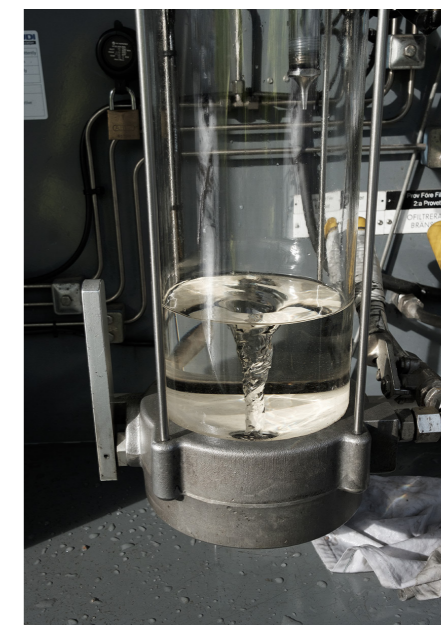
När pumpen är avslagen är det dags att koppla ur slangen från munstycket som leder till det stora pipelinesystemet för jetbränsle som har förgreningar under nästan hela flygplatsområdet. Kristoffer Höög förbereder ett kvitto och fäster det i en klädnypa på ett metspö från Biltema och går fram till pilotens fönster och lyfter upp spöet.

Kristoffer Höög går till tankbilen och gör sig redo för att åka tillbaka till personalrummet.

ERIK HJERTBERG SÄTTER sig på förarsätet i bilen och kör vidare. Han stannar till ett 50-tal meter från ett flygplan från Luxair, där förbereder sig Magnus Albertsson för att tanka. Han gick på sitt skift klockan 5 på morgonen och ska jobba till klockan tre på eftermiddagen. Skiften är olika långa och flygtankarna lägger till stor del sina egna scheman genom att önska sina



Flygplanen tankas med Jet A-1. I den lilla cylindern kommer ett bränsleprov upp, i den görs en okulär kontroll att allt ser okej ut.



arbetspass i ett it-system. På så sätt kan den som vill jobba långa arbetspass göra det, och den som behöver jobba kortare pass kan göra det.

DEN HÄR MORGONEN började det med regn men nu har molnen skingrats och en blå himmel släpper fram höstens solljus. Den mörka asfalten på landningsbanan blir grå



Kristoffer Höög ska sätta sig i tankningsbilen och köra i väg på paus.

och resterna från regnet försvinner fort nu.

– I dag är det svalt och fint. Att det är lite blött är inte något som påverkar oss nämnvärt. Men om det blir kallare finns risken att det fryser och då blir det jobbigare, säger Magnus Albertsson.

Efter att ha kopplat på slangen i marken och i flygplanet tar han upp bränsle i ett testningsrör där det genomskinliga bränslet virvlar runt. Allt ska vara kristallklart, och det är det. Sedan är det dags att börja tanka. Han håller hela tiden handen på en säkerhetsmekanism som kallas död mans grepp. Så länge han håller i den så tankas planet. Men om någonting skulle hända och han tappar greppet avbryts tankningen direkt.

TILLBAKA I FIKARUMMET. Janne Nilsson och Kristoffer Höög sitter framför tv:n och tar paus. Janne och Kristoffer är säsongsanställda. De kör sommarhalvåret som flygtankare och vinterhalvåret jobbar de för Swedavia med att hålla flygfältet flygbart.

Janne förklarar hur dagen ser ut.
– Du får ett jobb och åker dit. Tankar så mycket som det står i ordern. Du börjar med att parkera på ett bra sätt som gör att du inte står i vägen för någon. Det gäller alltid att jobba effektivt på en flygplats, fort ska det gå, för flygplanen ska helst vara i luften för det är där de tjänar sina pengar, säger han.

ETT PAR METER från soffan sitter Lena Friberg, tar sin lunch och ska snart ut och tanka igen. Hon har jobbat som flygtankare sedan under pandemin.

– En kille jag tränade thaiboxning

med berättade att det behövdes folk till sommaren, så jag kom hit och hade jobb på några veckor.

Lena tar upp körkortet och visar. Hon har exakt alla behörigheter och fick jobbet.

– Nu har jag sagt att jag ska jobba här tills jag blir pensionär. För nu orkar jag inte byta jobb mer, säger hon.

Hon blir kvar eftersom hon trivs så bra med dem hon jobbar närmast.

– Jag tycker att det är bra att vi får välja schema själva. Jag gillar att vara ute på

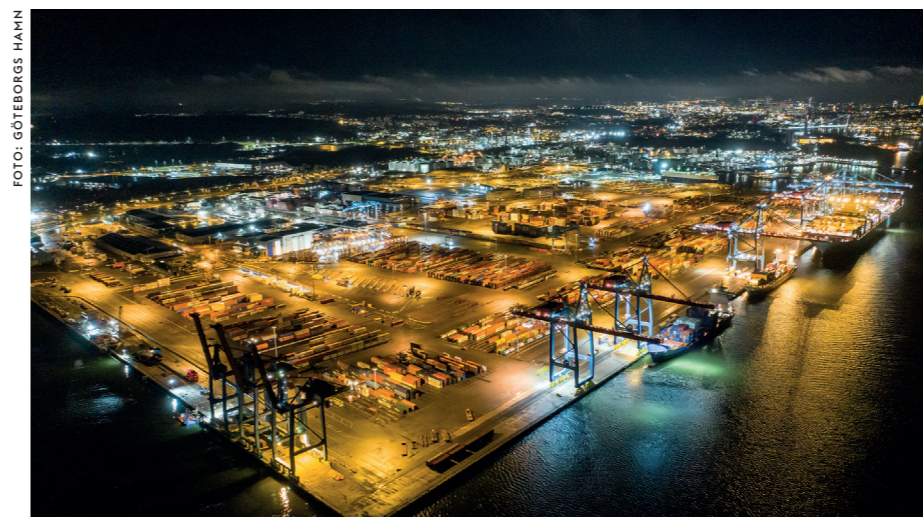
rampen och att vara utomhus. Tidigare jobbade jag som kock och då fick jag vara inne hela dagarna.

ÄVEN OM HON trivs finns det saker som är jobbigare än andra.

– Allt från när man ska köra i mörkret på morgonen och 7000 lampor blinkar. Tänk. Rött grönt gult. Sedan är det kylan om fingrarna då man ska koppla på och av på vintern. Även om vi har bra kläder så går det inte att ha hur tjocka vantar som helst, så det är den svaga punkten. ■



Lena Friberg har lunchpaus, hon trivs på jobbet och planerar att jobba kvar fram till pension.



Fartyg vid containerhamnen i Göteborg ska få tillgång till landström för att minska utsläppen.

18,8 miljoner euro till elanslutning av fartyg

Hamn. Fyra hamnar i Nordeuropa får dela på 18,8 miljoner euro för att elansluta containerfartyg som ligger vid kaj.

Text John Antonsson

Pengarna kommer från EU-fonden Connecting Europe Facility och går till hamnarna i Göteborg, Århus, Bremerhaven och Stockholm. Enligt ett pressmeddelande från Göteborgs hamn har projektet stor potential att minska utsläpp av koldioxid och kväveoxider från fartyg som ligger förtöjda vid hamnarna.

GÖTEBORGS HAMN är Sveriges största och har som ambition att minska koldioxidutsläppen vid hamnarna med 70 procent till 2030.

– Genom det här projektet kommer Göteborgs Hamn kunna bygga en nätstation i containerhamnen, vilken är en del av den infrastruktur som krävs för att kunna erbjuda OPS (landström) även till inbyggande containerfartyg. Det är en investering på 200 miljoner kronor varav närmare hälften finansieras i projektet, säger Julia Christensson, Grants manager på Göteborgs hamn i ett pressmeddelande. ■

”Utbilda om riskerna med gasfordon”

Serviceesor. Se över reglerna vid besiktning av gasfordon. Yrkesförare skulle också behöva utbildning för att bli medvetna om riskerna. De slutsatserna drar räddningstjänsten i sin utredning efter att tre färdtjänstbussar exploderade.

Text Justina Öster

Explosionerna inträffade i Kalmar län 2023 och 2024. För att undvika ytterligare explosioner sköt Försvarsmakten sönder sammanlagt 50 gasbussar med samma konstruktion.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN GJORDE EN utredning och pekar på felaktiga magnetventiler, som reglerar gasflödet till motorerna, som en trolig orsak. Felen ledde till

att tankarna alltid fylldes till max och därmed utsattes för högt tryck.

Yttre påfrestningar tros också ha förvärrat situationen. Räddningstjänsten nämner även vägsalt och temperaturvariationer. De ombyggda färdtjänstbussarna hade vid besiktning av gassystemet heller inte kontrollerats fullständigt.

I STÄLLET FÖR stältankar var bussarna utrustade med komposittankar och stod lyckligtvis parkerade och tomma när de exploderade. Ingen människa skadades.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN KONSTATERAR ATT en djupare teknisk granskning kan behövas för att klargöra varför tankarna inte höll för trycket. ■

Nytt om forskning

1 Övervikt är vanligare bland barn i utsatt socioekonomisk situation. Det visar en studie genomförd av svenska forskare om övervikt bland barn före, under och efter pandemin.

– Det handlar om att uppmärksamma socioekonomiskt utsatta barn i hälsovården och tidigt ge råd kring levnadsvanor som kan hjälpa. Men vi måste också lyfta ansvaret från individen till samhället, där stora insatser behövs för att förbättra situationen, säger forskaren Mariette Derwig, som är barnhälsovårdsöverläkare i Region Skåne, till forskning.se.

2 Längre varselperioder ökar möjligheterna till nytt jobb. Det visar en studie från Stockholms universitet. En längre period innan uppsägning ökar de varslades möjligheter att få nytt jobb. Det gör också att de uppsagda får bättre betalt, jämfört med personer som måste söka jobb efter att de blivit arbetslösa. Studien visar också att de som har en längre varselperiod också får ett bättre avgångsvederlag. Alltså många fördelar för den som blir av med jobbet. Däremot finns en betydande nackdel för arbetsgivaren med långa varselperioder. Inte helt oväntat blir de varslade mindre produktiva under perioden mellan varsel och att de slutat jobba.

Textilier ska sorteras och återvinnas

Miljöarbete. En skärmössa och en krympt skjorta, ett trasigt lakan och några urblekta gardiner. Från och med 1 januari 2025 ska allt textilavfall sorteras ut separat och inte kastas i hushållsoporna. Kommunerna ansvarar för att samla in och informera om de nya kraven.

Beslutet om ändringar i avfallsförordningen fattades av regeringen 2023, som ett led i EU:s arbete med att minska ”överdriven produktion och konsumtion av textilier” och öka återanvändningen och återvinningen.

I Sverige konsumeras cirka 14 kilo textilier per person och år. Kläder utgör lejonparten, omkring 10 kilo, men mindre än 1 procent av materialet återvinnas, enligt Naturvårdsverket. ■



Från och med den 1 januari 2025 ska textilier sorteras och återvinnas.

Stopp för dieseldrivna taxibilar i Oslo

Klimat. Från och med den 1 november 2024 tillåts bara eldrivna taxibilar i Oslo, rapporterar nättidningen Taxiidag.se. Som jämförelse kan nämnas de kritiska rösterna om en miljözon i Stockholm, ett begränsat område i innerstan där bara el-, bränslecells- och gasfordon är tillåtna.

I Oslo har kommunen efter beslutet installerat 29 snabbbladdare, reserverade för taxiförare.

– Oslo kommun bidrar också med upp till två miljoner norska kronor om taxicentralerna bygger egna laddstationer, säger ordföranden i Norges Taxiförbund, Østein Trevland, till Taxiidag.se.

Beslutet om stopp för fossildrivna taxibilar möttes av motstånd och taxichaufförer försökte stämna kommunen. De hänvisade till brist på snabbbladdare och dålig kontroll av ifall taxibolagen lever upp till kraven. ■

1,55

grader över förindustriell nivå väntas den globala medeltemperaturen stiga 2024.

Källa: EU:s jordobservatorium Copernicus

Sevim undrar om hon får gå till läkaren på betald arbetstid, Patrik har en arbetsgivare som sätter hans övertid i kompbanken utan att han har gett sitt medgivande. Få arbetsgivaren göra så? Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Inte fritt fram för arbetsgivaren.

Kan arbetsgivaren sätta övertidstimmar i kompbanken?

? Har arbetsgivaren rätt att sätta övertid i kompbanken utan att arbetstagaren gett sitt medgivande till detta? Jag är medlem och arbetsgivaren har kollektivavtal, Transportavtalet.

Patrik

Svar: Din arbetsgivare kan inte på eget bevåg lägga övertidstimmar i kompbanken. Det krävs en överenskommelse mellan arbetsgivaren och arbetstagaren. Ta hjälp av ditt Transportombud om det finns någon sådan på din arbetsplats. Annars kan du kontakta din lokalavdelning.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Finns det pengar att få för skadad rygg?

? Jag skadade mig i yrket vilket gav mig ytterligare ett diskbräck. Detta har försvårat mina möjligheter att arbeta och jag undrar ifall det finns bidrag att söka för detta?

Martina

Svar: Skadar man sig på arbetet finns det ett antal saker som man

behöver tänka på. Till att börja med ska olyckan anmälas till arbetsgivaren, så att de kan dokumentera olyckan och utreda arbetsmiljön för att försöka hindra att något liknande händer igen. Det är väldigt viktigt att få skadan och olyckan dokumenterad, utifrån att senare kunna få rätt till eventuella försäkringsersättningar. Man ska inte heller vänta med att gå till läkare, utan gå akut och få skadan dokumenterad. Väntar man en eller ett par dagar kan man missa möjligheten att kunna koppla skadan till olyckshändelsen.

Har olyckan skett med ett fordon som är trafikförsäkringspliktigt, tex en truck eller en bil, så ska skadan anmälas till det försäkringsbolag där fordonet är försäkrat. Din arbetsgivare kan svara på var de tecknat försäkring. Finns det kollektivavtal på arbetsplatsen ska olyckan också alltid anmälas till AFA Försäkring där försäkringen TFA (Trygghetsförsäkring vid arbets-skada) finns.

Hos Försäkringskassan kan det också finnas ersättningar som går att söka, beroende på hur skadefallet ser ut.

Det är ofta en tillräckligt jobbig situation med att återhämta sig från själva skadan, så det kan vara skönt att få lite hjälp på vägen när det gäller försäkringsbiten.

Transports regionala skyddsombud har bra överblick över de ersättningar som kan finnas, så ta kontakt med din avdelning för att få kostnadsfritt stöd och råd i din situation.

Något som är bra att vara medveten om är att det finns ett antal aktörer på nätet som säger sig kunna hjälpa till att få ut försäkringsersättningar. Det de inte är tydliga med är hur stor andel av din ersättning som de kommer att ta för den tjänsten. Att bara lämna en intresseanmälan till en sådan aktör kan innebära att du redan ingått ett avtal med dem, så det är något att se upp med.

Pia Edvall, central ombudsman
försäkringsfrågor

Får vi inte mer betalt på röda dagar?

? Jag jobbar som lastbilschaufför på ett rätt stort åkeri. Enligt löneansvarig på mitt jobb så får vi inte mer betalt en röd dag än till exempel en lördag. Brukar man inte i alla fall få 100 procent på röda dagar?

Sonny

Svar: Till helgdagar i avtalet som infaller mellan måndag och lördag räknas påskafton, pingstafton, midsommarafton, julafton och nyårsafton. Plus alla röda helgdagar som

till exempel juldagen och midsomardagen. Om du är schemalagd på en helgdag och blir beordrad att jobba den så ska du utöver vanlig månadslön ha extra timlön, övertid, kvalificerad ob och premiekomp.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Får jag lön under praktisk yrkesträning?

? Jag har tidigare förstått att man som väktare ska få lön under sin praktiska yrkesträning

Är det okej med obetald praktik?



(160 timmar). Men nu förklarar min arbetsgivare för mig att det är en obetald praktik som jag ska utföra innan jag får en officiell anställning. Vad är det som gäller?

Zarifa

Svar: Lön skall utgå, om arbetsgivaren är bunden av bevaknings- och säkerhetsavtalet.

Magnus Thelander,
central ombudsman

Kan jag gå till läkaren på betald arbetstid?

? Jag undrar ifall jag är berättigad till ledigt med lön när jag har läkartid? Jag arbetar som väktare.

Sevim

Svar: I vissa fall kan du ha rätt till permission, om din arbetsgivare har kollektivavtal med oss.

Permission är kort ledighet med bibehållen lön under högst en dag. Det gäller förstagsbesök hos läkare och tandläkare vid akut sjukdom eller olycksfall samt besök vid sjukvårdsinrättning efter remiss av företagsläkare. Eller om sådan inte finns: annan av arbetsgivaren godkänd läkare.

Anhållan om permission ska göras i så god tid som möjligt. Orsaken till permissionen ska på förhand styrkas, om arbetsgivaren begär det. Om det inte går att styrka orsaken på förhand, ska det ske efteråt.

Magnus Thelander,
central ombudsman

Jag är mobbad och vet inte vart jag ska vända mig!

? Jag har frågor kring mobbing. Jag är själv utsatt har blivit mobbad på mitt jobb, utstött och utfryst.

Nu ska jag byta jobb och är för nuvarande sjukskriven för att jag mår så dåligt.

Jag har också frågor om mitt anställningskontrakt. Där står det att jag ska jobba 40 timmar i veckan. Men jag har jobbat 7.00 till 17.00. Det blir mer än 40 timmar i veckan. Vad är det som gäller? Jobbet jag ska lämna är på en gummiverkstad. Jag har ringt runt för att få hjälp med detta men inte fått det. Så vart ska jag vända mig?

Mats

Svar: Det är jättetråkigt att höra att ni har blivit utsatt för mobbing och mår dåligt. Ta kontakt med skyddsombud om det finns på din



Vart kan den som blir mobbad på jobbet vända sig för att få hjälp?

arbetsplats, annars kontakta RSO (regionalt skyddsombud) på din lokalavdelning för att få hjälp.

40 timmar i veckan är heltid. Arbetsgivaren får inte schemalägga övertidsarbete. Kontakta din lokala avdelning för att få hjälp att titta på din arbetstid, ditt schema med mera.

Andreas Kindsjö,
central ombudsman

När ska nya schemat offentliggöras?

? Min relativt nya chef påstår att vårt schema inte behöver

publiceras förrän fem dagar innan det börjar gälla.

Men som jag har förstått det ska det bara gälla vid särskilda omständigheter. Vad gäller egentligen? Jag arbetar på en bensinmack.

Fanny

Svar: Jag vill börja med att tacka för din fråga.

I de två kollektivavtal vi har för bensinstationer (bensin- och garageavtalet samt bilvårdsanläggningar), gäller följande regler:

Tjänstgöringslistan ska vara fastställd för minst fyra veckor och den ska tillhandahållas senast fem dagar innan schemat börjar gälla.

Anna Erixon,
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.



Ibland är det bra med lite sund skepsis: att EU gjorde det enklare att få tillstånd för uteserveringar påverkar inte det svenska klimatet (och möjlig anledning med utebord vintertid har ju försvunnit i och med att det också är förbjudet att röka utanför fiken).

Allt är inte bra!

Ibland kan den ständigt peppande personen, som förmedlar "upplyftande" klyschor, slätar över och kommer med lösningar på hur stjärnorna ska plockas ned bli – ett sänke. Inte minst på jobbet. Skeptiker-rörelser och pessimistkaféer kan ses som motgift mot toxisk positivitet.

Text och foto LILLY HALLBERG

DET ÄR SYND om människorna, som redan August Strindberg konstaterade och lät sina rollfigurer upprepa i dramat *Drömspel* från 1907. Om den store författaren och dramatiker mötts av ett glatt tillrop på en lapp med ordet "Styrkekram!" hade han förmodligen inte blivit gladare, eller börjat tänka i mer positiva banor, utan tvärtom tagit det som en förolämpning. Eller, mest troligt, inte förstätt något alls.

TOXISK POSITIVISM ÄR närmast en motsats till den sorts genuint positiva intresse och välvilliga inställning som gör att människor i omgivningen mår bra, känner sig sedda och blir stärkta. Toxisk positivism som företeelse är



kanske inte något nytt och har troligen grasserat mer under vissa perioder och i vissa kulturer. Exempelvis 1980-talets yuppie-era med satsa på dig själv-budskap där all sades vara möjligt. Eller tanken att det skulle gå att vända de stora ryska floderna, så att de rann åt motsatt håll, under den mest hårdföra Stalinkommunismen i Sovjetunionen.

Däremot är toxisk positivitet som begrepp relativt nytt. Det gjorde entré som nyord förra året på det svenska Språkrådets nyordlista.

LÅNGT TIDIGARE HAR nog de flesta upplevt hur positiv anda går över styr, blir till tondövhet i uppmaningar om att "rycka upp sig", "låta livet gå vidare" och "allt är möjligt". Riktat till allt ifrån sörjande

som för någon vecka sedan förlorat en närstående, djupt deprimerade eller kanske oss som har ett funktionshinder som faktiskt inte alls gör det möjligt att klara vilket jobb som helst. Varken fysiskt eller intellektuellt.

På en arbetsplats kan det också få ytterst negativa konsekvenser om den som uttrycker oro, eller påtalar problem, alltid avfärdas som en negativ gnällspik av den överdrivet "positiva" i gruppen. Vissa saker – och idéer – är helt enkelt inte bra bara för att de är nya och snabbt går att driva igenom.

Den toxiska positiviteten får ibland också en närmast politisk dimension. De flesta stora folkrörelser som föddes i slutet av 1800-talet, för att förändra samhället, går att avfärda som missnöjesyttringar. "Nä, nu kan vi väl prata om något trevligt!" med giftig positivitet-retorik.

I MITTEN PÅ 2010-talet föddes idén om mötesplatser, kaféer, för pessimister. Tanken var att lyfta behovet av kritisk reflektion, ett slags uttalad motvikt till tidens tal om positivt tänkande. Kaféer etablerades på flera håll i landet, framför allt i universitetsstäder. I dag är det inte helt lätt att hitta stationära sådana fik. Kanske har de ändå fortsatt att fungera som forum där det också är möjligt att dryfta komplicerade, motsägelsefulla ske-den och svårigheter? Eller också i tillfällig pop up-form.

SÅ SENT SOM i somras bjöd Café Sorli i Malmö in till "fika och filosofera" för att diskutera om pessimism kan göra oss gladare. Det utifrån den brittiske författaren och filosofen Alain de Botton som menar att pessimism kan hjälpa att göra oss just gladare och mer nöjda med livet. Alain de Botton argumenterar för att en pessimistisk inställning kan hjälpa oss att lättare acceptera livets oundvikliga besvikelser och lidande genom att sänka förväntningarna på hur det borde vara. Styrkekram på er! ■

KULTUR



Det hjälper inte alltid att ställa fram "mysiga" värmeljus när livet drabbar en hårt. Och de hurtfriska, positiva råden kan i stället bli toxiska.



TOXISK POSITIVITET

Positivt tänkande som innebär att negativa känslor på ett skadligt sätt trycks undan och förnekas. Av engelskans toxic positivity, som även används som term inom psykologin.

Med på nyordslistan 2023, tillsammans med bland annat dubbelwisha, ick och dna-pass.

Källa: Institutet för språk och folkminnen



FOTO: LEE CHUNHEE

Årets Nobelpristagare i litteratur, författaren Han Kang, är från Sydkorea.

Nobelpris till Han Kang

"För hennes intensiva poetiska prosa, som konfronterar historiens trauman och blottlägger människans sårbarhet". Så motiverar juryn årets Nobelpris i litteratur till den sydkoreanska författaren Han Kang.

Han Kang, född 1970, har även tidigare fått stor uppmärksamhet internationellt och tilldelats flera prestigefyllda pris.

Fyra av hennes böcker finns sedan tidigare översatta till svenska: *Vegetarianen*, *Levande och döda*, *Den vita boken* och *Jag tar inte farväl*. Samtliga är utgivna på förlaget Natur & Kultur. ■

Förbjudna böcker i fokus

Under en höstvecka har för andra gången böcker som är, eller varit, förbjudna uppmärksammats på bred front. Banned Books Week Sverige arrangeras av Dawit Isaak-biblioteket i Malmö och Svenska PEN. Under en vecka i oktober deltog över 800 bibliotek, skolor och bokhandlare.

Att en bok är förbjuden har här betydelsen att någon vill stoppa andra från att läsa den. Det kan innebära förbud för utgivning eller försäljning, att innehållet censureras eller att den plockas bort från skolor och bibliotek.

Listan över förbjudna böcker är både imponerande, med verk i dag betraktade som klassiker, och skrämmande lång. I USA infördes till exempel 1477 bokförbud bara under hösten 2022. Här är några lästips: Margaret Atwoods *Tjänarinnans berättelse* (*The Handmaid's Tale*, 1985), Wilhelm Mobergs *Rid i natt!* (1941) och Astrid Lindgrens *Bröderna Lejonhjärta* (1973). Gemensamt för dessa är innehåll som kan ses som kritiskt till makten. ■

Tipset

Lyssna på filosofiskt tal om sund pessimism: **Alain de Botton on pessimism** på Youtube (scanna QR-koden).



ÖRA	UPPGER NÖJD GAM?	POJK-NAMN	VERKAR IRÄTT	INLEDER BÖN	GER INTE VINST	<p>FOTO: BIGSTOCK</p>										
SEN UPPMANING			VACKER													
LÄRAN OM JORDENS FORM			RJÅSKA													
				ISO FÖR PORTUGAL LATTJÄT												
PUDRA	ENVAR ÄR RUBBAD STEN				FORTPLANTA											
SKRIVA UNDER	ANORNA	PÅ BIL FRÅN ALASKA ARMTAG					BLIVIT KYLD	FRODAS IFUKT	NJURE		BLÅ AKTIG FÄRG		VILKEN	KAPUTT		SPRÅK FÖR 1/4 MILJARD
FEMININ SPETS			LURBOLAG? HAR MYGGA						BLEV REST SKER I FOTBOLL							
STÅR MAN TILL				MOTBJUDANDE MÅRKEN							VERKTYG SOM VIDGAR					ÖVERLÅGE?
											TYCIRKUS MATCH PÅ NYTT					
FÖRETTOR OCH NOLLOR		KNALT LOKAL BRÄNSLEDEPÅ							HUNDGÖRA MYNTET						STIGER I BOK KURERAR	
FYRA I ROM			FIXAR KAFFE PERSONFRÅGA						RÖRLIGA							
DUMBURKEN						HORUS MODER KORALEN								MISSUNNSAM BOLMADE		
KAN MAN VARA ÖRA				AGERAT ORDLÖST MUGGEN						PENGAINSÄTS ANDLIG					GNOR	
ÄLLIKNANDE GRODDJUR			SANDÅSEN DRA PÅ ISEN					SKRÖVLIGA FOTREGLAGE					KNATA RUNGADE			
HÄ INOM RÄCKHÅLL			MÄTLIG RIMLIG ÄR			DEN GER STÖD									REGLERAR MUSKEL	
									TRÄD					SNUBBE UPPTÄCKER		
FRÅN BELGRAD		BETYDANDE NUTIDSVARA					ÅTFIN MIDDAG ÄR NOG OKYSST									
REDET														LOTTER		
TAGIT SIG MED SIG															KLAGANDE	
																PRYDA

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.** Märk kuvertet "Kryssset-O9-24".
 Eller mejla in lösningen (hela korsordet) till info@transportarbetaren.se. Skriv "Kryss" i ämnesraden.
 Senast den 2 december vill vi ha din lösning. Vi drar två vinnare som får varsitt presentkort på Filmstaden.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____



Månadens Quiz

Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 2 december, och skriv "Quiz-O9-24" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får två trisslotter var i pris.



Lösningen på krysset i nummer 9.

Gratis!
 Vi vann varsitt presentkort på Filmstaden:
 Björn Schmalz, Luleå
 Arne Persson, Billesholm.



1 Vilket kollektivavtal borde gälla för föraren i Mats Källblads serie På väg?

- 1. Flygavtalet
- X. Transportavtalet
- 2. Utlandsavtalet

2 Vad menar filosofen Alain de Botton kan göra oss gladare?

- 1. En pessimistisk inställning
- X. Att sluta banta
- 2. Mer medvetet musikval

3 Vilken är inte en travhäst från Gävle?

- 1. Jaded
- X. Borus Victory
- 2. Frost

4 När antogs EU:s mobilitetspaket?

- 1. 1 juli 2019
- X. 15 juli 2020
- 2. 1 januari 2021

5 Vad står förkortningen TFA för i försäkringsammanhang?

- 1. Trygghetsförsäkring vid arbetsskada
- X. Trafik/Fordons-anmälan
- 2. Trygghetsförsäkring avtalspension

6 Från vilket land kommer flest utländska lastbilar på svenska vägar?

- 1. Norge
- X. Polen
- 2. Litauen

Rätt svar på förra numrets quiz

- 1: X (Anmäla dig som arbets sökande)
- 2: X (Född 2012)
- 3: X (För dem som tjänar allra mest)
- 4: 1 (Erik Hjärtberg)
- 5: 2 (Transport, LO, Vänsterpartiet)
- 6: X (Den 31 oktober)

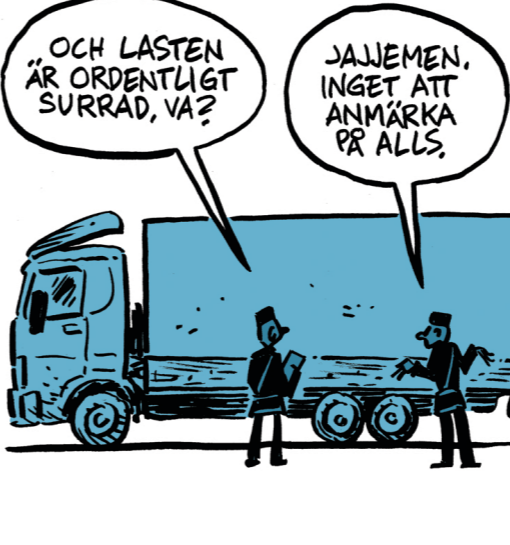
Gratis!

Vi vann två trisslotter var: Maria Johansson, Hisings Kärra
 Dennis Brown, Norsborg.



På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad.





Pea Olsson med kompisen och kallblodstravaren Frost vid travgården, där hon hjälper till med skötsel och träning av hästarna. "Frost är lika snäll som han är stor, störst i stallet. Han gör allt jag ber honom om", säger Pea.

Hästar och facket får Pea att må bra

– Jag har fått jättemånga kompisar via facket. Och hästarna hjälpte mig komma tillbaka efter att jag gått in i väggen, säger taxiföraren Pea Olsson.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

PEA OLSSON BOR i Mora, vid stranden av sjön Siljan och kör färdtjänst, sjukresor, skol- och omsorgsresor. Kärleken, Johannes, fann hon på jobbet efter att ha touchat en älg – när hon skjutsade en nyopererad patient. Det gick bra, men Pea var uppskakad och pratade med sin dåvarande chef varje dag. De blev ett par och delar i dag sitt kedjehus med tre döttrar. Pea växte upp granne med ett stall och började tidigt lära sig köra travhäst. Hon gick travgymnasiet och skulle bli travhästskötare.

– Men villkoren var så dåliga då, långa dagar och dåligt betalt. Nu har de blivit bättre, så jag kanske skulle ha hållit fast vid det ändå... Hästar är så vackra djur. De ger fart och fläkt och alla har olika personlighet. Man väljer varandra, människor och häst. Vissa passar inte ihop, det är som med människor, säger hon.

PEA HAR HAFT flera egna hästar, de blev bästa kompisar. Nu hjälper hon en vän som har ett travstall att sköta och träna hästarna. När hon hinner för arbetet inom serviceresor. Passen är ofta långa och hon jobbar många dagar i sträck. Favoritpasset är 04–10 och arbetsplatsen nästgårds. En av anledningarna till att de slog ner bopå-larna nära Mora centrum.

Förutom jobbet, en hoper fackliga upp-



Hästintresset började tidigt.



Kärorna står på rad vid hästhagen för körträning av travhästarna.

drag och umgänget med vänner är Pea delägare i travhästen Habanero i Rättvik. Spelar på V75, självklart! Hingsten var smäcker, lovande när hon fick syn på honom, men hittills har han inte dragit in så mycket pengar.

– Vi går med förlust, fast det gör inget. Jag blir alltid inbjuden när han tävlar och åker dit så ofta jag kan.

ATT PEA ENGAGERADE sig fackligt berodde på hennes och kollegornas missnöje med en dåvarande chef. Pea, som pratar med alla, valdes till skyddsombud. Samarbetet med chefen blev oväntat: – Superbra. Vi fick all skyddsutrustning vi begärde, vi kunde knappt tro det. När bolaget blev uppköpt och han fick sluta grät jag.

Pea är ungdomsansvarig på Dala-avdelning 88 och vill sänka tröskeln till facket. Locka in unga med något annat än möten. Som spelkvällar en gång i månaden, där man också pratar arbetsmiljö och peppar varandra (läs mer på sidan 44).

– Det är kul att jobba fackligt, och det behövs! Vi har det för bra i Sverige och det pratas för lite om facket. Men så fort jag kommer in i fikarummet blir det fackliga frågor. Folk ser att jag brinner, jag har öppnat ögonen för många. Facket är inte bara ombudsmän och kostymmissar, som många tror. Facket är vi och ombudsmännen klarar sig inte utan oss medlemmar. ■

PEA OLSSON

Bor: Mora.

Familj: Sambon Johannes, gemensamma dottern Klara, 7 år, och bonusdöttrarna Hanna, 16 och Julia, 18.

Ålder: 33 år.

Fackliga uppdrag: skyddsombud, ledamot i klubbstyrelsen, sekreterare i Dala-avdelningens styrelse, ordförande i sektionen norra Dalarna, ungdomsansvarig, sitter i avtalsdelegationen för taxiförare.

Viktigaste ungdomsfrågorna: Arbetstider och arbetsuppgifter.

Facket med ett ord: Kamratskap.

Oväntad talang: Täljer Dalahästar.

Känner mig naken utan: Mina ringar.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 53700 medlemmar och är ett av 13 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.

I juni till 31 augusti är växeln 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 stuveri-avdelningar 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



Pea Olsson, Tobias Nilsson och Linus Gustavsson spelar Coup på avdelningskontoret i Borlänge.

Månadens ungdomssatsning

Avdelning 88 testar nya grepp

Spel och pizza. Det är Transport i Dalarnas recept för att sänka tröskeln till facket.

Text John Antonsson Foto Avdelning 188

TRANSPORTS AVDELNING 88 i Dalarna hade en ungdomsverksamhet som var vilande.

Ett gäng i avdelningsstyrelsen ville komma i gång med ny verksamhet med låga trösklar. Något att göra där alla är välkomna, men fokus ligger särskilt på unga medlemmar i Transport.

– Jag, vår tidigare ordförande och vår ungasvariga Pea Olsson ville göra något som är kul och det mynnade ut i att vi hade speldagar under två helger i maj. Det gick bra och nu har vi fortsatt under hösten, säger Linus Gustavsson, tillförordnad ordförande för Transport avdelning 88 i Dalarna.

DET ÄR EN trogen skara besökare som dyker upp på speldagarna. Sammanlagt har tio olika personer kommit och Linus Gustavsson hoppas att det blir fler längre fram.

– Vi har haft deltagare som aldrig varit med på en facklig aktivitet innan och det är själva syftet. Att den som kanske inte har varit på ett fackmöte ska kunna komma förbi och lära känna oss.

PÅ SPELDAGARNA VÄLJER deltagarna vilket spel de ska spela. Vid det första tillfället hade deltagarna tagit med sig sammanlagt fyra Ikea-kassar fulla med brädspel. – Jag tycker att det är hyfsat lätt att rekrytera människor som vill komma till speldagarna jämfört med om man ska vara med på en kurs eller ett demokratiskt medlemsmöte. Även om syftet är att vi ska ha roligt och lära känna varandra så är vi alltid beredda på att prata fackliga frågor och kan stötta i de frågor som dyker upp.

LINUS GUSTAVSSON HAR varit engagerad i facket i tio år

och brinner också för frågor som arbetsmiljö. Men han ser ingen motsättning mellan att ha sociala aktiviteter och facklig kärnverksamhet.

– Vi i facken har tappat i organisationsgrad sedan 1990-talet och måste göra nya grejer för att få med folk till verksamheten. Det är klart vi kan sitta och vänta

på att folk ska gå med, men det kanske är bättre att vara ute och träffa folk och ringa upp dem.

HAN HAR LÄRT sig ett viktigt knep från Rasmus och Martin som jobbar med organiseringsfrågor centralt på Transport.

– När man är ute på arbetsplatserna måste det redan finnas en plan för grejer att bjuda in till. Om vi märker att någon vill engagera sig måste vi ha fasta datum för kurser och andra aktiviteter att bjuda in till. Jag upplever att det blir fler som dyker upp på speldagarna, säger Linus Gustavsson. ■



Visste du att det tar cirka en dag innan samhället drabbas av mat- och medicinbrist om alla lastbilar skulle sluta köra?

SPELDAGAR

Avdelning 88 har arrangerat speldagar under hela 2024. Nästa planerade speldag är den 15 december och då bjuds det på pizza.

Speldagarna är främst för medlemmar under 30 år. Men äldre medlemmar får komma i mån av plats.

Material till nästa nummer lämnas senast den 2 december till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Representantskapsmöte Härmed kallas representantskaps ledamöter till sammanträde.

► Tid: Kl 18.00 den 9 december.

► 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 val till avdelningens valberedning samt till föreningar och företaget.

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 3 december på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8.

Vi samlas i studielokalen och bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Studier för medlemmar Startpunkten en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället.

Dina rättigheter och skyldigheter. Försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll, och en skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Nästa Startpunkt hålls onsdagen den 11 december kl 9.00–16.00 på avdelnings-expeditionen Linköping.

Du som tar ledigt från ditt jobb för fackliga studier får ett stipendium från avdelningen för dagen.

Vid frågor om utbildningar och anmälningar, ring Joakim Carlsson på tel 010-480 3138 eller, mejla joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Studier Som medlem har du möjlighet att gå utbildningar gratis.

► Startpunkten är en introduktion till din fackförening. Syftet med utbildningen är att ge dig

som medlem en grundläggande förståelse för fackföreningens roll på arbetsplatsen och i samhället, dina rättigheter och skyldigheter, försäkringar som ingår i medlemskapet. Samt skyddsombudets roll och en skyddsfrågas väg vid en arbetsmiljöfråga.

Nästa tillfälle är fredagen den 6 december kl 9.00–16.00 på avdelningen i Karlstad.

► Avtalspunkten: Ju mer du kan, desto mer kan du påverka i ditt arbete. Sätter du dig in i vad som står i ditt kollektivavtal och i arbetsrättslagarna, såsom lagen om anställningsskydd, är risken mindre att du missar viktig information eller blir lurad när det gäller ersättningar, anställningsvillkor och mycket annat.

Nästa tillfälle att gå en Avtalspunkt är den 2 december kl 8.30–16.00 på avdelningen i Karlstad och då är det bensin- och garageavtalet som vi går igenom.

Välkomna med era anmälningar till transport.6@transport.se.



VÅRA FJÄLLSTUGOR

Vi har fortfarande några veckor lediga i våra stugor under vintersäsongen.

Gå gärna in på vår hemsida (scanna QR-koden) och kolla vilka veckor som det gäller. Tänk på att det är först till kvarn som gäller så vänta inte för länge med att boka om du är sugen på en vecka i fjällen.

På gång Vi söker medlemmar i sektion 3 (Kristinehamn och Storfors) och även till sektion 7 (Säffle och Åmål) för kommande medlemsaktiviteter.

Hör av er till Carina för mer info på 010-480 3183 eller carina.petterson@transport.se.

Ny ombudsman

Den 1 november började Martin Tomtlund jobba som ombudsman



hos oss. Han har bakgrund som avdelningsordförande i avdelning 88 (Dalarna) och kommer från bevakningsbranschen där han har varit förhandlingsombud.

Vi hälsar honom välkommen till oss och hoppas att han kommer trivas.

Representantskapet Lördagen den 14 december är det dags för årets sista representantskap. Är du representantskapsledamot så skriv ner datumet redan nu. Mer info kommer i kallelsen.

Medlemsmöte Vi bjuder in medlemmar i Sektion 9 (Sunne/Torsby) till ett medlemsmöte söndagen den 8 december kl 14.00 i ABF Norra Värmlands lokaler på Långgatan 6 i Sunne. Det är bara att dyka upp, vi bjuder på kaffe och kaffebröd samt en go stämning. Varmt välkomna.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Studier Frida Bergström är ny Startpunktshandledare i avdelningen. Hör av dig till oss på tel 010-480 3007 eller transport.7@transport.se om du vill gå denna utbildning.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Representantskapsmöte hålls den 7 december kl 10.00 i Kyrkans lokaler, Adolf Mörnörens plan 4.

På dagordningen står bland annat verksamhetsplanering, budget och lite annat smått och gott.

Håll utkik i mejlbrevlådan efter kallelsen!

Sektionsmöte för åkeri/miljösektionen hålls den 14 december. Tid kommer senare.

Plats: Sports lokaler, Elementvägen 5 i Örebro.

Kolla dina uppgifter!

Med rätt lön blir din medlemsavgift korrekt och det blir enklare för dig om du behöver och kan använda vår inkomstförsäkring. Du får också rätt konfliktersättning om din arbetsplats skulle tas ut i strejk och arbetsgivaren inte vill betala ut någon lön.

Har vi rätt uppgifter kan vi dessutom snabbt nå dig om det är något viktigt som rör dig eller om du sökt oss för att få råd och stöd.

För du ändrade arbetsförhållanden som byte av arbete, ökar eller minskar din arbetstid, blir sjuk, föräldraledig eller ar-



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 betalning är registrerad.

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

betales en längre tid är du själv ansvarig för att meddela oss på avdelningen.

Tänk på att vi bara kan ändra i medlemsregistret framåt i tiden, inte bakåt. Du loggar in på *Mina sidor* på transport.se med bank-id.

Pensionärsektionen kallar till möte den 19 december kl 10.00 på avdelning 9, Elementvägen 5 i Örebro.

På dagordningen:

► Förbundsordförande Tommy Wreeth besöker oss.

► Nominering av ordförande och ledamöter.

► Sedvanlig sektionsinformation.

Efter mötet bjuder vi på lunch hos Falken.

Anmälan senast den 12 december till avdelning 9 på tel 010-480 3009.

Väl mött, önskar styrelsen.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Utbildning Hösten är här och det är dags att bredda kunskaperna. Start- och Avtalspunkten ger dig grundläggande förståelse för vad medlemskapet

i fackföreningen ger, medlemskapets värde och kunskap om ditt kollektivavtal.

Det här är en särskilt viktig utbildning som du kommer att ha nytta av på din arbetsplats. Inga förkunskaper krävs.

► Datum: Onsdagen den 18 december.

► Tid: Kl 9.00–17.00. Lunch ingår!

► Plats: Sättrahöjden 16 i Gävle.

Anmäl dig till: jessica.axelson@transport.se.

AVDELNING 16 GOTLAND

Vi vill påminna om årets budgetmöte som är bestämt till tisdagen den 3 december, med start kl 18.00. Jultallrik är planen. Några viktiga delar av dagordningen är:

► Beslut om avdelningens budget 2025.

► Beslut om avdelningsavgift för 2025.

► Eventuella fyllnadsval till styrelsen.

► Gäster på mötet är Rasmus Grahm och Ulf Persson.

► Anmälan till mötet senast fredagen den 29 november kl. 15.00.

Varmt välkomna till årets sista medlemsmöte!

Kontakt med avdelningen
Ring 010-4803016 eller mejla transport.l6@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Repskapsmöte Nästa representantskapsmöte hålls onsdagen den 4 december. Kallelse till ledamöter utgår separat.

Studier. För anmälan eller frågor om fackliga utbildningar, hör av er till studier.l7@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Är du nyfiken och intresserad av att lära dig mer om Transport?

Kontakta vår ordförande/studieorganisateur Mikael Humlin på tel 010-4803342 eller e-post: mikael.humlin@transport.se för att boka in en Startpunkt.

Har du frågor om...

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

- Christina Mattisson på OIO-4803340 eller christina.mattisson@transport.se
- Magnus Dawest på OIO-4803246 eller magnus.dawest@transport.se

...arbetsmiljö eller försäkringar? Kontakta regionala skyddsombudet Johnny Wiklund på OIO-4803341 eller johnny.wiklund@transport.se

Håll koll på vår hemsida och kalendern så ser du vad som händer i avdelningen.

Följ oss på våra sociala medier.

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

► Hemsidan: ► Facebook:



Har du för avsikt att besöka avdelningskontoret under kommande veckor? Ring OIO-4803018 innan du kommer.

AVDELNING 19 NORRA MÅLÅRDALEN

Kamrater. **Sektion 1 och 2** har medlemsmöte 26 november kl 18.00. Öppnande av nomineringar inför årsmöten 2025.

Representantskapsmöte hålls den 14 december kl 10.00. Gäst är förbundsordförande Tommy Wreeth. Om du vill närvara som åhörare, mejla din anmälan till avdelningsordförande Andreas Kedborn på andreas.kedborn@



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.

transport.se för mer information.
Studier För alla som är nyfikna på vad facket är har vi vår utbildningsdag, där vi under en hel dag får en introduktion i både organisation och avtal. Ett enkelt sätt att lära sig om vad facket är och hur ett kollektivavtal fungerar.
Om du är intresserad, hör av dig till vår studieorganisateur. monica.ryttersson@transport.se för mer information.
Saknar din arbetsplats ett skyddsombud eller Transportombud? Är du nyfiken och vill ha tips & råd? Ring till avdelningen på OIO-4803019 eller mejla till transport.l9@transport.se så berättar vi mer!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Den 7 december anordnar avdelningen en bussresa för medlemmar till *Jul på Liseberg*.

Man kan boka max 4 platser per medlem och vi bjuder på bussresan. Bussen kommer att gå från Kalkstensgatan IO i Jönköping. Inträde till Jul på Liseberg får man stå för själv. Det är först till kvarn som gäller och mer information om tider kommer lite längre fram när Liseberg har släppt mer information om sina öppettider.
Du anmäler dig via vår hemsida (scanna QR-koden)! Senaste anmälningssdag är den 24 november.

Värva en medlem Du har väl inte glömt bort att fråga dina kollegor om de är med i facket? När du värvar en medlem så får du ett presentkort när den nya medlemmen har betalat in sin första avgift. Ju fler vi är desto starkare är vi. Eftersom vi bara tecknade tvååriga avtal så är en ny avtalsrörelse i gång och då behöver vi vara så många vi bara kan!

Vill du gå en utbildning eller är du bara nyfiken på vilka kurser vi kan erbjuda? Kontakta vår studieorganisateur på studier.20@transport.se.
Kunskap är inte tungt att bära! Den ger oss i stället en chans att vara med och påverka vårt eget arbete på arbetsplatsen.
AVDELNING 25 HALMSTAD
Hej kamrater!
När denna tidning kommer ut är vi i slutet på vår sektionmötesrunda, där vi presenterar nästa årsbudget och verksamhet.
Men innan vi går in i 2025 så ska vi snart tända ljus, titta på Luciatåg, dricka glögg, äta lussebullar och pepparkakor och sist men inte minst försöka att njuta av tiden!
Representantskapsmöte hålls torsdagen den 28 november, i IF Metalls lokaler i Halmstad.
Vi besöker Björkäng vägkrog och Rasta i Markaryd, kolla vår hemsida vilka datum som gäller (scanna QR-koden). 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 dit kollektivavtal på *Mina Sidor* på transport.se.

Avdelningsstyrelsen

AVDELNING 26 NORRBOTTEN
Medlemsmöten i sektionerna
Måndagen den 25 november
► Luleå: Avdelningsexpeditionen, Kyrkogatan 2.
► Gällivare: ABF-LO Hantverkargatan 26.
Tisdagen den 26 november
► Boden: ABF, Fabriksgränd 6.
► Kiruna: ABF, Campingvägen 1D.

Onsdagen den 27 november
► Piteå: ABF Brogatan IOC, kl 19.00.

► Pajala: Folkets hus, Fridhemsvägen 1A.
Torsdagen den 28 november
► Kalix, ABF, Vegagatan 7.
► Haparanda, ABF, Gallerian, Storgatan 82.

Alla sektionmöten börjar kl 18.00, utom i Piteå som börjar kl 19.00. Vi bjuder på fika.

Om du inte har möjlighet att delta fysiskt så finns det möjlighet att vara med digitalt. Information om hur man kan delta digitalt kommer via sms, avdelningens hemsida och Facebook.

► Hemsidan: ► Facebook:



AVDELNING 28 I NORR

Rätt lön? Har du funderingar på om du fått rätt lön? Kontakta avdelningen på tel OIO-4803028 om du har frågor.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta larsgunnar.sandgren@transport.se OIO-4803436.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma till din arbetsplats eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig på tel OIO-4803435 eller mejla larsgunnar.sandgren@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Representantskapet Den 8 december håller avdelningen sitt representantskapsmöte. Kallelser skickas till alla ledamöter.

När besökte vi din arbetsplats senast?

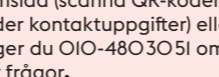
Har ni frågor på er arbetsplats om avtalet, er arbetsmiljö, kanske om vad facket gör?

Kontakta vår ordförande på OIO-4803284 eller ordforande.51@transport.se så kan vi tillsammans 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 kunna delta, beroende på vilka frågor som är aktuella. Hör gärna av dig!

Utbildning - Startpunkten
► 24 november i Kristianstad.
Mer information om våra utbildningar hittar du på vår hemsida (scanna QR-koden under kontaktuppgifter) eller så ringer du OIO-4803051 om du har frågor.

► Hemsidan: ► Facebook:



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 hamn- eller flygavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



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

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

Industrins märke passar inte alla förbund

ett samordnat LO vore givetvis det bästa, men... Varför blir det inte alltid så? Det finns givetvis flera orsaker och anledningar. Jag kan som ordförande för Transport och en av 13 förbundsordföranden i LO-styrelsen bara redogöra för hur jag ser på saken.

Kanske behöver framtiden flera märken, ett för industrin med deras förutsättningar och ett annat för de förbund som inte är en del av industrin.

FÖR DET FÖRSTA är jag mycket tveksam till modellen där en bransch, det vill säga industrin, bestämmer vad som ska gälla för en hel arbetsmarknad.
I dag är det industrin som sätter märket, det vill säga nivån på vilka löneökningar som är normen för övriga på svensk arbetsmarknad, även för dem som inte jobbar i industrin.
Samtidigt vill jag poängtera att jag förstår hur industriförbunden tycker och tänker. Med en gemensam samordning kan förbund som inte är lika starka bli starkare tillsammans. En solidarisk och bra tanke. Problemet är dock att märkes-sättningen har blivit ett tak för andra branscher. Det som märket säger är oftast det man får och inget mer.
Att sedan en given modell med märkessättning och förhandlingar runt löneutlägget inte passar alla utanför industrin tror jag nog att industriförbunden

egentligen förstår. Även om de kanske inte riktigt vill erkänna det alla dagar i veckan.

VAD MENAR JAG då med det om löneutlägget? Det är helt enkelt så att systemen gällande förhandlingarna om löner och löneutlägget är väldigt olika mellan olika avtal och olika förbund. Industrin har ofta dubbla förhandlingsrunder om löneutlägget. Det vill säga först centralt om löneutrymmet och sedan lokalt om själva utlägget, och ofta kryddat med en bonus på de större industriföretagen till de anställda. I praktiken innebär det löneökningar utöver märket för många inom industrin.

FÖRBUND LIKA OSS I Transport har oftast en enda rejäl chans till förhandling om löneökningarna. Detta eftersom vi har satsat på starka tariffer i våra avtal. Därtill saknar vi oftast en egentlig löneglidning då marginalerna oftast är betydligt sämre för våra arbetsgivare än för arbetsgivare i industrisektorn.
Märkessättningen är bättre för vissa och sämre för andra. Hade märket tydligt varit ett golv och inte ett tak hade det varit bättre för alla. Kanske behöver framtiden flera märken, ett för industrin med deras förutsättningar och ett annat för de förbund som inte är en del av industrin. Men vad vet jag?

EN SAK VET jag dock med säkerhet – och det är att jag som Transportordförande alltid ser till vårt förbunds medlemmar och vårt bästa. Allt annat är för mig sekundärt. ■

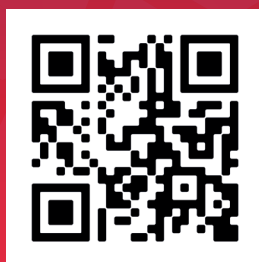


Tommy Wreeth är Transports förbundsordförande.



VÄRVA DIN KOMPIS

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



Scanna
mig

**STARKA
TILLSAMMANS**

