

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 10 2024

THE
NORTH
FACE

KULTUR
Tips för
helgerna
som stundar

Unionen och Transport
byter medlemmar

App-taxi

**Förare vittnar om usla
löner och arbetsvillkor**

Handelsklubben gick
över till Transport

**Victor Dahlin om
automatisering**

THE
NORTH
FACE

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



Innehåll Nr 10

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Victor Dahlin
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 5-6 februari.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

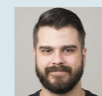
E-post: fornamn.efternamn@transportarbetaren.se
Telefon: 010-480 30 00



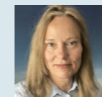
KRISTINA SJÖBERG
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



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



FOTO: JUSTINA ÖSTER



FOTO: ALEXANDER MALHOVIST



FOTO: JOHN ANTONSSON



FOTO: MALIN NY



FOTO: JOHN ANTONSSON

4 LEDARE KRISTINA SJÖBERG

6 APP-TAXI
App-förare vittnar om slavliknande arbetsförhållanden. Men de vill inte köra traditionell taxi.

10 KRÖNIKA ALEXANDRA EINERSTAM

10 GRÄNSDRAGNING MELLAN FACK
Transport och Unionen byter medlemsgrupper med varandra.

14 AVTAL 2025
Förtroendevalda för avtalen bevakning, miljöarbetare och tidningsbud har diskuterat avtalskrav.

16 DARON ACEMOĞLU
Ekonomipristagaren (till Nobels minne) om framtidens arbetsmarknad.

17 KRÖNIKA DAVID ERICSSON

18 DIGITALISERING & AI
Victor Dahlin är huvudskyddsombud på TPL i

Norrköping. Ett arbete som påverkas av automatisering.

20 ARBETSLIV
Lastbilschauffören Alexander Eriksson skadade sig på jobbet. Ett halvår senare kämpar han för att komma tillbaka i arbetslivet.

22 MÖTET ERIKA TRELL
Med sin motivlackade Volvo FM 11 är lastbilsföraren Erika Trell lätt att känna igen ute på vägarna.

30 KULTUR
Tips på julklappar och julmys till alla och envar.

32 KRYSSET

34 MÅNADENS MEDLEM
Danijel Kovacic jobbar högt ovan molnen.

36 MÅNADENS KLUBB
Frigoscandia bytte avtal och fackklubben består numera av transportare.

39 KRÖNIKA TOMMY WREETH

Ledare

2025 handlar om nya avtal

Aret börjar gå mot sitt slut. En tid för reflektion infinner sig när man lämnar någonting. Så är det i alla fall för mig. Under 2024 har vi på Transportarbetaren arbetat med att se hur tidningen ska se ut i ny kostym nästa år. Vi har skruvat och vänt på tidningens innehåll och vi tror och hoppas att du som läsare kommer att tycka om det. Du kommer att få vänta ända tills 6 februari innan första numret 2025 ges ut i sin nya form. Fram till dess hittar du oss på webben och visst läser du vårt nyhetsbrev vi skickar ut?

FÖRDELEN MED ATT lämna är att man kan blicka framåt. Det behövs ingen spåkula för att gissa att 2025 i mångt och mycket kommer att handla om avtalsförhandlingar. Transporters alla avtals förhandlas och vi får se hur mycket fajt det blir innan alla avtal är i hamn. Kampviljan i Transport är det inget fel på. Det var påtagligt när Transportarbetaren besökte höstens avtalsråd.

MEN INNAN förhandlingarna drar i gång på riktigt så hoppas jag att lite julefrid infinner sig. För dig som jobbar med transporter och "last mile" är det kanske något att bara drömma om. Ja det gäller nog dig som jobbar på terminal och lager också. Och du som jobbar med flyg eller hamn. Och alla er som håller ordning och ser till att det är lugnt och tryggt. Ja så gott som alla Transporters medlemmar. Utan er stannar Sverige och hur skulle det se ut i signad juletid?

JAG ÖNSKAR OCKSÅ att signad julefrid ska råda i alla länder över alla gränser. Att i stället för hot och hat ska finnas nyfikenhet och tillåtelse. Och jag önskar trygghet och god arbetsmiljö för var och en. Inga fler arbetsplatsolyckor med dödlig utgång eller som ger svåra men. En sista stilla bedjan när året när sitt slut. Låt fyrverkerierna stå kvar på butikshyllan. Det gillar både våra tama och vilda djur. Och jag vet några fler som blir glada. Plänboken och klimatet. ■

Kristina Sjöberg är chefredaktör på Transportarbetaren.

”Låt fyrverkerierna stå kvar på butikshyllan.

Plus & minus

- ↑ Varm glögg.
- ↓ Slask och is.

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

Sagt på webben

Vi skrev om de olika yrkesgruppernas krav till nästa års nya avtal:

"Svårt att öka upp tiden för tidsningsbuden. Man orkar inte jobba så mkt mer än cirka 4 timmar."
Putte

"Tanken på individuell lönesättning som förmodligen till stor del skulle avgöras av närmaste chef är totalt vansinnig, och jag tror snarare att den blir en push-faktor än en pull-faktor."
Anders

"Om arbetsgivarernas representanter "inte håller med" beskrivningar av vår verklighet kanske vi borde kräva att de personligen följer med på en veckas praktik på golvet i respektive bransch innan vi betraktar dem som hederliga motparter att förhandla med."
Erik

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Uppdrag: Välja avtalskrav
2. Förberett för Jet A-1
3. Villkor för framtidens yrke och bransch

Noterat

Så många spritpraliner kan du äta och ändå köra

"Jag har bara ätit likörpraliner." Det är en förklaring som nästan aldrig fungerar för den som misstänks för rattfylla. Men det finns godis med sprit som kan ge utslag vid utandningsprov. Då krävs det att en man med genomsnittlig vikt i ett svep har satt i sig mer än 51 praliner, för kvinnor går gränsen vid 34 stycken.

Det är tidningen Teknikens Värld som rapporterar om hur det egentligen ligger till med "vuxengodis" och hur det går ihop med att sedan sätta sig bakom ratten. Många populära sorter i sammanhanget, som punschpraliner, har bara tillsatta aromämnen. Däremot finns små chokladflaskor som är fyllda med riktig sprit, till exempel rom och whisky. ■

”Men den här tigern kommer inte döda oss för att den är starkare än oss, utan för att den är mer intelligent. Kan vi hantera en varelse som är mer intelligent än oss själva? Det har vi ingen aning om.”

GEOFFREY HINTON
professor och Nobelpristagare i fysik, i SvD om riskerna med AI.

Läsarbilderna



I BÖRJAN AV december lyfte kranbilsförare Dick Mattsson från Skultorp av 31 rör för dag- och regnvatten vid Väneri i Lidköping. Rören var 31 meter långa och vägde vardera 1100 kilo. Jobbet tog fyra dagar, berättar han. ■

Läsarbilder



Debatt

Trelleborgs hamn sviker om Tesla

Trelleborgs hamns beslut om att hyra ut lokaler till Tesla under en pågående arbetsmarknads-konflikt är inte bara provocerande – det är ett öppet svek mot fackliga rättigheter och den svenska modellen. Detta agerande underminerar till viss del den blockad som Transportarbetareförbundet infört mot Tesla för att stödja IF Metall, en arbetsgivare som konsekvent vägrar teckna kollektivavtal med IF Metall och därmed förkastar rimliga arbetsvillkor och trygghet för sina anställda.

Transportarbetareförbundets blockad är tydlig och effektiv: inga Teslor hanteras av hamnarbetare i Trelleborg eller någon annan svensk hamn. Men medan medlemmarna står fast vid sina principer, väljer Trelleborgs hamn att aktivt undergräva konflikten genom att erbjuda lokaler till Tesla. Detta är inte en neutral handling – det är ett medvetet ställningstagande som stöder en arbetsgivare i konflikt med facket, i detta fall IF Metall.

VAD SIGNALERAR DETTA? Att pengar och affärsmöjligheter väger tyngre än solidaritet och rättvisa arbetsvillkor. Trelleborgs hamns agerande sänder en farlig signal till

företag som Tesla: att fackliga varsels kraft kan kringgås med hjälp av företag som prioriterar sin egen vinning över principer. Detta äventyrar inte bara blockaden mot Tesla utan också förtroendet för den svenska modellen, där parterna förväntas respektera varandra även under konflikt.

DEN SVENSKA ARBETSMARKNADEN bygger på solidaritet och respekt för fackliga åtgärder. Genom att hyra ut lokaler till Tesla visar Trelleborgs hamn en total brist på lojalitet mot dessa värderingar. Det är ett direkt slag mot Transportarbetareförbundets medlemmar, som varje dag arbetar för att hålla hamnens verksamhet i gång. Hur kan en arbetsplats som förlitar sig på sina arbetare samtidigt så öppet motarbeta deras kamp för rättvisa villkor?

Detta är större än enskilda affärsbeslut. Det handlar om vilket samhälle vi vill leva i. Ska företag som vägrar kollektivavtal och att respektera arbetstagarers rättigheter kunna belönas? Eller ska vi stå upp för en arbetsmarknad där rättvisa och trygghet går före girighet?

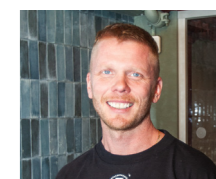
TRELLEBORGS HAMN HAR inte bara valt att passivt ignorera konflikten – de har aktivt gett stöd åt en part som vägrar spela



VI BAD VÅRA läsare att skicka in jul- och vinterbilder från jobbet. Här är några av bidragen.



JÖRGEN WÄRJA
Ordförande Transport avdelning 2.



MIKAEL GUSTAFSSON
Ombudsman Transport avdelning 2.

enligt de regler som byggt svensk arbetsmarknad. Det är ett svek mot facket, mot hamnens arbetare och mot de värden som hållit Sverige starkt.

Transportarbetareförbundet har gjort sitt: blockaden är tydlig, effektiv och nödvändig. Men om blockaden ska ha verklig tyngd krävs att andra aktörer tar sitt ansvar. Trelleborgs hamn borde visa ryggrad och stå upp för principer snarare än att sälja ut dem för kortsiktiga vinster.

SAMHÄLLET BEHÖVER AGERA nu. Affärer får aldrig gå före rättvisa. Det är dags för Trelleborgs hamn att dra tillbaka sitt stöd till Tesla och visa respekt för den svenska modellen och de arbetare som håller hamnen i gång varje dag. Solidaritet kan inte vara till salu.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET står bakom IF Metalls krav med kollektivavtal på Tesla. ■

Delta i debatten!

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

”Affärer får aldrig gå före rättvisa.”

"Det är modernt slaveri"
säger William Sadeek, taxi-
chaufför sedan 30 år, om
plattformbolagens villkor.

Ingen utväg?

På Stockholms gator är det en vanlig syn med svarta taxibilar som står utanför de stora växlarna Cabonline och Taxi Stockholm. De kallas ibland för friåkare och plockar kunder från gatan. Många kör också för Uber och Bolt. Men inte William Sadeek som tycker att apparna betalar alldeles för dåligt.





Shir Rezaei på parkeringen vid Cityterminalen, Stockholm.



William Sadeek har kört taxi i 30 år. Han har provat de flesta beställningscentraler som finns och har funnits. Om villkoren i branschen i dag säger han:
– Det är modernt slaveri.

November är en ovanligt bister månad enligt friåkarna, som på olika platser kring Stockholms centralstation väntar på körningar. Och då är de ändå vana vid svårigheter att få det att gå runt ekonomiskt.

William Sadeek berättar att han kör tolv timmar om dagen, sju dagar i veckan.
– Jag har familj med tre barn och en massa räkningar. Jag ska försöka ge det ett år till som friåkare, men sedan måste jag fundera på annat, säger han.

Under covidpandemins nedstängning körde William Sadeek för Bolt men lämnade appbolaget då samhället öppnade upp igen.

– Jag har provat både Uber och Bolt, men det är bara skit. Och Taxi Stockholm – och andra taxiväxlar – men det går inte, nu är jag min egen i alla fall, säger William Sadeek.

VID CITYTERMINALENS PARKERING står tre taxichaufförer och pratar vid trottoaren. Ali, Adam och Sho, alla medvetna om att de stora taxiväxlarna närmast skriker efter

Taxiunionen

Är en förening av åkerier och vissa förare som kör för Bolt och Uber. De vill ha lägre avgift till apparna och få bättre betalt för sina körningar.

Taxiunionen har genomfört ett antal protestaktioner då åkare och förare "strejkat" genom att inte logga in i apparna.

Taxiunionen har tillsammans med en entreprenör startat open Fair som en konkurrent till Uber och Bolt. Majoriteten ägs av åkerierna genom Taxiunionen.

Till skillnad mot den åkeriägda ekonomiska föreningen Taxi Stockholm ställer Fair inte krav på kollektivavtal hos anslutna åkerier.

fler förare. Men ingen av dem är lockad.

– De vill styra allt, äga alla kunder. Vi vill ha friheten och inte behöva betala för växel, säger Ali.

Men de senaste dagarna har ingen av dem haft mer än enstaka körningar. Alla tre har registrerat sig hos Bolt och Uber. Och provat, och liknar det vid slaveri. Appföretagens tal om möjlighet som chaufför att välja kunder avfärdar de. I realiteten var det nödvändigt att köra oavbrutet, säga ja till alla körningar.

– När jag provade att köra för Bolt handlade det om upp mot 20 kunder, och när avgiften till dem var betalad och

bensin och trängselavgift kanske det gav 1500 kronor. En resa från här till Solna som kunden betalar 79 kronor för kanske ger 40 kronor..., säger Ali.

Han kör fem dagar i veckan, långa dagar.

– Jag kör mer, oftast sex dagar och 11–12 timmar varje dag, säger Adam.

– Egentligen vill vi att alla körningar ska ha samma, fasta pris. Varför har det blivit så här i Sverige?

TROTS ATT ALLA tre har Bolt och Ubers förarappar installerade på telefonen är det bara Sho Sharmake som använder dem. För att finansiera soppa och trängselskatter då han tar bilen från bostaden i en kranskommun in till Stockholm på morgonen.
– Jag provade att köra för Bolt men det fungerar inte, säger åkaren Sho Sharmake.

Sedan klickar han i gång Ubers förarapp och visar vilka uppdrag som finns ute (se bilderna på nästa sida).

Sho Sharmake har deltagit i Taxiunionens aktioner, "strejker", och hoppas på förändring i branschen. Samtidigt skulle varken han eller kollegorna tänka tanken att de egna barnen en dag skulle börja inom yrket.

– Jag slutar nästa vecka. Jag ska börja med flytt i stället, säger Sho Sharmake.

TRANSPORTARBETAREN HAR KONTAKTAT Uber och Bolt med frågor. Det är bara Bolt som svarar.

”När jag provade att köra för Bolt handlade det om upp mot 20 kunder. När avgiften till Bolt var betalad och bensin och trängselavgift kanske det gav 1500 kronor.”

Taxichauffören Ali.

Så mycket tjänar Boltförarna

Den genomsnittliga intjäningen för Boltförare var i oktober 151 kronor i timmen för förare som kör icke-strapjade bilar och 159 kronor i timmen för förare som kör strapjade bilar.

En taxiförare med kollektivavtal som kör i Stockholm tjänar 140:25 kronor i timmen. Utöver det tillkommer semesterersättning och tjänstepension.

Så i praktiken drar en chaufför med kollektivavtal in 165 kronor i timmen i garantilön. Ytterst få taxichaufförer med kollektivavtal tjänar så lite som garantilönen.

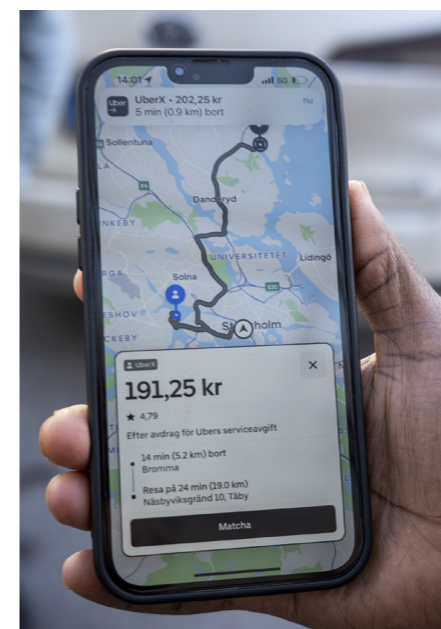


EN SVART TESLA parkerar vid de andra svarta taxibilarna utanför Centralen. Enmansåkaren Shir Rezaei körde tidigare för Taxi 020 (Cabonline) och var nöjd, sedan komde pandemin och allt gick ned. Då provade han att köra för både Bolt och Uber. Nu är han sin egen och kombinerar att plocka kunder på gatan med att ta några körningar från apparna.

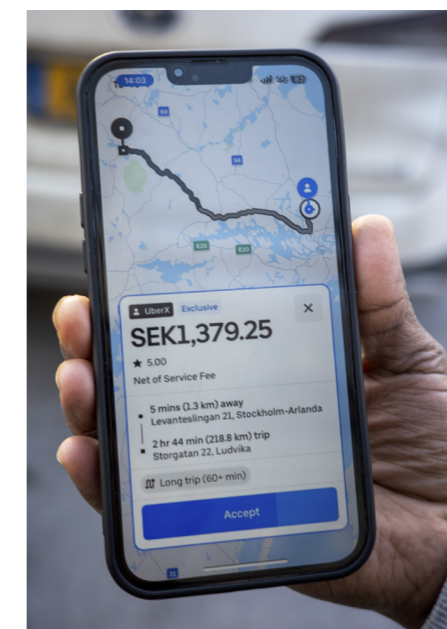
– Det är ett riktigt slavjobb. Jag har problem att klara att betala räkningar, säger Shir.

Han är avstängd från Bolt, enligt honom då han inte kunde ta en accepterad körning som inneburit att han skulle överskrida maxgränsen för körtid. Nu är han ansluten till Ubers premiumtjänst Uber Black, och det fungerar okej när det är innerstadskörningar säger han.

Sedan hoppar han in i bilen för att köra från en del av Stockholm till en annan. För det får han en dryg hundralapp i kassan efter att Uber fått sin del av kakan. ■



En förare visar upp två föreslagna körningar. Den första är 23 km inklusive utkörning och ger 191 kronor till kassan efter Ubers avgift. Den andra är mellan Stockholm och Ludvika och nästan 22 mil lång. Den ger 1379 efter Ubers avgifter. Av det brukar anställda chaufförer få drygt hälften. Motsvarande resa med Skellefteå Taxi som har kollektivavtal skulle kosta cirka 6000 kronor. Chaufförerna kör också här med provisionslön och får en dryg tredjedel av det inkörda beloppet.



Olika förhållnings-sätt i Taxi Göteborg och Taxi Stockholm

I storstäderna tappar de traditionella taxiväxlarna privatkunder till Uber och Bolt. Taxi Stockholm och Taxi Göteborg har valt olika sätt att möta konkurrensen.

Text John Antonsson

– "If you can't beat them, join them", säger Taxi Göteborgs vd Magnus Klintbäck.

Sedan mitten av oktober kan förare och åkare som kör för Taxi Göteborg ta körningar för Uber-kunder.

– Det är ett sätt att få extra intäkter under helger och kvällar. De har mer att göra än vad de hinner med och vi har väldigt lite att göra då, säger Klintbäck.

Under de övriga dagarna går det dessutom att boka Taxi Göteborg i Ubers app, vid sidan om sedvanlig telefonbokning och i bolagets egen app.

Det här gör att den som bokar en bil med Uber kan komma att köras av en förare som omfattas av kollektivavtal och har de kollektivavtalade försäkringarna. Men det är inte helt säkert. Sedan några år tillbaka har den ekonomiska föreningen Taxi Göteborg slopat kollektivanslutning till Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA) och ställer krav på kollektivavtal, eller kollektivavtalsliknande villkor.

– Alla ska betala garantilön och ha Fora-paketet. Vi gör regelbunden uppföljning på det och sedan inrapporteringen till Fora kommer månadsvis upptäckter vi genast om någon inte betalar som de ska, säger Klintbäck.

TAXI STOCKHOLM HAR fortfarande en enhetsanslutning till BA för alla åkerier och därmed gäller alltid kollektivavtal. Det finns inget samarbete med Uber eller någon annan app. Taxi Stockholms vd Pernilla Samuelsson ser det som en stor utmaning att konkurrera med appbolagen.

– Det är osund konkurrens i vårt land. Det är regeringen som kan lösa det med en lagändring. Taxi Stockholm kan inte klara det, säger Pernilla Samuelsson.

– Vi har kollektivavtal, försäkring och utbildning av förarna. I dag tar plattformsbolagen inget arbetsgivaransvar, de förmedlar bara en tjänst. Det vi kan göra är att kopiera Danmarks lagstiftning. Där måste apparnas beställningar vara integrerade i taxametern, det är sensorer på sätena som känner av om någon åker med, alla bilar måste ha övervakningskamera och när denna lag trädde i kraft lämnade alla Ubers bilar landet.

Ni skriker efter fler förare och samtidigt vittnar många Uber- och Bolt-förare om dåliga villkor. Varför anställer ni inte dem?

– Det är en fråga jag alltid ställer när de gråter ut i media. En del av dessa kan vi inte rekrytera till våra åkare och det handlar om att vi kräver ett rent belastningsregister och har kompetenskrav för att få köra för oss. Många skulle kunna få ett jobb med kollektivavtal och garantilön men det finns någonting annat som lockar dem, säger Pernilla Samuelsson, vd för Taxi Stockholm. ■



Alexandra Einerstam

De prioriterar rika i stället för oss

Det måste löna sig att tjäna 125 000 kronor i månaden". Uttalandet tillhör finansminister Elisabeth Svantesson och är ett slag i ansiktet på majoriteten av Sveriges arbetare. De flesta av oss arbetare kommer, under vårt yrkesverksamma liv, aldrig i närheten av en sådan lön. För många av oss handlar vardagen om att få ekonomin att gå ihop på en betydligt mer blygsam inkomst, där varje krona räknas.

MEDIANLÖNEN I SVERIGE är 35 600 kronor.

De flesta av oss inom Transport i allmänhet och LO-kollektivet i synnerhet, tjänar långt mindre än så. Många av oss är beroende av extrapass, övertid (och ibland är vi till och med tvungna att ta ytterligare ett jobb). Hyrorna skjuter i höjden, matpriserna stiger radikalt, energikostnaderna skenar... Att då låsa av Svantesson anser att vi ska ha en skattepolitik som underlättar för människor som redan tjänar 1,5 miljoner kronor per år är höjden av orättvisa.

”

Vi bidrar redan genom våra jobb. Vår belöning? Hårda arbetsvillkor, låga löner och en regering som skiter i våra behov.

VAD ANSER DU om hennes uttalande? Hur får det dig att känna?

FÖR OSS SOM har arbetaryrken, känns det som om våra ansträngningar inte värderas. Hur mycket vi än kämpar, hur viktiga våra yrken än är för samhället, prioriterar Tidöregeringen alltid, alltid, alltid de som redan har skyhöga inkomster. Vidare talar högern om vikten av att "alla ska bidra". Vi bidrar redan genom våra jobb. Vår belöning? Hårda arbetsvillkor, låga löner och en regering som skiter i våra behov och snarare vill försämrå våra arbetsvillkor.

ATT "LÖNA SIG" ska inte handla om de som tjänar astronomiska summor. För en arbetare handlar det kanske om möjligheten att kunna unna sig något extra, om att inte behöva oroa sig för oväntade utgifter, kanske gå ner i arbetstid för att hinna ta hand om familjen eller att kunna spara lite till framtiden. Det kan till och med handla om något så basalt som att ha råd att vara sjuk och stanna hemma då karensdagen är ett gissel för många av oss. Att prioritera ekonomisk lättnad för de rikaste är och förblir ett hårt mot arbetarklassen och allt vi gör. ■

Alexandra Einerstam är väktare och skribent.



Transport tar över kollektivavtalet för kabinpersonal, efter ny överenskommelse med Unionen.

Kabinpersonal och telefonister växlar fack

Facket. Transport och Unionen är överens. Kabinpersonal ska organiseras av Transport och taxitelefonister av Unionen. Dessutom ska arbetsledare inom bevakning räknas som tjänstemän.

Text och foto John Antonsson

Det var i början av 2024 som Transport meddelade att de börjat skriva in flygets kabinpersonal. Det ledde till en halvårslång förhandling om gränsdragning mellan Transport och Unionen om vilka yrkesgrupper som ska tillhöra vilket fackförbund. Nu står det klart att Transport från och med februari 2025 kommer att bära och förhandla avtalet för kabinpersonalen och att Unionen kommer att rekommendera sina medlemmar inom yrket att byta fackförbund.

I PRAKTIKEN INNEBÄR det att Transport är det fack som förhandlar om löner, gör lokala överenskommelser och utser skyddsombud. Däremot kommer pensionsvillkor och omställningsavtal fortfarande att ligga kvar hos Unionen och tjänstemännens förhandlingsorganisation PTK. – Det gör att vi säkrar att de får behålla sina pensionsavtal och att vi bär de lokala och centrala avtalen

på bolagen. Hos oss blir kabinpersonalen en förhållandevis stor medlemsgrupp. De kommer att gå in i vår flygavdelning och blir en stark grupp på en gång, säger Transportets förbundsordförande Tommy Wreeth.

Överenskommelsen innebär också att taxitelefonisterna kommer att organiseras av Unionen. – Det är klart att det svider i hjärtat att lämna ifrån sig en yrkesgrupp. Men vi har bråkat sedan 1960-talet om var gruppen hör hemma och nu har vi träffat en överenskommelse som ska hålla på lång sikt. Unionen organiserar redan transportledare och transportplanerare i hela åkerisektorn och det är i mångt och mycket ett liknande jobb.

EN ANNAN DEL av överenskommelsen rör bevakningsbranschen. All larmpersonal som inte jobbar som larmoperatör kommer att tillhöra Unionen. Transport organiserar också gruppleddare och kvalificerade gruppleddare och planerar att fortsätta göra det. Men det finns en grupp gruppleddare som också jobbar i en arbetsledande roll och de personer kommer från och med nästa år att organiseras av Unionen. – Vissa företag i branschen har haft en tendens att trycka ut arbets-

ledarfunktioner på gruppleddare och kvalificerade gruppleddare, så kan vi inte ha det. Jag tycker att rollerna tydliggörs i överenskommelsen, säger Wreeth och hänvisar till fjärde paragrafen i fackförbundens överenskommelse.

I överenskommelsen står det att Unionen ska organisera personer som "har direkt arbetsledande arbetsuppgifter i förhållande till dina kollegor bestående av till exempel att sätta och upprätthålla mål för individ eller grupp, att planera och organisera arbetsuppgifter för individ eller grupp, att följa upp prestation för individ eller grupp, att ansvara för löne- och medarbetarsamtal, att ha arbetsmiljöansvar eller delegerat arbetsmiljöansvar, att ha budgetansvar och/eller att ha befogenhet att utfärda varningar".

UNDER ONSDAGEN DEN 11 december träffade Transport och Unionen klubbar inom bevakning och kabin i digitala möten för att informera om den nya ordningen.

– Vi har gemensamt förklarat varför vi anser att det är en lämplig väg att gå. Det finns befogade frågor. Vissa går att svara på snabbare och vissa går inte att besvara förrän vi tittat på fallen specifikt, säger Wreeth.

TILL DE KABINANSTÄLLDA som rekommenderas byta fack till Transport säger Unionens förhandlingschef Martin Wästfelt så här:

– Det finns en styrka i att hålla ihop avtal med liknande förutsättningar för att öka kraften i förhandlingar med arbetsgivar sidan. Transport är redan i dag starka inom flygbranschen och att samla ytterligare ett avtalsområde inom Transport ökar den fackliga styrkan inom flyget.

– Tillsammans med Transport vill vi även undvika en situation där två förbund organiserar samma yrkesgrupper och där förbunden konkurrerar om medlemmarna. I förlängningen skulle det kunna leda till att medlemmarnas villkor urvattnas. Inför bytet har vi säkerställt att de kabinanställda behåller villkor och förmåner som de haft via tidigare medlemskap, säger Wästfelt.

Vad vill du säga till taxitelefonisterna som känner osäkerhet då de ska in i ett nytt fackförbund med nya typer av kollektivavtal?

– Vi önskar dem välkomna till Unionen. Medlemmar som byter förbund kommer att omfattas av de villkor som gäller hos oss, de kommer även att företrädas av oss, säger Martin Wästfelt. ■

Partiledare på Transportkurs

Facket. Socialdemokraternas ordförande var på besök hos Byggnads när Transport Stockholmsavdelning 5 fick syn på henne.

Hon sa ja till ett improviserat anförande på Transport pågående grundkurs Startpunkten – och överaskade miljöarbetarna, matbuden och de bevakningsanställda deltagarna.

I sällskap med riksdagsman Leif Nysmed (S) och partiets facklig-politiska sekreterare Markus Pettersson (tidigare Transport) berättade Magdalena Andersson hur hennes politiska engagemang väcktes i unga år.

Gnistan var människors olika förutsättningar beroende på föräldrar, födelseort och land. Hon tryckte på vikten av att engagera sig politiskt och fackligt. ■



Magdalena Andersson besökte Transport grundkurs Startpunkten.

FOTO: STEFAN LOOSTRÖM

DETTA ÄR EN ANNONS.

tele radio
wireless solutions



EXPERTER PÅ RADIOSTYRNING

Vi utvecklar, tillverkar och marknadsför säkra och hållbara lösningar inom radiostyrning till lastbilar tillsammans med bodybuilders. Bästa kvalitet, kunnig support och snabba leveranser. När du söker radiostyrning till din lastbil – kontakta Tele Radio.

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

Väktare avled i samband med krogbråk

Arbetsmiljö. En väktare i 60-årsåldern avled i samband med ett större bråk vid en restaurang i Gamla stan, Stockholm, vid 23-tiden den 5 december. Omständigheterna är inte klara, men polisen kallades till krogen efter att en gäst avvisades och slagsmål utbröt mellan en ordningsvakt och tre gäster. De anhölls och misstänks nu för våld mot tjänsteman.

Enligt uppgifter till Transportarbetaren jobbade väktaren, med många år i yrket, på en byggarbetsplats i närheten. Han antas ha anslutit för att hjälpa ordningsvakten. Om väktaren avled på grund av bråket eller av medicinska skäl är ännu oklart, hjärtstopp har i medierna angetts som en möjlig orsak.

Alexander Saviharju är avdelningsordförande på Transports avdelning i Stockholm och har arbetat på väktarens bolag. Meddela alltid larmcentralen och en kollega om du gör någon form av ingripande, råder han. ■

Miljöarbetare dog på jobbet

Arbetsmiljö. Miljöarbetaren Lars-Ingemar "Putte" Krook dog i en arbetsplatsolycka den 20 november. "Putte" var skyddsombud och kranförare. Hans Renova-kollega Kim Jörgensen berättar att olyckan skedde vid ett arbetsmoment som var riskfyllt. En risk som Lars-Ingemar påtalat samma dag som olyckan skedde. Lars-Ingemar Krook sörs av familj, vänner, jobbkompisar och fackliga kamrater. Transports avdelning i Göteborg har också skrivit om dödsfallet på sociala medier. De skriver: "Det som inte får hända har hänt, ännu en arbetare kommer inte hem efter sin arbetsdag! En god arbetare, kamrat och facklig förtroendemän har gått ur tiden alldeles för tidigt. Våra kondoleanser och tankar går till hans familj och vänner." ■

43

personer har dött på jobbet i Sverige i år.

Källa: SCB den 12 december 2024.

Väktare: "Lite tunna anklagelser mot Securitas"

Bevakning. Kollegorna pratar en del efter Uppdrag granskning avslöjande i SVT om ett nytt mutbrott på bevakningsjätten Securitas – i samband med en ny miljonupphandling i Malmö. Men inte alls så mycket som förra gången.

Text Justina Öster

Så kan man sammanfatta reaktionerna bland fackligt engagerad bevakningspersonal på Securitas som Transportarbetaren talat med.

– Det som kommer upp i nya programmet är hämtat från det första. Det är samma personer och samma händelser, inga nya avslöjanden. Vad jag förstår var cheferna som är kvar inte med på några resor och liknande, säger Jörgen Cederslätt som är förhandlingsombud på Securitasklubben i Malmö.

– Det som tas upp låter konstigt, men verkar lite tunt.

I NOVEMBER SÄNDES SVT:s program *Uppdrag granskning*. Där framgick att bevakningsbolaget, mutat ännu en kommunal tjänsteman i Malmö. Det vid en upphandling värd 30 miljoner kronor. Securitas säljare bjöd tjänstemannen på bland annat barrundor och trav. Tjänstemannen fick gå och dömdes att betala 2 000 kronor i dagsböter.

2022 avslöjade Uppdrag granskning att Securitas bjöd flera tjänstemän vid Malmö kommun på resor, alkohol och middagar vid en miljonupphandling. Securitas sparkade då två anställda, gjorde en internutredning och utlovade



Securitas tre punkter illustrerar värdegrunderna ärlighet, vaksamhet och hjälpsamhet. Medarbetarna ska, enligt bolagets webb, agera lojalt, etiskt och ärligt.

nolltolerans mot korruption.

I DET SENARE tv-programmet visar Uppdrag granskning att ytterligare chefer attesterat räkningar och på olika sätt varit delaktiga vid den första härvan. Och att de fortfarande jobbar kvar.

Jörgen Cederslätt tror det är lockande att "hoppa på" och granska ett stort bolag medan de mindre säkerhetsföretagen går under radarn. Ungefär så går snacket.

Är Securitas orättvist uthängt?

– Ett stort bolag ska granskas, naturligtvis, men det som framförs känns ganska tunt.

Generellt kan avslöjanden i media drabba säkerhetsanställda på golvet, i exempelvis köpcentrum.

– Kollegorna utsätts för allmänhetens skojfriskhet och det är inte så roligt, säger Jörgen Cederslätt.

Christopher Vuori är ordförande i Securitasklubben i Gävle. Han berömmar sin lokala ledning, som tydligt uttalat att all sorts korruption är oacceptabel, och betonar att mediahändelser drabbar alla på företaget.

– Korruption är förkastligt och nästan ännu mer från upphandlande kommun. Från företagets sida är det aldrig bra att lägga locket på om sådant här inträffar. ■

Betalning i förskott på Folksam

Försäkring. Som medlem i Transport har du hemförsäkring via Folksam. Har du kompletterat med boendeförsäkring för din bostadsrätt eller villa kommer du att få två räkningar i tät följd vid årsskiftet.

Text Justina Öster

Alla som utökat till mellan eller stor hemförsäkring berörs av förändringen.

Förklaringen är att försäkrings-

bolaget ändrar sitt system för boendeförsäkringar till ett nytt med betalning i förskott i stället för efterskott.

JUL- OCH NYÅRSFIRANDE kan innebära ebb i kassan. Transports försäkringsombudsman Pia Edvall tipsar därför medlemmar med autogiro att, via bank-id, logga in på *Mina sidor* på Folksamns webb, folksam.se.

– Förändringen sker kring den 1, 2 januari 2025, så det är bra att före jul kolla upp när pengarna dras och

se att det finns täckning på kontot. Förändringen innebär inte att man betalar mer, bara att betalningen sker tätare denna gång, säger hon.

Skulle pengar saknas på kontot så väntar Folksam lite med att dra avgiften och prövar igen, förklarar Pia Edvall.

DEN SOM BETALAR via autogiro kommer i fortsättningen alltså att ha dragningen den första vardagen i månaden i stället för den sista, meddelar Folksam. ■

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

4 tycker till

Varken är den viktigaste avtalsfrågan?



Mikael Johansson, butikskontrollant, Piteå:

– Trappan, att vi får till en lönetrappa med erfarenhetstillägg. Många

slutar för att de inte ser någon utveckling av lönen, så vi förlorar mycket erfarenhet och kvalitet i branschen. Högre avsättning till tjänstepensionen behövs också, vi måste komma upp till 6 procent av lönen.



Gunes Güler, flygplatskontrollant och klubbordförande, Sollentuna:

– Högre lön och ob-tillägg.

Erfarenhetstillägget på 100 kronor efter fem år, som vi till slut fick till i förra avtalet, måste öka. Lite orättvist att lönen inte skiljer mer mellan nyanställda och oss som jobbat länge. 100 kronor är lite komiskt, om man vill ha folk kvar i branschen.



Camilla Hägglund, väktare och gruppleddare, bor utanför Jönköping:

– Arbetstiderna. Med pass på 12 timmar per natt

orkar inte väktarna i längden. Många vill jobba kvar, men fixar inte tiderna. Med 12-timmarspass behövs mer sammanhängande ledighet för återhämtning. En fri vecka per månad skulle göra enorm skillnad. Har själv gått över till dag.



Patrik Tidman, säkerhetsvakt, Figueholm:

– Övertidsersättningen, har jag fått med mig från kollegorna. Ob-tillägget

är alldeles för lågt. Jag jobbar tre-skift och att skiftarbete sliter ner kroppen är vetenskapligt bevisat, så det borde synas mer i plånboken. Kompetenstillägg för extra kunskaper borde också finnas.

Villkor för framtidens yrke och bransch

Bevakning. Det höjda säkerhetsläget i världen och i Sverige har ökat både antal säkerhetsföretag och anställda. På Transporters tredje avtalsråd diskuterades hur branschen kan bli attraktiv, både för redan anställda och för att locka nya.

Text **Kristina Sjöberg**

Förtroendevalda Transportombud och ombudsmän som alla representerade avtalsområdet bevakning och säkerhet samlades på hotell Xpo strax utanför Arlanda i mitten av november. Transporters förbundsordförande Tommy Wreeth inledde med att berätta att den här avtalsrörelsen började när den förra tog slut. Hur avtalsförhandlingarna har utvärderats för att se vad som kan göras bättre till den här gången. För deltagarna på det tredje avtalsrådet står det redan klart att Transport står utanför LO-samordningen.

– Vi vill inte sitta i förhandlingar med utlöpta avtal. 27 sekunder efter att avtalen har löpt ut och vi inte kommit överens om något nytt så varslar vi, sa Tommy Wreeth och fortsatte med att säga att Transport i den här avtalsrörelsen bara kan sympatisera med sig själva då de står utanför LO-samordningen.

MED UNDER AVTALSRADETS inledning fanns också Adam Dobbartin, förhandlingschef, och Kim Torstensson, arbetsrättsexpert. Båda från Säkerhetsföretagen.

– Vi har inte kommit lika långt som ni. I januari ska våra ombud träffas för att ta fram yrkanden, sa Adam Dobbartin och lockade deltagarna till skratt då han berättade att han läst i Transportarbetaren att Transport liknat arbetet med att prioritera yrkanden med att klä julgranen och att de (arbetsgivarna, reds anm) då får ha julgransplundring.

Problemställning, att behålla och locka personal till bevakningsbranschen kunde båda parter vara överens om. Men det är inte lika lätt med lösningarna. Adam Dobbartin hade ett tydligt medskick från sina medlemsföretag.

– De vill inte ha ålderstillägg och tillägg för antal år i yrket. De vill kunna ge högre lön och belöna kompetens.

FRÅGAN KOM RÄTT direkt om detta då innebär att Säkerhetsföretagen vill ha individuell lönesättning, något som inte finns i nuvarande avtal.

– Ja det är riktigt att vi vill ha fler inslag av individuell lönesättning. Men en ny lönomodell är inget vi snyter ur oss under en avtalsrörelse. Det måste arbetas fram på ett säkert sätt och då är det bra att vi har en partsgemensam arbetsgrupp som tittar på just den här frågan, sa Adam Dobbartin. ■

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Deltagare på avtalsrådet för bevakning och säkerhet.

Parterna har olika syn på löneutrymmet

Miljöarbetare och tidningsbud. Högre lön och kortare arbetstid. Och märket, märket, märket. Under två novemberdagar samlades Transport för avtalsråd om miljöarbetareavtalet och tidningsdistributörsavtalet.

Text **Lilly Hallberg**

Årets sista stora rådtillfälle hölls på en hotell- och konferensanläggning vid Arlanda, den 21 och 22 november. Det för att prioritera de krav som är viktigast att lyfta i nästa års avtalsförhandlingar.

Transporters förbundsordförande Tommy Wreeth inledde avtalsrådet för de båda avtalsområdena. Då han åter tog upp det faktum att motparten alltid framhåller det katastrofala ekonomiska läge som råder när det är dags att förhandla nya kollektivavtal. Som gör utrymmet för löneökningar minimalt. Just denna gång. Varje gång.

– Ni kan säga vad ni vill, det är ingen som tror er, sa Tommy Wreeth.

Han talade också om Transport-

arbetareförbundets beslut att ställa sig utanför LO-samordningen i sin helhet denna gång: En siffrsättning på 4,2 procent – enligt det märke som industrifacken satt – är för lågt för förbundets medlemmar.

MER ALLVARLIGT BLEV det när arbetsgivarnas representanter talade om märket. Som både BA:s Annika Nordin och Medieföretagens Viktoria Lundqvist betonade värdet av.

– Skälet till det är att det är en väl fungerande modell, som lett till reallöneökningar. Innan märket handlade det om kanske tio procent löneökning – men ännu högre inflation, sa Annika Nordin och betonade att det inte går att jaga inflation med löneökningar.

Hon talade också om att det faktum att Transport avvisat exportindustrins normerande märke gör kommande avtalsförhandlingar svårare.

– Vi måste hålla oss till den verklighet som är. Förra gången köpte vi saker av er på transportavtalet, vi gav mer som ni var beredda att betala för.

Men avtalet i sin helhet höll sig inom ramen, det spräckte inte avtalet.

Viktoria Lundqvist från Medieföretagen, ett av arbetsgivarförbunden inom paraplyorganisationen Almega Tjänsteföretagen, delade bilden när det gäller vikten av märket.

– Det handlar om att ta ansvar. Men jag ser också att det finns ett slags löneglidning i och med tarifflönerna, en möjlig lönehöjning under gällande avtal, sa hon.

NÅGOT SOM DET däremot tycks råda enighet om är att det trots allt är bäst att arbetsmarknadens parter kommer fram till en lösning när det gäller arbetstidsförkortning.

Frågan om hur en arbetstidsförkortning ska komma till stånd splittrar LO-förbunden.

– Släpper vi in lagstiftare i processen får vi aldrig ut dem. Tommy och jag kan vara hur osams som helst, men vi löser det. Inte lika säker på att lagstiftare kan göra det. Jag önskar att vi tillsammans kunde stå upp för att det är parterna som är bäst lämpade för det, sa Annika Nordin. ■

Bemanningsanställda vill ha stabila scheman

Bemanning. Fler semesterdagar, stabila scheman som ger ett liv utanför jobbet och att lönen räknas rätt på arbetsplatsen man är uthyrd till. Det var några av frågorna som diskuterades på avtalsrådet för bemanningsanställda inför nästa års avtalsrörelse.

Text **Justina Öster**

Avtalsrådet för bemanningsanställda strålade samman på Transporters förbunds kontor i slutet av november. Under två dagar gnuggade medlemmar och ombudsmän vilka krav man vill lyfta i kommande förhandlingar mellan LO-förbunden, där Transport ingår, och arbetsgivarparten Kompetensföretagen.

NUVARANDE BEMANNINGSAVTAL löper ut den 30 april 2025 och förhandlingarna om ett nytt inleds i april.

– Våra yrkanden och krav bygger på rätten till ett socialt liv. Rätten att vara ledig. Vi betonar också att alla skattepliktiga ersättningar som betalas ut till anställda på kundföretagen

även ska utgå till de bemanningsanställda, säger Transporters ombudsman Mats H Andersson som sitter med i LO:s "inre" förhandlingsgrupp.

Jan "Kirre" Kirkhaug är garvad lastbilschaufför, bemanningsanställd, och bor i Borlänge. Det här var hans första avtalsråd.

– Medlemmarna i Dalarna skickade med mig att de gärna vill ha mer semester. Efter sådär 15 år i branschen borde man få någon eller några dagar extra och efter ytterligare några år någon till. Kommunal har avtal med fler semesterdagar efter vissa år. Det behöver man när man kommit upp lite i åren, säger han.

Kirre lyfter vikten av att GFL:en, det genomsnittliga förtjänstläget som styr hur mycket den inhyrda får i lön, räknas rätt hos kundföretagen.

– Den beräknas på så många olika sätt i dag och räknar företagen fel går anställda miste om pengar.

Therese Ekstrand är inhyrd hamnarbetare i Göteborg och med i avtalsrådet för andra gången.

– Det har varit jättebra. Vi har lyft alla de viktiga frågorna, säger hon.

Vilka de viktigaste kraven blir gentemot arbetsgivarna är inte offentligt, men Thereses personliga hjärtefråga är "rätten till ett liv," utanför jobbet.

– Inom bemanning ska du i princip vara tillgänglig 24/7, 7 dagar i veckan. Jag skulle vilja ha mer stabila scheman, så att vi vet när vi jobbar och inte.

SIAVOSH BARDI SHOSHTAR är också inhyrd stuveriarbetare i Göteborgs hamn. Första året arbetade han som "blix", men sedan 2017 som bemanningsanställd. Han tar upp kollegornas önskemål om ett "bättre socialt liv", utanför jobbet.

– Självt jobbar jag mellan 22.45 och 07.00. Ständig natt och trivs med det, själva arbetssättet och kollegorna. Jag har ställt om och blivit mer nattuggla, lägger mig och sover två timmar innan jag börjar mitt pass. Man får hitta sina knep.

Angående arbetsmiljön ser Siavosh en hel del som behöver förändras, men han tycker att man får ta "små steg framåt". ■

4 tycker till

Varken är den viktigaste avtalsfrågan?

Andrea Hübinette, spol- och sugbilspolierare, bor utanför Uppsala:

– Bättre reglering av beredskapen, hur ofta och hur många timmar man ska ha beredskap. När jag pratar med andra så verkar det inte finnas något stopp, men det är bra på mitt företag. Mer lön för mer kompetens. Utbildning, kunskaper och ansvar borde verkligen löna sig.

Magnus Adén, tidningsbud, Nybro:

– Mer arbets hjälpmedel för att klara jobbet. Vi springer mer i trapporna nu, så skorna slits hårdare. Lite kortare tid mellan byte av arbetsskor skulle behövas och något att bära tidningar, paket och alla grejer i. Man behöver ett par armar till för att få med sig allt i trapporna.

Tommy Öhrwall, slam- och spolbilspolierare, Boden:

– Mer pengar och ledighet. Arbetsmiljön är allra viktigast för mig, minskad stress och arbetsbelastning, så att vi håller ihop till pensionen. Jag kör i Norrbotten och jobbar mycket övertid. Det är ett stort problem att få tag i folk och locka ungdomar in i branschen.

Linus Alm Lundberg, Skara (avdelning 17), miljöarbetare:

– För egen del är det både och när det gäller vad som är viktigast – både lön och arbetstid. När jag lyssnar på andra har det också kommit fram att det viktiga är att hitta en balans mellan högre löner och arbetstidsförkortning.

Kommande avtalsråd

Den 18 och 19 mars 2025 är det femte avtalsrådstillfället. Då behandlas taxiföraravtalet och tre flygavtal. ■



Hallå där!

SVEN-ERIK LINDKVIST

... före detta långtradar-chaufför. Du reagerade på den snöiga vägen på läsar-bilden i nummer 9. Varför?

– I mitten på 1970-talet började fjärrljusen monteras på hytt-taken för att kunna belysa sidorna vid färd där höga snövallar skydde sikten. När solskyddet fälls ner slipper man blänket från snöflingor som är tröttnande och irriterande.

Jag vet att du reagerar på Svenska truckers som visas på teve.

– Självklart håller man alltid minst en hand på ratten. Vid en framhjulsexplosion slogs bromsslängan av och jag fick stopp ute på väggen. Jag är tacksam att jag var med från början med båda händerna på ratten. Det kunde lätt slutat i diket annars.

Har du något mer tips?

– När jag började köra 1965 fick jag en god rekommendation av en erfaren åkare på väg till Österrike via öst och vintriga vägar med serpentiner och 20 procent i backarna. Han sa: "Tänker du 'Ska jag lägga på kedjorna?', då ska du göra det." En mycket god regel.

Skulle du rekommendera yrket?

– Ja jag körde från 1965 till 2012. 47 år på vägen som lämnat fantastiska minne från Haparanda i norr till Neapel i söder. Kolleger som fortfarande är vänner, platser som många bara får drömma om och fått betalt för att se och uppleva. Tyvärr, de sista årens trams med arbetstidsregler med böter för 3 minuters körtid för mycket som bara orsakade hets och stress kunde jag varit utan. Det hör inte hemma i trafiken.

KRISTINA SJÖBERG

Nobelpristagare om framtidens arbete

Ekonomi. Kunskap är makt också när det gäller automation och AI. Det var ett av budskapen från Nobelpristagaren Daron Acemuglo till fackförbunds-rörelsen när han dagen efter prisutdelningen talade inför en fullsatt sal på ABF-huset i Stockholm.

Text och foto Lilly Hallberg



Daron Acemuglo har fått Nobelpris i ekonomi.

Tankesmedjan Arena Idé bjöd efter Nobeldagen den 10 december in till en halvdagskonferens om morgondagens arbetsmarknad – om den tekniska omvandlingen som pågår, om automation och AI, och om fackens roll och den svenska modellen.

Bland talarna fanns en rad företrädare för fackförbund, forskare och politiker. Bland dem Transports utredare Jenny Wrangborg – medförfattare bland annat till rapporten *Algoritmen som chef* – och Socialdemokraternas partiledare Magdalena Andersson.

Huvudtalare var Daron Acemuglo, en av årets mottagare av Sveriges Riksbanks pris i ekonomisk vetenskap till Alfred Nobels minne – Nobelpriset i ekonomi i dagligt tal.

– Ojämligheten ökar på grund av

automation i många fall. Även om produktiviteten ökar sänks lönerna, någon verklig förbättring skapas inte, konstaterade Daron Acemuglo.

Han talade också om fackens betydelse – liksom arbetarrörelsens i stort – i den tekniska omvandling som pågår, och som i många fall redan är här. Ett konkret exempel är lagerarbetare som får sina order styrda av en röst i hörlurar.

Men det finns också möjligheter, framhöll Acemuglo, och de är större på en arbetsmarknad där den svenska modellen gäller:

– I anglosaxiska länder förhandlar facken om löner, allt annat – som ny teknik, automation och AI – får företagen sköta. Om facken däremot

har inflytande över också sådant ger det makt, sa Daron Acemuglo.

– Men det gäller att införskaffa expertkunskap. Det går inte att förhandla om du inte vet vad du förhandlar om.

Daron Acemuglo betonade i sitt tal också att facken måste vara mer på, och villiga att kompromissa där det är möjligt:

– Arbetarrörelsen måste kunna identifiera fördelar som också gynnar företagen. Automation innebär inte slutet för arbetarrörelsen.

Samtidigt som möjligheterna lyftes uttryckte också Daron Acemuglo farhågor, men sa att han kände större oro för demokratin som ju helt bygger på delaktighet. ■

Transporttopp prisad på ITF-kongress



Peter Lökvist efter att ha fått utmärkelsen Golden Award.

Facket. I mitten av oktober åkte en delegation från Transport till Marrakech för att delta på ITF:s kongress. Där förädrades förbundskassör Peter Lökvist en Golden Award.

Text Kristina Sjöberg

Utnämningen Golden Award är en guldutmärkelse för ett långt och betydelsefullt internationellt fackligt arbete. Peter Lökvist är den första

inom Transport som föräras priset. – Jag misstänker ändå att Charles Lindley (Transports grundare) också fick en Golden Award. Han var ju med och bildade ITF, säger Peter Lökvist.

Visste du att du skulle få priset?

– Jag visste att jag var nominerad men inte att jag skulle få det. Det kändes jättestort när det blev klart att jag hade fått det.

Vad tror du det var som gjorde att ITF:s

styrelse bestämde att ge priset till dig?

– Jag har jobbat länge i ITF-sfären och drivit frågan att lager och terminal ska få en politisk hemvist. Till kongressen i Singapore 2018 hade vi en motion om detta. Resultatet blev en underkommitté till sektionen vägtransport och nu finns det en budget och personal för att arbeta med frågorna.

Vad bestod själva priset av?

– Förutom ett fint diplom fick jag en kongressnål i guld och en kompass, säger Peter Lökvist.

Jimmy Ovesson är internationellt ansvarig hos Transport. Kongressen i Marrakech var Jimmys första.

– Det var över 2000 personer från hela världen på plats. Arbetet var uppdelat i olika sektioner beroende på bransch och jag deltog i sektionen för vägtransport. Vi pratade mycket om att kartlägga transportledet så att vi har koll på hela kedjan, säger Ovesson. ■



Ronnie Persson skrev debattartikel om ett ökänt taxibolag, som sedan tecknade kollektivavtal.

Ronnies insändare ledde till avtal

Servicetrafik. När ett ökänt bolag åter vann Region Värmlands upphandlingen i oktober skrev färdtjänstförelaren och skyddsombudet Ronnie Persson själv om situationen. Den 1 november tecknade bolaget ett centralt avtal.

Text och foto Lilly Hallberg

Det nya avtalet för upphandlad trafik, som färdtjänst och skolskjutsar, skulle enligt ansvariga på regionen spara 20 miljoner kronor åt skattebetalarna i Värmland.

– Det genom kraftigt sänkta löner och orimliga arbetstider, men utan att berätta hur besparingarna ska kunna ske med bibehållen kvalitet, sociala villkor och inte minst löner som kollektivavtalet ger, säger Ronnie Persson, färdtjänstförelare i Storfors.

– Jag blev riktigt förbannad, 123 kronor i timmen eller bli egen företagare och tvingas hyra bil för 15 000 kronor i månaden. Därav insändarna.

Det var den 17 oktober i år som Region Värmland slöt ett nytt avtal för trafiken för en fyraårsperiod. Avtalets stora vinnare var Örebro-baserade företaget Cab in Hand.

DET FICK RONNIE Persson att skriva en skarpt kritisk debattartikel som publicerades i Transportarbetaren och i Nya Wermlandstidningen.

Anders Wahlén, Regions Värmlands servicetrafikchef, svarade att det företag som tilldelats flest bilar i upphandlingen – beslutad av politikerna i en enig kollektivtrafik-

nämnd – tillämpar löner och villkor enligt lägsta nivåer i taxiförelärdavtalet, men att det inte går att kräva kollektivavtal. Och hänvisade till att det är reglerat i lag.

SEDAN KOM VÄNDNINGEN. Snabbt. Regionen var i kontakt med företaget, som i sin tur vände sig till Transports avdelning 6 i Värmland och ombudsman Örjan Jakobsson. Först var det tal om hängavtal, men facket drev på för att Cab in Hand skulle gå med i arbetsgivarorganisationen Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA). Det handlar om ett företag som annonserar efter 130 nya förare på Arbetsförmedlingens Platsbanken.

EFTER NÅGRA DAGAR tog taxiföretaget beslutet att det var fördelaktigt att vara med i BA. Från och med den 1 november i år gäller ett centralt avtal vid företaget som i mitten av november dessutom bytte namn till Servicetrafiken Sverige AB.

Men upphandlingen har haft konsekvensen att omkring 60 chaufförer vid mindre bolag är varslade om uppsägning. Ronnie Persson är en av dem. Han har sökt nytt arbete hos bolaget som kommer att köra trafiken nästa år.

– Det känns ändå som att det vänt, att det nu är mer positivt. Företaget bjöd nyligen in alla chaufförer och när jag pratat med mina arbetskamrater som var där känns det bättre. Jag trivs jättebra i yrket och har kört i snart 23 år.

Trafikstart i ny regi blir det den 1 maj nästa år. ■

David Ericsson

Algoritmerna stjal ditt liv

Efter vad jag kan minnas från min skoltid så fanns det inga hemmasittare. Alla barn gick i skolan mer eller mindre kontinuerligt. Några diagnoser fanns inte heller, bara busiga barn. Ett par tre av de över niohundra som gick i min skola behövde Obs-klass med en snäll gammal tant.

I dag är det assistenter och extraresurser i var och varannan klass – och ändå behövs det fler.

Alla känner vi väl något barn med diagnos. Så vad är det som händer? Var allting bättre förr eller var det bara att man inte såg problemen?

Sanningen ligger kanske någonstans mittemellan men fakta är att bokstavsdagnoserna mångdubblats de senaste åren.

En del menar att läkemedelsbranschen vill ha diagnoserna för att tvinga läkarna att skriva ut mer adhd-mediciner.

Jag tror att det är "diagnosbarnen" själva som har svaret.

Många av dem sysslar mycket med mobiltelefoner och paddor. De kan ligga tio timmar i sträck och kolla på apor som hoppar på järnvägsvagnar, spela spel eller se på när amerikanska dumhuvuden kastar bowlingklot på bilar.

VI "KLOKA" VUXNA inser förstås att det är bristen på fysisk aktivitet som gör ungarna stumma, halvt galna eller att de får furiösa raseriutbrott.

"Ut och spring!" försöker vi.

Men det finns något som tar initiativkraften, viljan och livsnistan från barnen – AI och dess algoritmer.

Ungarna som är så djupt involverade i spel, Tiktok och Youtube-världen inser att de är körda. De kan vara hur smarta som helst, den lilla telefonen i handen är ändå alltid smartare med sina, för varje barn, skraddarsydda algoritmer. Oavsett om det är kinesiska programmerare eller amerikanska psykologer som tagit fram dem.

Inte nog med det; AI:na är smartare än föräldrarna, som för övrigt kan slänga sig i väggen med sitt tjat. Allt kan datorerna överträffa. All spänning kan de skapa, all musik, filmer, kärlek, ja till och med kunskap kan tas fram med Chat GPT. Inget behöver man resa sig ur sängen för att nå.

Inget mer finns att upptäcka. Så varför gå till skolan? Varför skaffa levande kompisar när man kan spelchatta med någon från Bramaputra? Det är enkelt, doft- och konfliktfritt utan minsta ansvar.

Men därav också mörkret. Någon annan har tagit över barnens liv och därmed också våra. Kanske en amerikan eller en kines, eller bara någons AI-robot någonstans i ett bergtrum. Allt för att lura av oss pengar, sprida suspekta budskap eller sälja in reklam.

Så ett enkelt tips: rädda barnen, stäng av mobilerna, lek, umgås och lev! ■

Toppen & botten

↑ Musk och Trump, två super-egon i "samarbete". Det är svart humor!

↓ USA och dollarn kommer att sjunka som en sten – och det drabbar oss alla!

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Så ser vi på AI och automation

Vi möttes på Transports förbunds kontor för att tala konsekvenser av algoritmisk styrning på jobbet. Så här sammanfattade ett AI-verktyg vad det handlade om: "Intervju med lagerarbetare och fackliga företrädare om digitalisering och automation" – rätt korrekt, men på riktigt mer ett samtal.

Text LILLY HALLBERG Foto JOHN ANTONSSON

Först, hur stöter ni på digitalisering, automatisering och AI i era yrken?

Victor Dahlin: – Ja det är olika WMS-system som administrerar automatiseringen av arbetet. Jag är ju skyddsombud i Norrköping för samtliga terminaler så det är olika.

Jenny Wrangborg: – Jag har undersökt mycket hur lagerarbete påverkas, tittat på hur digital teknologi, algoritmer, styr arbetet på olika vis. Till exempel med autostore blir det lätt väldigt statiskt och mer som industriarbete, löpande band. Med pick by voice och andra liknande system blir arbetet mer rörligt fysiskt. Vi har träffats tidigare, nere i Jönköping, när vi pratade om hur algoritmer påverkar arbetsmiljön, eller hur?

Victor: – Ja, det var med förtroendevalde inom Postnord TPL.

Jenny: – Hur många terminaler har ni?

Victor: – Sju terminaler på sex platser, om jag räknat rätt.



Victor Dahlin är Transports huvudskyddsombud i Norrköping.

Med i samtalet

Victor Dahlin, terminalarbetare vid Postnord TPL i Norrköping, och huvudskyddsombud för Transport vilket bland annat innebär skyddstillsyn och samordning för sju terminaler.

Jenny Wrangborg, utredare på Transport och författare till bland annat rapporterna *Digitala drivkrafter – hur teknologin rattar om transportarbetare vardag* och, tillsammans med Magnus Thorn Jensen, *Algoritmen som chef – konsekvensen av algoritmiskt styrt arbete*.

Jenny: – Med olika plocklösningar antar jag? Förlåt, jag ska inte ta mig in och börja fråga...

Jo det är meningen, vi vill att ni ska prata!

Victor: – Ja, det är olika plocklösningar. Det finns manuellt plock, automatisering med olika WMS-system. Vi har ett autostoreliknande kan man säga, men det heter inte autostore hos oss. Vi jobbade i ett urgammalt system fram till rätt nyligen när vi fick ett nytt WMS-system i samband med utbyggnad av automation.

Jenny: – Är det med löpande band eller vad är det för något?

Victor: – Vi har tre delar som ska vara helt automatiska mer eller mindre, sedan om det är det eller ej är ju en annan historia, men jag vet ett annat lager som också använder samma. Det finns olika plockzoner, och i det sista ledet, med

stora otympliga kollin, är det inte så automatiserat längre.

Jenny: – Och då är det utskrivna listor?

Victor: – Nej, då är det med handdator du plockar. Det finns ingen som har papper och penna.

Men fungerar systemen alltid, behövs aldrig "papper och penna"?

Victor: – Ett problem är ju att nej, inget funkar om något i vårt WMS-system inte fungerar. Då blir det totalt produktionsstopp, det räcker med att en del i automationen brister så blir det stopp på hela linjen. Och då kan det bli problem.

Jenny: – Blir man stressad av det?

Victor: – Ja, jag har sett tillbud och olyckor relaterade till stress.

Problemen med stopp i systemet påverkar främst psykosocialt men även fysiskt, det är jag övertygad om.

Jenny: – Det är också min uppfattning efter att ha intervjuat folk som varit med om att ganska misslyckade introduktioner av nya system gjorts.

Alltså där det inte funkar så bra, det blir problem när internet lägger av. Så det är ju en psykosocial stress, alltså ett organisatoriskt och socialt arbetsmiljöproblem.

När systemet går ner så försämras ens eget resultat också, det mäts ju fortfarande prestation på individnivå.

Victor: – Precis, det är som du säger. Det är ju ett tempo som ska hållas uppe. Eftersom ett automationssystem har många delar så kommer ju inte de automatiska



Transports utredare Jenny Wrangborg och terminalarbetaren Victor Dahlin diskuterar omvandling av yrket, realitet och möjligheter, fackets roll och påverkan av automation på det dagliga arbetet.

minalarbetaren Victor Dahlin diskuterar omvandling av yrket, realitet och möjligheter, fackets roll och påverkan av automation på det dagliga arbetet.

delarna till nästa led, och så skapas flaskhalsar i systemen.

Jenny: – Sedan förväntas man väl jobba i fatt i sådana fall, eller?

Victor: – Ja, så blir det ju. Tempot kan vara högt. Sedan tror jag definitivt att vi ibland skapar våra egna problem, att vi glömmer bort vilken part vi är. Det är inte vi som leder och fördelar vårt arbete utan det är ju en arbetsgivare som gör det. Men ibland tar vi lite deras roll och ökar på. Fast det ska vi inte.

Jenny: – Drar på tempot, menar du?

Victor: – Ja. Fast jag som kollektivanställd ska ju inte gå och stressa upp mina kollegor. Det påverkar hur arbetsklimatet kan bli. Och sedan handlar det i och för sig också om en viss solidaritet, att man vill lämna schyst till nästa skift kanske. Inte lämna ett jäkla stök.

Har mätning av målen gått över styr?

Jenny: – Vi kan se att då de digitala systemen gör att allt kan mätas, också på individnivå, så blir det en högre press att prestera på individnivå. Där man tidigare måtte kollektivtets prestation kunde det räddas upp om någon hade en dålig dag. Men det handlar ju i dag också om arbetskulturen på en arbetsplats. På en del lager jag besökt har fackklubben sagt att det finns inga måltal, du ska bara göra det du orkar med under dagen utan att skada dig. Något annat är översentligt. Alltså, det visar att om det går att få en bra kultur på arbetsplatsen så påverkar inte de här systemen negativt på samma sätt.

Har ni måltal?

Victor: – Ja, och det är viktigt att kalla det just mål. Det är inte krav. Men den linjen kan vara hårfin. Vi går igenom målbilden på morgonen, och där vore det schyst om man kunde motivera vad som är rimligt. Det vore ju toppenbra med medbestämmande på dagens styrning.

Jenny: – I den enkät där lagerarbetare på Handels svarat har vi kunnat se att datorerna bedömer deras arbete på olika sätt. Alltså, hur snabbt de jobbar. Av dem som svarat säger 50 procent att utifrån de här siffrorna fattas olika negativa beslut om deras arbete. 29 procent säger att mätningarna används för att utdela varningar, 17 procent att det kan leda till uppsägningar.

Kan mätningarna inte vara ett skydd mot godtycke då?

Jenny: – Jo, men det blir väldigt statiskt. Man mäter en sak. Visst är det viktigt hur mycket jag plockar, men det finns ju annat. Att ståda

i gångarna, att ta hand om sina arbetskamrater...

Victor: – Det ligger mycket i det du säger. För jag kan ju vara skit snabb. Och plocka på som attan tills jag springer rakt in i väggen. Eller så kan jag vara någon som är med och skapar en bra arbetsmiljö för tio andra.

Är man på golvet delaktig i utvecklingen?

Victor: – Nya system ska ju riskbedömas som allt annat. Men hittills har jag väl aldrig varit med om något direkt inflytande över hur nya verktyg ska användas. Där har vi inom transportbranschen säkert

Liten ordlista på lager



TPL (eller 3PL): För tredjepartslogistik betyder att en tredje part, utöver kunden och säljaren, tar över en del eller allt som rör logistik.

Pick by voice: Röststyrd ordergivning, via headset, som talar om vilka arbetsuppgifter som ska göras.

Autostore: Ett slags jättelik rambox, upp till 10 meter hög, för automatiserade plocklösningar. Batteridrivna robotar sköter hämtning av bäckarna som ska ut, uppdragen kommer oftast från ett överordnat tekniskt system.

WMS (Warehouse management system)/VMS (Virtuellt minnesystem): System för att administrera lagret; applikationer uppbyggda för kärnaktiviteter som mottagning, påfyllnad, manuella förflyttningar och plock.

halkat efter. Vi har inte alltid hängt med i vad som kommit och det har gått fort.

Jenny: – Det vi kan se här är att de digitala drivkrafterna sällan förhandlas. Väldigt få upplever att de är delaktiga i utvecklingen. Det är till exempel få som får kompetensutveckling för att jobba med de nya systemen utan man bara förväntas lära sig av någon, på en kafferast eller så.

Victor: – Learn by doing...

Lever vi i en omvandlingens tid, avgörande för morgondagens arbetsliv?

Jenny: – Absolut, och jag tror att det är en pågående process. Vi varken kan eller borde stoppa den här utvecklingen. Men vi kan vara med och påverka hur de nya lösningarna används. Nu riskbedöms till exempel inte alltid nya digitala system, eller så görs det alldeles för sent. Och om man som anställd hela tiden upplever att den tekniska utvecklingen gör så att arbetsmiljön blir sämre kommer man inte vara positivt inställd heller. Då blir det också svårare för oss som fackliga organisation att ha kvar den jättestor inställningen till ny teknik som vi, liksom hela LO haft, då man ser att det ger högre löner och produktivitetökning.

Victor: – Definitivt. Någon gång för länge sedan så slog ju vi arbetare sönder maskinerna för att behålla jobben. Nu har vi nästan gått åt ett annat håll. Hur snabbt ska det gå? De allra flesta är nog lite skraja för förändring, inställda på att det kan vara otäck. Man vet ju inte vad det är. Men det kan bli bra. ■

"Fast jag som kollektivanställd ska ju inte gå och stressa upp mina kollegor. Det påverkar hur arbetsklimatet kan bli."

Terminalarbetaren och huvudskyddsombudet Victor Dahlin.



Efter olyckan fick Alexander Eriksson köpa ny säng, flytta in på bottenvåningen i huset och använda rullstol. Sen blev det kryckor och nu kör han bil igen.

Om du skadar dig på jobbet

Skicka in en anmälan om arbetsskada till Afa Försäkring. Där finns TFA (Trygghetsförsäkring vid arbetsskada). Gör en grundlig beskrivning av hur olyckan gick till och vilka besvär du fick, hur du påverkas både i ditt arbete och på fritiden. Vid nej kan du begära omprövning. Svårt? Kontakta din lokala Transportavdelning.



Har olyckan skett med ett fordon som är trafikförsäkringspliktigt, exempelvis en truck, ska skadan anmälas både till Afa Försäkring och det bolag som fordonet är försäkrat i. Avslag hos fordonsförsäkringen? Vänd dig åter till Afa med beskedet, ibland tar de då upp fallet.

Anmäl olyckan till Försäkringskassan. Din arbetsgivare ska anmäla olyckor och större tillbud till Arbetsmiljöverket.

Vid avslag från Afa kan din lokalavdelning vända sig till Transport centralt och begära att fallet tas upp av LO-TCO Rättskydd. Beslut om det tas centralt efter övervägande om Transport bedöms kunna vinna målet.

Fallet med en truck, som skulle lastas av en lastbil, är speciellt eftersom trucken inte användes som arbetsredskap och enligt expertis borde ha stått still när ingen satt i den.

Alexander krossade knäna under en truck

Svetten bryter fram på lastbilsföraren Alexander Eriksson i gymsalen. I juni krossade han bägge knäna under en truck som kom i rollning på flaket.

– Varje gång jag är här ångrar jag att jag försökte stoppa den där jävla trucken!

Text och foto JUSTINA ÖSTER

ALEXANDER ERIKSSON STRYKER svetten ur pannan på gymmet i Nyköping. Där tränar han tre gånger i veckan efter olyckan den 3 juni i år.

– Jag blir bättre och bättre, säger Alexander.

MEN VI GÅR tillbaka till den där olycksaliga junidagen. Alexander körde in till maskinfirmen i Linköping någon kvart

över 9. Personalen satt och åt frukost, så han lossade spännbanden om trucken på lastbilsflaket och fixade så att lossningen skulle gå snabbare.

– Jag kollade att trucken stod still och satte mig på baggelyften och väntade. Men så märkte jag att något hände, vände mig om, såg att trucken rullade och hoppade upp för att stoppa den.

4 ton truck lät sig inte hejdas, insåg



ALEXANDER ERIKSSON

Ålder: 43 år.

Yrke: Lastbilschaufför (i 24 år).

Bor: Nyköping.

Familj: Sambo och utflugnen son.

Olycka: Skjutstativ-truck, 4 ton över knäna.

Råd: Försök aldrig stoppa en truck på flaket! Bättre med materiella än mänskliga skador.

han ganska snart, hoppade ner på lyften och vidare till marken. Trucken tippade över kanten på lyften och Alexander klämdes fast, ovanför knäna, under truckstativet.

– Nu måste jag skrika så mycket jag bara orkar, tänkte jag, men personalen kom ut rätt omgående. De tog en annan truck, lyfte upp den jag låg under och så lyfte de mig, en person under varje arm.

Ambulans och räddningstjänst anlände snabbt och på sjukhus konstaterades frakturer på bägge lårbenen runt knäna och att höger skenben var brutet. Alexander blev sydd på baksidan av låret och fick skruvar inopererade i ena knäet.

VÄL HEMMA FICK Alexander installera sig på bottenvåningen i huset och ta sig fram med rullstol. Han blev sjukskriven till september och Försäkringskassan sa ja till en månad till. Men sen var det stopp.

Myndigheten godkände inte läkarens fortsatta sjukskrivning till december. Alexander hänvisades till Arbetsförmed-

lingen och att söka nytt jobb eftersom hans åkeri gått i konkurs. Därför kunde han inte hänvisa till regeln att han med stor sannolikhet skulle kunna återgå till sitt tidigare jobb och få behålla sjukpenningen.

– Försäkringskassan tyckte jag kunde ta något administrativt arbete, men det har jag ingen utbildning för. Jag blir så frustrerad, måste vara något systemfel när jag inte kan få några månaders förlängning för rehab.

– Snart har jag tömt hela mitt sparkapital. De borde slå ihop Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen Pengarna tas ju ändå ur samma statskassa.

NU HAR ALEXANDER i alla fall fått nytt jobb och började köra i början av december, ett halvår efter olyckan. På heltid.

– Det blir lite på vinst och förlust, mindre tid för träning, men kan gå.

Alexander har sökt pengar från Afa Försäkring och hoppades få ersättning för arbetsskada, men han fick nobben.

Afa hänvisar till att trucken ska vara trafikförsäkrad och att han ska vända sig till försäkringsbolaget som försäkrat den. Snurrigt, tycker Alexander och vände sig till Transports regionala skyddsombud på Nyköpingsavdelningen.

– Jag har ringt runt, men varken företaget som skickade trucken eller firman som beställt den vill erkänna sig som ägare och den var inte trafikförsäkrad. Men trucken var ju gods, inte ett fordon i arbete, som Afa menar. Nu har jag med fackets hjälp begärt omprövning av beslutet hos Afa.

DÅLIG ORDNING och alldeles för utdragen process, menar Alexander Eriksson.

– Jag tycker Afa borde betala ut pengarna för arbetsskada och sedan se till att begära in dem från rätt håll. Nu stjälpas allt arbete över på den enskilda individen och det känns nästan onödigt att ha försäkring i Afa. I förlängningen borde chaufförer alltid ta reda på och vägra att köra truckar som inte är trafikförsäkrade! ■



Efter en dryg timmes träningspass pustar Alexander ut. "Det var det. Den bästa måndagen på länge, den förra var vedervärdig", säger han. Tillbaka på jobbet blir det bara två pass i veckan. Hans fysioterapeut bistår när det behövs.

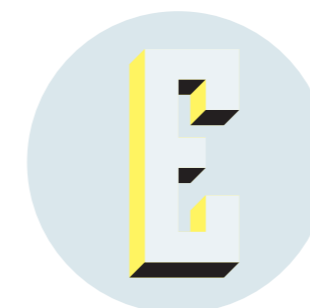


Balansövningarna var jättesvåra i början men är roligast, tycker Alexander.

”I början var det mycket gliringar från äldre män”

Erika Trell har jobbat inom transportbranschen sedan 1987. Sedan dess har mycket förändrats, men Erikas passion för chaufförsyrket är fortfarande kvar.

Text och foto MALIN NY



En blå Volvo FM 11 med guldiga detaljer glittrar i vintersolen. En vit tiger och en snöleopard pryder sidorna av hytten. Fram på fordonet står det *Mer vild än tam!*

Det är svårt att missa när Erika Trell kommer körande i den motivlackerade bil som har varit hennes signum de senaste decennierna. Erika Trell är något av en veteran i transportbranschen. Sedan 1987 har hon kört lastbil.

– Jag älskar att köra och jag älskar lastbilar, så det här är ett perfekt yrke för mig, säger hon på sin klingande skånska.

VI TRÄFFAS HEMMA hos Erika på hennes gård strax utanför Västra Ingelstad i Vellinge. Temperaturen ute visar på fyra minusgrader och på vetefälten utanför har precis den första snön fallit.

HENNES TVÅ CHIHUAHUOR Balthazar och Junior springer omkring och leker medan Erika stolt visar upp sina fordon i garaget.

Två motorcyklar och en marinblå Porsche GT3. Den sistnämnda en dröm som hon nyligen har förverkligat.

– När jag sålde mitt hus köpte jag en Porsche. Jag tänkte, fan, varför ska jag vänta med att spendera de pengarna tills jag har gått i pension?

Erika berättar att ett av hennes största intressen på fritiden är att köra bil och motorcykel på bana. Hon och partnern Anders åker till exempel regelbundet ner till Tyskland och den omtalade banan Nürburgring för att köra.

KÄRLEKEN TILL BILAR och fordon kom tidigt. Som barn älskade Erika att följa med i sin pappas lastbil. Hennes egen yrkesbana som chaufför startade med att hon körde buss, men i bakhuvudet fanns ständigt en dröm närvarande, om att köra lastbil. En dröm som blev verklighet ungefär samtidigt som hon blev förälder.

– När jag hade tre dagar kvar på min mammaledighet ringde Arbetsförmedlingen mig och sa att de hade en tjänst ledig, säger hon.

Erika arbetade först för en annan

enbilsåkare och blev sedan anställd hos en större speditörsfirma. Senare blev hon sin egen, och det tack vare sin blåa, motivlackerade bil.

Firman Erika jobbade för hade som policy att bilarna skulle vara rena, fina och som nya. När det var dags för henne att köpa en ny bil hade hon som villkor att hon skulle ha sitt eget namn och motiv på den. Det fick hon okej på. Men när firman sedan fick syn på tigrarna lät det annorlunda. Hon fick sparken, och fick stå där själv med avbetalningar på miljonen.

– Då tog jag kunderna med mig och gick, vilket företaget kanske ångrar i dag, säger Erika.

SEDAN DESS HAR Erika drivit ett eget åkeri. I början var det tufft, och hon fick sätta sig och ringa runt för att skaffa fler kunder. Men som Erika själv uttrycker det – ”stark kvinna reder sig själv”. Och efter den tunga starten har företaget rullat på bra.

I dag kör hon distribution och pallgods, bland annat socker till en godisfabrik, samt elektronik med fokus på elcentraler, ▶

Erika Trell har blivit tillfrågad om att medverka i succéserien Svenska Truckers men har tackat nej då hon tycker att programmet inte framställer yrket på ett realistiskt sätt.

”När mitt barn var ett år så fick jag ingen dagisplats utan hon fick åka med i bilen. Till slut blev det nästan ett helt år i lastbilen.”

ställverk och material. Erikas arbetsområde sträcker sig från Skåne och Danmark till hela Sverige. Flera av hennes kunder har hon haft länge.

– Vissa har jag haft i över 30 år, vissa har jag haft i 24 år. Vissa av dem umgås jag med privat, en av mina kunder ska komma hem till mig på besök nu snart. En annan brukar jag köra motorcykel på bana med på fritiden. Det blir väldigt familjärt eftersom jag är egen. Jag kan allt om deras liv och de vet allt om mitt liv, säger hon.

När jag träffar Erika har hon en ledig dag, men under dagen trillar det ständigt in samtal från kunder. I takt med att åren gått har hon byggt upp sin jobbvardag exakt så som hon vill ha den. Hon kan ta de jobb hon vill ha och hon tycker om att hjälpa folk.

– Är det akuta grejer som kunderna behöver hjälp med så släpper jag allt och hjälper till så gott jag kan, säger hon.

EFTER SNART 40 ÅR i branschen har Erika sett en förändring i hur den ser på kvinnor. Trots att yrkeschaufför länge har varit ett mansdominerat yrke, är branschen just nu i förändring. År 2017 var 6 procent av alla yrkeschaufförer i Sverige kvinnor, men redan 2018 var motsvarande siffra 8 procent. År 2024 var hela 18 procent av de lastbilschaufförer som nyanställdes kvinnor.

När hon själv började köra lastbil var det inte lika vanligt att se kvinnor bakom ratten. Som kvinna i en mansdominerad bransch har hon stött på många motgångar genom åren. Erika berättar om ett hårt klimat och att hon fick kämpa sig fram med vassa armbågar. En firma hon arbetade för sade till exempel nej när hon ville skaffa en större bil.

– I början var det mycket gliringar från äldre män. Där skulle det inte komma några tjejer och tro att de skulle köra stora bilar. Jag fick gå till ett annat företag. Tyvärr är det fortfarande så ibland, även om det har blivit mycket bättre, berättar hon.



Både barn och barnbarn har fått åka med Erika Trell i lastbilshytten under årens lopp.

En annan gång blev hon nekad jobb av företag som sedan ångrade sig i efterhand och kontaktade henne igen.

– Då tackade jag nej. Men jag hade bevisat att tjejer också kan!

I dag säger hon att hon har mer skinn på näsan och känner att hon genom sitt yrkesval har bekräftat att tjejer kan de med. En av de större trenderna inom

chaufförsyrket är att allt fler tjejer har börjat söka sig till området. I år ökade antalet kvinnliga sökande till transportprogrammet rejält. Andelen kvinnliga elever har nu landat på 34 procent.

En väldigt bra utveckling tycker Erika, som gärna delar med sig av sina erfarenheter och kunskaper till andra kvinnor. När skolorna ringer och frågar om

praktikplatser vill Erika bara ha tjejer i sin hytt.

– Det är för att jag vill att de ska bli lite som jag, lite tuffa. Alla mobiltelefoner är strängt förbjudna i min bil. Jag vill att vi ska sitta och prata och att de ska ställa frågor så att de lär sig så mycket som möjligt, annars är det ingen mening att ha en praktikplats, säger Erika.

ERIKA BERÄTTAR ATT hon också alltid har kunnat kombinera familjelivet med sitt yrke. Självt har hon en dotter som i princip är uppväxt i lastbilen.

– När mitt barn var ett år så fick jag ingen dagisplats utan hon fick åka med i bilen. Till slut blev det nästan ett helt år i lastbilen. Det var bara att ta med blöjor och göra transporter ända, säger hon.

Numera har hon tre barnbarn, som även de är lika förtjusta i att åka med i lastbilen.

– Den minsta var bara ett par månader när hon började åka med, den mellersta var i tvåårsåldern. De har varit med mycket och tycker att det är jätteroligt, säger hon.

Två andra passagerare som gärna häng-



Att sitta ensam bakom ratten en hel arbetsdag är inte Erika Trells melodi. Hon tycker om att träffa många människor – och att ge service.

er på är hennes hundar, som är hennes ständiga följeslagare.

– Jag får motion på rasten, det är perfekt.

DEN SOCIALA BITEN är också en stor anledning till att hon blivit kvar i yrket så länge. Att sitta och köra i åtta timmar utan att träffa någon är inte hennes melodi, utan hon vill träffa många människor varje dag.

– Jag gillar ju människor och jag gillar att ge service. När jag åker upp till Stockholm på jobb gillar jag till exempel att passa på att hälsa på människor på vägen dit, säger hon.

ETT AV HENNES starkaste minnen genom åren är alla intressanta möten. På 1990-talet plockade hon ofta upp liftare och vissa har hon kontakt med än i dag.

– Jag tyckte att det var väldigt roligt. Man mötte de här människorna som berättade om sina liv, och jag berättade om mitt. Det var väldigt roliga upplevel-

”Jag vill jobba tills jag är 75 år. Så länge jag orkar ta mig upp till bilen så kommer jag att fortsätta köra.”

ser och vissa fick man verkligen ett nära band med, berättar hon.

Erika berättar om möten som hon minns särskilt väl. En fransman från Toulouse som hon både körde till resmålet, Göteborg, och sedan tillbaka hem med ett stopp hemma hos henne för att sova. En annan gång plockade hon upp en cyklist som hade cyklat ända från

Hannover, och fixade sovplats även till honom.

Ett annat minnesvärt ögonblick var när hon och 1000 andra bilar fastnade i flera dygn i snökaoset på E22:an mellan Hörby och Kristianstad i fjol.

– Jag hade min man och hund med mig i bilen och vi skulle åka till Karlskrona. Det slutade med att vi satt helt fast i över ett dygn. Vi träffade en tysk familj i snökaoset som sa att de hade åkt till Sverige för att de ville uppleva den svenska vintern. Vi skrattade allihopa åt det och sa att det fick de ju verkligen göra, säger hon.

EN SAK ÄR säker – vi kommer definitivt fortsätta att se Erika på vägarna i sin blåa, motivlackerade bil ett bra tag till.

– Nu säger jag precis det som alla politiker vill höra, men jag vill jobba tills jag är 75 år. Så länge jag orkar ta mig upp till bilen så kommer jag att fortsätta köra, säger hon med ett skratt. ■



FOTO: VOLVO TRUCKS

Volvo slog Scania i nytt säkerhetstest

Trafiksäkerhet. Volvo slår rivalen Scania dubbelt Euro NCAP:s ny säkerhetstest. Samtliga svensktillverkade dragbilmodeller får över tre stjärnor i testet, till skillnad från Iveco som bara får en.

Text John Antonsson

Det är den europeiska konsumentorganisationen Euro NCAP som för första gången har testat säkerheten på ett antal dragbilmodeller.

Volvo lastvagnars FH Aero och FM får båda fem stjärnor i betyg. Scantias R-series får tre stjärnor och G-series får fyra.

TESTETS FOKUS LIGGER på säker körning och krockundvikande. Euro NCAP har i det första testet fokuserat på säkerhetsutrustning genom att bland annat utvärdera bältespännare, hastighetsassistans, autobroms och kurshållning.

I FRAMTIDEN PLANERAR konsumentorganisationen att också granska krocksäkerhet och att utöka testet till fler fordonstyper.

En viktig del i testet var de hjälpmedel som finns för att skydda andra fordonslag och oskyddade trafikanter. Lastbilar står för 6 procent av trafiken på svenska vägar men för 20 procent av dödsolyckorna. Varje år omkommer i snitt 45 personer efter krock med lastbil. Lastbilsförare sitter förhållandevis säkert i hytten. I nio fall av tio då en lastbil kolliderar med ett annat fordon är det någon i det andra fordonet som omkommer. ■

Så många stjärnor fick dragbilarna

- ★★★ DAF XF 2025
- ★ Iveco S-WAY 2022
- ★★★ MAN TGX 2025
- ★★★ Mercedes-Benz Actros L 2024
- ★★★★ Renault Trucks T 2025
- ★★★★ Scania G-series 2025
- ★★★ Scania R-series 2025
- ★★★★ Volvo FH Aero 2025
- ★★★★ Volvo FM 2025

Meningsfull grön omställning?

Forskning. Forskaren Christian Ståhl vid Linköpings universitet ska granska vilka organisatoriska faktorer som påverkar att klimatarbetet upplevs som meningsfullt bland medarbetare, arbetsgrupper och chefer i transport- och energibranschen. Upplevelsen av mening avgör, enligt tidigare forskning, hur anställda handlar i den gröna omställningen. ■

Nytt om forskning

1 Hur kan elbilstillverkare vässa sina fordon så att däckslitage, och därmed utsläppet av partiklar, minskar? Ett nytt forskningsprojekt där Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) samarbetar med Volvo Cars ska försöka svara på det.

Att elfordon är tyngre och har kraftigare motorer innebär att elbilar generellt sliter mer på däckerna än fordon med fossildrift, konstaterar VTI. Dessutom ökar slitaget på vägbanan. Sammantaget leder det till större utsläpp av mikroplaster och andra luftburna partiklar, ett allvarligt miljöproblem som också kan påverka människors hälsa.

2 Att släppa ut fossila avfall i havet är förbjudet. Men fortfarande är det tillåtet att släppa ut vissa lastrester från bio-bränslen. En forskningsrapport från Linnéuniversitetet och Kustbevakningen visar att kemikalieutsläppen från tankfartygen är ett hot mot skyddade havsområden.

– Det är helt uppenbart att utsläpp av kletig olja, oavsett ursprung, kan döda eller påverka marint liv och att effekterna kan bli särskilt stora i känsliga områden, säger Kjell Larsson, professor emeritus vid Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet till forskning.se.

Ny anläggning ska återvinna planglas

Miljö. Under hösten invigde miljöföretaget Ragn-Sells en ny anläggning för återvinning av planglas i Örebro. Syftet är att omvandla stora mängder fönsterglas till nya fönster – och på samma gång minska utsläppen av den miljöfarliga växthusgasen koldioxid.

Glas innehåller till största delen sand och tillverkningen av glas kräver en viss typ av sand av ytterst fin och ren kvalitet. Den riskerar att ta slut om planglas inte återvinns.

Glas som smälts ner igen måste vara helt fritt från föroreningar, vilket ställer höga krav på återvinningen. ■



Vid en ny anläggning i Örebro ska planglas återvinnas med ny metod.

Ny station för vätgas öppnar

Åkeri. En ny vätgasmack är på gång utmed E6 vid Håbo i Munkedal, Bohuslän. Där ska man kunna tanka så kallad grön vätgas, som produceras koldioxidneutralt med förnybar energi, rapporterar nät-tidningen elbilens.se. Företaget Hydri står bakom satsningen.

Lastbilar med bränsleceller för vätgas har en räckvidd på cirka 100 mil och tanken kan fyllas på några minuter, jämfört med eldrivna fordon som kräver längre tid.

Hydri öppnade i oktober ännu en vätgasstation i Göteborgs hamn och planerar att skapa en rad vätgasmackar för tunga fordon från Trelleborg i söder till Kiruna i norr. På tur står nya stationer vid Götene, i Värnamo, Nykvarn och vid Hallandsåsen.

Volvo Lastvagnar testar nu lastbilar med bränsleceller och siktar på lansering före 2030, skriver elbilens.se. ■

Selim undrar om arbetsgivaren kan bestämma vilka röda dagar det ska betalas kvalificerad ob för. Och Natalie har hört att det enligt lag ska vara förbjudet att jobba natt. Det och fler frågor svarar Transports experter på.

Illustration MARTIN HEAP



Får bussförare fler semesterdagar när de blir äldre?

Kan bussförare vara med i Transport?

? Jag jobbar som bussförare och är 49 år gammal. Räknas detta yrke in som transportarbetare?

Sedan har jag en fråga om semester. Jag har läst att olika yrken har rätt till fler semesterdagar från 40, 50 år. Stämmer det? Och gäller det också för bussförare?

Diana

Svar: Man kan vara medlem i Transport när man arbetar som bussförare och kör beställningstrafik.

I vissa kollektivavtal har man flera semesterdagar efter ålder. Så är det inte i kollektivavtalet för bussbranschen.

Andreas Kindsjö,
central ombudsman

Hur stor är medlemsavgiften?

? Vad kostar det att vara med i Transport? Förhåller sig medlemsavgiften till lönen?

Göran

Svar: Medlemsavgiften i Svenska

Transportarbetareförbundet är baserad på din inkomst.

Så för att ge dig ett exakt svar behöver du ta kontakt med din lokala avdelning där du har din stationeringsort enligt anställningsbeviset. Detta på grund av att våra avdelningar kan ha olika medlemsavgifter.

Det ska dock sägas att det inte skiljer sig så mycket i medlemsavgift mellan våra 25 avdelningar.

Ulf Persson,
organisationsansvarig

När ska kvalificerad ob betalas ut?

? Min arbetsgivare säger att han bara betalar kvalificerad ob för julafton och inte för de andra dagarna, juldagen och annandagen. Kan en arbetsgivare bestämma vilken röda dagar han betalar kvalificerad ob för? Jag jobbar extra som taxichaufför och företaget har kollektivavtal.

Selim

Svar: Det beror på vilken löneform du omfattas av. Om du har procentlön utgår ingen ob-ersättning, men för månads- och timavlönade utgår ob-ersättning.

Har du timlön och din arbetsgivare har kollektivavtal, kan de inte själva välja vilka röda dagar som berättigar till kvalificerad ob-ersättning. Enligt avtalet gäller kvalificerad ob-ersättning även för juldagen och annandagen.

Anna Erixon,
central ombudsman

Rätt till betald restid?

? Jag jobbar inom transportbranschen och har ett kollektivavtal. Har jag rätt till betald restid från och till arbetsplats? Jag har en timmes körning hem och en timmes körning till arbetsplats.

Bianca

Svar: Tyvärr inte, det finns inget i transportavtalet som rätt till ersätt-

ning för resor fram och tillbaka till jobbet.

Joakim Guttman,
central ombudsman

Får jag ob lördagar och söndagar?

? Jag ska börja jobba inom transportbranschen som terminalarbetare. Min arbetstid är 07.00–14.30 och 14.30–22.00 (vardagar). Varannan fredag jobbar jag 14.30–01.00. Helger jobbar jag lördag 06.00–14.00 och söndag 15.00–21.00.

Hur är ob-tillägget upplagt? De berättade för mig att jag kommer att få ob-tillägg I när jag jobbar 14.30–22.00. Men vilket klockslag börjar ob-tillägg I och hur mycket får jag?

Får jag något ob-tillägg när jag jobbar lördag och söndag? I så fall hur mycket?

Glenn

Svar: När du jobbar vardagar mellan 14.30 och 22.00 så har du enkelt ob mellan 18.00 och 22.00.

Fredagar mellan 18.00 och 23.00 har du enkel ob och mellan 23.00 och 01.00 har du kvalificerad ob. Lördag och söndag har du kvalificerad ob hela passet.

Enkel ob (35,33 kronor/timme)

→ Måndag–fredag: 18.00–23.00

→ Midsommar: 06.00–12.00

→ Jul- och nyårsafton (om de inte infaller på en lördag): 06.00–12.00

Kvalificerad ob (60,57 kronor/timme)

→ Måndag–fredag: 23.00–06.00

→ Lördagar: 00.00–24.00

→ Midsommar: 12.00–24.00

→ Jul- och nyårsafton (om de inte infaller på en lördag): 12.00–24.00

→ Söndagar och helgdagar: 00.00–24.00

Magnus Larsson,
central ombudsman



Kan arbetsgivaren bestämma vilka dagar han ska betala kvalificerad ob?



Hur fungerar egentligen reglerna för nattarbete?

Är det förbjudet att jobba natt enligt lag?

? Jag har hört från mina kollegor att det skulle vara förbjudet att arbeta på natten enligt lag. Jag jobbar själv natt ibland och undrar om det stämmer?

Hur fungerar egentligen reglerna för nattarbete, och vad innebär det för oss som jobbar på natten?

Natalie

Svar: Tack för din fråga. Det är inte uttryckligen förbjudet att arbeta på natten enligt Arbetstidslagen (ATL), men lagen ställer krav på vila som gör att nattarbete i praktiken inte är tillåtet utan att man sökt dispens eller har det reglerat i kollektivavtal.

Enligt 13 § i Arbetstidslagen ska alla arbetstagare ha minst elva timmars sammanhängande dygnsvila under varje period om 24 timmar. En del av denna dygnsvila ska infalla under midnatt till klockan 5, det så kallade nattfönstret. Detta innebär att regelbundet nattarbete som utgångspunkt inte är förenligt med lagen.

Det finns dock sätt att frånga dessa regler:

Dispens från Arbetsmiljöverket: Arbetsgivare kan ansöka om dispens för verksamheter som, på

grund av sin art, allmänhetens behov eller särskilda omständigheter, måste bedrivas under nattfönstret. Exempel på sådana verksamheter är sjukvård, kollektivtrafik eller andra samhällsviktiga funktioner.

Kollektivavtal: Arbetstidslagen är semidispositiv, vilket innebär att den kan ersättas eller kompletteras av regler i kollektivavtal. Det är vanligt att kollektivavtal innehåller särskilda bestämmelser som möjliggör nattarbete, ofta med krav på vila och återhämtning anpassade till branschens förutsättningar. Har man inte tecknat ett avtal som reglerar arbetstiden så gäller arbetstidslagen fullt ut.

Även utan dispens eller kollektivavtal kan undantag göras tillfälligt om något oförutsett inträffar som arbetsgivaren inte kunnat förutse. Vid sådana tillfällen är arbetsgivaren skyldig att ge motsvarande kompensationsledighet för att säkerställa att dygnsvilan upprätthålls.

För att se vad som gäller för just dig rekommenderar jag att du kontaktar din lokala avdelning för att tala med en lokal ombudsman eller ditt regionala skyddsombud, kanske skulle du gå en avtalsutbildning för att lära dig mer om dina villkor och ditt avtal?

Gustaf Järsberg,
central arbetsmiljösamordnare

Kan min chef välja att inte betala ut ob för nattarbete?

? Har jag rätt till ob då jag arbetat 7 nätter? Jag har månadslön och är fast anställd men hade inte uppdrag varje dag den månaden jag arbetade natt. Kan min chef då välja att inte betala ut ob för nattarbetet? Jag jobbar som lastbilschaufför.

Carl

Svar: Du ska ha ob för all arbetad tid som faller inom ob-fönstret. Är du medlem i Transport kan du kontakta Transport på direkten eller din lokala avdelning om du behöver hjälp.

Magnus Larsson,
central ombudsman

Permission vid läkarbesök och var hittar jag kollektivavtalet?

? Hej! Jag har två frågor: 1. I ert avtal (för lagerarbetare), har man rätt till permission vid någon typ av planerade besök hos sjukvården? Vad krävs i så fall?

2. Jag letade efter denna infor-

mation men hittar den inte. Vad jag kan se kan jag inte ens komma åt avtalen om jag inte är medlem? Jag påverkas ju ändå av dem.

Nicklas

Svar: Svenska Transportarbetareförbundet har förhandlat fram att du får permission vid förstagångsbesök hos läkare och tandläkare vid akut sjukdom eller olycksfall och även efter remiss av företagsläkare eller av annan av arbetsgivaren godkänd läkare.

Eftersom du själv valt att stå utanför medlemskapet kan du vända dig till din arbetsgivare för att ta del av de kollektivavtalade förmånerna.

Magnus Larsson,
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.



Jul på väg. Stockholms centralstation inför första advent.

Årets julklapp speglar tidsandan

Hoho, här kommer tips och råd på julklappar, gåvor och upplevelser till andra och sig själv under långhelgerna. Där de röda dagarna i år ligger så att chansen till lång sammanhängande ledighet är ovanligt stor.

Text och foto LILLY HALLBERG

JULTOMTEN TOG REDAN i slutet av 1800-talet över som ansvarig för julklappsutdelningen. Tidigare hade sysslan bland annat skötts av julbocken i vissa delar av landet. Men för de allra flesta var gåvorna mycket enkla med dagens mått mätt.

Först i slutet på 1940-talet, efter andra världskriget, hade så kallat vanligt folk råd att köpa julklappar till varandra i större omfattning.

De senaste decennierna har julhandeln

vuxit och slagit nya rekord flera år under 2000-talet. Julklappar står för en stor del av omsättningen.

Samtidigt har intresset för alternativa julgåvor ökat. Det kan vara gåvor som går till att hjälpa utsatta människor, bevara utrotningshotade djur eller främja miljön.

Till årets gröna julklapp har till exempel fröpåsen utsetts.

HANDELNS UTREDNINGSGRUPP (HUI) har i snart 40 år utsett *Årets julklapp*. I år är

det unisexdoften, en spegling av att "genusstereotypa uttryck suddas ut inom mode och kosmetik" som det heter i motiveringen.

Årets julklapp-utnämningen säger mer om den tid vi lever i än vad som är vanligaste klappen – badskum – alla år.

HÄR ÄR NÅGRA vinnare genom åren:

- Bakmaskin (1988)
- Cd-spelaren (1991)
- Elektroniska husdjur (1997)
- Platt-tv (2004)
- Pokerset (2005)
- Spikmatta (2009)
- Råsaftcentrifug (2013)
- Stormköket (2020).

Förra året var det ett hemstickat plagg och i år är det alltså väldoft som passar både henne och honom.



Årets julklapp 2024 är unisexdoften.

FOTO: PRESBILD/INH



FOTO: SHUTTERSTOCK

MEN MÅNGA VILL också ge upplevelser av olika slag till sina nära och kära hellre än någon pryl. Transportarbetaren bad om hjälp med tips på läsning, lyssning eller filmer att upptäcka.

ALEXANDRA EINERSTAM

väktare och skribent:

Mitt första tips är prioritera vila och återhämtning. Alla har inte råd med en spawekend eller yogaretreat men kanske finns det en simhall med bastu i närheten? För mig fungerar bastun som en fristad där kropp och sinne får slappna av.

- Bok: *Skogen: I folktro, sägner och sagor* av Tora Wall.
- Ljudbok: *Fuskbygget: Så knäckte bostadsmarknaden Sverige och världen* av Andreas Cervenka.
- Film: *Young woman and the sea* (Disney plus).
- Tv-serie: *Black Doves* (Netflix).
- Brädspel: Scrabble.



LARS MIKAELSSON

förbundssekreterare Transport:

Jag läser Stefan Löfvens bok nu, intressant och med igenkänning för egen del.

→ *Svetsare och statsminister* av Stefan Löfven i samarbete med Ulrika Knutson, Atlas förlag.



MARIA LEFOY

kulturansvarig Transport:

En av de bästa familjefilmerna jag vet är *Elf* med Will Ferrell i huvudrollen. När jag var barn var tomten och magin bakom den tjocka snälla farbrorn det största och viktigaste när det kom till julen.

Att tomten fick hjälp av massa tomtenissar på Nordpolen som arbetade året runt var länge något som gjorde julen magisk och speciell. Därför är det extra



fint att filmen handlar om just detta. För julen är väl barnens högtid.

För att en julfilm ska vara riktigt bra ska den bjuda på glädje och skratt och det gör verkligen denna film. Det är svårt att inte bli glad oavsett hur många gånger man sett filmen. Den fångar verkligen julens glädje och det kan vi behöva i dessa dystra tider. Så ta dig tid med dina barn eller barnbarn och titta på denna film under juledigheten.

En annan riktig julklassiker/familjefilm är *Polarexpressen* med Tom Hanks.

En ung pojke börjar tvivla på att jultomten faktiskt finns och några minuter innan klockan slår över till julafton dyker Polarexpressen upp och erbjuder honom en exklusiv biljett och ett besök hos jultomten själv. På tåget finns en massa andra barn, så börjar en hisnande resa till jultomtens verkstad.

Pojken får lära sig om vänskap, mod och julens anda. Filmen är spännande och underhållande och jag rekommenderar den varmt.

DAVID ERICSSON

författare och lastbilschaufför:

JULDAGSLÄSNING Jag är osäker på om just läsning är bästa sättet att smälta jultomten. Men det är i alla fall en rogivande sysselsättning.

Själv är jag svag för arbetarförfattare som Ivar Lo-Johansson och Harry Martinson. De kan tyckas lite "out of date". I själva verket är det precis tvärtom.

De beskrev livet och kärleken på ett ofta mycket sensuellt och vackert sätt. Ivar Lo skrev om Rya Rya i *Bara en mor*. En ung statarkvinna som gjorde ett enda misstag i sitt liv; badade naken i en undanskymd vik under en het dag i slätten.

Harry Martinson skrev om luffaren Bolle som vandrade landsvägarna fram i *Vägen till Klockrike*. En inspiration till mig som också blev en landsvägsfluffare i tonåren – och är det än i dag fast på lastbilshjul.

Så läs eller lyssna på de fina berättelserna och njut! ■



De mest spelade jullåtarna

Niklas Strömstedt har skrivit den mest spelade jullåten, *Tänd ett ljus*, från 1987. Det visar en sammanställning musikrättsorganisationen Stim gjort över de mest spelade svenska låtarna i december förra året. Tvåa ligger Marcus & Martinus *Christmas to me* och Adolphson & Falks *Mer jul*.

Den internationella listan toppas av Whams *Last Christmas*, följt av



Mariah Careys *All I want for Christmas is you* och The Pogues och Kirsty MacColls *Fairytale of New York*. ■

Jul i rutan

Julfilmerna blir allt fler. Strömningstjänsten Max lista över julfilmer har över 50 titlar i år. Men de populäraste filmerna och tv-programmen i juletid behöver inte ha så mycket med jul att göra. Det juliga ligger i traditionen att de visas på tv under storhelgerna.

Lasse Åbergs charterkomedi *Sällskapsresan* från 1980, som sågs av över två miljoner då den gick på bio, representeras troget. *Kalle Anka och hans vänner önskar god jul* är avgörande för tidsplanen i många svenska hem på julafton. SVT har sänt programmet varje år sedan 1960 och det har i många år tagit förstaplatsen som årets mest sedda. På julafton 2020 slogs rekordet som mest sedda program någonsin i Sverige med 4 519 000 tittare. Samma år toppades listan över mest googlade julfilmer i landet av *Grinchen*, följt av *Love actually* och *Ensam hemma*. ■

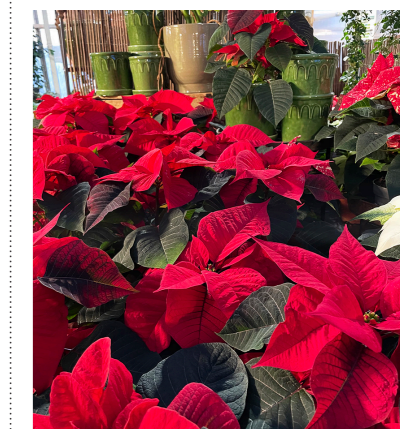
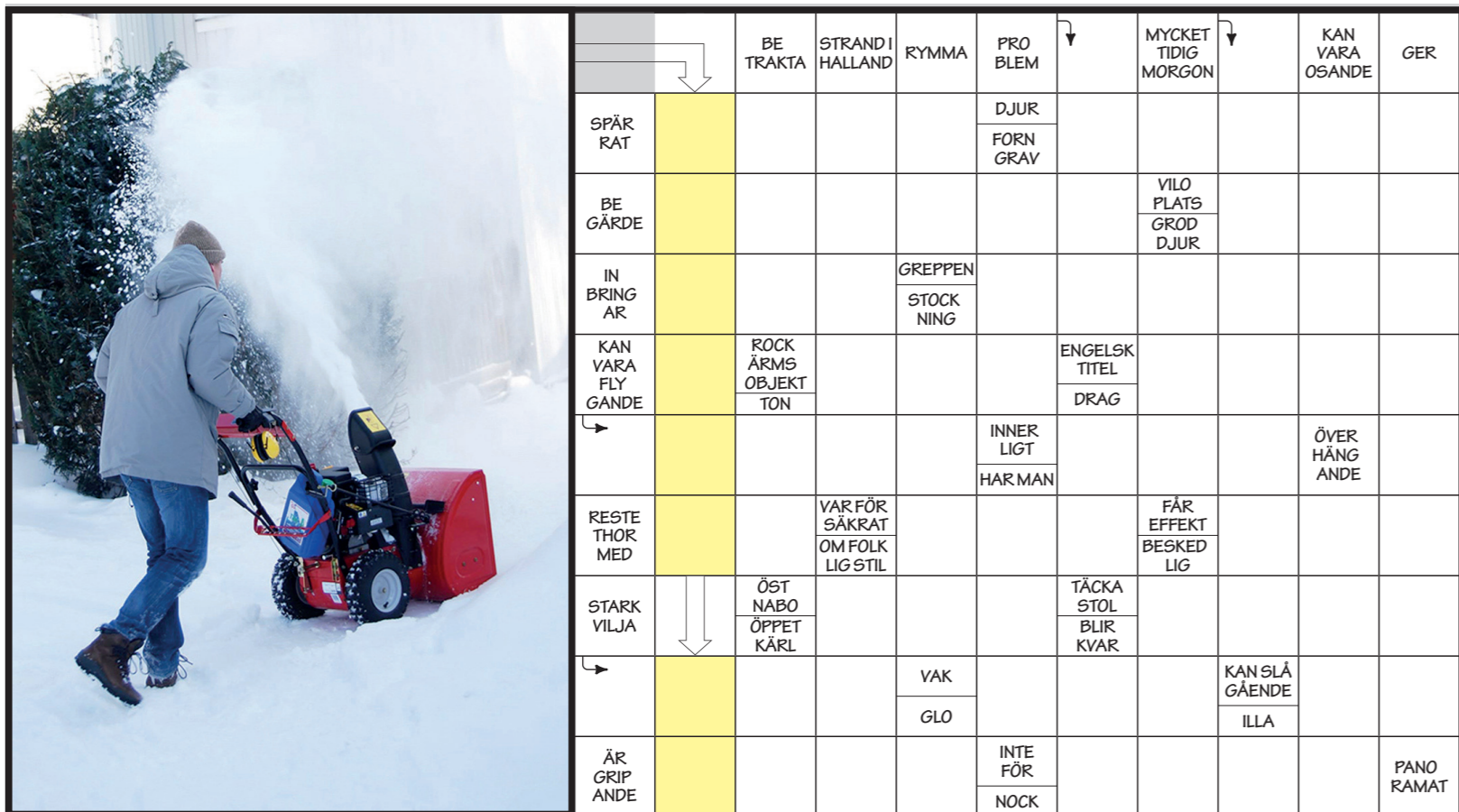


FOTO: JUSTINA ÖSTER

Tio miljoner stjärnor

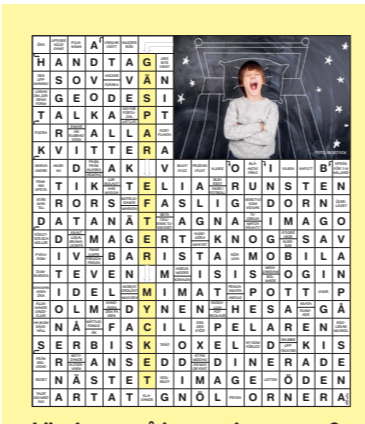
Under 2000-talet har julstjärnan behållit sin position som julblomma framför andra. Varje år säljs 9–11 miljoner julstjärnor i Sverige, majoriteten är också framdrivna i landet. ■



TUFFA	NÄR DET BLIVIT BLITT	TAGEL STÅNG	SPIS	CIRKEL LINJE	PLÅGAR ÖRAT CA 3,14	I HJUL HIM MELS BLÅTT			
RÄKNE ORD			TÅG VIRKE SÄTT I KOGER		NR 85 KVINNA				URIEL
GÅR UNDER JORDEN		LAND UT STRÅLNING				TROLL KARLS PLÅTS BETÅGEN		ALLT JÄMT GRUPP JOBB	
SY IHOP KANTI KANT	FÅR OFTA ALPINIST BOSS				DÅ HÅLLS KOLL SATS	HETTAS UPP SFÄR			OR GANI SERA
			UPP RÄKNING ÄR NÄST HÖGST			MÄRKTA GET I BERG			
BE HÅLL ÄRE	BILJON PREFIX MELLAN HAVANDE		TRÄ PAPPRET		BLI DAG KAN PIGGA UPP	LITE NÄRMRE PARKEN			
		HASTA ÄR OFTA PIONER		TÖMDE EKAN GRUS SORT		ÄR TALLRIK ROS I HAMN	FLERA FACK ISANDE VIND		
UNDER HÅLLER				ITY NÖTER					GATT
UND SATTE	KELIG SKAL ETTA		ALLVAR LIG DÄRFÖR ATT			ÄR MIN DRE ÄN SINGEL BRÅK			
				STA		ÄLVORS KUNG			
LOCKA TILL SKRATT		FÖR BRUKAS			LEDA BORT VATTEN				

Fyll i korsordet och skicka in det till **Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm**. Märk kuvertet "Kryssset-IO-24".
 Eller mejla in lösningen (hela korsordet) till info@transportarbetaren.se. Skriv "Kryssset-IO-24" i ämnesraden.
 Senast den 20 januari vill vi ha din lösning. Vi drar två vinnare som får varsin biocheck.

Namn: _____
 Adress: _____
 Postadress: _____



Lösningen på krysset i nummer 9.

Grattis!
 Vi vann varsin biocheck:
 Lars-Åke Hedberg, Enskededalen
 Elin Andersson, Ånäset.



Månadens Quiz

Skicka in lösningen på quizet till info@transportarbetaren.se senast den 20 januari, och skriv "Quiz-IO-24" i ämnesraden. Glöm inte att skriva namn och adress. Två vinnare får två trisslotter var i pris.

- Hur stor är den genomsnittliga timlönen för en Boltförare?**
 1. 142 kronor
 X. 151 kronor
 2. 165 kronor
- Vilket bränsle ska man kunna tanka på den nya macken utmed E6 vid Häbo i Munkedal, Bohuslän?**
 1. Vätgas
 X. Bensin och diesel
 2. Etanol
- Vad står det längst fram på lastbilschauffören Erika Trelles motivlackade Volvo FM II?**
 1. "Stark kvinna reder sig själv!"
 X. "Mer vild än tam!"
 2. "Katten också!"
- Vad utsågs av Handels utredningsinstitut till Årets julklapp 2009?**
 1. Stormköket
 X. Pokerset
 2. Spikmatta
- Vilket yrke har månadens medlem, Danijel Kovacic?**
 1. Flygmekaniker
 X. Lastare
 2. Flygvärd
- Vilket fack hade tidigare avtalsrätten på Frigoscandias lager i Helsingborg?**
 1. Unionen
 X. Handels
 2. Livs

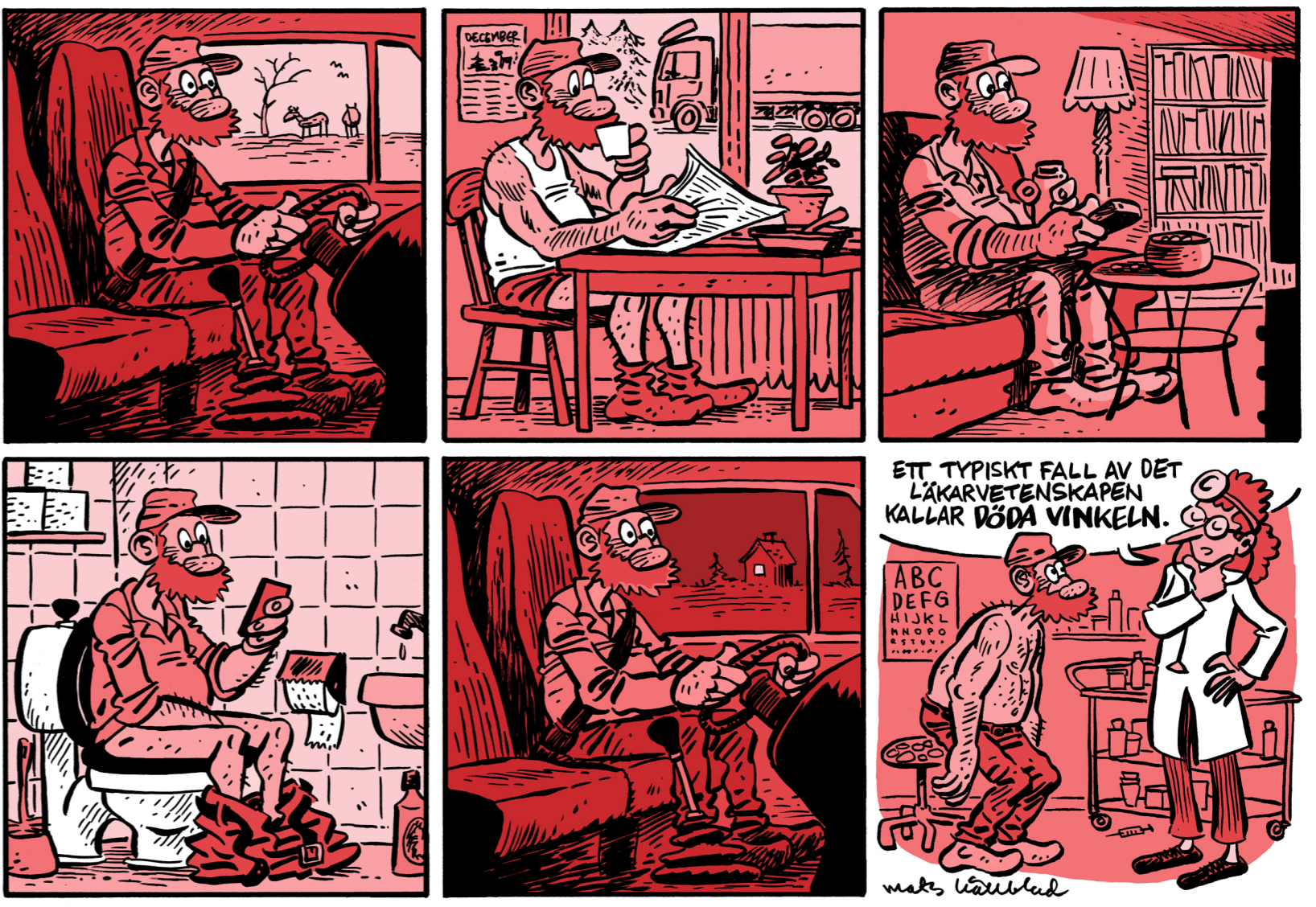
Rätt svar på förra numrets quiz
 1: X (Transportavtalet)
 2: I (En pessimistisk inställning)
 3: 2 (Frost)
 4: X (15 juli 2020)
 5: I (Trygghetsförsäkring vid arbetsskada)
 6: X (Polen)

Grattis!
 Vi vann två trisslotter var:
 Marit Grufman, Åkers styckebruk
 Claes-Erik Gustafsson, Linköping.



På väg

Originalserie för Transportarbetaren av Mats Källblad.





Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 53 880 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 växelns 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

"Folk älskar jobbet men har inte råd att stanna kvar"

Högt ovan molnen har flygvärden Danijel Kovacic upplevt både frierier, svimningar, magsjuka och en misstänkt hjärtinfarkt. Jobbet är fantastiskt, tycker han, men pandemin kom med sänkt lön och sämre arbetsvillkor. Därför engagerade han sig fackligt.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

DANIJELS TIDIGASTE PASS börjar 05.15, med det senaste kan han gå av först vid midnatt. Ibland på Arlanda andra gånger i andra städer i Europa. Han räknar upp London, Barcelona, Las Palmas, Umeå, när vi ses mellan flygningarna på ett kafé i Arlandas Sky City. En uniformsklädd flygvärd hastar förbi med rullväska.

– Vi ses i morgon mot Malaga, ropar Danijel och får en vinkning och ett brett leende till svar.

Kollegorna är underbara. Man blir ett tajt gäng, skojar och hjälper varandra när man jobbar så tätt ihop i luften, berättar han.

Flygintresserad har Danijel alltid varit. Därför bytte han bana från värd till flyg 2018. Han hoppade in som värdanställd när flygandet störtök under pandemin, under permittering och varsel inom flygbranschen. Men nu blir han flyget trogen och jobbar på för högre löner, liksom bättre schemaläggning och balans mellan tidiga och sena pass. Mellan arbete och fritid.

VÄRDEN GAV FÖR många tunga upplevelser av sjukdom och död att bära med sig hem. Samtidigt har villkoren stramats åt inom flyget. Förr var det högsäsong under semestertid, jul och nyår. Nu gör bristen på personal arbetet mer "maxat".

– Det leder till att man ofta är väldigt trött och det kan på sikt påverka säkerheten uppe i luften, som alltid är prio ett. Den låga grundlönen på cirka 21 500 kronor måste höjas. Nu tvingas folk sluta eller gå över till charter, som har färre starter och landningar. De älskar jobbet, men de har inte råd att stanna kvar.

Före coronan var det ont om jobb. Nu skriker flygbranschen efter personal, berättar Danijel. Han stöder armbågarna på kafébordet och tatueringarna på hans föräldrar, pappa Rade och mamma Nada, avtecknar sig på armarna.

– Jag ville ha något som jag inte ångrar sen. Det är en sorts hyllning till mina



Danijel Kovacic, uniformsklädd och klar för nästa flygning.

föräldrar som flydde från före detta Jugoslavien under kriget. Visa vad de betytt för mig.

PAPPAN JOBBADE SOM målare. Mamman var guldsmed, men tog arbete på bland annat varuhus och som tunnelbaneförare. Danijel är född i Sverige. Han jobbar fem dagar i sträck och har sedan ledigt i fyra. Första lediga dagen är han helt slut, orkar bara med lite tvätt och plock.

– Tröttheten som kommer av låg syresättning på hög höjd är svår att beskriva. Ungefär som bakfylla, man är inte riktigt närvarande.

Danijel Kovacic stryker med handen över tatueringen på vänsterarmen. En klocka. Vad betyder den?

– Det är hemligt, säger han och ler. ■

DANIJEL KOVACIC

Ålder: 44 år.

Bor: Stockholm.

Familj: Singel.

Fackliga uppdrag: Ordförande i kabinklubben på Norwegian.

Fritiden: Tränar på gym, umgås med vänner och familj

Jobbar: 3 helger av fyra, utan ob.

Språk: Mest engelska, lite tyska, serbiska och kroatiska.



Kollegorna lyser upp flygvärden Danijel Kovacic arbetsdagar. "Vi är glada, sociala och utåtriktade, även om vi fått stiga upp 03.00. Annars skulle det vara svårt att ha det här jobbet."

Danijel Kovacic om ...

→ **Viktigaste kraven:** Högre lön och bättre balans mellan arbete och fritid.

→ **Städtillägg (tidy up):** Har tagits bort.

→ **Fördelning flygvärdinnor/flygvärder:** Ganska jämnt nu.

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**

