

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 10 oktober 2017

**Våldet allt grövre
mot parkeringsvakter**

5 frågor

**Är chaufförer för bra
för sitt eget bästa?**

**Flisförare drogs mot-
villigt in i åkerihärva**

SPECIAL

*Låt inte
dyslexin
stoppa dig*

Lastbilssystrar

Ann-Louise Madsen och Marie-Louise Karlsson

Taxi Färdtjänstkaos drabbar förare i Värmland
Terminal/distribution Här är de fem största riskerna att skada sig på jobbet

A man with a beard is shown in profile, stretching his right leg against a weathered concrete wall. He is wearing a dark, hooded rain jacket with white piping and a small 'CRAFT' logo on the chest. He is also wearing dark leggings with a white stripe down the side and a 'CRAFT' logo on the thigh. He is holding his right foot with his right hand, and a watch is visible on his left wrist. The background is a textured concrete wall with visible rivets and shadows.

STADEN
ÄR MITT
HEM.
MIN
ARENA.

Upptäck vår löparkollektion på
www.craftsportswear.com

CRAFT 

TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

da Media AB,
08-786 0334
annons@da-media.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2017.
TS-kontrollerad upplaga:
61 100.

Nästa nummer utkommer
den 2-3 november.

PRENUMERATION

200 kronor per år.
Adressändring meddelas
till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan
mejla info@transport-
arbetaren.se.

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 10

**4 VÄLKOMMEN**

Lena Blomquist om att
läsa med öronen.

6 GRANSKNING**PARKERINGSVAKTER**

Hot och våld är vardag för
p-vakterna.

10 AKTUELLT

Tolv sidor om vad som har
hänt sen sist.

20 ARBETSOLYCKOR

Terminalarbetare och
distributionschaufförer
skadar sig på jobbet.

**21 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON****22 5 FRÅGOR ANNIKA
LINDAHL NORBERG**

Psykologen om sina mö-
ten med arbetsskadade.

**24 MÖTET ELLINOR
GRAFSTRÖM**

Hon har nytt jobb efter
härvan av lögnar på det
gamla.

28 SPECIAL DYSLEXI

Orden på jobbet – också
en facklig fråga.

31 DYSLEXI

Patrik Welle låter sig
inte hindras av läs- och
skrivsvårigheterna.

34 KULTUR

Äkta chaufförer spelar i
rullande lastbilspjäs.

36 OKTOBERKRYSSSET**37 FRÅGA FACKET****38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**

Transports ordförande har
ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

Det här händer i din
avdelning.

41 MÅNADENS AVDELNING

Avdelning 41 fyller 100 –
och satsar på unga.

42 MÅNADENS MEDLEMMAR

Systrarna valde friheten i
en lastbilshytt.

43 DEBATT ABF

"Bygg ut kunskapslyftet".

**44 LEDARE JAN
LINDKVIST**



Vill du läsa oss med öronen?

Arligt talat: Hur mycket läser du i Transportarbetaren? Artiklarna om läs- och skrivsvårigheter har fått oss att tänka till lite extra i det här numret. Vi skrev just de texterna en aning rakare och tydligare. Vi ska också läsa in dem och lägga ut ljudfilen på webben.

Och då seglade tankarna i väg till gamla hederliga taltidningar, ett sätt för synsvaga eller dyslektiker att läsa nyheter och reportage med öronen. Liksom för den som sitter bakom en ratt.

En koll bland kollegorna i fackförbundspressen visar att några funderar på syntetiska röster för en framtida taltidning. En skickar hela tidningen på inläsning och låter bära hem den till sex prenumeranter. Ytterligare en tidning läser in ett reportage per nummer och lägger det på webben.

Hur tycker du att Transportarbetaren ska göra? Hör av dig!

KONTAKTEN MED ER läsare hjälper oss alltid att tänka till.

Efter förra papperstidningen mejlade Olivia och suckade över att tidningen var så gubbig. Bara män bland sogubbar på förstasidan, och knappast några kvinnor bland övriga transportarbetare som uttalade sig och fanns på bild i resten av tidningen heller.

Hon påminde redaktionen om vikten av att den som tillhör en minoritet måste känna igen sig i sin tidning. Och att vi, när det handlar om kvinnor, därför behöver lyfta fram mer än de cirka 15 procent som finns i Transports medlemsregister.

TAXICHAUFFÖREN PER TYCKTE å andra sidan att hans yrkesgrupp var hopplöst bortglömd, när han hade bläddrat igenom tidningen. "Vi kör ju bara människor och inte skit", konstaterade han.

Just när dessa rader skrivs pågår löneförhandlingarna för taxiförare och färdtjänstchaufförer. Vart diskussionerna är på väg kan Per och alla andra läsa hur det gick längre fram i tidningen.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Och då seglade tankarna i väg till gamla hederliga taltidningar, ett sätt för synsvaga eller dyslektiker att läsa nyheter och reportage med öronen. Liksom för den som sitter bakom en ratt.

Lena tipsar

Titta på bilden här ovanför – det är en ångande nytryckt Transportarbetaren som forsar fram högt över redaktörens huvud.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Emil Burman har utsetts till Transports valledare.

"Bra. Fackförbunden ska alltid jobba politiskt. Och till slut för en S-ledd regering." Andreas Hallin

"Det känns bra att det finns folk som kämpar för kollektivavtal och bättre villkor! Kämpa på!" David

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Malmö är en förlorad stad.
2. Dragbil skenade mot kajen och blev skrot.
3. Stockholms sogubbar fortsätter protesterna.

Insänt

När kommer bankgiro-numret?

Då vårt beslut från kongressen om att lämna Nordea rimligtvis torde genomföras snarast, så emotser jag ett bankgiro-nummer för inbetalning av medlemsavgiften. Postgirot ägs av Nordea numera!
Per Olof Lundin, Ockelbo

Åkeriföretagen skrev en debattartikel om att politikerna måste göra något åt bristen på chaufförer.

Sagt på facebook

"Det är bara att betala så får man chaufförer. Kvalité kostar." Guy Lönnvik

"Vadå för att klara sina behov 'måste åkarna anlita bemanningsföretag'?"

Det är väl självvalt att de inte anställer svenskutbildade chaufförer på inringning och i stället tar in bemanningsföretag?

Att skylla på att det inte utbildas nog är också fel. Tar man det året jag gick min utbildning så har närmare hälften av oss inte fått en chans att börja. Det begärdes att vi skulle lägga oss under kollektivlön via bemanningsföretag som inte tillhörde någon paraplyorganisation. Deras krav var att man inte var fackansluten.

Är man arbetslös tackar man inte nej till jobb, och när åkerierna inte kollar de inhyrdas villkor söker sig nyutbildade till andra yrkesområde.

Jag har förnyat mitt YKB. Men många som läste samtidigt har som jag CE-kort, men utgången YKB. Det är omöjligt att spara ihop såväl till pension som lägga undan till fortbildningen på de få timmar man har." Monica Reuter

Sagt på webben

"Vem skulle vilja bli lastbilschaufför? Läser man Transportarbetaren så är det mest bara elände: fuskande åkerier, folk får inte ut sina löner, kör du för fort och blir av med körkortet får du ingen a-kassa etc etc.

Folk verkar dock inte saknas, enligt artikeln, däremot kompetens. Det är nog bara att inse att de som gillar att köra lastbil – kör lastbil. De andra struntar i det." Örjan Torpe

Läsarbilden



Bilden talar för sig själv, tyckte Karin Gullberg när hon stötte på skylten i ett soprum i Stockholmsområdet.

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



Trio med koll på läget

VIXEN, DANTE OCH ATLAS är alltid med. De tre blandrashundarna (med en hel del siberian husky i allihop) kamperar ihop med Marie Fagerström i flisbilen. Den här stunden stod matte och tankade, när gänget fick syn på något intressant en bit bort.

Marie Fagerström jobbar på sin pappas åkeri, men är nästan mer känd som fotograf än som chaufför. Hennes instagramkonto laplandroads har 12 000 följare.

FOTO: MARIE FAGERSTRÖM

Grövre våld

Vardagen har blivit tuffare för parkeringsvakter och väktare som delar ut parkeringsavgifter. De som har koll på branschen är eniga: Hoten och våldet blir allt grövre.

Text JOHN ANTONSSON Grafik CHRISTINA AHLUND



Sex exempel från anmälningar till

**Stockholm,
Skärholmen,
december 2015**

En parkeringsvakt kommer till en trasig p-automat. Automaten är vandaliserad. På den en lapp med vaktens tjänstgöringsnummer, ett kors och texten "450 kr?". Anmäldes som hot till Arbetsmiljöverket.

**Sundsvall,
flygplatsen,
juni 2016**

En kvinna blir upprörd för att hon inte får stå på elbilsparkering med bensinbil. Hon tar en skarp sväng och stannar just innan hon kört på parkeringsvakten. Därefter ger hon vakten en lätt knuff med sin bil och kör i väg, vakten tar då snabbt ett par steg, annars hade kvinnan kört över vaktens fötter.

och mer hot

Arbetsmiljöverket:

Göteborg, Partille, januari 2016

En parkeringsvakt lappar en bil. Bilisten som blivit lappad går fram till parkeringsvakten. Bilisten säger att om han inte haft dotter med sig i bilen hade parkeringsvakten inte överlevt.

Stockholm, Spånga, april 2016

Flera fall av våld och hot vid en specifik parkeringsplats kulminerar i ett allvarligt hot mot en parkeringsvakt. Transports regionala skyddsombud lägger skyddsstopp på parkeringen och fastighetsägaren svarar till slut med att anlita ett enmansbolag utan kollektivavtal som därför inte påverkas av skyddsstoppet.

Sundsvall, juli 2016

En bilist kommer fram till parkeringsvakten och säger att han inte skulle ha fått en lapp veckan före. Mannen står väldigt nära vakten och är hotfull. Vakten tar upp telefonen för att ringa 112. Mannen spottar vakten i ansiktet och kastar något mot honom.

Stockholm, Botkyrka, augusti 2016

En arg man kommer fram när parkeringsvakten håller på att lappa bil. Mannen säger att han kommer miss-handla vakten med kulhammare om boten inte försvinner. Mannen är så arg att han skakar och har knutna nävar. Boten var inte färdigställd, så parkeringsvakten tog bort den och avvek så fort som möjligt från platsen.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Väktare som har parkeringsbevakning som sidouppdrag har i regel larm med sig. Larm är inte lika vanligt för dem som jobbar för renodlade parkeringsbolag.



Så blir jobbet säkrare

Rosa Settergren från Transport jobbar med projektet God sed i bevakningsbranschen. Hon träffar regelbundet parkeringsvakter och väktare som delar ut parkeringsböter. Rosa tar upp några saker som behöver åtgärdas för att arbetslivet ska bli säkrare:

- Ibland saknas radiotäckning i parkeringshus. Då går det inte att snabbt kalla på hjälp.
- Personalen behöver rätt utrustning. De flesta har redan larm, men inte alla.
- Instruktioner och träning behövs.
- En kultur där personalen vill och framför allt vågar rapportera måste byggas. Många nya vill inte vara besvärliga och är rädda för represalier från chefer.



Björn Larsson har jobbat som parkeringsvakt i 30 år, och nog har det blivit tuffare.

– Fler blir arga, tar konflikt och säger att vi ska riva boten. Jag vet att många utsätts för hot. Men vissa vågar inte säga något. De är rädda att bli uppsökta i hemmet och få represalier från den som hotat, säger Björn Larsson som är huvudskyddsombud på Q-park i Stockholm.

Transportarbetaren har pratat med ett flertal av Transports regionala skyddsombud. Fram träder bilden av en allt tuffare vardag för parkeringsvakter. Speciellt i stora städer och städer där våldsbrott är vanligare. På många ställen har hot och våld blivit vanligare. Framför allt har det blivit grövre.

JARI SOTKASIIRA är regionalt skyddsombud (RSO) för Transport i Sörmland. Han ser våldet mot parkeringsvakter och annan säkerhetspersonal som en del av en större trend.

– Det händer något hela tiden. Jag går ständigt på helspänn för att det ska komma ett dödsfall. Men jag är rädd att det inte är en fråga om om, utan när.

Jari Sotkasiira berättar att Sörmlandsavdelningen har både Eskilstuna och Södertälje i sitt område. Två av de städer i landet som är värst drabbade av våldsbrott. (Se artikel till höger.) Många medlemmar lever under stor press, men det är svårt att som ensamt RSO hantera allt som händer.

– Det är otäckt det som utvecklas. De som håller på, jag kallar dem skitungar, bryr sig inte om blåjuspersonalen. Så varför skulle de bry sig om väktare och parkeringsvakter? säger han.

HUR VANLIGT DET är att just parkeringsvakter drabbas av våld och hot finns det ingen statistik om i dag. Siffrorna på Brottsförebyggande rådet paketerar ihop våld mot alla möjliga tjänstemän i samma tabeller.

Arbetsmiljöverket borde ha uppgifterna eftersom arbetsgivare enligt lag måste rapportera allvarliga tillbud om hot eller våld dit. Men efter att Transportarbetaren sökt på de största företagen i branschen visar det sig att vissa företag är betydligt sämre på att anmäla tillbud än andra.

– Att titta på statistiken över hur många som gjort tillbudsanmälningar till Arbetsmiljöverket skulle vara till jättestor nytta, ifall vissa av våra konkurrenter också började följa lagen och anmäla händelser,

”Det händer något hela tiden. Jag går ständigt på helspänn för att det ska komma ett dödsfall. Men jag är rädd att det inte är en fråga om om, utan när.”

Jari Sotkasiira, regionalt skyddsombud på Transports avdelning 7 i Sörmland.



säger David Lundin på Nokas personalavdelning.

Bevakningsbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Bya) är ett samarbete mellan Transport och företagen inom bevakningsbranschen. Medlemsföretagen i Bya har ett system som heter GIA där alla incidenter ska rapporteras in. Där finns dock inte parkeringsjättarna Apcoa och Q-park med.

FÖRRA ÅRET RAPPORTERADES 62 tillbud och olycksfall när det gäller parkeringsvakter till GIA. Av dessa handlade 18 om hot och våld. 2015 var det fem inrapporterade fall av hot och våld, i år har redan sex rapporter om hot och våld mot parkeringsvakter kommit till GIA. Även om det är skillnad i rapportering mellan 2015 och 2016 är det helt omöjligt att se en trend på så få år.

David Lundin på Nokas delar bilden av att klimatet har blivit hårdare.

– Parkeringsvakter är en av våra mest utsatta yrkesgrupper. Vi jobbar mycket med att få vår personal att anmäla händelser. Men en anmälan i sig är ingenting värd. Vi har nytta av den först när vi tillsammans med kunden ser till att hitta strategier som minimerar riskerna för personalen.

NÄR VAKTERNA RÖR sig i mer problemtyngda områden kan strategier som att vara snabb, att bara jobba när polisen är aktiv och att lyssna av stämningen i området vara sätt att minska riskerna, berättar David Lundin.

– Jag undrar vad som skulle ske om fler visste om vad som händer för våra yrkesgrupper. Om de visste vad människor utsätter parkeringsvakter för. Då kanske fler skulle ha civilkurage att hjälpa till när någon står och skriker på en parkeringsplats, säger Lundin.



Björn Larsson är huvudskyddsombud på Q-park i Stockholm.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Hovrätten fastställde tingsrättens dom. Gärningsmännen är skyldiga till grov misshandel och grovt våld mot tjänsteman.

Fängelsestraff för grov misshandel

En väktare i Eskilstuna misshandlades grovt efter att han delat ut en parkeringsbot. Gärningsmännen döms till ett respektive ett och ett halvt års fängelse.

En sen kväll i Eskilstuna, i april tidigare i år. En väktare på Securitas jobbar ensam. Han stannar på en parkeringsplats i Fröslunda och delar ut parkeringsböter. En till bil rullar in på parkeringen. Väktaren och bilens förare pratar lite. Under samtalet kommer två unga män till parkeringen. De upptäcker att de fått en parkeringsbot. En av dem springer fram. Arg. Väktaren vill inte stanna och prata. Det har redan varit problem för bevakningspersonal i området. Väktaren rullar upp rutan och börjar köra. En av killarna ställer sig framför bilen och blir påkörd i låg hastighet. Sedan går det fort. Väktaren slits ut ur bilen. Han drar batong och försöker försvara sig. Först med slag mot ben. Tumult. Väktaren är över en av männen. Då kommer den andra gärningsmannen och hjälper till att övermanna väktaren. Till slut. Väktaren ligger på marken och blir sparkad och slagen med batong på huvudet. Batongen var en 26 tum lång teleskopbatong med knopp längst fram. Väktaren fick sy 15 stygn i ansiktet.

GÄRNINGSMÄNNEN DÖMDES i tingsrätten till ett respektive ett och ett halvt års fängelse för grovt våld mot tjänsteman och grov misshandel.

Domen överklagades sedan till hovrätten, avgörandet kom i slutet av september.

De anklagades försvar hävdade att den ena gärningsmannen agerade i nödvärn. Men rätten sa att det våld som väktaren använde var för att freda sig själv.

En annan del i försvaret handlade om ett försök att ta ifrån väktaren det särskilda skydd som vissa personer har i sin myndighetsutövning. Försvararna försökte hävda att misshandeln av väktaren inte skulle räknas som "våld mot tjänsteman" eftersom han just då, som en del av sin runda, också delade ut parkeringsböter.

Rätten sa att det förvisso stämmer att parkeringsuppdraget inte är myndighetsutövning i lagens mening. Däremot anses att en väktare som jobbar för ett bevakningsföretag utför myndighetsutövning om han eller hon utför en bevakningstjänst.

Eftersom väktaren hade bevakningstjänst i närheten av platsen han misshandlades på, såg rätten det som att parkeringsuppdraget var en sidouppgift och att han hade därmed hade kvar sitt särskilda skydd.

Hovrätten håller med om tingsrättens dom i sin helhet och gärningsmännen får avtjäna sina straff.

John Antonsson

5 tycker till

Tror du att skatterabatt på fackavgiften får fler på ditt jobb att gå med i facket?



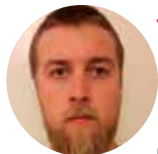
Eliseo Cordoba,
tidningsbud, Gimo:

–För min egen del spelar inte avgiften någon roll. Jag har alltid varit med i facket och tycker att det är viktigt. Men många har gått ur för att det har blivit dyrt, och en hel del av dem kan nog gå med igen om det blir billigare.



Isabella Sterner,
väktare, Kiruna:

–Min arbetsplats är unik på det sättet att alla i princip redan är med i facket. Men överlag tror jag att fler kommer att gå med om det kostar mindre, särskilt de som är unga.



Jens Eriksson,
däckmontör, Luleå:

–Jag skulle inte tro det. Det känns inte som en kostnadsfråga om folk går med i facket eller inte.



Marie-Louise Rindå,
flygtekniker, Tobo:

–Ja, det tror jag. Det är en bra idé. Avgiften är ju delvis en ekonomisk fråga och kan man dra av skatterabatten i sin deklaration tror jag det kan bli enklare för fler att gå med.



Martin Andersson,
flygplåtslagare,
Märsta:

–Billigare medlemsavgift lockar alltid fler medlemmar. Hos oss är majoriteten med i Transport. Skatterabatt är bra, att få lite tillbaka är ju en uppmuntran från samhället om att facklig verksamhet är önskvärd.

Så påverkar budgeten Transports medlemmar

Politik. Alkobommar, tusen platser på yrkesförarutbildning för vuxna och pengar för att gods ska gå till havs i stället för på väg. Det är några av nyheterna i statsbudgeten för nästa år.

Text John Antonsson

Om mindre än ett år är det val. Regeringen har lite tur. Till nästa år finns det ett så kallat reformutrymme på dryga 80 miljarder kronor. Hälften av de pengarna går till att betala av på statsskulden. Andra halvan går till flera nya satsningar.

De allra största utgifterna i regeringens och Vänsterpartiets budget handlar om sänkt skatt för pensionärer, höjda barnbidrag och mer pengar till polisen och försvaret. Men det finns också en del mindre budgetposter som påverkar Transports medlemmar.

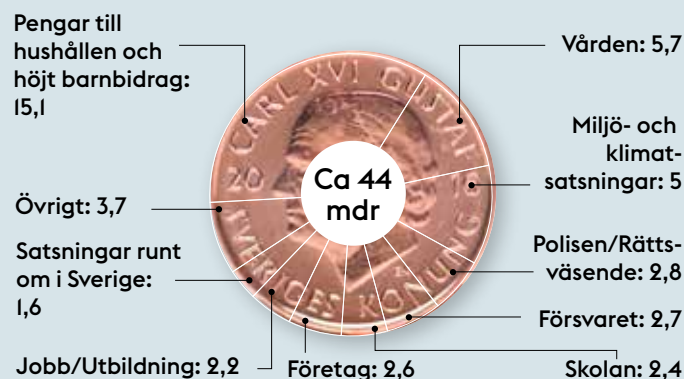
RUNT HAMNARNA FINNS två intressanta nyheter.

Den första handlar om 78 miljoner kronor till automatiserade nykterhetskontroller. Det innebär helt enkelt att det blir bommar där föraren måste andas rent för att ta sig ut på vägarna. Pengarna fördelas över tre år och ska räcka till bommar i det regeringen kallar "relevanta hamnar". Den andra hamnnyheten gäller så kallad eko-bonus. Enkelt förklarat handlar det om att det finns pengar för att föra över godstrafik från vägarna till sjö och hav. Det handlar om 50 miljoner kronor om året de närmaste tre åren. Därefter ska projektet utvärderas.

100 MILJONER OM året i tre år extra läggs på underhåll av landsbygdsvägar.

Pengar avsätts för att rekrytera

Så fördelas budgetsatsningarna (miljarder kr)



GRAFIK: TT NYHETSBYRÅN

fler yrkeslärare till gymnasiet. Dessutom läggs det pengar på att fler vuxna ska kunna gå yrkesutbildning. Under nästa år rör det sig om 18 000 nya utbildningsplatser.

Regeringen har också aviserat en särskild satsning på yrkesförarutbildning för vuxna. Där rör det sig om 1 000 platser om året, de närmsta tre åren.

LÖNEBIDRAGEN HÖJS OCH möjligheten att ta studielån för körkort till personbil införs om du är mellan 18 och 47 år gammal. För den som blir arbetslös minskas karensen till a-kassan från sju till sex dagar utan ersättning.

TRANSPORT HAR VARIT kritiskt till regeringens planer att införa en flygskatt. Men nu står det klart att den blir av, i något förändrad form. Flygskatten bekostas av den som reser, och den är 60 kronor per person och resa inom landet. För utlandsresor blir skatten högre.

REGERINGEN LÄGGER 7,1 miljarder kronor extra på polisen över tre år och påpekar i sina skrivelser att polisen behöver satsa mer på att jobba mot arbetsmiljöbrott.

FÖR DEN SOM är med i facket kommer en skattereduktion med 25 procent på medlemsavgiften.

–Arbetsgivarna har haft avdragsrätt hela tiden, så det är inte mer än rätt att alla löntagare får det med. Det är en viktig nyhet, säger Transports utredare Emil Burman.

–Det ligger i linje med vad vi i Transport, LO och övriga fackföreningsrörelsen tycker. Många i Socialdemokraterna och Vänsterpartiet har också drivit den här frågan, säger Burman.

SOM TIDIGARE VARIT känt lägger regeringen 19 miljoner kronor för att nästa år starta ett centrum för kunskap om och utvärdering av arbetsmiljö. Året därpå får forskningsinstitutet 33 miljoner kronor.

Röster om höstbudgeten

Politik. Finansminister Magdalena Andersson (S) presenterade sin fjärde budget i förra veckan. "Valfläsket osar bränt", löd en borgerlig kommentar. Nyhetsbyrån TT har samlat flera röster om budgeten:

"Skattesänkningar till pensionärer förminskar inte frågan om att hela pensionssystemet måste förändras, så att vi får pensioner som går att leva på."

SPF Seniorernas ordförande
Eva Eriksson

"Man skulle kunna tro att det är SSU som presenterade sin budget i dag, höjt barnbidrag och studiebädrag för gymnasieelever har varit vårt viktigaste krav."

SSU:s ordförande
Philip Botström

"Skördetid för vanligt folk."

LO:s ordförande
Karl-Petter Thorwaldsson

"Många företag i Sverige, inte minst i Norrland, har längre transportvägar till kunderna än konkurrenterna i andra länder och att belasta dem med allt högre skatter hotar många jobb runt om i landet."

Mattias Dahl,
vd på Transportföretagen



En väktarbil sattes i brand och totalförstördes.

Väktare fick fly eld och stenkastning

Bevakning. I stadsdelen Sylte i Trollhättan utsattes två väktare för stenkastning och deras bil sattes i brand. Transport svarade med skyddsstopp, med krav på poliseskort för väktare som ger sig in i området. Stoppet är nu hävt.

Text Jan Lindkvist

– Men fortfarande gäller restriktioner, säger Transports regionala skyddsombud Anders Dristig.

OROLIGHETERNA BLOSSADE UPP i Sylte under en torsdagskväll. En väktare och en gruppleddare från Securitas attackerades av ett ungdomsgäng. Under tumultet användes raketer och knallskott och ungdomarna kastade också gatstenar mot bevakningspersonalen.

VÄKTARNA SÖKTE SKYDD i gruppleddarens bil. De tvingades ut. Bilen sattes därefter i brand och totalförstördes. En stor polisstyrka och räddningstjänst kallades till platsen och ungdomsgänget skingrades.

Enligt Anders Dristig skadades ingen av väktarna fysiskt. Den person som var först på platsen, och råkade mest illa ut, erbjöds krisstöd. Han tackade dock nej.

DAGEN EFTER TUMULTET – fredagen den 15 september – la Transports huvudskyddsombud ett skyddsstopp för allt väktararbete i stadsdelen, som också innefattar Lextorp och Kronogården.

Det innebär att personal från

Securitas bara fick åka till området med poliseskort på kvällar och nätter mellan klockan 17 och 07.

EFTER ÖVERLÄGGNINGAR MED företaget hävdes stoppet. En rad restriktioner gäller nu för bevakningspersonalen:

→ Om väktare larmas till området mellan klockan 20.00 till 04.00 ska polis följa med, annars rycker bevakningspersonalen inte ut.

→ Vanlig rondering är okej, fast vid varje tillfälle ska det först göras en "visuell riskbedömning". Ser väktarna gäng eller tendenser till oroligheter ska gruppleddare tillkallas. Denne ska i sin tur kontakta polisen.

→ Vid "extrabeställningar" av bevakningsinsatser krävs alltid två väktare. Om orsaken till beställningen är uppblossade oroligheter ska Securitas tacka nej och hänvisa kunden till polisen.

ANDERS DRISTIG ÄR nöjd med restriktionerna:

– Securitas presenterade en bra lösning och därför hävde vi skyddsstoppet. Det är viktigt att bevakningspersonalen kan arbeta under trygga förhållanden..

Ronny Fredriksson är förhandlingschef och pressansvarig på Securitas. Han konstaterar att angreppen mot bevakningspersonalen ökat de senaste åren:

– Historiskt sett har vi varit ganska förskonade. Skrapmärken på väktarbilar är en sak, men att fordon sätts i brand är något annat.

DURABILITY AT WORK SINCE 1975



Slitstyrka på jobbet

JOBMANS arbetskläder riktar sig till professionella yrkesmän och kvinnor. Så har det varit sedan 1975 och slitstyrkan har alltid varit vårt adelsmärke och kommer alltid att vara det. I kombination med nya funktioner och modern design gör det också dig slitstark på jobbet. Oavsett hur trenderna går är vi övertygade om att hög kvalitet alltid kommer att vara modernt.

JOBMAN

W O R K W E A R

Hitta din återförsäljare på www.jobman.se

Janne Olsson, färdtjänstförare.

John Nilsson, Jerry Dahlberg, Ronnie Persson, Birgitta Karstensson och Janne Olsson siter i styrelsen för Transports klubb på Keolis färdtjänst i Värmland. Förarna har en månads uppsägningstid och får troligtvis gå om Keolis förlorar upphandlingen.

Keolis bryter kontraktet – alla kan bli av med jobbet

Text och foto **John Antonsson**

FÖRARNAS BERÄTTAR ATT finns en hel del som kunde vara bättre hos den nuvarande arbetsgivaren, men att det sakta har gått framåt. Och Transportklubben är stolt över en

Gustavsson vill inte säga exakt hur stor förlustaffär det varit, men

– Redan nu är det svårt att få en ordentlig maträst så man kan att äta bra mat och hålla sig skärpt ett

Från Keolis sida har man till slut bestämt sig för att lägga ett nytt anbud. Där finns ett upplägg med beredskap att täcka upp för pauser, tidiga starttider och sena sluttider.

När det är klart vem som tar över trafiken rapporterar Transportarbetaren det på webben.

WHAT WORKS IN SWEDEN

Tufft klimat, kvalitetsmedvetna arbetare
och stränga regler kring arbetskläder.
De svenska förutsättningarna skapar
arbetskläder utöver det vanliga.

Testa ProJob. Vi tål det.
www.projob.se

Transport lämnar finska Nordea ...

Ekonomi. Nordea bestämde sig i september för att flytta huvudkontoret till Helsingfors i Finland. Transport konstaterade omedelbart att försommarens beslut att lämna banken börjar gälla.

Både förbundets styrelse och kongressen slog då fast att om Nordea flyttar från Sverige så flyttar Transport från Nordea.

– Nu startar vi processen för att byta bank, men det är inte hundra procent klart var vi hamnar än, säger Transports ordförande Tommy Wreeth. **LB**

FOTO: LO



LO-ordföranden Karl-Petter Thorwaldsson vill lämna Nordea.

... och LO är också på väg

Ekonomi. LO har startat en utredning för att byta huvudbank. Syftet är att ersätta Nordea, där organisationen har runt 800 miljoner kronor placerade.

– Vi är övertygade om att medlemmarna vill att vi ska ha våra pengar i en svensk bank, säger LO:s ordförande Karl-Petter Thorwaldsson i ett pressmeddelande.

– Men vi kommer inte att göra något förhastat som äventyrar medlemmars pengar. Vi ska i lugn och ro gå igenom de tillgångar vi har hos Nordea.

Handels och Kommunal har också meddelat att de är på väg att lämna Nordea. Ytterligare några LO-förbund utreder frågan. **LB**

16 000

arbetsgivare ska intervjuas av arbetsförmedlingen: "Tänker ni anställa fler?"

Tidningsbudens avtal i hamn – följer märket

Tidningsbud. I slutet av augusti blev även tidningsbudens avtal klart att skriva under. – De får lika mycket som andra yrkesgrupper, inklusive låglönesatsningen som kallas knäet, säger Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson.

Text Jan Lindkvist

DET TREÅRIGA AVTALET löper från den 1 maj 2017 till den 30 april 2020. Precis som för många andra yrkesgrupper är sista året uppsägningsbart.

Lönen höjs i tre steg, det vill säga med:

→ 2,2 procent från den 1 maj 2017.

De retroaktiva pengarna ska företagen betala ut senast vid oktober månads löneutbetalning.

→ 2,0 procent från den 1 maj 2018.

→ 2,3 procent från den 1 maj 2019.

TILLÄGGEN, SOM OB, höjs med samma procentsatser. Precis som tidigare gäller två olika ob-nivåer – beroende på om buden delar ut morgontidningar eller utför så kallat övrigt distributionsarbete.

AVTALET INNEHÅLLER OCKSÅ en låglönesatsning. Den träffar anställda som tjänar under 24 000 kronor, beräknat på en heltidstjänst. I praktiken är det nyanställda och bud som utför "övrigt distributionsarbete" som nu får några kronor extra. Den som tjänar under 24 000 kronor får samma lönehöjning som om han



FOTO: JOHAN LINDSTEN

eller hon tjänat precis 24 000 kronor.

– Vi hade med oss flera krav till förhandlingsbordet, men arbetsgivarnas motkrav blev för kostsamma, säger Jerker Nilsson.

I ett webbforum som många tidningsbud besöker är ob-ersättningarna ett återkommande diskussionsämne. Ob varierar ganska mycket i avtalet. För det som länge var budens huvudsakliga syssla – morgontidningsutdelning – är ob lågt och grundlönen i gengäld högre. För "övrigt distributionsarbete" är det tvärtom.

TRANSPORTS OMBUDSMAN LENNART Sköld ansvarade tidigare för tidningsbudsavtalet. Han konstaterar att för tioåret år sedan gjordes en medveten facklig satsning. Då lades mer krut på att höja just grundlönerna – i stället för att räkna upp ob-ersättningen.

Det gör att ob för nattarbetare som bär ut våra morgontidningar en vanlig vardagsnatt bara är nio

kronor i timmen. Ett bud som jobbat tio år i branschen tjänar å andra sidan nästan 158 kronor i timmen. För heltid, 174 timmar, motsvarar det 27 455 kronor.

NÄR DET NYA avtalet tecknades enades Transport och motparten Medieföretagen om att tillsätta en arbetsgrupp. Den ska se över hur tidningsdistributionen kan utvecklas i ett läge där morgontidningarnas upplagor stadigt sjunker.

– Utgångspunkten är att distributionsföretagen vill trygga utdelningen av morgontidningar, trots vikande upplagor. De ser gärna att buden får fler produkter att dela ut, säger Jerker Nilsson.

– Från den fackliga sidan vill vi försöka trygga anställningarna och helst göra så att bud som vill får högre sysselsättningsgrad. En stor majoritet av dem har bara deltids-tjänster. Det vore bra om fler kan ha tidningsutbärning som huvudsaklig försörjning.

FOTO: CLAES SANDSTRÖM



Hårsmån från havet

Åkeri. En dragbil var en hårsmån från att köra över kajkanten vid Lilla Värtan i Stockholm. Bilen blev skrot och föraren, en polsk egenföretagare, riskerar att få betala höga saneringskostnader för dieseln som rann ut.

– Det är inte lönt att reparera. Jag måste försöka sälja den. Förmodligen som skrot, säger chauffören. Han är rädd att förlora hela det kapital han jobbat ihop till pensionen. Du hittar hela historien på transportarbetaren.se.

JL

MARKNADSPLATSEN MED RELEVANTA FORDON FÖR BRANSCHEN



Köp och sälj tunga fordon - i tidningen och på nätet



TRAILERbeg

www.trailerbeg.se

EU satsar på schyst arbetsmarknad

Internationellt. EU planerar en ny myndighet som ska se till att alla följer reglerna på arbetsmarknaden. EU-kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker lanserade myndigheten i sitt årliga tal om läget i unionen.

– Vi ska försäkra oss om att alla de EU-regler som gäller den rörliga arbetskraften upprätthålls på ett schyst, enkelt och effektivt sätt genom ett nytt europeiskt verkställande inspektionsorgan, sa han enligt tidningen Arbetsvärlden.

Tidsplanen eller några detaljer kring hur myndigheten kan tänkas fungera finns inte klara.

LB



Emil Burman är Transports valledare.

Burman leder Transport i valet

Politik. Emil Burman är Transports valledare. Efter kyrkovalet, som blev lite av ett genrep, sätter han nu fart inför nästa års riksdagsval. Vi frågade hur valarbetet ska gå till:

– Vi ska prata politik med våra medlemmar, ingen annan kan göra det lika bra. Vi ska också anpassa vår valrörelse utifrån vad avdelningarna tänker och tycker. Utifrån det ska vi ta fram ett bra material och aktiviteter.

Emil Burman hoppas på ett bättre stöd för regeringen så att Socialdemokraterna får fortsätta styra Sverige. En annan förhoppning är att blockpolitiken bryts.

JA

Yrkeseleverna ska få mer behörighet

Utbildning. Det ska gå att ta klivet direkt från gymnasiets Transportprogram till en högskoleutbildning. Regeringen vill att alla yrkesprogram ska ge grundläggande behörighet till att plugga vidare på högskolan. Det kräver två timmar extra per vecka med matematik, svenska och engelska. Extratimmar ska dock inte vara obligatoriska. Om remissinstanserna och riksdagen gillar idén kan den bli verklighet hösten 2019.

LB

Sopgubbarna fick rätt – ska skyddas av TMA-bil

Renhållning. Miljöarbetarna ska från och med i höst skyddas med ett extra fordon bakom sopbilen. På sikt ska vägen byggas om. Transport och Arbetsmiljöverket har fått rätt i en långdragen strid om sophämtningens risker längs en väg i Borås.

Text Lena Blomquist

Området heter Frufällan – och har blivit en verklig fälla där sopgubbar riskerar livet. För över två år sedan förbjöd Arbetsmiljöverket fortsatt sophämtning längs 300 meter av riksväg 42. Kommunens miljöbolag överklagade och i somras kom den sista domen. Den ger Arbetsmiljöverket rätt.

– Det känns fantastiskt bra, säger Peder Jonsson.

HAN ÄR TRANSPORTS huvudskyddsombud på Borås Energi och Miljö och har drivit ärendet från början, tillsammans med avdelningens regionala skyddsombud.

– Domen öppnar för att titta på fler farliga hämtningsställen i Borås säger han. Den kan också bli ett prejudikat i hela landet.

KAMMARRÄTTEN I GÖTEBORG går helt på hans och Arbetsmiljöverkets linje. Renhållarna riskerar att bli påkörda när de gör sitt jobb, konstaterar domstolen. Hastighetsbegränsningen är satt till



FOTO: BJÖRN LINDGREN

Transports regionala skyddsombud har fotograferat den farliga vägsträckan. Efter domen i kammarrätten ska sopgubbarna skyddas med TMA-fordon.

80 kilometer i timmen på vägsträckan, trafiken är intensiv och sikten begränsad. Lösningen?

SOPBILARNA SKA FÖLJAS av ett så kallat TMA-fordon, en bil som både varnar trafiken bakifrån och fungerar ungefär som en stor krockkudde. Annars får ingen sophämtning ske på vägsträckan.

DOMSTOLEN SKRIVER ATT en anställds hälsa inte får sättas på spel, och att priset för bolaget – runt 50 000 kronor per år – är rimligt. Borås Energi och Miljö har beslutat att inte överklaga domen till högsta instans.

– Vi följer domslutet och ska på

kort sikt sätta in en TMA-bil så att sophämtningen kan fortsätta, säger Pär Carlsson, stabschef på bolaget. Men vi har också satt i gång en dialog med Borås stad om att på längre sikt bygga bort problemen.

PÄR CARLSSON NÄMNER att en parallellgata skulle kunna dras bakom de villor som ligger längs vägvägnittet. En annan variant är att bredda fastigheternas in- och utfarter så att sopbilarna kan svänga bort från den intensiva trafiken.

– Vi tittar också på fler ställen där något kan behöva göras för säkerheten. Det blir en fortsatt diskussion med Borås stad.



Stig Lindvall minns dagen H

Högertrafik. Trafiklederna måste justeras, och tankbilarnas slangrullar bör flyttas till fordonets högra sida. Tankbilsföraren Stig Lindvall hade åsikter när trafiken för 50 år sedan flyttades över till höger sida. I dag ser han bara fördelar med högertrafiken.

– Nu när gränserna är öppna och vi är med i EU är det bra att köra på samma sida, säger han, numera pensionär och politiskt aktiv (S).

LB

Prova på! 4 nr 229:-



Beställ din prenumeration på:
www.motortidningar.se/2017
eller kontakta kundservice på 0455-30 29 30



**Funderar du
över dina
alkoholvanor?**

Ring 020-84 44 48
www.alkohollinjen.se

**FUNDERAR DU PÅ ATT SLUTA
RÖKA ELLER SNUSA?
KONTAKTA OSS IDAG!**

SLUTA-RÖKA-LINJEN



RING 020-84 00 00
www.slutarokalinjen.se



NYCKELN TILL EN SCHYSST PENSION

Vad ser du framför dig när du tänker på pensionen? För att få friheten att göra det du längtar efter, behöver du en bra tjänstepension. Hos oss får du en hög avkastning som legat i topp i flera år och en låg avgift.

En halv miljon LO-medlemmar har redan valt oss för sin tjänstepension. Välj nyckeln till en schysst pension du också!

Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse, nr 12 den 13 oktober 2016, har vår avkastning till våra fondsparare legat i toppen, sett över 10 år, 5 år och 3 år.

LÄS MER PÅ FOLKSAMLOPENSION.SE
ELLER RING OSS PÅ 020-414 414



Färdtjänst kan få fast lön

Taxi. I september fortsatte fack och arbetsgivare att förhandla om ett nytt löneavtal för landets över 20 000 taxiförare. Överläggningarna avbröts och återupptogs i mitten av oktober.

Text Jan Lindkvist

– Jag är försiktigt optimistisk. Vi har tagit ett steg mot ett avtal som faktiskt innehåller en fast månadslön för chaufförer som kör enbart samhällsbetalda resor, säger Transports ordförande Tommy Wreeth.

TAXI HAR VARIT ett fackligt problem-barn ända sedan avregleringen 1990. Fri etablering har lett till överskott

på bilar och kraftig lönedumpning. För både privatresor och färdtjänst har rakt ackord, så kallad procentlön, blivit den dominerande löneformen.

I FLERA ÅR har förarna slagits för ett separat avtal, med fast månadslön, åtminstone för färdtjänst, sjukresor, skolskjuts och övriga resor som landets kommuner upphandlar och betalar med skattepengar.

Transport och Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA) inledde taxiförhandlingarna redan i våras. I september har parterna mötts i två nya ronder, totalt fyra dagar.

Vid förhandlingsbordet förra torsdagen skedde en viss islossning, förklarar Tommy Wreeth som ogär-

na tar ut någonting i förskott:

– Inget är påskrivet än. Men jag kan väl ändå säga att vi tog ett kliv framåt mot ett avtal med fast månadslön just för chaufförer som kör färdtjänst och andra samhällsbetalda transporter.

– Den nya bestämmelsen skulle i så fall inte gälla omedelbart, utan i kommande upphandlingar som görs under avtalsperioden.

I DET NUVARANDE kollektivavtalet finns olika lönesystem, och arbetsgivarna har i 25 års tid kunnat betala procentlön, vanligen omkring 37 procent på inkörda pengar.

Få körningar innebär då förstås låg betalning.

I AVTALET FINNS en garantilön som ska lösa ut under dåliga månader. Den är låg, bara 18 429 kronor i månaden. (I Stockholm är garantin 19 151 kronor.)

Men. Garantin gäller för normal heltid 166,4 timmar eller 174 timmar – beroende på schema.

Många förare jobbar regelmässigt långt över 200 timmar per månad, för att få ihop en lön som går att leva på. Då ska garantilönen också vara 110–115 kronor för varje arbetad timme.

Fotnot. Så fort ett avtal är klart rapporterar vi på transportarbetaren.se

FOTO: LENA BLOMQUIST



Uppstickaren ville ha kollektivavtal direkt

Taxi? De här små fordonen började spridas i Stockholm under sommaren. Facket häpnar över att uppstickaren vill teckna kollektivavtal och kräver mer av sina förare än vad lagen säger.

– De känns seriösa, säger Bo Nilsson, ombudsman på Transports avdelning i Stockholm, som har tecknat ett hängavtal till kollektivavtalet inom taxi.

Men taxi kan man knappast kalla fordonen. De klassas som EU-mopeder och den som kör behöver, enligt lagen, inte ha mer än ett mopedkort. Företaget Bzzt kräver ändå att förarna ska vara över 18 år och ha minst B-körkort.

LB

STFG

Stockholms transport- och fordonstekniska gymnasium

Mer information på: stfg.stockholm.se

Paketbilsförarutbildning

Ansök nu!

start 20 november 2017

Sista ansökningsdag

24 september 2017

EN BRA START ÄR ATT BÖRJA RÄTT.

Ska företaget bygga om eller nytt? Då är TYAs kurs Ritningsgranskning för dig. Det blir både billigare och enklare att göra ändringarna redan på ritningsstadiet istället för när bygget är klart.

Därför har TYA en kurs i Ritningsgranskning. Kursen vänder sig till dig som är chef, arbetsledare eller skyddsombud i TYA-anslutet företag och tidigare gått TYAs PAM grundutbildning eller motsvarande. Kursen är en dag och efter kursen ska du som deltagare kunna förstå, tyda och granska ritningar samt kunna ge förslag på eventuella förbättringar ur arbetsmiljösynpunkt.

Du hittar hela programmet och mer information på tya.se. Där kan din arbetsgivare även anmäla dig! Nästa kurs går i Stockholm den 26 oktober 2017.

Tid: Torsdag den 26 oktober 2017

Plats: Quality Hotel Arlandastad, Stockholm

SISTA
ANMÄLNINGSDAG
22 SEPTEMBER.
BEGRENSAT ANTAL
PLATSER!



Hemförsäkringen som är med när du är borta

Som medlem i Transportarbetarförbundet ingår en av marknadens bästa hemförsäkringar. En trygghet hemma men också på utlandssemestern. Om du eller någon i din familj blir sjuk, skadad eller bestulen under resans gång har vår hemförsäkring ett reseskydd som gäller i 45 dagar i hela världen.

Folksam arbetar tillsammans med SOS International och Falck Global Assistance. De hjälper dig att få vård på plats och tar hand det praktiska. Spara deras nummer i din mobil och ring direkt om du blir sjuk eller skadad på resan.

Viktiga telefonnummer på utlandsresan – spara i mobilen!

♥ SOS International	+ 45 -70 10 50 50
♥ Falck Global Assistance	+ 46 -8587 717 76



Allt om ditt reseskydd och dina fördelar med din hemförsäkring via Transportarbetarförbundet hittar du på:
folksam.se/transport

Folksam
För allt du bryr dig om

Utbildningsjobb är inget för Transport

Arbetsmarknad. LO-förbunden ska vart och ett begära förhandlingar med sina motparter om särskilda jobb för nyanlända. Facket kallar det för utbildningsjobb och de ska kosta mindre för arbetsgivarna. Bara Transport har valt att inte vara med i överenskommelsen.

– All respekt för de andra förbunden som vill prova det här, säger Lars Mikaelsson, förbundssekreterare i Transport. Men vi tycker inte att modellen passar i våra branscher.

De föreslagna utbildningsjobben innebär att den anställda jobbar 70 procent och för en lön som ligger under kollektivavtalet. Resten av tiden studerar hen med ett nytt statligt och "generöst" studiestöd. Ett avtal om utbildningsjobb ska kunna gälla i uppåt fem år. **LB**

FOTO: JAN LINDKVIST



Norska Reno Norden i konkurs

Sopgubbar. Reno Nordens norska moderbolag har gått i konkurs. Vad det betyder för svenska Reno och de anställda sopgubbarna finns det i skrivande stund inget besked om. Försäljning är ett tips.

Reno Nordens besked är att bolagen i Sverige, Finland och Danmark ska drivas vidare. Från en norsk bank konstateras att konkursförvaltaren avgör hur det kommer att ske. Tipset från en fristående ekonom som följt företaget är att den svenska delen snart är till salu. **LB**

Transport hjälper Cabotage-utredare

EU. Parlamentarikern Jens Nilsson (S) håller i frågorna kring cabotage i EU:s vägpaket. Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson var nöjd med ett besked vid ett första samtal om saken:

– Transport ska ingå i den referensgrupp som Jens Nilsson främst kommer att vända sig till när han har frågor eller vill ha reda på något inom åkeriområdet. De andra i gruppen är Sveriges Åkeriföretag och regeringen. **JÖ**

Här är värsta olycksriskerna

Arbetsmiljö. Distributionsförare och terminalarbetare är hårt utsatta på jobbet. De ramlar och skadar sig när de lastar, lossar, bär varor och kör truck. Varje år inträffar över 620 arbetsskador bland chaufförerna.

Text **Justina Öster**

Transportarbetsgivarna och Transport driver ett gemensamt projekt om distributionsförare och terminalarbetares arbetsmiljö. Rapporten presenterades häromveckan.

– Vi ville ta reda på de faktiska, bakomliggande orsakerna till olyckorna och vilka följder de får. Nu har vi vetenskapligt grundad fakta att utgå ifrån i vårt fortsatta arbete gentemot företag och arbetsmarknadens parter, säger projektledare Elaine Brun på Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya).

ANALYSERNA AV distributionsförarnas och terminalarbetarnas skador ger en mer detaljerad bild än tidigare statistik. De har kompletterats med intervjuer av nästan 80 transportarbetare.

– Huvudsyftet är att göra något åt arbetsskadorna och helst få stopp på dem, säger Elaine Brun.

Intervjuerna visar att det ofta är flera faktorer som leder till en arbetsskada. Som exempel nämns trasig eller icke funktionell utrustning. Det vill säga yttre faktorer i

Fem vanligaste orsakerna till arbetsskador



Distributionsförare

Under 2005–2014 godkändes i snitt 623 arbetsskador per år av Afa Försäkring.

- 1 Föraren ramlade.
- 2 Föraren lastade, lossade, bar eller lyfte.
- 3 En lyftanordning hanterades.
- 4 En dörr, port eller lucka hanterades.
- 5 Föraren föll från höjd, steg eller trappa.



Terminalarbetare

Under 2005–2014 godkändes i snitt 59 arbetsskador per år av Afa Försäkring.

- 1 Arbetaren ramlade.
- 2 Arbetaren lastade, lossade, bar eller lyfte.
- 3 Arbetaren klämdes.
- 4 Arbetaren föll från höjd, trappa eller steg.
- 5 En truck hanterades.

Källa: Studien Arbetsskador bland distributionsförare och terminalarbetare – orsaker och förslag till åtgärder.

kombination med organisatoriska orsaker som tidspress eller obalans mellan krav och kontroll över arbetet.

ANDRA SKÄL ÄR oväntade problem för förare i form av nya turer och kunder, nya typer av gods eller förpackningar. Föraryrket är ett ensamarbete, som innebär att chauffören själv får lösa problem under arbetets gång. Både kunskap och reflektion krävs, konstaterar forskarna.

En hög andel av olyckorna sker vid lossning av gods hos kunder. Flera yngre förare, som inte hunnit få så mycket erfarenhet, skadar sig

när de lastar, lossar och bär.

Därför finns utbildning i arbetsmiljö och säkerhet för både arbetsledning och chaufförer med bland förslagen till åtgärder. Särskilt viktigt är det när unga förare introduceras.

FÖR ATT FÅ ner olyckstalen behöver både fordon och hjälpmedel hållas i gott skick. Rapporten föreslår också att transportarbetsgivarna ska komma överens om gemensamma krav, som kan ställas på kunderna vid lastnings- och lossningsställen.

Fotnot. Läs intervjun med psykologen bakom studien på sidan 22.

FOTO: PRIVAT



Räddades av TMA-bilen

Bärgning. Tidigt en septembermorgon rammades ett skyddsfordon på E18 mellan Arboga och Örebro. TMA-bilen var uppställd för att skydda ett trasigt lastbilsbildepage som väntade på en jourbil.

– Som tur var skadades ingen person. Att Arbetsmiljöverket inte ser de här farorna är helt obegripligt, säger Mikael Bertilsson på Assistancekåren **LB**



Transportfack i Europa har i flera år kampanjat mot Ikea och de dåliga villkoren för chaufförer som transporterar varor till butikerna. I maj mötte Transports Stockholmsavdelning kunder i Kungens kurva.

Ikea lovar att jobba för schysta villkor

Chaufförer. Ikea lovar att sträva efter schysta villkor för chaufförer – i transportkedjans alla led. Transports Magnus Falk och internationella transportfacket ITF vågar hoppas på bättre villkor hos transportörer som kör Ikeas gods.

Text och foto Lena Blomquist

Efter år av fackliga påtryckningar och kampanjer har Internationella transportarbetarefederationen (ITF) och Ikea inlett ett konkret samarbete kring chaufförernas villkor.

"Fokusområden i det program som införs är minimilön, arbetstid och tider för raster."

Elisabeth Munck af Rosenschöld

DET FÖRLÖSANDE MÖTET skedde i Bryssel. Från den fackliga sidan hade Magnus Falk sällskap av Transports ordförande Tommy Wreeth och flera från ITF:s toppskikt. Ikea ställde upp med en handfull personer från företagsledningen.

– Nästa gång träffas vi på Ikeas stora distributionscentrum i Dortmund, berättar Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport. Då ska vi komma överens mer om formerna.

HAN HAR LETT ITF:s arbetsgrupp som i flera år har agerat för att Ikea ska ställa krav på samtliga transportörer som kör företagets gods. Ikea köper sina transporter via internat-

ionella logistikbolag som Bring och DHL. De har i sin tur har underentreprenörer. Och bland dem har ITF-gruppen hittat fuskande åkerier som ägnar sig åt social dumpning av chaufförernas villkor.

Ikea skriver på sin hemsida att företaget inte längre kommer att tillåta oschysta villkor i transportkedjan. Miniminivåer ska införas för dem som arbetar för underleverantörer.

Vad innebär den minimistandard som ska gälla för förarnas villkor? Lönenivåer? Försäkringar? Pension?

– Fokusområden i det program som införs är minimilön, arbetstid och tider för raster. Den handlar om minst minimilön enligt alla tillämpliga lagar och förordningar, svarar Elisabeth Munck af Rosenschöld. Hon är global hållbarhetschef på Ikea Transport.

ETT FÖRSTA STEG startar nu, resten av Europa följer under nästa år.

– Jag kommer att föreslå att Sverige blir ett av de första länderna där programmet införs, säger Magnus Falk.

Låprischaufförer

Chauffören Emilian, från Rumänien, lever i upp till fyra månader i lastbilen. Han är anställd av slovakiska Bring och kör Ikeagods i hela västra Europa. Månadslön ligger en bra bit under 5 000 kronor.

Moldaviska förare tjänar betydligt mindre. Runt 1 500 kronor i månaden står det i deras kontrakt.

Källa: BBC

David Ericsson

Lösa förbindelser

Trots att jag är bemanningsanställd trivs jag rätt bra med mitt jobb. Visserligen kan den arbetsgivare jag varit inlejd hos i närmare sex år ge mig sparken på dagen. Men bemanningsjobbet är lite spännande, lite gambling – man vet aldrig var man hamnar. Det är också ganska lätt att få ledigt, vilket gynnar mig som inte bara kör lastbil. Fast arbetsmarknaden har hårdnat och egentligen är det nog bristen på chaufförer som räddar mig kvar på jobbet.

I den utmärkta antologin Lösa förbindelser, utgiven med hjälp av Handelsanställdas Förbund och med Jenny Wrangborg som medförfattare och redaktör, får man en bra överblick över arbetslivet i dag.

ORESPEKTEN FÖR MÄNNISKOR med arbetaryrken verkar vara kompakt. Det beskriver både journalister och handelsanställda i boken. Som att lagerarbetare får plockorder upplästa i hörlurar och ofta tvingas komma in på samtal till cheferna om hur de presterar. Eller att timanställda sover med mobilen bredvid kudden för att svara blixtnabbt alla tider på dygnet då det kommer ett sms om jobb. Annars går det till någon annan. Visstidsanställning och hyvling av arbetstid gör inte heller livet lättare för en arbetare.

Folk slits ut både mentalt och fysiskt då de ständigt måste vara på topp. Många företagsledningar tar inte problemen med sjuk-skrivningar och ständiga nyrekryteringar på allvar. I stället för att värna sina anställda verkar de ha en närmast fascistoid människosyn. Men det finns också goda exempel och det är märkligt nog de man kunde tro är värstingarna: Ikea och Gekås i Ullared.

GEKÅS ÄGARE GÖRAN Karlsson hade en veritabel vendetta med de anställda som ville gå med i facket. Tills vd:n Boris Lannerhov skrev under ett kollektivavtal år 2000. Numer samråder man med facket och som Boris Lannerhov säger: "det krävs två för att dansa tango". Omsättningen på Gekås har också stigit till runt fem miljarder kronor. Även på Ikea har man insett att de anställda är ansiktet utåt och behöver må hyfsat. Därför har man skapat goda kontakter med klubbar och förtroendevalda.

Men inget av detta har kommit av sig självt. Det har alltid börjat med en liten men envis fackklubb som så småningom styrt över skutan till schysta löner och ett mer mänskligt synsätt från ledningen.

ALLTSA UNGEFÄR SOM i transportbranschen, där de välskötta företagen med kollektivavtal klarar sig. Medan de skuttar som fuskas med allt ofelbart går under. Särskilt nu i chaufförsbristens tider. För det är ju människorna som är den verkliga tillgången!

Toppen & botten

↑ **Det vardagliga livet i all enkelhet.**

↓ **Oppositionen i riksdagen – en hönsgård! (Förlåt alla höns.)**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



"Anställda ska veta att de kan säga ifrån"

Varför drabbas så många distributionsförare och terminalarbetare av arbets-skador? Psykologen Annika Lindahl Norberg ledde arbetet då nästan 80 chaufförer och terminalare intervjuades. Berättelserna biter sig kvar.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

1 Du och två kollegor har intervjuat 67 distributionsförare och 11 terminalarbetare i en forskningsstudie om anmälda och godkända arbetsskador. Olyckstalen är höga. Hur reagerade du på det?

– Jag tänkte att det är mycket olyckor och extra hemskt om de ökar. Vi fick en djup inblick i människors liv. Självklart är varje olycka förskräcklig. Ändå är det mest slående att problemen är kända sedan länge. Trots det har man inte lyckats komma till rätta med riskerna.

– Tyvärr är det samma sak i andra sektorer. Man vet vad man behöver göra, men sen gäller det att verkligen komma i gång och åtgärda bristerna.

2 Konkurrens om kunderna kan göra att chaufförer inte klagar på dåliga lastplatser, is, snö och trasiga lyftar eller truckar. Vad kan man göra åt det?

– Min kollega Ingela Målqvist höll i ett projekt inom bryggeribranschen. En riktig solskenshistoria som visar att konkurrerande företag kan få till ett

samarbete. Bolagen enades om att ställa branschgemensamma krav på kunder, som gav de anställda en säkrare arbetsmiljö. Först sa man: Det går inte. Men det gick! Leveransnormen inom bryggeri har fungerat sedan 1999. Det kan tjäna som inspiration.

3 Kan du ge några exempel på olyckor?

– Förare kan se att godset är för tungt, men inte hitta något hjälpmedel och börja lyfta för hand. För att spara tid kan chaufförer hjälpa till att dra fram gods till truckförarna, fast det inte är deras jobb. Och så ramlar något.

– Det är lätt att säga att olyckor beror på stress, men de är nästan alltid en konsekvens av något mer. De flesta olyckor berodde på flera olika faktorer.

4 Att vara chaufför är ett ensamjobb med höga krav på att själv fixa och trixa. Är förarna för bra problemlösare – för sitt eget bästa?

– En arbetsgivare sa på vårt seminarium att hans chaufförer var jättebra problemlösare. "Problemet är att de är så bra att de inte hör av sig till mig. Då skulle jag säga: Lossa inte där!" Åkaren som uppmanat en skadad att omedelbart åka till akuten fick till svar: "Men jag måste ju köra tillbaka bilen först." Det tyder på stor ansvarskänsla och yrkesstolthet.

– Positivt, men den behöver balanseras och kan självklart utnyttjas. Anställda ska veta att de kan säga ifrån, att säkerhets-

3 röster om...

... att olyckstalen är så höga inom åkeri och terminal.



Frank Bylin, terminalarbetare och skyddsombud:

– Olyckorna beror på slarv och stress. Stressen gör att man blir slarvig. Det gäller att hålla sig till de regler som finns. Vi är stenhårda, ändå har vi en del klämskador med bland annat burar. Ny personal måste läras upp om vad som är farligt. Är redskap trasiga ska man säga ifrån. Och aldrig köra trasiga truckar!



Martin Miljeteig, Transports centrala ombudsman för arbetsmiljö:

– Transportbranschen behöver jobba hårdare med det grundläggande och förebyggande arbetsmiljöarbetet. Mer måste också göras för att få bukt med den osunda konkurrensen, så att företag inte kan konkurrera med farlig arbetsmiljö. Ingen ska skada sig eller dö på jobbet.



Nina Johansson, arbetsmiljösamordnare på Schenker AB:

– Vi har ett systematiskt arbetsmiljöarbete, gör riskanalyser och följer upp tillbud. Det är ett kontinuerligt arbete som sker lokalt. Mycket händer ute hos kunderna, så det är viktigt att vi får in tillbudsrapporter och kan återkoppla till kunden. Branschgemensamma krav är absolut en bra idé.

tänket finns i arbetskulturen. Vi pratade med förare som inte vågade säga till förrän de fått fast jobb.

5 Du talade med många skadade. Var det något som särskilt berörde dig?

– Flera personer blev av med jobbet efter olyckan, som de beskrev det. Det är väldigt sorgligt. Några kände att de inte blev riktigt lyssnade på och var besvikna på försäkringsbolag och arbetsgivare. Men framför allt på facket för att de inte fått den hjälp de hoppades på.

– Jag undrar också: Hur kan det finnas så många trasiga hjälpmedel? De borde upptäckas vid skyddsronder. Det är viktigt att ronderna görs. Att de inte upplevs som kostnad och krav utan något som är till nytta för både arbetsgivare och anställda.

Fotnot. Läs mer om forskningsstudien på sidan 20 och transportarbetaren.se.

"Jag undrar också: Hur kan det finnas så många trasiga hjälpmedel? De borde upptäckas vid skyddsronder."

Psykologen och docenten Annika Lindahl Norberg på Centrum för arbets- och miljömedicin vid Stockholms läns landsting. På bilden bakom henne tycks dottern hoppas: "Pappa kom hem oskadd till mig i kväll".



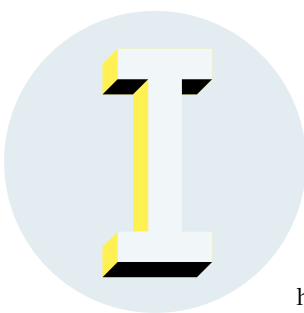


"I början var det kul. Jag lärde mig jättemycket, men efter ett tag började det kännas som ett tvång. Jag slutade träffa min familj och mina vänner. I dag har jag inga egna vänner kvar, berättar Ellinor Grafström."

”Jag blev otroligt manipulerad”

Chaufförsjobbet på Wermdö flis-transporter blev inte som Ellinor Grafström tänkt sig. Motvilligt drogs hon in i en härva av obetalda räkningar, skatteskulder, lögner och löften som aldrig infriades.

Text och foto **JAN LINDKVIST**



ELLINOR GRAFSTRÖM

Ålder: 25 år.

Yrke: Flisbilschaufför.

Bor: Utanför Enköping.

– Jag har nytt jobb sedan flera månader. Men jag mår fortfarande skit av det som hände. Jag blev som hjärntvättat. Knäpp i huvet, säger Ellinor.

Hon sitter uppkruken i en soffa med en pläd över benen. Bredvid ligger hundarna Åke och Ella.
– Namn i tidningen är okej, men ingen närbild på mig, säger Ellinor med allvar i rösten.

SOMMAREN 2014 FICK hon jobb på Wermdö flistransporter i Fjärdhundra. Då sköttes verksamheten av Kenneth Elfver. Sonen, Jesper, var anställd som vanlig förare på en av åkeriets fyra flisbilar.

Ellinor betonar flera gånger att pappan var en jättebra arbetsgivare. Ingen är förstas felfri, men på det stora hela var han rättvis och månade om de anställda.

Enligt Ellinor började problemen i samma stund som sonen Jesper tog över

åkeriet. Det var på hösten 2015.

För just Ellinor blev situationen kluven. Hon hade hunnit bli nära vän med Jesper. De delade bostad och umgicks på fritiden. Fast någon fritid blev det egentligen inte tal om längre, förklarar Ellinor.

– All ledig tid gick till åkeriet. På helgerna tvättade och skruvade vi på lastbilarna. Det var alltid något som gått sönder.

– I början var det kul. Jag lärde mig jättemycket, men efter ett tag började det kännas som ett tvång. Jag slutade träffa min familj och mina vänner. I dag har jag inga egna vänner kvar.

Ellinor Grafström och Jesper Elfver bodde tillsammans, men var inget par. Bortsett från ett par månader. Men det blev ändå som ett förhållande.

– Varje vecka började med att Jesper sa: ”Den här helgen gör vi något kul tillsammans”. Men det blev aldrig så. På ett år var det kanske två helger som vi inte mekade med bilarna.

På sensommaren 2016 började verk-

samheten spåra ur, berättar Ellinor:

– En bra månad fick åkeriet in ungefär 750 000 kronor i intäkt. Men fliskörning är ingen lönsam bransch, så marginalerna är små. Vi hade problem med skador på bilarna och på hösten blev det en del stillestånd. Det gjorde att företaget tappade intäkter och det saknades pengar på skattekontot.

– Jag trodde att Jesper visste hur man driver företag. Men jag insåg snart att han inte hade någon kunskap alls. Han visste inte ens hur man räknar ut löner eller semesterersättning.

ENLIGT ELLINOR HADE Jesper svårt att uttrycka sig i skrift. Ofta blev det så att åkaren dikterade och hon skrev, när papper behövde fyllas i. I praktiken var det också Ellinor som skötte lönerna och betalade räkningar. Fast inte heller hon hade egentligen kunskapen och erfarenheten som krävdes. När löften om utbildning inte infriades sa hon till slut ifrån.

– Lönerna fortsatte jag ta hand om,





Ellinor Grafström och hunden Åke. "Jag har fortfarande svårt att lita på människor", säger Ellinor efter åren på Wermdö flistransporter.

men inte räkningarna. Jag krävde att han åtminstone skulle bestämma vad som skulle betalas. Och när.

Enligt Ellinor Grafström abdikerade Jesper Elfver, trots det, allt mer från ansvaret i bolaget:

– Han var pressad och slutade svara i telefonen när anställda eller fordringsägare ringde. Det blev jag som fick kontakta Volvo och försäkringsbolaget när det blev skador på bilarna. Även när det var han själv som kört sönder något.

– När revisorn hoppade av var det jag som tjtade om att vi måste ordna en ny. Det kändes allt mer som att han ville blanda in mig så mycket som möjligt, så att jag inte skulle kunna dra mig ur. Han var livrädd för att jag skulle sticka.

VID ÅRSSKIFTET 2016/2017 stod kronofogden vid dörren. Skatteverket hade dragit in F-skattsedeln och åkeriets speditör höll inne 30 procent av betalningen. Ellinor körde natt och letade desperat efter en egen bostad.

I mars flyttade hon. Någon lön kom inte längre. Hon tvingades sälja sin privata bil och levde på lånade pengar.

Ändå jobbade Ellinor kvar ända till juni 2017. Under det sista halvåret fick hon bara ut totalt 10 000 kronor i lön.

– Nu i efterhand fattar jag inte varför jag inte stack tidigare. Men jag blev otroligt manipulerad. Jag fick ofta höra saker som: "Du är lika inblandad som jag. Du har ett ansvar, du måste dra ditt strå till stacken. Kronofogden kommer att hämta dina grejer snart. Du kommer också att få sitta i fängelse. Du kommer att vara skuldsatt livet ut."

– Parallellt kom löften: "Vi löser det här,

Kort om bolagsstyrelser

→ Att sitta som ordinarie ledamot i styrelsen för ett aktiebolag är ett stort ansvar. Den som åtar sig uppdraget kan inte hävda att det varit en formalitet, för att hjälpa exempelvis en anhörig som driver ett åkeri. Man kan heller inte försvara sig med att man inte förstått innebörden i uppdraget.

→ Om ett aktiebolag går i konkurs blir styrelseledamöterna normalt inte betalningsskyldiga för eventuella skulder. Men det finns situationer där ledamöterna faktiskt kan bli personligt betalningsansvariga. Det gäller bland annat om bolaget inte skickar in årsredovisning till Bolagsverket eller upprättar så kallad kontrollbalansräkning när mer än hälften av aktiekapitalet är förbrukat.

→ Suppleanter i styrelsen har normalt

inget ansvar för bolagets verksamhet, eller personligt betalningsansvar, så länge han eller hon är just suppleant. Men om suppleanten träder in i styrelsen som ersättare eller deltar i beslut blir läget ett annat.

Suppleanten får heller inte vara för passiv. Får denna reda på missförhållanden finns en skyldighet att agera. Viktigt är också att suppleanten då och då informerar sig om verksamheten, för att kunna träda in om det blir aktuellt.

Inte heller en suppleant kan mot myndigheterna försvara sig med att man bara tog på sig uppdraget för att en närstående behövde ett namn till bolagsstyrelsen.

→ Enligt Bolagsverket behövs ingen personlig underskrift från en suppleant, när denne anmäls in som suppleant. Det räcker med att skicka in ett protokoll från en bolagsstämma.

det kommer att ordna sig." Jag vet inte hur många hundra gånger jag fick höra det.

PÅ VÅREN 2016 hade Ellinor Grafström gått in som delägare i Jesper Elfvers andra bolag – Mällersta fastighet & åkeri. Hon lånade 150 000 kronor på banken, ett lån som hon fortfarande betalar av på.

Fast något delägarskap blev det aldrig, formellt. I juni lämnade hon på eget initiativ suppleantplatsen i bolagsstyrelsen. Mällersta äger en gammal industrifastighet i Fjärdhundra och hyr ut plats bland annat till personer som behöver plats att meka med bilar.

I juni 2017 blev Ellinor Grafström också utsedd till suppleant i styrelsen för Wermdö flistransporter, ett bolag som nu var konkursmässigt. Det var i samma veva som hon lämnade företaget.

– Det är sjukt, säger Ellinor. Jag har aldrig blivit tillfrågad om att sitta där! Jesper Elfver anmälde mig till Bolagsverket, utan min vetskap. När jag av en slump fick veta det skrev jag omedelbart till Bolagsverket att jag motsätter mig uppdraget.

I DAG FÖRSÖKER Ellinor kapa alla band med Wermdö flistransporter. Hon och även anhöriga har utsatts för hot.

”Den här stämningen mot Shahab Enferadi var ett infall han fått efter att ha snackat med en kompis som är jurist.”

– När jag slutade blev han svinsur och hotade mig. Jag ringde polisen, men gjorde aldrig någon formell anmälan.

– Det är inte synd om mig, jag gick in det här frivilligt. Men det har kostat mycket. Förr var jag en glad person. Nu är jag ofta sur och lättirriterad.

Ellinor förklarar att hon egentligen var utbränd redan hösten 2016.

– När jag väl flyttat, i mars i år, sov jag bara de första veckorna. Ändå blev jag inte piggare. Jag är fortfarande oerhört trött.

Ellinor skakar långsamt på huvudet. Säger:

– Jesper är stolt. Han vågade inte se att det här går åt helvete. Fliskörning är ingen guldgruva. Han snackade ofta om att satsa på någon annan bransch i stället. Köpa grus- eller dragbilar. I början trodde jag på allt prat. Men det blev aldrig något.

– Den här stämningen mot Shahab Enferadi var ett infall han fått efter att ha snackat med en kompis som är jurist. Skadeståndet skulle användas för att täcka skulderna. Han tyckte också att jag skulle börja köra för andra åkerier, som uthyrd från Wermdö flistransporter. Pengarna jag tjänade skulle gå till att betala av på åkeriets skulder.

Lärdomar?

– Att man inte kan lita på människor. Att inte vara så förbannat blåögd. På några månader förstörde Jesper Elfver allt som hans pappa byggt upp. Konkurs är nog oundvikligt. Det finns inget kul i den här historien. Alltihop är bara tragiskt.

Transportarbetaren har ringt och

sms:at Jesper Elfver. Enligt uppgift har åkeriet bara ett lastbilskepp kvar. Det har inte rullat på två månader.

I september uppgick skulderna till över 1,3 miljoner hos Kronofogden. Det mesta – 1,2 miljoner – är obetald skatt.

I SOMRAS SKREV Transportarbetaren om Shahab Enferadi. Han blev blåst på lön av Wermdö flistransporter och dessutom stämd på 336 000 kronor för att han inte jobbade under uppsägningstiden.

Tre veckor efter att artikeln publicerats på webben skickade Jesper Elfver ett mejl till tidningen där han skyller skadeståndskravet helt och hållet på Ellinor Grafström.

Han skriver:

”Nu kan du ju skriva att jag lyckats avstyra det Ellinor har gjort. Blev själv rätt förvånad när papperna kom från tingsrätten. Ellinor har gjort det utan min vetskap och förfalskat mitt namn, för att kunna göra stämningen mot honom, vad han nu heter.”

EFTER INTERVJUN MED Ellinor har Transportarbetaren upprepade gånger sökt Jesper Elfver för att ställa frågor om Shahab Enferadi, Ellinor Grafström och de grava ekonomiska problemen i Wermdö flistransporter. Han svarar till slut med ett kort sms. Det lyder i sin helhet:

”Dom saker får du ta med ansvarig för löner som är Ellinor Grafström. Men efter de hon har gjort så finns inte företaget kvar, så lämnar inga kommentar till hennes handlande.”



FOTO: JAN LINDKVIST

Shahab Enferadi (mitten) hade med sig Thomas Grundell och Kjell Ståhl från Transports Västeråsavdelning till tingsrätten.

Åkaren uteblev från rättegången

I april stämde chauffören Shahab Enferadi på 336 000 kronor i skadestånd för att han inte jobbade under uppsägningstiden på Wermdö flistransporter. Den 7 september skulle parterna mötas i tingsrätten.

Men arbetsgivaren dök aldrig upp.

– Det känns märkligt. Det har självklart varit jobbigt att ha ett skadeståndskrav hängande över sig. Åkaren kunde väl åtminstone ha ringt upp domstolen och meddelat att han inte kommer, säger Shahab.

I vintras fick han anställning på Wermdö flistransporter, som ligger i Fjärdhundra, Enköping. Bolaget hade redan då stora ekonomiska problem. Nu i september var skulden uppe i 1,3 miljoner hos Kronofogden.

NÄR SHAHAB ENFERADI fick jobbet var han relativt färsk som yrkesförare och han såg fram mot att få prova på fliskörning. Men jobbet var stressigt och arbetsdagarna långa. När lönebeskedet kom fattades minst 50-60 timmar. Shahab valde att omedelbart hoppa av.

Det ledde till att han inte fick någon lön alls, inte ens för de 144 timmar som åkeriet hävdar att han arbetat.

Shahab svalde besvikelsen, men ett par veckor senare fick han en ny kalldusch. Då kom en stämningsansökan från Uppsala tingsrätt. Wermdö flistransporter krävde honom på 336 000 kronor. Det var den intäkt åkeriet påstod att man förlorat genom att Shahab klev av direkt – utan att jobba under de två månaders uppsägningstid som företaget anser gällde.

Shahab Enferadi kontaktade Transport och fick hjälp att skriva en inlagda till domstolen. Där påpekar han att det faktiskt inte fanns någon uppsägningstid alls, eftersom han var provanställd, utan kollektivavtal.

SHAHAB ÄR INTE ensam om att ha problem med Wermdö flistransporter. Flera andra chaufförer har ringt Transport och berättat om liknande erfarenheter.

När Shahab åkte till Uppsala tingsrätt hade han med sig ombudsman Kjell Ståhl och Västeråsavdelningens handläggare Thomas Grundell. Trion gick in till rätten, som undrade var åkaren – Jesper Elfver – fanns.

Efter 15 minuters väntan hade åkaren fortfarande inte kommit eller hört av sig. Rätten avkunnade då en så kallad tredskodom. Den innebär att skadeståndskravet inte kommer att prövas. Såvida inte Jesper Elfver överklagar domen.

Transportarbetaren har sökt Jesper Elfver via telefon och sms upprepade gånger. Han väljer att svara med ett kort sms, där allt som rör Shahab Enferadi skylls på Ellinor Grafström (se artikel intill).

Jan Lindkvist



Åke och Ella. Två krabater som ofta är med Ellinor Grafström i lastbilshytten.



Läs
med
öronen



Du ska kunna välja det yrke du vill, inte ta det du tror du klarar av. Man kan läsa med öronen. Det är tanken bakom projektet Orden på jobbet.

Text **JUSTINA ÖSTER** Illustration **GUSTAF ÖHRNELL**

P

rojektet är inne på sitt andra år av tre. Det handlar om att uppmärksamma läs- och skrivsvårigheter i arbetslivet, men även problem med matematik. Så kallad dyskalkyli.

Dyslexiförbundet tog initiativet och facken Transport, Kommunal och IF Metall anslöt. Meningen är att granska hur hanteringen av ord och siffror ser ut på dagens arbetsplatser. Och ta reda på vad som behövs för att hjälpa och stödja människor med svårigheter på området.

– Många med dyslexi söker sig till praktiska yrken för att få mindre av att läsa och skriva. Men numera är det journalføring, läs- och skrivhantering i nästan alla jobb. Arbetslivet har förändrats helt, säger projektledaren Bengt-Erik Johansson.

DYSLEXIFÖRBUNDET HOPPAS PÅ en korsbefruktning mellan lokala dyslexiföreningar och fack i landet. I slutet av september kommer man att gå ut och "ragga" ambassadörer inom Transport. Medlemmar som vill engagera sig i frågan, ställa upp som stöd när frågor dyker upp och skapa samarbete med fackliga representer och studieförbund.

Ett antal transportare har redan lämnat in intresseanmälningar för att bli ambassadörer. Facket har över lag varit intresserat av att lyfta problematiken, berättar Bengt-Erik Johansson. På arbetsgivar sidan har intresset däremot varit svalare.

– Jag vet inte varför, vi har försökt nå fram genom olika nätverk.

Tre filmer ska också sprida kunskap om hur anställda inom en rad LO-yrken tacklar ord och siffror i jobbet. Bland annat en lastbilschaufför och en bärningsarbetare.

ALBERT EINSTEIN, John Lennon och Selma Lagerlöf hade dyslexi och Johansson påminner om att funktionshindret inte handlar om bristande intelligens utan om olika svårigheter att ta till sig skriven text.

– Dyslexi är mer accepterat i samhället nu. Vi ser en annan öppenhet, många kändisar har gått ut och berättat.

Ändå återstår mycket att göra för att människor inte ska hindras i sina val av utbildning och arbete. Så kommer vi till den svåra frågan:

Ska jag berätta för arbetsgivaren att jag har dyslexi?

– Ju tidigare man talar om att man har läs- och skrivsvårigheter desto lättare är det att få stöd och hjälp, tycker vi. I dagens läge med alla hjälpmedel, datorer, smarta telefoner och appar behöver



dyslexi inte vara ett hinder. Det är lättare att få förståelse nu, anser Bengt-Erik Johansson.

Biträdande projektledaren Victor Estby har slagits av att taxi- och lastbilschaufförer skriver och räknar mycket i dag. Men inte ens tänker på det. Allt arbete de gör med teknikens hjälp i sina "rullande kontor" borde lyftas fram för att höja statusen på yrkena. Och användas i avtalsförhandlingarna.

Att många med dyslexi också är intresserade av och duktiga på ny teknik – för att de behöver den – borde också vara ett argument vid löneförhandlingarna.

Å andra sidan vittnar många dyslektiker om problem med koncentrations-svårigheter och stress. Svårigheter som ofta kan lindras med ganska små medel på jobbet, resonerar Victor Estby.

FORSKAREN STEFAN JOHANSSON vid Kungliga tekniska högskolan (KTH) har djupintervjuat en rad yrkesarbetare inom projektet. Han skrattar, vänligt, åt kommentarer som "Vi läser och skriver inget längre. Vi har allt i datorn".

– Tydligt är det bara papper och penna chaufförerna tänker på, men informationen kommer ju digitalt, på gps och display.

Johansson berättar om försök med talade instruktioner in i truckarna på lager och terminaler. Ges uppdraget inte skriftligt kan förarna fokusera på körningen. Då förbättras också säkerheten i ett jobb med många arbetsolyckor.

Stefan Johansson och Transport bedömer att dyslexi är ganska vanligt i transportbranscherna.

– Det som förvånar mig är att det

"Det som förvånar mig är att det inte tycks finnas någon aktiv idé eller beredskap för hur man ska stötta dyslektiker."

Stefan Johansson, forskare vid KTH

inte tycks finnas någon aktiv idé eller beredskap för hur man ska stötta dyslektiker.

Han föreslår att körordrar ska skickas direkt in i gps:en. Då slipper chaufförerna knappa in adresser manuellt. Prov för att behålla eller bygga på med fler behörigheter behöver också anpassas. De kan göras muntligt eller med förlängd tid att läsa och skriva.

DE "RULLANDE KONTOREN" behöver även utrymmen för att lägga papper i. Och någon lämplig yta att skriva på, noterar Stefan Johansson.

– Nu hamnar de lite överallt. Till och med bakom solskyddet i vindrutan. Man verkar ha tänkt på ergonomin i hytterna men glömt kontorsarbetet.

Vanligare bland pojkar

→ **Dyslexi innebär att man har svårt att lära sig läsa, stava och förstå skriven text.** Forskarstiftelsen Hjärnfonden beskriver det som ett funktionshinder i hjärnan, som inte handlar om intelligens.

Funktionsnedsättningen är ärftlig och vanligare bland pojkar än flickor. Svårigheterna upptäcks ofta i förskolan eller tidigt i skolan.

Problemen är individuella. Vissa har svårare att skriva än läsa. Andra har problem att skilja på hela eller delar av ord. En del kastar om bokstäver och siffror och kan till exempel missa prickar över bokstäver. Flertalet läser långsamt, hakar upp sig på ord och läser fel.

Dyslexi försvinner inte, men hjälpmedel och träningsprogram minskar besvären. Tidig hjälp är viktig, inte minst för självförtroendet. Logopeder eller speciallärare kan göra dyslexi-utredningar.

Läs mer på dyslexi.org och hjarnfonden.se.

→ **Diskalkyli** handlar om svårigheter att göra matematiska beräkningar.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Hur jobbar Transport med dyslexi?



– Vi har gjort en del enklare åtgärder men borde göra mer. Det är ett lite dåligt samvete, säger Transports studieombudsman Dag Leander.

Han påminner om en motion till kongressen 2007. Den gick ut på att förbundet borde uppmärksamma dyslektiker mer. Det ledde till kontakter med Dyslexiförbundet och att Transport spred deras tidning Läs & Skriv bland medlemmarna. Läslinjaler köptes också in till facketts kurser.

– Vi borde framför allt utbilda våra kursledare mer om dyslexi och hjälpmedel. Vad Transport ändå gör är att satsa på vägkrogsbibliotek med talböcker. Vi är också med i projektet Läs för mig pappa. Det är viktigt för att få pappor att läsa med sina barn, säger Dag Leander.

DYSLEKTIKER ÄR GENERELLT sett duktiga på att kompensera sina svårigheter, påpekar han. Bland annat med stor minneskapacitet. Han råder berörda medlemmar att gå med i Dyslexiförbundet, som driver deras frågor.

En viktig fråga är tillgänglig och anpassad information. Forskaren Stefan Johansson har tittat på hur enkäter kan utformas för att nå dyslektiker och andra med funktionsnedsättningar.

Transports nya hemsida saknar ännu talsyntes. Den används för att läsa upp texter på webben och ska installeras. Om det blir i höst tors förbundets webbansvariga Jenny Gransell inte lova.

NÄR DET GÄLLER Transportarbetaren säger redaktionschef Lena Blomquist att någon talad tidning inte är på gång:

– Men vi har tittat på olika lösningar. En kan vara att alla artiklar på webben blir inlästa av en syntetisk röst och att du kan klicka dig in på uppläsningen. Annars skulle pappers-tidningen kunna läsas in antingen av en människa eller syntetiskt. En variant är då att lyssna via en app. En annan är att tidningen skickas hem till läsaren på en cd-skiva.

– Vad tycker du själv? Hör av dig till mig innan vi bestämmer oss för att investera i en talad utgåva, säger Lena Blomquist.

Justina Öster

PROJEKTET ORDEN PÅ JOBBET

... finansieras av Allmänna arvsfonden. Läs mer på [Dyslexiforbundets webb, ordenpajobbet.se](http://Dyslexiforbundets.webb,ordenpajobbet.se).

Har man läs- och skrivsvårigheter kan det ta lite längre tid att lösa problem. Men man hittar alltid sina egna sätt, säger chauffören Patrik Welle.



”Mobilen är min bästa kompis”

Chauffören Patrik Welle låter sig inte hejdas av dyslexin



Problemlösare.

Kalle Anka-pocket räddade honom. Och mobilen är hans bästa vän i jobbet.

Lastbilschauffören Patrik Welle låter inte dyslexin stoppa honom från att göra det han vill.

Text och foto **Justina Öster**

– Jag har fått kämpa hårt, men jag har tagit körkort för både lastbil och motorcykel.

Det är mitt i veckan och solen skiner. Patrik kör Avenyn fram i Göteborg med kranbilen. Han klättrar upp och ner för flaket och manövrerar uppsättningar med blommor på plats i höga ställningar.

Ett annorlunda uppdrag för en som egentligen inte gillar blommor, men i ett litet åkeri växlar sysslorna. Från att köra grus, sten, cementplattor och hjullastare till att skopa upp och frakta bort jordmassor från villatomter.

Patrik utreddes och fick veta att han hade dyslexi när han var åtta år.

– Det var jättesvårt att skriva och extremt svårt att läsa. Så knepigt att jag

”Man får acceptera hur det är. Jobba på så att det blir så bra som möjligt. För mig har det varit en process. Det har blivit lättare och funkar bättre sen jag började jobba.”

Patrik Welle, lastbilschaufför

nästan inte ville läsa alls. Jag kom så långt efter att jag var nära att få gå om en klass. Men så kämpade jag och läste in hela tvåan och halva trean på ett halvår.

Räddningen blev Kalle Anka-pocket. Där fanns teckningar och lagom mycket text i pratbubblorna.

– Förståelsen är svårast. Jag har svårt att få sammanhang i det jag läser. För att inte tappa bort mig följer jag texten med fingret. Blir jag störd får jag börja om. Är texten komplicerad kan jag få läsa om den två gånger.

BRUNA TEDDYTÄRNINGAR DINGLAR i vindrutan med Patriks namn på en skylt. Han tar en klunk Pepsi och styr mot nästa

5 om sin dyslexi

Hur har du som är som dyslektiker gjort för att klara ditt jobb?



Sten Carlsson, ordförande/förhandlingsombud på Transports Helsingborgsavdelning:
– Blir texten

rödmarkerad så ändrar jag, och om inte hoppas jag att den blev rätt. Annars hoppas jag på förståelse hos motparten. Jag förlitar mig också på hjälp från kollegorna om jag behöver.



Victoria, kronprinsessa, Solna:

– Min mamma var väldigt påläst. I och med att min far också har den här utmaningen, så hade hon ett öga på oss så vi fick hjälp tidigt. Men det har ju inneburit ett extra slit med tjugatiga övningar före skoldagens början.

(Citat från en intervju med Sveriges Television. Foto: Kungahuset.se.)



Petter Alexis Askergrén, artist, Stockholm:

– Jag kom till en punkt i mitt liv där jag började hålla på med musik och för att kunna skriva texter på svenska var jag tvungen att lära mig fler ord. Då började jag titta i böcker. Man man måste hålla i gång det hela tiden för annars är man inte på topp med det man håller på med.

(Citat ur en intervju med Expressen. Foto: Nicole Reshdouini.)



Rasmus Hansson, hamnarbetare, Norrtälje:

– Inget speciellt. Mitt arbete är ganska fysiskt och jag behöver inte läsa eller skriva så mycket.



Mikael Olsson, kanslichef på föreningen Runstenen som bland annat erbjuder stöd och råd om dyslexi, Hörby:

– Som alla andra... jag har jobbat på. Men jag undviker allt då jag skulle behöva läsa eller skriva. Och jag ser till att slippa chefer. Det gjorde jag som taxiåkare också.

4–8

procent av Sveriges befolkning uppskattas ha dyslexi.

FOTO: JAN LINDKVIST



Filmen som Patrik Welle medverkar i visas på Dyslexiförbundets webb. Googla på "Orden på jobbet – Transport".

ställning av metall. Patrik började köra dragbil direkt efter transportgymnasiet och lumpen. Mc-kortet hägrade i många år och förra hösten kunde han äntligen fräsa runt en hel kväll på sin vita Kawa-saki Z750.

MEN HAN FICK ta sin bästa egenskap till hjälp: envishet. Och lägga upp en läsplan på 30 sidor motorcykelteori per dag.

– Att bara läsa på funkar inte. Det gäller att ta en bit i taget.

Patrik skrev teoriprovet tre gånger, men hade hela tiden några irriterande fel för mycket. Blir det inte fjärde gången gillt får jag ringa Trafikverket och begära att få göra testet ihop med en lärare, tänkte han.

– Då är man i ett eget rum med dator och läraren läser frågorna.

Det var bullrigt i salen och hörselpropparna låg hemma. Men Patrik kunde andas ut: Fyra poäng över godkänt!

Han gick i specialklass med sex, sju elever fram till årskurs åtta. Det var tyst och lugnt. Inget tjabbel och tjöt. Och kompisarna i den stora klassen träffade han ändå på rasterna.

I gymnasiet ville Patrik inte skylta med sin dyslexi och valde vanlig klass.

– Man får acceptera hur det är. Jobba på så att det blir så bra som möjligt. För mig har det varit en process. Det har blivit lättare och funkar bättre sen jag började jobba.

"Mobilen är min bästa kompis. När jag ska skriva saker använder jag rättstavningsprogrammet för att inte missa bokstäver. Att skriva för hand är mycket kämpigare."

Patrik Welle, lastbilschaufför

– Min stora svaghet är att be om hjälp. Men det råder jag andra att göra.

PATRIK ÄR FÖRSIKTIG med att ge råd. En metod som funkar för en person passar inte för en annan. Det gäller för var och en att testa sig fram. Hitta sin teknik.

Han berättade inte för sin arbetsgivare om dragkampen med orden. Inte förrän Dyslexiförbundet och Transport bad honom vara med i en film.

– Jag skäms inte för funktionshindret. Jag hittar alltid sätt att lösa saker på. Ibland säger chefen att jag skriver slarvigt. Jag svarar att jag gör så gott jag kan. Och han vet att jag gör ett bra jobb.

Patriks mobil går i ett. När åkaren ring-er om uppdrag brukar Patrik be honom skicka ett sms med adressen. Då får han den rätt stavad.

VAR TREDJE HELG kör Patrik bärgningsbil och det funkar allra bäst. Ipaden är ett suveränt hjälpmedel. Alla uppgifter skickas direkt till läsplattan i bilen där Patrik

STÖD & HJÄLP

Dyslexiförbundet har knappt 7900 medlemmar som är organiserade i ett 60-tal föreningar i landet.

Förbundet arbetar med stöd och rådgivning, information, politiskt påverkan, utbildning och föreläsningar.

Medlemstidningen heter Läs & skriv.

Nio tips som underlättar vardagen

- 1 Talböcker:** Inlästa för att lånas av personer med läs- och skrivsvårigheter och långtidssjuka på bibliotek. (Ljudböcker får lånas av alla.) Formatet för talböcker kallas Daisy. Böckerna går att läsa i mobil och läsplatta eller via dator med läsprogram.
- 2 App för att läsa talböcker:** Ladda ner appen Legimus till Iphone eller läsplatta gratis från App store. Svårt med tekniken? Gå till legimus.se eller närmaste bibliotek.
- 3 Taltidningar och nyhetstidningar:** Går också att läsa i appen Legimus. Googla på dagstidningar som taltidning för att se vilka som finns. Kontakta tidningen för att prenumerera.
- 4 Rättstavningsprogram:** Stava Rex för svenska och Spell Right för engelska är särskilt framtagna för personer med dyslexi.
- 5 Talsyntes:** Innebär att datorn läser upp text på skärmen. Man kan ändra läshastighet och få text man skriver uppläst. Claro read Plus, Vital, Tor talk är några exempel.
- 6 Elektroniska ordböcker:** Gustavas ordböcker innehåller en svensk och en engelsk ordbok för datorn. Här finns stavningsstöd och talsyntes. Du kan slå upp ord efter hur de låter, till exempel jeda för gädda.
- 7 Smarta telefoner och läsplattor:** Ladda hem fler appar! Tips finns på dyslexi.org/skrivknuten.
- 8 Råd, stöd och information:** Googla på Skrivknuten eller ring 08-6651708.
- 9 Fler hjälpmedel:** Smart pen, skannerpenna och läslinjal.

läser dem på skärmen. Förr fick han själv krasa ner adresserna från alla telefon-samtal på papper.

De var inte alltid lätta att tyda sen. I nattmörkret.

– Mobilen är min bästa kompis. När jag ska skriva saker använder jag rättstavningsprogrammet för att inte missa bokstäver. Att skriva för hand är mycket kämpigare.

Ibland när det är stressigt går medde-

landena i väg för snabbt från mobilen. Det blir krångel, missförstånd, fel. Och mer stress. Då förbannar Patrik sig själv för att han inte tog sig tid att kolla stavningen. De extra minuterna lönar sig.

MAN SKA INTE låta sig hejdas av ett funktionshinder. Ingen ska tala om för honom eller andra vad de inte kan, manar Patrik.

– Vill man göra något ska man kämpa för att klara det.



Till och från krävs ändå papper och penna i Patriks rullande kontor.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Forskarna intervjuade 40 personer med läs- och skrivsvårigheter, som tillsammans hade haft 120 yrken. Resultatet blev flera böcker.

Viktigt upptäcka problemen tidigt

Är dyslexi en förbannelse eller en möjlighet? Svaret blir nog: Det beror på.

– Det var en kvinna med dyslexi som själv beskrev dubbelheten på det sättet, säger Ulla Föhrer.

Hon är logoped, medicine hedersdoktor och i dag pensionär. Tillsammans med forskarkollegan Eva Magnusson gjorde hon i slutet av 1990-talet något som ingen försökt sig på i Sverige, varken förr eller senare.

De djupintervjuade 40 personer. Idén var visa att människor med läs- och skrivsvårigheter kan klara sig bra i livet. Men också försöka svara på frågan vad som gör att en del faktiskt kämpar på trots motgångar. Och hur de kan landa i ett yrke som ingen trodde att de skulle klara.

Resultatet blev en bok om att lära sig att leva med sin dyslexi, byggd på intervjuerna och forskarnas teoretiska kunskaper. Sedan pockade de 40 spännande levnadsberättelserna på att ges ut i ytterligare en bok. Bland dem som berättar finns barnskötare, en fotograf, en fritidspedagog, lägstadielärare, en läkare, en handläggare på arbetsförmedlingen, en it-konsult, en riksdagsledamot och några egna företagare.

ULLA FÖHRER MINNS många än i dag. En del kan hon aldrig glömma:

– Där finns Hans, ingenjören som berättade hur han sökte ett jobb där man skulle vara civilingenjör och god stilist. Han ringde och sa att han varken var civilingenjör eller god stilist, utan att han var ordblind. Men när han ringde hade han klättrat upp i en telefonstolpe och tjuvkopplat samtalet.

– Han fick jobbet och hade det i 30 år. Det säger något om hans drivkraft.

De flesta Ulla Föhrer mötte var nöjda med sitt yrke, även om några skulle ha valt en annan inriktning om de inte hade haft problem med att läsa och skriva. Genomgående fanns en styrka hos de intervjuade. De hade inte gett upp. De hade sökt andra vägar för att nå ett yrkesliv som de ville ha.

Men vad är då svaret: förbannelse eller möjlighet?

– Det beror på många olika saker. Det viktigaste är att problemen upptäcks tidigt. Att personen får stöd och hjälp och rätt hjälpmedel, säger Ulla Föhrer.

– Flera av dem vi intervjuade har insett att de kan använda sina svårigheter som en tillgång. Men först måste de ha accepterat, erkänt och fått distans till dem.

Lena Blomquist

Fotnot: De båda böckerna *Dyslexi – förbannelse eller möjlighet?* gavs ut på BTJ förlag och finns på bibliotek eller begagnade på nätet.



I förarhytten finns en kamera som sänder live till publiken.

FOTO: DARIA NESTEROVSKAYA

Tusen mil genom Ryssland –

I en förort i södra Moskva står en blå lastbil med texten *Cargo Moscow* parkerad. Omkring den har 50 personer samlats. De är här för att färdas i tusen mil – och samtidigt se teater.

Text **DAVID ISAKSSON**

FÖRESTÄLLNINGEN HETER JUST Cargo Moscow och handlar om lastbilschaufförer i Ryssland. Publiken kommer att åka från staden Magadan, som ligger så långt öster ut i landet man kan komma, till Moskva. En sträcka på tusen mil.

Cargo Moscow är en dokumentärteater, vilket betyder att pjäsens två skådespelare är riktiga lastbilsförare som spelar sig själva. Också miljöerna är riktiga, de åker till en mack, en bilvätt och en rastplats. Publiken sitter i en specialbyggd lastbil.

Men allt är förstås inte som på riktigt. I verkligheten tar det tre veckor att köra från Magadan till Moskva, medan föreställningen bara är 90 minuter.

De båda chaufförerna heter Andrej Fomin och Roman Romanov. Andrej kör mest i Europa, medan Roman jobbar i Ryssland och dess grannländer.

– Det är första gången vi spelar teater. Vi är riktiga förare och under föreställningen berättar vi för publiken om våra liv och vårt arbete. Vi kör runt på vägar runt Moskva och visar hur det ser ut, förklarar Andrej.

Publiken släpps in och sätter sig på läktaren. En av väggarna är genomskinlig inifrån så att man kan se ut. Under färden sänks en filmduk ner då och då. På den visas video. Ibland ser vi Andrej och Roman live i förarhytten. Ibland

visas landskapet i östra Ryssland.

Roman och Andrej hälsar publiken välkommen och vi åker i väg. De berättar att de har bunkrat med proviant inför resan. Publiken får veta att båda är gifta och har barn. Andrej visar upp ett fotografi med sin familj. Att vara mycket hemifrån är en stor del av en förares liv.

CARGO MOSCOW ÄR ett tyskt projekt och har gjorts i många städer. Den som skapat det heter Stefan Kaegi. När han liftade i Bulgarien träffade han lastbilschaufförer som berättade som sina liv. Bulgariens statliga transportföretag hade precis privatiserats, vilket lett till en mycket otrygg situation där många förare utnyttjades.

Stefan Kaegi tyckte att ämnet var viktigt och ville göra teater om det. Men att använda skådespelare fungerade inte bra. Han tyckte förarna själva var fantastiska på att berätta sina historier och att de berättade bäst i förarhytten. Så hans teater, Rimini Protokoll, byggde en specialkonstruerad lastbil.

PROTEST MOT VÄGAVGIFT

Sedan 2015 har ryska lastbilsförare flera gånger protesterat mot en ny vägavgift. Sådana protester är mycket ovanliga i Ryssland.

President Putin har efter protesterna lovat att pengarna från vägavgiften ska gå till att bygga bättre vägar i östra Ryssland.

FOTO: MICHAL VONOTKOV



Föreställningen Cargo Moscow utspelar sig i en lastbil som kör runt i Moskva.

FOTO: DAVID ISAKSSON



En av väggarna i trailern där publiken sitter är genomskinlig så publiken kan se ut.

på 90 minuter

Roman och Andrej fortsätter att köra. De munhuggs, lyssnar på radio, mest ryska schlagers, men också hårdrock. Vi kommer fram till den vackra Bajkalsjön i Sibirien och är nu halvvägs.

Publiken får höra om skillnader mellan att jobba i Europa och Ryssland. Den mest uppenbara är avstånd. Ryssland är världens största land. Att åka tusen mil i sträck är inte möjligt i Europa.

– I öster är vägarna mycket dåliga. Man kan åka en hel dag och det finns ingen asfalt, inga kaféer och ingen mobiltäckning, säger Roman.

En annan skillnad är arbetstiden. I Europa är den reglerad.

– I Ryssland bara åker och åker vi. Är du trött sover du, men sedan fortsätter du, berättar Andrej.

Det finns förstås regler kring arbetstid även i Ryssland. De är inte lika stränga som i Europa, men framför allt följs de inte. Bryter man mot dem är böterna låga.

Det är kväll och det börjar bli dags att sova. Roman och Andrej åker till en riktig

plats i Moskvaområdet där förare stannar och sover. Där står många lastbilar, men få personer syns till. Här kan chaufförerna få vänta i veckor på en ny last.

Sedan fortsätter vi. Filmduken är nu upphissad och utanför ser publiken Moskvatrafiken på de riktiga vägarna. Efter tre veckors färd har Andrej och Roman till slut kommit fram till den ryska huvudstaden.



Fakta om förarlivet

→ 2016 var medellönen för en lastbilsförare i Ryssland 50 000 rubel (6 900 kronor). Lönerna varierar kraftigt och är högre i storstäderna.

→ Första halvåret 2016 dog 1100 ryska lastbilsförare i trafikolyckor. En ökning med 26 procent från året innan.

→ Som svar på europeiska sanktioner bojkottar Ryssland sedan 2014 vissa europeiska jordbruksprodukter. Något som lett till färre köringar till Europa.

FOTO: JULIE VRABELOVA
NORDISK FILM

Shia LaBeouf som John McEnroe och Sverrir Gudnason som Björn Borg.

Sport är också kultur

Så spännande att man sitter blytstill och håller andan, skrev en recensent. Och då handlar det ändå om en film som alla vet hur den slutar. I *Borg* spelar finalen i Wimbledon 1980 huvudrollen. Vem vinner: Björn Borg eller John McEnroe? LB

... och kultur kan vara ett jobb

Runt 60 000 personer arbetar inom kultur och medier. Arbetsförmedlingen spår att ytterligare 1 000 kommer att sysselsättas under nästa år. Men det är ingen större idé att satsa på skådespeleri eller journalistik. Bland kulturens bristyrken finns däremot kyrkomusiker, filmarbetare, perukmakare och maskörer. LB

Har du gjort en tavla?



Runös vintersalong är konstutställningen för alla som är med i ett LO-fack. Salongen öppnar i januari på folkhögskolan i Åkersberga. Bidrag

måste ha kommit in senast den 17 november. En jury avgör vilka som kommer med.

Du skickar in foton på dina verk – som till exempel kan vara målningar, teckningar, collage, fotografier eller skulpturer. Googla Runös vintersalong. LB

FOTO: JOACHIM GRUUS
TRAILER MAGAZINE

Visst kan man tävla i lack

Särskilt bra går det för Mika Auvinen, från Helsingfors i Finland. Han vann Nordic trophy som avgjordes på Mantorp i slutet av augusti. Det blev hans sjunde titel i tävlingen för snygga lastbilar. Vinnarfordonet är hans Mercedes-Benz Actros som kallas *Lowrider*. Tidningen Trailer håller i tävlingen. LB

A woman with brown hair, wearing a bright green raincoat over a red patterned shirt, is smiling and holding a large, vibrant bouquet of autumn flowers. The bouquet includes several large orange and red dahlias, smaller yellow and white chrysanthemums, and dark purple thistles. She is standing in front of a rustic wooden building with a dark, moss-covered roof. The ground is covered with fallen leaves and more flowers, suggesting an outdoor garden setting.

Vi delar ut sex vinster. 1:a-3:e pris är två trisslotter, 4:e-6:e pris är en trisslott.

Postadress: _____

Behovsanställd väktare undrar över a-kassan. Får man vara ledig om mamma blir sjuk? Ska man anmäla arbetsgivare som slarvar med kör- och vilotidsreglerna? Fråga facket om du undrar vad som gäller på jobbet. Transports ombuds- män och experter har svaren.

Hur funkar a-kassan för behovsanställda?

? Hej, det är Alice igen. Jag är ny som behovsanställd på ett bevakningsföretag. Hur fungerar a-kassan när jag är behovsanställd?

Alice

Svar: Du kan gå med i Transports a-kassa så fort du börjar på ett bevakningsföretag.

Om du då har arbetat (i vilken bransch som helst) minst sex kalendermånader av de senaste tolv uppfyller du arbetsvillkoret. Det betyder att du redan från start får a-kasseersättning under arbetslösa dagar. Om du inte har varit med i någon a-kassa tidigare kan du få ersättning från grundförsäkringen med högst 365 kronor per dag. Efter ett år som medlem i en a-kassa kan man få ersättning baserad på inkomsten om man uppfyller ett arbetsvillkor och då är högsta ersättningen per dag 910 kronor.

När du är behovsanställd, och brukar ringas in när företaget behöver dig, är du berättigad till a-kasseersättning för de dagar du inte får jobb. Du får stämpla upp till 40 timmar i veckan, ersättningen minskas med de timmar du har jobbat.

Ibland går behovsanställda inom bevakningsbranschen på schema. Om det gäller dig kan du kontakta oss på a-kassan så tittar vi på just din situation.

Detsamma gäller för den som har ytterligare frågor.

Berit Andersson,
biträdande föreståndare
på Transports a-kassa

Ledighet eller semester för sjuk mamma

? Hej, min mor fick en hjärtinfarkt och jag behövde vara ledig från jobbet i två dagar. Min chef sa att jag måste ta ut två

dagars semester för att få betalt. Stämmer det? Jag jobbar på ett stort bevakningsföretag med kollektivavtal.

Jonas

Svar: Det stämmer i princip.

Enligt ditt kollektivavtal har en anställd visserligen rätt till en dags betald permission om en nära anhörig plötsligt blir svårt sjuk. Men det gäller bara om den anhöriga och du själv bor tillsammans.

Om du och din mamma inte delar bostad har du alltså inte rätt till betald ledighet. Däremot bör arbetsgivaren inte neka dig ledigt för "privata angelägenheter ut- rättande", som det kan vara när en anhörig får hjärtinfarkt. Då handlar det om ledighet utan lön eller, som din chef föreslog, vanlig semester. I ditt fall var det en akut situation, men annars bör man be om en sådan ledighet minst två dagar i förväg.

Jerker Nilsson, central
ombudsman i Transport

Ska jag anmäla arbetsgivarens slarv?

? Vart vänder man sig när ett transportföretag bryter mot kör- och vilotiderna? När jag slutade på mitt förra jobb ville jag ha ut uppgifter till a-kassan. Men det visa-

de sig att åkaren aldrig hade sparat några tidrapporter eller utdrag från digitalskrivaren.

Jobbsökaren

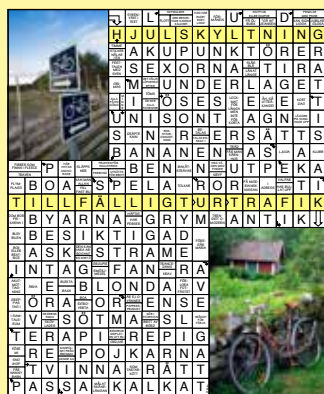
Svar: Det är polisens uppgift att lagföra brott mot lagen. I det här fallet kan du också tipsa Transportstyrelsen som har ansvar för tillsynen. Det går att tipsa anonymt. Tänk också på att du själv är ansvarig om du faktiskt har brutit mot kör- och vilotidsreglerna.

När det gäller uppgifterna som a-kassan behöver borde det räcka med dina egna lönespecifikationer. Ta kontakt med Transports a-kassa om du behöver mer information om detta.

Joakim Guttman, central
ombudsman i Transport

Fråga våra experter!

Skriv till redaktionen@transportarbetaren.se eller Fråga Facket, Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm.



Grattis!

Förra månadens lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

Kenneth Karlsson, Skövde
John S Banis, Ödsmål
Tobias Lundqvist, Nyköping.

Vinnarna av en trisslott:

Marianne Arvids, Leksand
Anna Hellgren Berg, Angered
Björn Svedman, Sköndal.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet **Kristoffer Nilsson**.



När är det läge att säga ifrån?

Rubriken på denna krönika *När är det läge att säga ifrån?* är en fråga som man väl ofta ställer sig, både som privatperson, fackförbundsordförande och organisation.

Jag som relativt nyvald ordförande för Transportarbetareförbundet är stolt över vårt tidiga beslut i förbundsstyrelsen gällande Nordeas flyttplaner. Beslutet i juni var tydligt och klart att "lämnar Nordea Sverige så lämnar vi Nordea". Det är viktigt med tydliga signaler både från oss, övriga fackförbund och LO som relativt stora kunder hos Nordea.

Vad det gäller att uppmana våra medlemmar att byta bank så tycker jag att det givetvis är upp till varje individ att fatta ett sådant beslut. Men man ska i alla fall värdera chansen och värdet av möjligheten att agera även som privatkund och säga ifrån!

SOM FÖRBUND BEFINNER vi oss i slutet av avtalsrörelsen 2017 med ett antal flygavtal kvar att förhandla, samt taxiavtalet. När det gäller flyget har vi nyligen påbörjat förhandlingarna då dessa avtal går ut i september och oktober 2017.

Gällande taxiavtalet är läget dock annorlunda. Här har förhandlingar pågått ett antal månader utan att vi i skrivande stund hittat fram till en uppgörelse med vår motpart. Det är två frågor som ligger i potten: dels ett månadslöneavtal för upphandlad trafik, dels en höjning av garantilönerna för dem som kör på så kallad procentlön enligt den modell som LO-samordningen innebär.

Vår motpart kan nog tänka sig en månadslön på renodlad upphandlad trafik. Här ska vi försöka hitta en modell och vettiga nivåer. Men när det gäller garantilönen så verkar den här branschen på något vis inte klara av det som i princip hela den övriga arbetsmarknaden klarar. Detta på grund av överetablering och osund konkurrens. Ett problem vi har i dag är det faktum att alldeles för få förare begär ut sin korrekta garantilön som ska baseras på arbetad tid, inte på ett fast månadsbelopp.

AVSLUTNINGSVIS NÅGRA ORD om LO:s lansering och kommande förhandlingar om så kallade utbildningsjobb för ny-

”

Det här är problem som måste lösas genom fler platser på yrkesutbildningarna och bättre möjligheter till validering och snabbspår för nyanlända.

anlända. 13 av LO:s 14 förbund har ställt sig bakom idén, men inte Transport. Frågan som kommer till oss är då givetvis: Varför inte?

Här måste vi stå upp för våra medlemmar och våra branschens bästa. Vi säger nej till jobbmodellen utifrån att utbildning och behörigheter krävs för att över huvud taget vara anställningsbar i de flesta av våra yrken och yrkesgrupper. Det här är problem som måste lösas genom fler platser på yrkesutbildningarna och bättre möjligheter till validering och snabbspår för nyanlända. Dessa jobb skapas inte genom arbetsplatsförlagd utbildning med någon form av instegslöner och bidrag till företagen.

Därför säger vi som förbund nej till att begära förhandlingar med våra kollektivavtalsmotparter om så kallade utbildningsjobb. Även här blir det faktiskt viktigt att säga ifrån, givetvis utifrån goda argument och i syfte att skydda och stärka våra medlemsgrupper, deras yrken och löner genom kollektivavtalet.

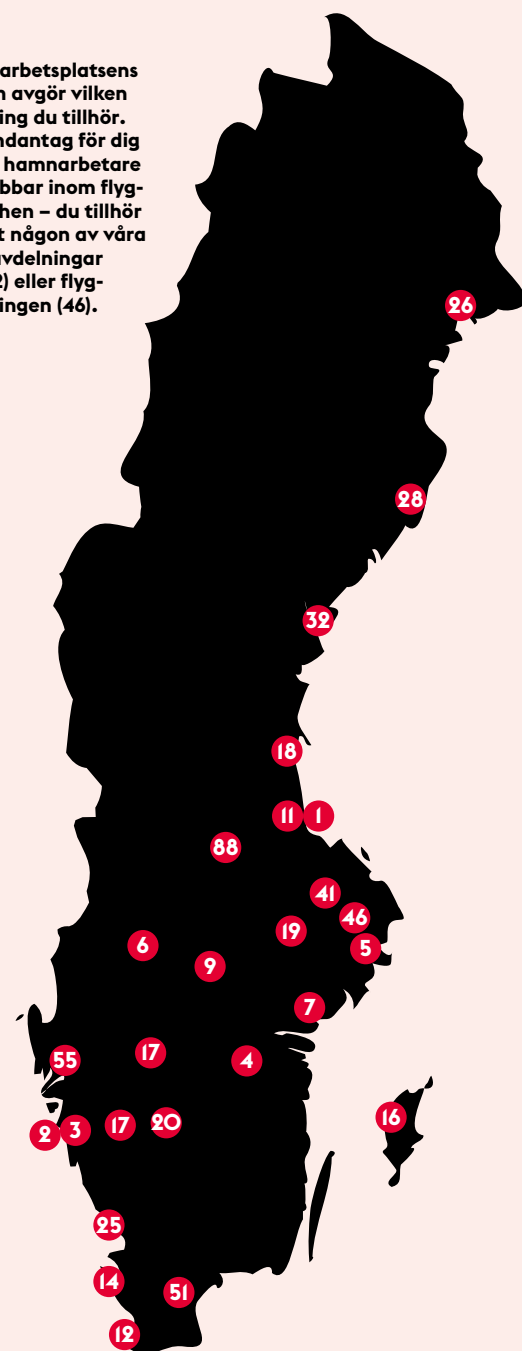


Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Norrland/
Mellansverige,
avdelning 1 (hamn). | 11 Norduppland,
avdelning 11.
Malmö, avdelning
12. | 25 Norrbotten,
avdelning 26. |
| 2 Syd- och
Västssverige,
avdelning 2 (hamn). | 12 Helsingborg, avdel-
ning 14. | 26 Umeå,
avdelning 28. |
| 3 Göteborg,
avdelning 3. | 14 Gotland, avdelning
16. | 28 Mellersta Norr-
land, avdelning 32. |
| 4 Östergötland,
avdelning 4. | 16 Skövde-Borås,
avdelning 17. | 32 Uppland,
avdelning 41. |
| 5 Stockholm,
avdelning 5. | 17 Hälsingland, avdel-
ning 18. | 41 Märsta, avdel-
ning 46 (flyg). |
| 6 Värmland,
avdelning 6. | 18 Norra
Mälardalen,
avdelning 19. | 46 Sydöstra Sverige,
avdelning 51. |
| 7 Södermanland,
avdelning 7. | 19 Norra Småland,
avdelning 20. | 51 Bohuslän/Dals-
land, avdelning 55 |
| 8 Örebro, avdelning
9. | 20 Halmstad, avdel-
ning 25. | 55 Dalarna,
avdelning 88. |
| | | 88 |



AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Vill du ha besök på din arbetsplats? Hör av dig till oss på OIO-4803018.

Startpunkten hålls måndagen den 23 oktober kl 16–20. Plats: Söderhamn på Transport, Kungsgatan 75.

Avdelningskontoret stängt Med anledning av budgetarbete och personalkonferens hålls avdelningskontoret stängt under följande dagar:

- Budgetarbete:**
 ► Måndagen den 16 oktober.
 ► Tisdagen den 17 oktober.
 ► Onsdagen den 18 oktober.

- Personalkonferens:**
 ► Måndagen den 23 oktober.
 ► Tisdagen den 24 oktober.
 ► Onsdagen den 25 oktober.
 ► Torsdagen den 26 oktober.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Facklig-politisk nystart. Den facklig-politiska verksamheten i avdelningen nystartar, med en handfull intresserade medlemmar. Ombudsman Joakim Borg kommer att vara en av de drivande i den frågan. Har du som medlem funderingar är du välkommen att höra av dig! Kontaktuppgifter finns på avdelningens hemsida.

- Kalendarium:**
 ► 5 oktober: Pensionärsklubben på studiebesök vid Trångsfors och Hallstahamns Vattenkraftstationer, se inbjudan nedan!
 ► 9 oktober: Vu sammanträder.
 ► 10–11 oktober: Regionkonferens region 4. Ombudsman, RSO, ordförande samt fackligt-politiskt ansvarig för avdelningen deltar.
 ► 14 oktober: Nominerings-

möten, samtliga sektioner. Efterföljs av samkväm, för den som vill. Kallelse kommer.
 ► 19–20 oktober: Planeringskonferens, avdelningsstyrelsen. Avdelningen är stängd.
 ► 23–26 oktober: Samverkanskonferens, förbundet. Ombudsman, RSO och ordförande är kallade.

- 29 oktober: Vintertid! (Ställ tillbaka klockan en timme).
 ► 30 oktober – 5 november: Höstlovsvecka.

Inbjudan Pensionärsklubben inbjuder till studieresa till Trångsfors och Hallstahamns Vattenkraftstationer den 5 oktober. Samäkning sker kl 9 från avdelningsexpeditionen i Västerås, Ångsgårdsgatan 13. Studiebesöket tar cirka två timmar, sköna skor rekommenderas. Eventuella frågor ställs till klubbens ordförande Kjell Lindbom, 070-2686463.

Julbordskryssning Pensionärsklubben planerar att årets julbordskryssning ska ske den 4 december. Inbjudan kommer per post. Eventuella frågor till Kjell Lindbom, 070-2686463.

AVDELNING 25 HALMSTAD

- Möten i oktober**
 ► Representantskapsmöte: Torsdagen den 12 oktober klockan 19 i IF Metalls hus på Vallås.
 ► Avdelningsstyrelsemöte: Fredagen den 13 oktober klockan 9 på avdelningen i Halmstad.

AVDELNING 28 I NORR

- Kalendarium**
 ► 11 oktober: Startpunkt, Umeå.
 ► 20 oktober: Frukostträff.
 ► 1 november: Startpunkt, Umeå.
 För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transportens hemsida.

Nomineringar Glöm inte att nominera till fyllnadsval 2017 och sektionens och avdelningens årsmöte 2018. En lista för posterna och information om tillvägagångssätt finns på hemsidan.

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta avdelningens studieorganisatör på e-post mattias.koch@transport.se eller tel OIO-4803436.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma till din arbetsplats och hälsa på? Eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till Sandra, OIO-4803435 eller sandra.jakobsson@transport.se.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vår ombudsman Per Dufvenberg har blivit erbjuden en tjänst på förbunds-kontoret som organisationschef och tackat ja. Vi är självklart glada för Pers skull och önskar honom all lycka till i framtida utmaningar. Även om vi helst av allt hade velat behålla honom här på avdelningen. Rekryteringen av en ny ombudsman är i full gång.

Rättelse Representantskaps-mötet kommer att hållas på Håla Folkhögskola den 1 oktober.

Nomineringstider! Under hösten är det dags för nomineringsmöten i sektionerna. Det är redan nu dags att börja fundera på vilka som ska nomineras till uppdrag i sektionsstyrelsen och representantskapet.

Den 9 oktober finns vi på Hotell Funäsdalen (i lokal Lillskarven) kl 16–19. Kom med dina frågor som rör lön, avtal, arbetsmiljö och försäkringar.

Den 17 oktober är vi på Folkets hus i Strömsund (i Lokalen Berge) och svarar på dina frågor gällande kollektivavtal och arbetsmiljö. Vi finns där kl 15–18. Vi kommer även att prata lite försäkringar om du har några frågor kring dina medlemsförsäkringar.

Den 5 december Vill vi gärna att du besöker oss kl 15–18 på Hotell Hammarstrand. Där besvarar vi dina frågor gällande medlemsförsäkringar och kollektivavtal.

Är du intresserad av att gå en facklig utbildning? Hör av dig till vår studieorganisatör Jessica på jessica.hoglin@transport.se

AVDELNING 41 UPPLAND

Tack alla ni som var med och firade avdelningens 100-årsjubileum! Det var en synnerligen lyckad tillställning och vi ser fram emot de nästkommande 100 åren.

Hösten drar i gång och det innebär sektionsmöten.

► Södra sektionen (Märsta/Sigtuna, Norrtälje) håller möte tisdagen den 7 november kl 18.30 i ABF:s lokaler i Märsta, Västra Bangatan 31A.

► Norra sektionen (Uppsala, Tierp, Östhammar) håller möte torsdagen den 9 november kl 18.30 i avdelningens lokaler, Stallängsgatan 17A i Uppsala.

Nästa Startpunkt kommer hållas i avdelningens lokaler lördagen den 28 oktober kl 10–15. För frågor och anmälan kontakta mig.

Ludwig Eriksson,
avdelningsordförande

AVDELNING 46 MÄRSTA (FLYG)

Kamrater Hösten är här och det är full fart i flygavdelningen. Vi går nu in i avtalsförhandlingar om riksavtalet för frakten, mekanikerna och något senare teknikerna.

Utöver det så är nomineringarna öppnade för avdelningsuppdragen för åren 2018–2019. Ta gärna kontakt med er representantskapsledamot för detaljer och berätta hur ni på arbetsplatsen vill se avdelningen i framtiden.

I övrigt fortsätter vi att stärka den fackliga kraften på våra arbetsplatser. Bjud gärna in avdelningen, så kan vi planera verksamheten tillsammans och få bättre resultat. Alla kontaktuppgifter finns på vår hemsida: transport.se/avdelningar/flyg/. Syns och hörs!

Johan Eriksson,
avdelningsordförande

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avtalspunkter Då de flesta av våra kollektivavtal nytecknats under året så planerar avdelningen flera Avtalspunkter. I första hand inom Tidningsbuds- och Transportavtalet. De kurserna hoppas vi kunna hålla under november månad. Mer information om tid, plats och anmälan kommer på hemsidan. Har ni några frågor är ni välkomna att ringa avdelningskontoret på tel OIO-4803051.

Jobbar du inom något av våra andra avtalsområden, och är intresserad av att ha en Avtalspunkt? Prata ihop dig med några kollegor, sedan kan ni kontakta oss och meddela om ni är intresserade.

Sektion 1 – Nordöstra Skåne
 ► Vi är en ny styrelse, och lite ovana vid arbetsuppgifterna, därför tar vi gärna emot tips om arbetsplatser vi kan besöka. Mejla helena.blomstrand@gmail.com eller ring 0730-352839.

► Lördagen den 18 november håller vi medlemsmöte på avdelningskontoret i Kristianstad. Det är även ett nomineringsmöte. Årsmötet är bundet av nomineringsmötets nomineringar. Därför är det extra viktigt att du kommer och gör din röst hörd. Klockslaget är inte fastställt ännu, men håll utkik på hemsidan. Eller ring in till avdelningskontoret, så kan de svara på det så fort tiden är bestämd. Sektionsordförande Helena Blomstrand

Sektion 2 – Blekinge

► Den 11 november kl 11 håller sektionen medlemsmöte/nomineringsmöte på Kreativum i Karlshamn. (Se kreativum.se för mer information.) Efter mötet bjuds du på en rundtur och lunch. Obs! Anmälan krävs för att vi ska kunna beräkna mängden mat. Anmälan görs på OIO-4803051 eller transport.51@transport.se absolut senast den 6 november. Årsmötet är bundet av nomineringsmötets nomineringar. Därför är det extra viktigt att du kommer och gör din röst hörd.
 Sektionsstyrelsen i 2:an

SEKTION 3 – KRONOBERG

Andreas Kindesjö kommer att hålla i medlemsmötet lördagen den 7 oktober kl 10 på ABF, Arabygatan 80 i Växjö.
 Kronobergssektionen står sedan i våras utan styrelse. Det betyder att det för tillfället inte bedrivs något fackligt arbete i sektionen.

Avdelningen har flera gånger tidigare både kallat och bjudit in till möten i samma ärende. Men eftersom det inte har funnits något intresse vare sig bland våra fackliga förtroendemän eller medlemmar att bedriva något fackligt arbete på sektionsnivå så kommer vi inte vidare.

Om det inte heller denna gång finns något intresse, kommer avdelningen inte att kalla till fler möten förrän det kommer några intresseanmälningar. Detta betyder krasst att det inte kommer att bedrivas något lokalt arbete i sektionen. Information om vad som händer i avdelningen, övriga sektioner och andra viktiga lokala frågor kommer alltså inte att finnas gå ut till medlemmarna i sektion 3, annat än i tidningen och på hemsidan. Så det är viktigt att så många som möjligt kommer. Vi bjuder på lunch efter mötet. Varmt välkomna!

Verkställande utskottet,
Transport Avdelning 51

Sektion 4 – Kalmar

► Den 15 oktober arrangeras en Startpunkt på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Startpunkten är en grundutbildning för dig som är medlem i Transport. Gå gärna in på vår hemsida och läs mer eller ring avdelningskontoret, OIO-4803051, för mer info eller för att anmäla dig.
 ► Medlemsmöte/Nomineringsmöte hålls den 12 november kl 11 på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Vi ska prata om vad som händer i sektionen och avdelningen. Det är även ett nomineringsmöte. Årsmötet är bundet av nomineringsmötets nomineringar. Därför är det extra viktigt att du kommer och gör din röst hörd.
 Sektionsstyrelsen i 4:an

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Vill du hjälpa till i våra sektioner?

Vi har några sektioner som står helt utan styrelse, såsom Kramfors, Härnösand & Strömsund. Är du intresserad av att hjälpa till att få i gång dem? Ta kontakt med avdelningen så ger vi dig mer information om vad det innebär att sitta med i en sektionsstyrelse. Valen till styrelsen fastslås på sektionernas årsmöten i januari/februari 2018.

Sektion? Vad är det bra för? Har du ingen fackklubb på jobbet är sektionen din fackklubb! Det är här vi hjälper varandra att organisera våra arbetsplatser, utvecklar vår fackförening internt, utbyter kunskap och utvecklas tillsammans. Tips och trix och information om avtal, arbetsmiljö och allt däremellan.

Transport är ju en förening som bygger på olika förtroendeuppdrag, så på sektionsmötena nominerar och väljer vi till sådana. Vissa personer har år av kurser och fackligt arbete bakom sig, medan detta är något helt nytt för andra. Men det spelar ingen roll – kunskaper kan man skaffa sig – viljan är det viktigaste. Är man nyfiken, men inte vill säga så mycket, går även det bra. Och vill man ha någon att bolla aktuella problem på jobbet med är det bara att dyka upp!

Men vi kan göra mer än att komma på möten! Hör av er om ni till exempel vill ha besök på arbetsplatsen, eller kanske tipsa oss om en passande aktion som vi kan genomföra.

På transport.se kan du läsa mer om när ditt nästa sektionsmöte är. Klicka på *Avdelningar*, välj 32:an och scrolla ner till rubriken *Sektioner*. Avdelningsordförande Jessica Höglén



Systrarna Ann-Louise Madsen (bakerst) och Marie-Louise Karlsson är båda skyddsombud. Lastbilen står för livsglädje och systerskapet för trygghet. Båda njuter på Stockholm truckmeet.

Månadens medlemmar

Systrarna valde frihet bakom ratten

Ann-Louise och Marie-Louise. Madsen och Karlsson. Systrar på samma åkeri, med äkta män på samma åkeri. Och flera barn som blivit lastbilsförare. Vad månade bli av de snart nio barnbarnen ...

Mammans stora idol var sångerskan Ann-Louise Hansson, så namnet var gjutet för äldsta dottern. Louise klingade så fint så det användes igen för systern. Fast i dag går Marie-Louise bara under namnet "Lisen".

Systrarna växte upp på bondgård. Varje dag skyndade de sig hem efter skolan, kröp upp hos pappa bakpå traktorn och somnade gott. De önskar att deras egna barn fått växa upp och hämta spenvarm mjölk och åka hölass.

LISEN VAR FÖRST ut att ta lastbilskort.

Hoppade av lantbruksutbildningen, när hon träffade sin stora kärlek. Men storsyster Ann-Louise tänkte:

– Nae, jag kan inte köra lastbil. Fast så tröttnade jag på sjukvården och jobbet som undersköterska. Dagens sjukvård är bara skit. Beslutsfattarna lyssnar inte på patienterna. Jag kunde inte bara gå och se hur människor for illa, utan att få någon respons.

Över en natt bestämde hon sig för att göra något annat. I dag är det lättare att ratta lastbil än personbil.

– Inte en sekund har jag ångrat mig! Här är det jobb måndag till fredag, inga kvällar, inga nätter, om man inte vill själv. Framför allt är lönen högre.

– Sjukt, inflikar Lisen.

Ann-Louise slår ett slag för kör- och vilotider inom sjukvården också. Tvingas någon jobba över och missar vilan ska det bli böter. För arbetsgivaren. Och lönen måste upp, när man ansvarar för människors liv.

LISENS VAL STOD klart på en fest när en kille sa: "Tjejer kan inte köra lastbil. De kan ju inte stå och pinka bakom framhjulet".

– Han har tagit tillbaka det sen. Och sagt att jag är den enda person han skulle rekommendera till ett jobb, säger Lisen och skrattar.

Hon räknar till 14 år i lastbilshytten medan storsyster kommer upp i hälften. Friheten är tjusningen. Att varje dag ställas inför nya problem, och lösa dem. De tycker det funkade bra att arbeta på samma åkeri, eftersom de jobbar på olika avdelningar. Och deras män är kollegor, under arbetstid.

Ann-Louise och hennes hälft försöker hålla jobbpratet på jobbet, men Lisen erkänner att barnen blir sjukt less på föräldrarnas lastbils-span semestertid.

– Vår yngsta dotter har fått åka med i lastbilen sen hon var bebis, men nu vägrar hon.

Justina Öster

ANNE-LOUISE MADSEN

Ålder: 46 år.

Kör: Liftdumper för containrar.

Bor: Kungsängen, norr om Stockholm.

Familj: Mannen Ove som kör containerbil och fyra barn, varav två är chaufförer. Fem barnbarn och ett sjetta på väg.

MARIE-LOUISE "LISEN" KARLSSON

Ålder: 43 år.

Kör: Kranbil.

Bor: Håbo-Tibble i Upplands-Bro, Stockholms län.

Familj: Mannen Hogge som kör kranbil, fyra barn, varav en är chaufför, och tre barnbarn.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 60 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-4803000. Växelns öppettider är 8.00–18.00 måndag–fredag. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–18.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. 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. Telefondag: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndag–torsdag.

Du hittar fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på hemsidorna transport.se och transportsakassa.se



Debattörerna är kritiska till Alliansens förslag om låglönejobb. De vill hellre se ett rejält kunskapslyft för alla.

FOTO: FREDRIK SANDBERG/TT

Öka människors möjligheter till lärande effektivare än sänkta löner

„Allianspartiernas förslag om låglönejobb är steg i helt fel riktning. Sverige ska utvecklas genom att ge alla tillgång till kompetensutveckling och livslångt lärande.”

I mitten av augusti presenterade allianspartierna förslag om låglönejobb för nyanlända och unga utan gymnasieutbildning. Politiker som ska sätta löner i stället för att samverka med parterna om hur man bäst skapar vägar in på arbetsmarknaden för personer med kort utbildning. Konsekvensen skulle bli en press nedåt på löner och arbetsvillkor och en urholkning av det gemensamma ansvarstagandet inom den svenska modellen.

ABF:S VÄG FÖR att lösa utmaningarna som etableringen av nyanlända, men även de som den tekniska utvecklingen skapar, är kraftfulla reformer som ökar människors möjligheter till utbildning och bildning. Att öka människors möjligheter till lärande är en av de mest effektiva metoderna för att utveckla ett samhälle och stärka jämlikheten. Och omvänt är det svårt att tänka sig större hinder för utveckling än att avstå från att skapa förutsättningar för människor att utveckla sin fulla potential.

REGERINGEN HAR UTÖKAT rätten till vuxenutbildning och infört ett studiestartsstöd riktat till arbetslösa med stort utbildningsbehov. Men erfarenheterna från 1990-talets

framgångsrika satsning visar att det krävs ett omfattande uppsökande arbete, studiemotiverande insatser och bra studiefinansiering som smörjmedel för att få fart på ett kunskapslyft. Det räcker inte med fler utbildningsplatser och satsningar på studiefinansiering riktade till personer som redan är arbetslösa.

VI VILL SE ETT kunskapslyft för alla.

- Ett kunskapslyft där folkbildningens metoder och tekniker används för att nå personer med kort formell utbildning och ge dem mod och möjligheter att ta steget till vuxenstudier.
- Ett kunskapslyft där människor har vettiga möjligheter att försörja sig och sina familjer under studietiden.
- Ett kunskapslyft som rustar oss för teknikens framsteg och ser till att ingen lämnas bakom.

MED STUDIEFÖRBUNDENS METODER, tekniker, nätverk och förutsättningar blir detta möjligt.

Därför föreslår ABF:

- Att regeringen fortsätter bygga ut kunskapslyftet genom uppsökande och studiemotiverande verksamhet.
- Att folkbildningen, fackförenings-

rörelsen och det övriga föreningslivet är med och rekryterar fler till att delta i vuxenutbildning.

- Att regeringen förstärker den statliga studiefinansieringen i studiemotiverande insatser och vuxenstudier på grundskole- och gymnasienivå.

SVERIGES BEFOLKNING VÄXER och tekniken utvecklas snabbt. Det kan vara fantastiska motorer för att utveckla hela samhället. Om det blir så eller inte är ett politiskt val.

Allianspartiernas förslag om låglönejobb är steg i helt fel riktning. Sverige ska utvecklas genom att ge alla tillgång till kompetensutveckling och livslångt lärande.

NU ÄR DET upp till regeringen att ta nästa steg. För ett tryggare Sverige och för en framtid där alla medborgare känner att de kan förändra sitt liv och det samhälle de lever i.

Delta i debatten!

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

FOTO: CLAES HERRLANDER



HELEN PETERSSON
förbundsordförande, Arbetarnas bildningsförbund (ABF).

FOTO: CLAES HERRLANDER



MONICA WIDMAN LUNDMARK
förbundssekreterare, Arbetarnas bildningsförbund (ABF).

Från baksätet

Asylpolitiken måste ändras

Sverige pågår just nu ett utdraget drama i tusentals akter. Det handlar om asylsökanden som lever i oviss väntan på beslut från Migrationsverket. Får de stanna? Eller blir det avslag och utvisning?

Bara under 2015 kom 163 000 asylsökande till Sverige. Majoriteten flydde från inbördeskriget i Syrien eller från terror och förtryck i Afghanistan. Omkring 35 000 av dem var ensamkommande barn eller ungdomar.

En av dem är Hameed. Han har fått en fristad hos en familj jag känner. En så kallad familjehemsplacering.

Hameed flydde med sina anhöriga från Afghanistan. De nådde till slut Turkiet och där väntade den farofyllda etappen över Medelhavet. Hameed var 16 år.

När de skulle gå ombord på båtarna tappade han bort familjen. Förmodligen hamnade de i en annan mer eller mindre sjöoduglig gummibåt.

Hameed klarade överfarten. Men hur gick det med de andra?

Han vet inte. Vet inte om de drunknade eller om de nådde stranden och kanske finns i något annat EU-land. Röda Korset har försökt spåra dem, utan att lyckas.

Hameed berättade att hans pappa arbetade som bagare, mamman var analfabet. Han kan bara hennes förnamn. Efternamn användes aldrig i byn de kom ifrån.

I DAG TALAR Hameed svenska och går i skolan. Han väntar. Alla i familjehemmet väntar. En oviss plågsam väntan.

Hameed har kompisar – andra ensamkommande – som redan fått avslag från Migrationsverket. De ska utvisas till Afghanistan eller till andra länder de

anses ha passerat på vägen till Sverige.

En del av dem som inte klarar sig igenom nålsögat – uppgifter talar om minst hälften – går under jorden. En del lever sedan gömda i svenska hem, andra blir uteliggare. I medierna rapporteras om självmord.

JAG HAR FÖRSÖKT sätta mig in i Hameeds situation. Att inte ens veta om min familj lever eller är utplånad. Jag orkar inte ens tänka de tankarna.

Sveriges nuvarande asylpolitik måste ändras. De öppna gränserna fram till 2016 bottnade i solidaritet och medmänsklighet. Men när övriga EU, utom Tyskland, valde en helt annan väg blev den svenska linjen ohållbar.

Tyvärr blev det nödvändigt med en restriktivare hållning. Men Sverige kan och har råd att ta ansvar för alla de ensamkommande barn och unga som kom till vårt land under åren 2013–2017.

Inför amnesti och låt dem stanna. Fortsätt samtidigt jobba mot förtryck och terror i världen. Och för att fler av EU:s länder visar solidaritet.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

” Jag har försökt sätta mig in i Hameeds situation. Att inte ens veta om min familj lever eller är utplånad. Jag orkar inte ens tänka de tankarna.



Hallå där!

CAROLINE SÖDERQVIST

... som är på väg hemifrån Mjölby till yrkes-VM i Förenade Arab-emiraten. Där ska hon försvara de svenska färgerna i grenen flygteknik.

Hur tävlar man i flygteknik?

– Vi ska göra sju olika moment som ingår i jobbet, allt från elarbete till metalljobb. Varje moment har en tidsgräns och domarna sätter poäng på hur man klarar dem.

Hur kommer det sig att du blev flygtekniker?

– Jag drömde om att bli stridsflygare och flyga Jas. Och då tänkte jag att det var ett bra första steg att lära sig skruva på flygplan och helikoptrar. Sedan visade det sig att jag har fallenhet för det här jobbet. Det handlar mycket om noggrannhet och struktur.

Och vad har du gjort för att bli Sveriges bästa unga flygtekniker?

– Jobbat hårt! Jag arbetar på Patria helicopters i Linköping. Vardagsjobbet är absolut en bra träning för tävlingarna, det gäller att vara hungrig på kunskap.

Transports förra ordförande ville inte skicka några tävlande till Abu Dhabi i Förenade Arabemiraten. Funderar du själv något över demokratifrågan eller migrantarbetarnas liv där?

– Ja, det är viktigt för oss i yrkeslandslaget att vara medvetna om hur det ser ut med slavarbete i landet. Det är svårt att påverka situationen som enskild individ. Men jag hoppas att det öppnar ögonen för dem när vi visar att vi inte accepterar slavarbete utan satsar på yrkesskicklighet.

LENA BLOMQUIST

Fotnot: Yrkes-VM, eller Worldskills samlar 1200 unga yrkesverksamma från runt 70 länder. De tävlar i över 50 olika yrkesgrenar från den 14 till den 19 oktober.

Toppen & botten

↑ Löftet om att på nytt införa skattereduktion för fackavgiften. Sänkt kostnad ger fler medlemmar och starkare fack.

↓ Trump och Kim Jong-Un. Riktigt läskigt när män av den sorten får makt över människor och massförstörelsevapen.