

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 5 maj 2018

"Lönedumpningen på vägarna blir allt värre"

Special
Sjuka och skadade hamnar mellan stolarna

Marita Ulvskog (S) tar över transporterna i EU

KULTUR

Lyxig läsning bara för nöjes skull

Hästkrafter gör skillnad

...för Ellen Sundling, både på jobbet och fritiden

Hamn Hot mot strejkrätten enar konkurrerande fack **Taxi** Förare sköter hemtjänst på natten **Lager/distribution** Amazon på väg till Sverige



Värva en kollega – få 200 kronor!

Ju fler medlemmar desto starkare fackförbund!

Visste du att du som värvar en arbetskamrat får 200 kronor i Superpresentkort? Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin ansökan.

Läs mer på www.transport.se/varva



TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

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

Omslagsfoto:
Lena Blomquist

ANNONSER

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

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
59 800.
Nästa nummer utkommer
den 31 maj - 1 juni.

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

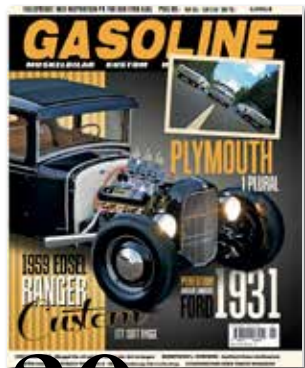


CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 5



30



20



12



6

4 VÄLKOMMEN

Lena Blomquist om att
bli bortröstad på jobbet.

6 GRANSKNING ÅKERI

Hur ska lönedumpningen
stoppas?

12 5 FRÅGOR

Marita Ulvskog (S) tar
över transportpolitiken
i EU.

14 AKTUELLT

Sex sidor om vad som
hänt sedan sist.

19 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON**20 SPECIAL**
SJUKFÖRSÄKRINGEN
Sjuka och arbetsskadade
faller fortfarande mellan
stolarna.**27 ARBETSPLATS**
SLAMSUGNINGSBIL
Magnus Eriksson gillar
sitt skitiga, stinkande
jobb.**30 KULTUR**
Följ med till tidningen

som fokuserar på gamla
fordon.

32 MAJKRYSSET**33 FRÅGA FACKET****34 KRÖNIKA**
TOMMY WREETH
Transports ordförande
har ordet.**34 MEDLEMSSIDOR**
Det här händer i din
avdelning.**37 MÅNADENS AVDELNING**

Fullt upp med e-handel
i Helsingborg.

38 MÅNADENS MEDLEM
Chauffören Ellen
Sundling kör hellre
ponny.**39 DEBATT**
Robert Savela om den
havererade sjukförsäk-
ringen.**40 LEDARE**
Chefredaktör Jan
Lindkvist skriver från
baksätet.



Den arbetsplatsen unnar jag ingen

Misströstar du ibland på jobbet? Grejer fungerar helt enkelt inte som du har tänkt dig. Jag gissar att det för en lastbilschaufför kan handla om att godset inte finns på plats där det ska hämtas, att vägarna proppas igen av privata bilar, att nattparkeringen redan är full. Jobbar du inom bevakning kanske det beror på svetten under både skyddsväst och kavaj eller om polisen dröjer i timmar när du har gripit en tjuv.

FÖR EGEN DEL är det stressen när vi ligger efter i produktionen. När ledigheter, påskdagar, kurser och min egen dåliga planering för med sig att vi får slänga ihop papperstidningen i sista stund. (Hoppas du inte märker att så var fallet med detta nummer.)

Men faktiskt kan det kännas bättre att i det läget jämföra sitt jobb med någon helt annan arbetsplats. Den senaste månaden tror jag att de allra flesta på arbetsmarknaden har kunnat trösta sig med att de åtminstone inte sitter i Svenska akademien.

Föreställ dig omröstningar om vem i gänget som ska petas, och att läsa kollegornas ondsinta beskrivningar av dig själv i tidningen. För att sedan sopa ihop spillrorna av arbetsstyrkan – och börja tänka på vem som ska belönas med världens mest prestigeladdade litteraturpris.

I DET LÄGET kan väl vem som helst bli sjuk. Men då gäller det att inte hamna mitt emellan Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen.

Det är inte första gången vi berättar om någon som undrar vad han eller hon ska leva på som sjuk eller arbetsskadad (sidorna 20–26). Den här gången känns det ändå som ett bra besked att regeringen har tagit till sig av mångårig kritik.

Det ska utredas hur processen tillbaka till hälsa och arbete ska bli smidigare. Och de högsta cheferna för Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen har kallats till möte med ansvariga ministrar. Budskapet: Ingen ska falla mellan stolarna.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Föreställ dig omröstningar om vem i gänget som ska petas, och att läsa kollegornas ondsinta beskrivningar av dig själv i tidningen.

Lena tipsar

Njut av vårsolen! Den ska väl till slut rå på även det nya fjället i Sundsvall, som du ser på nästa sida.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

f Sagt på facebook

Taxiförare i Lycksele åker på hemtjänstens trygghetslarm nattetid.

”Det är väl av en anledning som taxiförarna transporterar personer och hemtjänsten sköter omvårdnad och omsorg av människor? Ska hemtjänsten ta med sig en som behöver sjukresa? När de ändå är där i krokarna och åker.”
Jussi Utriainen

Kan bekräfta att vi chaufförer förväntas göra mycket utöver våra befogenheter.
Pär Eriksson

”Ser inga problem i detta, positivt med en extrainkomst till företaget och förarna.

Allt behöver inte vara inrutat i olika fack utan ser det positivt med flexibilitet och samarbeten över gränserna likt detta.”
Daniel Macgunde Peterson

Mest läst på webben

...den senaste månaden:

1. Transport anmäler lönedumpande åkerier
2. Så usel blir din pension
3. Taxi eller hemtjänst – var god välj

Sagt på webben

I förra tidningen protesterade Viktor Simonson mot att arbetsgivare inte betalar in tjänstepensionspengar för den som fortsätter att jobba efter 65-årsdagen.

Det är inte bara tjänstepensionen som är kopplad till, en viss uppnådd, ålder! Det är likadant med vår så ”förträffliga” försäkring som vi har via Folksam. Där faller du också för ”åldersstrecket”. Efter 65-årsdagen är du undantagen enligt åldersvillkoren i försäkringen. Det viktiga är alltså inte att du jobbar, kanske till och med heltid, utan att du har ”haft mage” att fylla 65.

Detta är ta mig f-n åldersdiskriminering! Jag har för avsikt att jobba till 75-årsdagen och då mitt fack uppenbarligen inte kan bistå mig med samma försäkring som mina arbetskamrater har, så får jag väl lov att göra som ”kapitalet” önskar, köpa mina skyddsåtgärder själv.
Per Olof Lundin Ockelbo

f Mer på facebook

Transport anmäler lönedumpande åkerier till Skattemyndigheten, Arbetsmiljöverket och polisen.

”Jättebra. Kolla gärna svenska åkerier också.”
Guy Lönnvik

”Utmärkt.”
Kenneth Grampe

”Första gången jag hör att Transportarbetarförbundet gjort något. Under alla dessa år måste det ha funnits mycket att anmäla. Det är kanske dags att vakna och göra nytta för medlemspengarna.”
Lars-Erik Friberg

Läsarbilden



FOTO: PATRICK HULTBERG

En dag på jobbet. Patrik Hultberg är sopgubbe och hade just tippat ett lass tidningar i Stockholmsförorten Västberga. Pianot stod utanför anläggningen – och kollegan Tobbe var snabb att sätta sig vid tangenterna.

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



Snöröjning på topp

NYTT FJÄLL I SUNDSVALL. Sista lasset kom med lastbil – som ringlade sig de 60 meterna upp på Sundsvalls nyaste berg. Nackstafjället är namnet som den rekordstora snöhögen har fått. Sammanlagt 32 000 lass resulterade i 504 000 kubikmeter sammanpressat snö och grus. (Förra vintern var det 29 000 kubikmeter.) Klart är att Sundsvalls kommun har överskridit sin snöröjningsbudget rejält.

– Vi får röra om i högen under sommaren, säger Göran Gustafsson på kommunen. Sen beror det på vädret om den över huvud taget smälter bort...

FOTO: MATS OLSSON, SUNDSVALLS TIDNING

Hur stoppar vi lönedumpningen





TRANSPORT ANMÄLER BRING TRUCKING TILL:

- **Skatteverket.** För att skatt och avgifter inte betalas där förarna jobbar.
- **Arbetsmiljöverket.** För brott mot utstationeringsreglerna.
- **Polisen.** För att utlandsregistrerade bilar körs stadigvarande i Sverige.



Överallt där det är gratis att parkera en dragbil ser du dem. Låglönehjonen som håller Sverige i gång. Som ser till att företag som Ikea får ut sitt gods så billigt som möjligt.

– Lönedumpningen blir bara värre och värre, säger Transports lokalombudsman Tommy Jonsson.

Text och foto JAN LINDKVIST





Transports ombudsman Tommy Jonsson har i flera år kartlagt åkeriföretag som fuskar eller tänjer på reglerna för att minska kostnaderna. Han efterlyser krafttag från politikernas sida.



I flera år har Tommy Jonsson jobbat i Transports Ordning och redaprosjekt. Tillsammans med andra har han kartlagt åkerinäringen och de sociala villkoren på de svenska vägarna.

– Lönedumpningen är ett jätteproblem, säger han.

Konkurrensen snedvrids och människor utnyttjas hänsynslöst. Många utländska chaufförer blir livrädda när vi kommer och knacker på i hytten.

– Från fackets sida har vi inte samma möjligheter att hjälpa dem, som våra svenska medlemmar. Visst, vi kan skriva in förarna som medlemmar. Men vilken hjälp kan vi ge? Transportfacken i Europa skulle behöva skapa någon form av internationellt medlemskap för chaufförer som kör utlandstrafik.

DE SENASTE VECKORNA har Tommy Jonsson haft fullt upp med två åkeriföretag – Samskip van Dieren och Bring Trucking. I vintras anmälde Transport företagen till Skatteverket och Arbetsmiljöverket. I början av april lämnade förbundet in ytterligare en anmälan. Till polisen, mot Bring Trucking. Förbundet vill att polisen utreder om det är förenligt med lagen att köra med slovakisk-registrerade dragbilar månadsvis i Sverige.

”Det finns ingen som kontrollerar fusket. Den lilla skara poliser som ska kontrollera den tunga trafiken tittar i bästa fall på om cabotagereglerna följs.”

Verksamheten som Transport sätter sökarljuset på startade för omkring fem år sedan. Bring, som ägs av norska statliga Posten, tog då över kombiterminalen i Jönköping.

För driften bildades ett svenskt bolag, Bring Linehaul. Upplägget var att frakta Ikea-gods på tåg. I dagsläget går fem tågavgångar i veckan till Stockholm och sex till Oslo.

Fast en del av godset rullar på lastbil. Med utländska lågavlönade förare bakom ratten.

För lastbilstransporterna startade Bring två bolag i Slovakien. I själva åkeriet – Bring Trucking – finns omkring 400 lastbilar. Runt 100 av dem är stationerade i Sverige och enligt Transports kartläggning kör de i praktiken inrikestrafik i Sverige, med någon enstaka avstickare till Norge. Godset består till 90 procent av Ikea-varor.

Transportarbetaren har pratat med flera personer med kopplingar till verksam-

heten. En av dem säger:

– Alla dragbilar är registrerade i Slovakien, det blir billigare. Priset på en dragbil är också lägre i Slovakien. Det skiljer 400 000 kronor, jämfört med om du köper samma bil i Sverige.

– När jag körde där var hälften av förarna från Slovakien och resten rumäner. Efter hand har det blivit fler och fler rumäner, de är billigare.

TRANSPORT HAR FÖLJT Bring Trucking i flera år. Lönerna är låga, långt under hälften av en svensk avtalsenlig chaufförlön. Vid sjukdom betalas ingen sjuklön, berättar en förare. Tvärtom riskerar chaufförerna att bli av med inarbetad lön om de blir sjuka för många dagar under en månad.

Under en period hade chaufförerna bonus, om de lyckades köra mer än 10 000 kilometer på en månad. En källa säger:

– Bonusen triggade förarna. I början hade åkeriet dragbilar från DAF och MAN. Då satte förarna i system att köpa magne-

”I mina svarta stunder tror jag att det måste gå riktigt åt helvete, innan vi får en vändning.”

ter. De placeras på växellådan och slår ut färdskrivaren. Alla hade magneter. Nu går det inte längre, när Bring köpt bilar från Scania och Volvo.

– Många chaufförer hade även dubbla förarkort, ett svenskt och ett rumänskt. Företaget behandlar förarna som skit. Man försökte bland annat dra av kostnader för skador på bilarna. En backspegel kunde kosta 3 000–4 000 kronor.

Tommy Jonsson har träffat flera förare på Bring Trucking. En av dem ville mötas på en skogsväg, utan risk för vittnen.

– Chauffören var så rädd att han stod och skakade. Det är ofattbart att det här kan pågå i Sverige, det är ändå 2018. Inte 1800-talet, säger Tommy Jonsson.

Transport anmälde Bring Trucking till Arbetsmiljöverket redan 2016, för brott mot EU:s regler om utstationerad arbetskraft. Förbundet hävdade att Bring har ett fast driftsställe i Sverige och att förarna är stationerade här – i vissa fall flera år i sträck.

Fel, påstod Bring Trucking. Något fast driftsställe finns inte. Chaufförerna kör internationell trafik och gör bara cabotageresor i Sverige.

– Arbetsmiljöverket la ner utredningen. Efter det blev förarna av med sängplatserna de haft i baracker uppställda vid kombiterminalen. Det såg ju inte bra ut att de bodde där. Numera sover de i hytten, fast det nu är förbjudet att ta den ordinarie veckovilan där, säger Tommy Jonsson.

NU HAR TRANSPORT alltså gjort en förnyad anmälan. Den här gången har även polisen och Skatteverket fått ta del av förbundets uppgifter som rör Bring och även transportföretaget Samskip van Dieren.

Tommy Jonsson noterar att det finns nära kopplingar mellan det slovakiska åkeriet, Bring Trucking, och det svenska företaget som driver kombiterminalen i Jönköping, Bring Linehaul.

Vd i åkeriet är slovakern Martin Lup-tak. Han sitter även med i styrelsen för Bring Linehaul och är firmatecknare där, tillsammans med styrelsens ordförande – norrmannen Stein Börre Johnsen.

Tommy Jonsson hoppas mycket på de nya anmälningarna:

– Ingen kan påstå att situationen på vägarna blivit bättre. Jag hoppas att Bring Trucking blir en dörröppnare. Det är bedrövt att norska staten ligger bakom ett sådant här affärsupplägg. Och att ett välrenommerat företag som Ikea inte tar mer ansvar för sina transporter.

Jonsson beskriver en lönedumpning och illojal konkurrens som sker på flera olika sätt i Sverige.

Ett är utländska transportföretag som

”tänjer” på cabotagereglerna och kör flera inrikestransporter än vad som är tillåtet.

Ett annat uppstår när svenska åkerier anställer utländska chaufförer som får jobba på villkor långt under svenska kollektivavtal. Förarna bor eller bosätter sig i Sverige, men får ändå inte ”svenska” villkor. I en del fall får chaufförerna inte anställning, utan tvingas jobba som F-skattare eller egenanställda.

En variant är att göra som Bring Trucking. Att ta hit lågavlönade förare från Europas forna östländer. Enligt uppgift jobbar de tre veckor i Sverige och får sedan en vecka ledigt. En del åker hem, andra stannar i Sverige även under ledigheten.

Hur ska Sverige hantera lönedumpningen, utnyttjandet av människor och den illojala konkurrens som seriösa åkerier utsätts för?

Tommy Jonsson säger:

– Det har gått så långt att facket inte har en chans att åtgärda problemen. Vi måste lägga över ansvaret på myndigheterna och på politikerna. EU måste skrota kombidirektivet, som missbrukas hela tiden. Och ta en funderare på en ”time-out” för cabotaget.

Han återkommer till de utländska chaufförerna, där facken i EU inte har någon strategi mot lönedumpningen. En faktor som komplicerar läget är att östländerna – och även fackförbunden där – tenderar att se lägre löner som en konkurrensfördel i unionen. Där finns ett motstånd mot reformer som skulle tvinga fram lika löner för arbetskraften som jobbar över gränserna.

– I mina svarta stunder tror jag att det måste gå riktigt åt helvete, innan vi får en vändning, säger Tommy Jonsson. Allt fler

utländska transportföretag hyr mark där de på helgerna ställer upp dragbilar som i princip bara används för att köra olaglig inrikestrafik i Sverige.

– Det finns ingen som kontrollerar fusket. Den lilla skara poliser som ska kontrollera den tunga trafiken tittar i bästa fall på om cabotagereglerna följs. Kombidirektivet är för krångligt. Och hur förarens anställningsvillkor ser ut är inget polisen bryr sig om.

TOMMY JONSSON SER förslaget om vägslitageskatt som en liten ljusning – om den utformas rätt. En central fråga är hur kontrollerna ska utföras och hur obetald skatt ska drivas in, så att alla åkerier – oavsett nationalitet – påverkas lika.

– En regeländring kan jag se som skulle få stor betydelse. Det vore om den internationella transporten som enligt reglerna ska föregå alla cabotageresor måste börja i hemlandet där åkeriet finns.

– För Bring Truckings del innebär det att alla dragbilar måste lämna Sverige varje vecka och få med sig gods från Slovakien tillbaka hit. Med en sådan regel vore deras affärsidé död.

Om myndigheter och politiker tar problemet på allvar finns det stora pengar att hämta för samhället, påpekar Tommy Jonsson. I arbetet med ”Ordning och reda” ingick en kartläggning av en grupp åkerier som tillsammans hade 526 lastbilar i Sverige. De betalade tillsammans in motsvarande sex miljoner kronor i arbetsgivaravgifter på ett år. Det täcker bara omkring 65 förare.

När EU en gång införde cabotaget var motiveringen att minska tomkörningen och den tunga trafikens miljöpåverkan. Plus att förbättra villkoren för chaufförerna som inte skulle behöva stå och vänta i dagar på ett returlass hem.

– Det blev precis tvärtom, säger Jonsson. Massor av trailrar rullar halvtomma. Chaufförer står och väntar i dagar, till och med veckor, utan lön. Med bilen på tomgång för att ladda batterierna.



Dragbilen står utanför Elgiganten i Jönköping, ett företag som profilerat sig som seriös transportköpare. Åkeriet som äger bilen har sex dragbilar. Det senaste kvartalet har bolaget betalat in exakt 6 912 kronor i arbetsgivaravgifter per månad. Det motsvarar inte ens avtalsenlig lön för en chaufför.



I Sverige finns tusentals lågavlönade lastbilschaufförer från östra Europa. De lever veckor eller månader i lastbilshytten. Bilden är tagen i Jönköping. Föraren har ingen direkt koppling till texten.

”Sverige är sämsta landet i Europa ...”

Andrius är lastbilschaufför från Litauen. Han har på nära håll sett hur utländska förare behandlas av svenska arbetsgivare.

– Sverige är det sämsta landet i Europa! Det saknas rastplatser och ingen gör något åt lönedumpningen.

Text och foto Jan Lindkvist

Det är annandag påsk. I Ystads hamn står dragbilarna på rad. Utanför en lettisk bil har föraren ställt upp en liten pall, gasolkök och vattendunk. På hytten hänger jackan på tork. Mannen som är i 40-årsåldern tittar misstänksamt när jag sakta kör förbi.

Jag har kameran redo, men låter den ligga på sätet. Många polska och baltiska förare är trötta på att hängas ut som lönedumpare och illojala konkurrenter. Det har blivit svårare att få kontakt, svårare att få dem att ställa upp på bild.

PÅ TRANSPORTS MALMÖAVDELNING arbetar Tomas Pettersson som lokalombudsman. Han ingick under en period i åkeriprojektet Ordning och reda och har fortsatt jobba med problemen i branschen:

– Det är sorgligt att det är så tyst. Någon måste ställa sig upp och skrika att det är åt skogen. Jag vill framför allt sätta ljuset på villkoren för utländska chaufförer som kör i svenska åkerier.

– Vi har stora, utåt sett seriösa åkerier som i stort sett följer kollektivavtalet. För de svenska förarna. Sedan har de en grupp på kanske 20-30 utländska förare som jobbar på andra villkor.

Tomas Pettersson plockar fram ett lönebesked från en bulgarisk chaufför han försöker hjälpa. Under en månad jobbade föraren 250 timmar. På ett svensk

åkeri. För det fick han 13 600 kronor i lön, plus semesterersättning och 2 300 kronor i traktamente.

Netto fick föraren ut 15 300 kronor. Men den rena timlönen är bara strax över 54 kronor. Ungefär en tredjedel av en svensk avtalsenlig chaufförlön.

– Många chaufförer tittar tyvärr bara på slutraden. Vad de får i handen, säger Tomas Pettersson.

BREDVID SIG HAR han Andrius (fingerat namn) från Litauen. Andrius bor i Sverige och hann jobba för flera oseriösa åkerier innan han till slut fick en riktig anställning, med schyst lön.

– 13 000 kronor är en vanlig lönenivå för baltiska chaufförer som jobbar i Sverige, förklarar Andrius. Det är inte bra betalt, men det går att överleva på. Bulgarer och rumäner tjänar betydligt mindre. 5 000–6 000 kronor i månaden är inte ovanligt.

Går det åt rätt håll i Sverige, det vill säga minskar problemet med lågavlönade östförore som utnyttjas?

”Myndigheterna gör inget. Polisens kontrollplatser är nästan alltid obemannade och det är nästan riskfritt att fiffla.”

”Andrius”, litauisk chaufför

Ikea skyller på otydliga regler

Bring Trucking hävdar att åkeriets chaufförer inte kör någon inrikestrafik i Sverige och företaget tänker heller inte skriva kollektivavtal med Transport.

Brings storkund, Ikea, säger sig välkomna facket's anmälningar.

Text Jan Lindkvist Foto Lena Blomquist

– Det är bra att myndigheterna granskar reglerna. Vi vill ha tydlighet. I dag är det oklart vad som gäller för exempelvis utstationerade arbetstagare, säger Ikeas hållbarhetschef Elisabeth Munk.

Reglerna behöver bli tydligare. Men hur ser Ikea på att chaufförer kör Ikeagods i princip heltid i Sverige, med någon avstickare till Norge, med låg slovakisk lön?

– Det är självklart jätteviktigt att chaufförerna har schysta villkor och det är bra att reglerna testas. Miniminivåerna måste bli tydliga, så att alla kan tillämpa reglerna likadant. Vi ställer upp på EU:s fria rörlighet av arbetskraft, men det råder inte full tydlighet.

Återigen. Hur ser du som hållbarhetschef moraliskt på det faktum att människor jobbar här, för Ikea, på löner som ligger under hälften av en svensk lön?

– Det ska vara schysta villkor utifrån anställningen.

Vilken minimilön ska gälla?

– Man ska ha minimilön i det land där man är anställd.

För Brings chaufförer ska det alltså vara slovakisk lön?

– Ja. Och vi gör särskilda kontroller där vi pratar med förarna. Utifrån de samta-



Protestaktion utanför Ikeavaruhuset i Kungens kurva i april förra året.

len har vi inte sett något missnöje med anställningsvillkoren.

Bring ägs av norska posten som i sin tur ägs av norska staten. Transportarbetaren har kontaktat regeringen i Norge för att få svar på varför norska staten – som huvudägare – understödjer storskalig lönedumpning i Sverige och Norge.

Magnus Thue, statssekreterare på Närings- och fiskeridepartementet, svarar skriftligt:

”Den norska staten förväntar sig att bolag med statlig ägarandel respekterar och bidrar till ett anständigt arbetsliv, där grundläggande ’arbetsstandarder’ och rättigheter tillvaratas och där arbetstagarna ges en lön de kan leva av.

Sådana förväntningar tar vi upp direkt med bolagen. Posten Norge ska drivas efter affärsmässiga principer och det är styrelse och ledningen i bolaget som har ansvaret för löpande affärsmässiga värderingar och beslut.”

”Transportköparna måste ta ansvar hela vägen från ax till limpa.”

Tomas Pettersson,
ombudsman på Transports
Malmöavdelning



– Nej, det har blivit mycket värre de senaste åren, säger Andrius. Lönerna har legat still, samtidigt som priserna i exempelvis Litauen ökat kraftigt.

Hur ser Europas östförrare på Sverige? Hur är det att köra och jobba här?

– Katastrof! Sämsta landet i Europa, utbrister Andrius. Myndigheterna gör inget. Polisens kontrollplatser är nästan alltid obemannade och det är nästan riskfritt att fiffla.

– Det finns massor av chaufförer som varje helg lever 45 timmar i lastbilshytten. Och det finns ingen infrastruktur för det. Inte säkra rastplatser, inte toaletter och duschar. Tyskland är bättre, även om det inte är bra där heller.

TOMAS PETERSSON ÄR kritisk mot stora transportköpare.

– I årsredovisningen hävdar en stor

matjätte att alla deras transportörer har kollektivavtal. Men jag vet att det inte stämmer. Det finns svanar och en jätke massa andra seriositetsmärkningar.

– Men lastbilsförarna går hela tiden under radarn. Det krävs politiska åtgärder. För egen del tror jag mest på ett riktigt beställaransvar. Transportköparna måste ta ansvar hela vägen från ax till limpa.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Infrastrukturminister Tomas Eneroth vill ha tuffare kontroller av cabotage-trafiken på svenska vägar.

Regeringen föreslår utökat beställaransvar

– Lönedumpningen gör mig förbannad. Det var en av de första frågorna den här regeringen tog tag i, genom att införa möjligheter till klampning av lastbilar

Infrastrukturminister Tomas Eneroth påpekar att de röd-gröna också höjt sanktionsavgifterna för allvarliga brott mot kör- och vilotidsreglerna, även det en åtgärd för att motverka fusk.

– Jag lägger nu ett förslag, som är på väg genom riksdagen, som handlar om beställaransvar. Den som yrkesmässigt beställer en transport har en skyldighet att säkerställa att den är laglig.

– Det finns tyvärr också stora svenska företag som köper transporter som det finns alla skäl i världen att kritisera. Jag har inget emot att utländska chaufförer kommer till Sverige och kör. Men då ska man följa reglerna. Och man ska se till att ha svensk lön och svenskt kollektivavtal.

Enligt Tomas Eneroth är det här frågor som diskuteras i Bryssel just nu:

– Det är hårda förhandlingar, men den svenska linjen är klar. Vi ska stärka svensk transportnäring. Vi ska ha schysta villkor och vi ska se till att vi har tuffare kontroller av cabotage-trafiken ute på vägarna.

Det är inte bara cabotaget som missbrukas. Svenska åkerier tar in lågbetalda förare från bland annat Rumänien och Bulgarien. Hur ska de tillförsäkras rimliga villkor?

– I grunden handlar det om lex Laval-problematiken. Det var den förra regeringen som öppnade upp för lönedumpning. Vi anser att jobbar man i Sverige ska svenska avtal och löner gälla.

– Det måste vara utgångspunkten. Vi tror att ett utökat beställaransvar får effekt. Vi utbildar nu 400 poliser som ska jobba med cabotagekontroller. Jag tänker inte sitta och se på när svenska åkerier tappar i kraft och kapacitet, på grund av ojust konkurrens från utlandet.

Ordning och reda är ord som Tomas Eneroth upp-
repar:

– Jag vill att det ska vara säkert på våra vägar. Chaufförerna ska känna stolthet i sitt yrke. Sverige behöver yrkesförarna. Svensk industri ökar sina investeringar i Sverige. Ska det fungera, måste transporterna också fungera.

Jan Lindkvist



Ulvskog snackar gärna moraliskt ansvar med Ikea

S-politikern Marita Ulvskog tar över platsen i EU:s transportutskott, efter bortgångne partikamraten Jens Nilsson. Viktigaste frågan? Att få bort den sociala dumpningen i transportsektorn.

Text JAN LINDKVIST Foto JUSTINA ÖSTER

Marita Ulvskog sitter i EU:s sysselsättningsutskott och var nyligen med och drev igenom bättre villkor för utstationerad arbetskraft. Nu kliver hon in även i transportutskottet.

1 Blir du också rapportör i arbetet med de nya cabotagereglerna, ett viktigt uppdrag som Jens Nilsson hade?

– Nej, den uppgiften har redan tagits över av tysken Ismail Ertug. Men vi två tycker väldigt lika i cabotagefrågan. Vi vill ha tuffa regler och jag ska slåss stenhårt för en 48-timmarsgräns. Det vill säga att cabotageresor bara får göras under 48 timmar, inte en vecka som i dag.

2 Lönedumpningen är ett stort problem i transportbranschen. Går det att få bukt med utnyttjandet av människor och den osunda konkurrens som följer i spåren?

– Det ska vara ordning och reda, och jag vill att de nya cabotagereglerna är klara innan den här mandatperioden är slut. Det kommer att krävas massor av

jobb, men det måste gå. Jag är ganska optimistisk.

– De nya utstationeringsreglerna gör också att skyddsnetet inte är lika naket som tidigare.

3 Vem har huvudansvaret för att åtgärda problemen?

– Facket har en jätteviktig funktion. Arbetsgivarna och transportköparna också. Men huvudansvaret ligger hos EU.

– Åkerisektorn behöver särbestämmelser. Smartare färdskrivare och myndighetssamverkan mellan länderna är två saker som måste till. Allt hänger på att vi får till ett bra förslag i transportutskottet.

4 Transport har anmält Bring till flera olika myndigheter. Orsaken är att Bring – genom det slovakiska dotterbolaget Bring Trucking – kör Ikeagods i Sverige och Norge, med lågavlönade förare som bor flera veckor i sträck i hytten. Hur ser du på möbeljättens transportlösning?

– Det är urdåligt av Ikea. Alla vi som handlar på deras varuhus borde protestera. Ikea är ett svenskt storföretag som marknadsför sig över hela världen som blå-gult hellylle. Det är dubbla budskap! Jag skulle vilja ha ett rejält snack med Ikea om moraliskt ansvar.

– Vi måste få ett tuffare beställaransvar, det är också en fråga som jag ska fortsätta att driva.

5 Just nu har frågan väckts om att utvidga EU österut – med Makedonien och Albanien. Hur tror du Transports medlemmar ser på det i ett läge där makedonska förare redan kör i Sverige – med eller utan lagstöd?

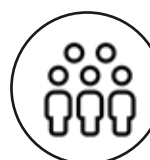
3 viktiga ord:



Lönedumpning: Kallas även social dumpning. Både löner och andra anställningsvillkor pressas ner när arbetsgivare vill minska sina kostnader. För att motverka detta har nästan alla industrialiserade länder löneskydd, antingen i form av lagstadgad minimilön eller kollektivavtal.



Cabotage: Tillfällig inrikestrafik. Åkerier i ett EU-land har rätt att utföra cabotagetransporter i andra EU-stater. Men bara högst tre resor på en vecka. Och det krävs att lastbilen först utför en internationell gräns-överskridande transport.



Transportutskottet: EU:s parlament har 22 permanenta utskott, plus några tillfälliga som jobbar med särskilda frågor. Marita Ulvskog tar nu plats i utskottet Transport och turism. Där sitter 49 ordinarie ledamöter. Ordförande är fransyskan Karima Delli.

”Åkerisektorn behöver särbestämmelser. Smartare färdskrivare och myndighetssamverkan mellan länderna är två saker som måste till.”

– Jag vet att många från Makedonien kommer till EU för att söka arbete. Ofta får de ta de sämsta jobben. Men en utvidgning österut är ingen fråga som står högt upp på EU:s dagordning. Jag anser att det nuvarande EU-samarbetet måste få en fastare form innan det kan bli aktuellt.

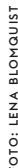
– Villkoren är väldigt olika i unionens länder. Integrationen tar tid. EU måste bestämma sig. Ska vi fortsätta på den linje som var ursprungstanken, att vara en grupp länder som konkurrerar med kompetens och kunnande? Inte med låga löner.

A portrait of Marita Ulvskog, a woman with shoulder-length blonde hair, sitting on a red chair. She is wearing a dark denim jacket over a light blue and white striped shirt. Her hands are clasped in her lap. The background is a blurred office setting with a desk and a computer monitor.

"Jag vill att de nya cabotagreglerna är klara innan den här mandatperioden är slut", säger Marita Ulvskog som nu tar plats i EU:s transportutskott.

Prevent, som drivs av arbetsgivarerna och facken tillsammans, söker efter kandidater till årets arbetsmiljöstipendium. Du har fram till den 15 maj på dig att nominera. De som utses får 15 000 kronor vardera.

LB



Bring Citymail får tyska ägare

– Buden kommer att fortsätta dela ut tidningar, tidskrifter, en del brev och en del paket, säger Mats Johansson, ansvarig på Dagens Nyheter.

LB

10

miljoner kronor extra får Arbetsmiljöverket och 15 extra miljoner får de regionala skyddsombuden i år, för att arbeta mot sexuella trakasserier. Källa: Regeringens vårbudget.

På natten blir taxi hemtjänst

Så här går det till i Lycksele, en västerbottnisk kommun med ungefär 12 000 invånare, men inte

– De allra flesta gångerna har personen tryckt på larmet i sömnen och då tittar chauffören in och hälsar bara, säger taxiåkaren Tomas Holmström.

"Om brukaren har bajsat på sig är inte meningen att taxi ska ta hand det. Men många gånger kanske han eller hon bara vill ha ett glas vatten."

Pernilla Ahlström, verksamhets-
ansvarig på Lycksele kommun

– Jag undrar om det någonsin har förhandlats om detta, säger ombudsman Mikael Danielsson. Ett regionalt skyddsombud borde göra en riskbedömning. Vi ska börja gräva i det här snart.



Skarpt läge för eldriven sopbil

Transports klubbordförande Kim Jörgensen konstaterar att ingen kan motsätta sig en teknik som gör dieseln omodern. Även om han oroar sig för hur den ska klara vinterkyla.

LB

Så används din fackavgift

Facket. Löner och sociala avgifter är Transports största utgiftspost. Nästan halva din medlemsavgift går till personalen.

Text **Lena Blomquist**

– Det är för att vi är nära våra medlemmar, säger Anna Ryding, förbundskassör. Vi har en lokal närvaro runt om i landet, och det kostar.

TRANSPORTARBETAREN FICK ETT mejl.

Avsändaren är en parkeringsvakt som tjänar 20 509 kronor i månaden. Och som betalar 447 kronor i fackavgift. Han skriver:

”Jag har just gått med i Transport. Varför är det så hög medlemsavgift? Min fru betalar 240 i månaden i Naturvetarna och jag betalade mindre innan, i Unionen.”

– Jag förstår honom, säger Anna Ryding. Det är mycket pengar.

Så beskriver hon en skillnad mellan Transport och fackförbund med lägre avgifter:

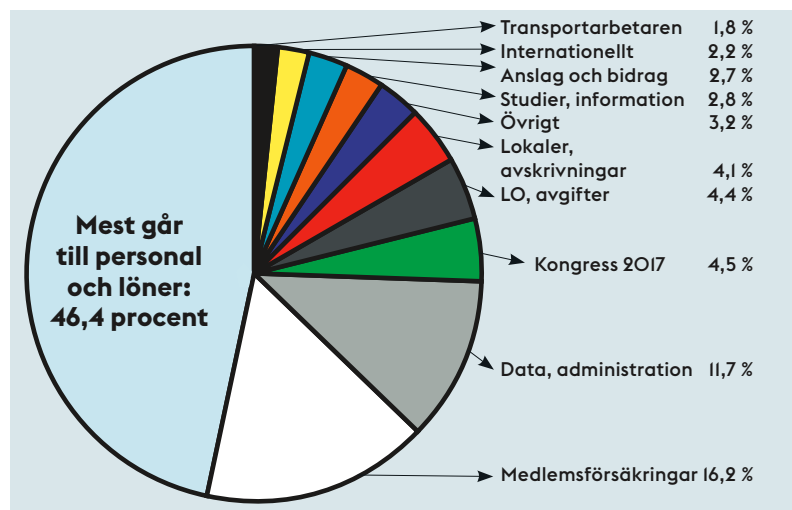
– De kanske har regionala kontor, medan vi har anställda ombudsmän på lokalavdelningarna. Det gör att det är relativt lätt att få prata med och träffa en ombudsman i Transport.

– Det är där vår fackliga styrka finns, säger Anna Ryding.

NÄST STÖRSTA UTGIFTSPOSTEN är medlemsförsäkringarna. Där tycker hon att särskilt den kollektiva hemförsäkringen är viktig.

– Den kostar mest, men den har också hjälpt många av våra medlemmar som annars kanske inte skulle ha haft en hemförsäkring.

Gör Transport några särskilda satsningar i år?



– Ja, vi satsar cirka sju miljoner kronor på medlemsvärvning och organisering. Vi vill framför allt behålla styrkan med så många medlemmar som möjligt när vi förhandlar med arbetsgivarna om kollektivavtal, säger Anna Ryding.

Transport är det enda LO-förbundet som inte ger pengar till Socialdemokraterna. Inte heller några andra partier får ekonomiskt stöd från fackförbundet.

13 avgiftsklasser

→ Transports medlemsavgift ligger på mellan 1,5 och 2,5 procent av lönen. Det finns 13 avgiftsklasser.

→ Lägsta avgiften är 111 kronor i månaden, för den som tjänar max 4500 kronor.

→ Den högsta avgiften är 571 kronor och gäller för den som har en månadslön över 28 000 kronor.

→ Ligger du på 20 000 kronor i månaden blir avgiften 489 kronor.

VILL DU SLUTA RÖKA ELLER SNUSA?

KOSTNADSFRITT STÖD FÖR DIG SOM VILL VARA TOBAKSFRI

SLUTA-RÖKA-LINJEN



RING 020-84 00 00
www.slutarokalinjen.se

Prova på Trailer eller Trucking 4 nr 249:-



Beställ din prenumeration på:
www.motortidningar.se/transport

eller kontakta kundservice på 0455-30 29 30

FN väljer Stockholm för trafiksäkerhet

Globalt. Sverige blir under några dagar världens centrum när det gäller trafiksäkerhet. FN har valt Sverige för sin tredje globala konferens på temat. Det innebär att ministrar och experter från ungefär 80 länder kommer hit år 2020.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) känner sig hedrad av uppdraget. Han konstaterar att den svenska nollvisionen väcker intresse internationellt.

LB

1,3

miljoner människor dör varje år i trafiken. 50 miljoner skadas i trafikolyckor världen runt.

Löfven vill prata skatt – efter valet

Politik. Är det dags för en ny bred uppgörelse om skattepolitiken? Det har snart gått 30 år sedan den förra skattereformen.

Ja det behövs, tycker statsminister Stefan Löfven (S), som via en artikel i Dagens Industri bjuder in samtliga partier utom Sverigedemokraterna till överläggningar. Efter valet.

Tidningen Arbetet har stämt av med de fackliga centralorganisationerna – och de gillar idén. LO, tjänstemännens TCO och akademikernas Saco är samtliga inne på att skatten på arbete ska sänkas. Vilka inkomstgrupper och yrken det handlar om är de dock inte överens om.

– I dag betalar man högre skatt på en vanlig LO-inkomst än om man har pengar på börsen. Det är helt snett, säger LO:s ordförande Karl-Petter Thorwaldsson till Arbetet.

LB

Kilometerskatten på remissrunda

Åkeri. Kilometerskatt är förslagen. Men om den kommer att höja kostnaderna för att köra tung trafik eller om andra skatter och avgifter ska sänkas – det kan regeringen inte ge besked om.

– Nivåerna kommer senare, nu ska vi hitta ett system att ta ut skatten, sa Leif Jakobsson, sakkunnig (S) på finansdepartementet, vid ett möte hos Transportföretagen.

Förslaget, med bland annat satellitövervakning, är ute på remiss.

LB



31 maj...

...ska regeringens utredare presentera förslagen om eventuella ändringar i konflikträtten. Vi rapporterar på transportarbetaren.se.

En mugg vatten? Moderatören Anton Flink, tidigare ombudsman i Transport, förberedde debattörerna Eskil Rönér och Tommy Wreeth.

Hotade strejkrätten öppning för hamnfack

Hamn. Hotet om begränsningar av strejkrätten får de två hamnfacken att prata samarbete – eller till och med samgående. Med två förbundsordförande på scenen handlar det mest om hur olika arbetssätt skulle kunna jämkas ihop.

Text och foto Lena Blomquist

Transports Tommy Wreeth och Hamnarbetarförbundets (HF) Eskil Rönér möttes för första gången inför publik på ett möte som Vänsterpartiet och ABF i Malmö hade ordnat.

Men den som hade räknat med en fortsättning eller intensifiering av 46 års gruff mellan de två hamnfacken misstog sig rejält. En gemensam fiende fick de båda ordförandena att, som det lät, söka sig närmare varandra:

DET HANDLAR OM regeringens utredning om fackliga stridsåtgärder.

När den tillsattes var arbetsmarknadsminister Ylva Johanssons (S) argument att konflikten i Göteborgs containerterminal riskerar att hota Sveriges konkurrenskraft och svenska jobb. Hennes beskrivning av konflikten är att arbetsgivaren, trots kollektivavtal med ett fackförbund (Transport), har drabbats av stridsåtgärder från ett annat fack (HF) som inte har fredspakt.

– Jag tror att utredningen är ett beställningsjobb från annat håll, sa Tommy Wreeth och pekade mot Svenskt Näringsliv. Frågan är ändå vad som händer med förslagen om vi går ihop?

– Näe, jag tror inte att processen oss emellan stoppar det här beställ-

ningsarbetet från Svenskt Näringsliv, sa Eskil Rönér.

Ändå fortsatte kvällen med samtal om just en pågående process om samarbete mellan Transport och Hamnarbetarförbundet.

– Vi jobbar båda för bra villkor för medlemmarna. Men med delvis olika metoder, sa Tommy Wreeth.

Han beskrev HF:s direktdemokrati med medlemsomröstningar – och Transports representativa demokrati:

– Men skillnaden kanske inte är så stor. Vi har våra delegationer med medlemmar från branschen inför en förhandling – och går tillbaka till dem om vi kör fast. HF avslutar med omröstningen.

Han beskrev att båda parter tycker att det borde vara ett fack i hamnarna – inte två. Dock var de båda debattörerna inte helt

överens om hur ett närmande ska fortsätta efter vinterns överläggningar.

SÅ HÄR LÄT Tommy Wreeths modell: Hängavtal, som ger HF:arna samma rättigheter och skyldigheter som transportarna, fram till ett samgående. Ett samgående då HF kliver in i stora Transport.

Trepartsavtal, som båda facken är med och förhandlar fram, är i stället Eskil Rönérs linje. Och den där sammanslagningen har han svårt att se:

– Det krävs fem sjättedels majoritet för att lägga ner HF. Jag vet att en medlemsomröstning inte skulle sluta så. Det handlar om känslor och historia.

Samtalet kommer att fortsätta, enligt debattörerna. Men inte på någon scen.

Lokala karteller en medlares egen lösning

Hamn. En tidigare medlare har sin egen lösning på konflikten i Göteborgs hamn. Jan Sjölin föreslår lokala karteller där de två fackförbunden förhandlar tillsammans.

Anlitad av statliga Medlingsinstitutet försökte Jan Sjölin under mer än ett halvår medla mellan Hamnarbetarförbundet (HF) på ena sidan, och APM Terminals och Sveriges Hamnar på den andra. Han beskriver processen som att att medlarna aldrig lyckades fullt ut förstå vilka krav HF egentligen ställde, för att acceptera en lösning.

Vid ett seminarium, arrangerat av föreningen Ilera, lanserade han för en månad sedan sin egen lösning på avtalssituationen i hamnarna. I korthet går den ut på att Transport och HF skriver under ett samarbetsavtal. Den viktigaste komponenten i avtalet är att de två fackförbunden skapar lokala förhandlingskarteller som gemensamt förhandlar mot stuveribolagen. Transport blir central part, enligt den tänkta modellen.

Inget av fackförbunden har öppet näppat på idén.

JL

Dags att kolla lönebeskedet

Facket. Visst vet du att du ska få upp lönen? Under våren går lönen upp i flera av Transports kollektivtal. Löneökningen är på två procent och alla tillägg förutom premiekompens ska höjas lika mycket.

Text John Antonsson

För ungefär ett år sedan var det avtalsrörelse. Alla Transports avtal följde det så kallade märket från industriavtalen. Det innebär att lönerna gick upp 2,2 procent när avtalen tecknats, de går upp med 2 procent i år och 2,3 procent nästa år.

Löneökningarna är beräknade på alla som jobbar inom varje avtal. Eftersom ökningen i de allra flesta avtalen räknas om till en fast höjning i kronor innebär det något mer för dem som tjänar minst – och något mindre för dem som tjänar mest i varje avtal.

TRANSPORTAVTALET ÄR TRANSPORTS största. Där höjdes lönerna med 540 kronor i månaden för åkeri- och lageranställda från och med den 1 april. Samma datum nästa år hoppar lönerna upp ytterligare ett snäpp, då med 632 kronor.

De allra flesta tilläggen höjs också med två procent. Chaufförernas premiekomp står däremot stilla i kollektivavtalet.

Peter Winstén, Transports avtalssekreterare, tycker att det är extra viktigt att läsa lönebeskedet i samband med löneökning.

– Man ska ju alltid kolla att det

har blivit rätt, men det är så klart extra viktigt nu när det är en förändring, säger han.

Vad ska man göra om man upptäcker att lönen är fel?

– Det första är att gå till sin arbetsgivare och säga det. Då brukar det oftast lösa sig. Om det inte gör det ska man kontakta sin fackliga förtroendeman på arbetsplatsen, om man har en. Annars kan man ringa till sin lokala Transportavdelning och få hjälp därifrån, säger han.

Transport har väldigt många kollektivavtal. Vissa, som transportavtalet, har raka tarifferlöner. Andra har mer avancerade lösningar. En del centrala avtal kompletteras av lokala avtal med högre löner. Bland dem finns det vissa som räknas upp automatiskt, enligt överenskomelse, andra måste förhandlas om lokalt.

– Det är viktigt att engagera sig i avtalen och se till att veta vad man har rätt till. Transport har en kurs som heter Avtalspunkten där man kan lära sig mer om sitt avtal, säger Peter Winstén.

Höjs i april och maj

Avtal med löneökningar från 1 april: Transportavtalet, miljöarbetaravtalet, bärgring, gummiverkstadsavtalet, KFS Flyg och KFS Återvinning, utlandsavtalet, depåavtalet, flygtankning, Pacta Flyg/renhållning.

I de här avtalen går lönen upp 1 maj: MAF/PAF Bensin, tidningsbud, Almega Terminal, hamn- och stuveri, KFO Bilvård.

Sista tidningen

Tidningsbud. Valborgsmässafton är sista arbetsdagen för tidningsbuden. Örnsköldsviks Allehanda ska i stället delas ut med post. Anita Norberg tycker ändå att det känns bra, nu när sista dagen närmar sig:

– Jag jobbar på en förskola också och kommer att få fler timmar där. Av de två kollegor som jag brukar träffa på morgnarna går den ena i pension. Den andra börjar på taxi.

Men visst sörjer hon att tidningen inte kommer att finnas till frukostkaffet. Det får nog bli en digital prenumeration.



Anita Norberg

Tre av 53 tidningsbud får fortsatt jobb eftersom Dagens Nyheter och Dagens Industri har valt fortsatt utdelning i centrala Örnsköldsvik. Tre till får fortsätta, men bara på söndagarna.

– Ganska många bud har tagit hjälp av omställningsförsäkringen som kan hjälpa dem att söka nytt jobb, börja studera eller kanske starta eget, säger Åke Wijkmark, ombudsman på Transport. **LB**

Swedbank och Sparbankerna



Medlem i facket? – välj rätt lån

Med vårt Medlemslån kan du som medlem i facket förverkliga dina planer och känna dig trygg som låntagare. I lånet ingår försäkringen liv och betalskydd utan extra kostnad, det innebär att vi kan erbjuda dig en extra trygghet om det oförutsedda händer. Du kan låna upp till 350 000 kr utan krav på säkerhet, räntan är förmånlig* och inga avgifter tillkommer, jämför gärna våra villkor med andra långivare.

Om du väljer att logga in i vår Internetbank med mobilt BankID kan du själv hantera hela låneärendet från låneansökan till utbetalning, förutsatt att din ansökan blir godkänd.

swedbank.se/medlemslan

* Effektiv ränta 4,65 % mars 2018



Funderar du över dina alkoholvanor?

020-84 44 48 alkohollinjen.se

5 tycker till

Hur mycket handlar du på nätet?



Jenny Lindblom,
bensinmacks-
anställd, Hudiksvall:

– Jag handlar
mer på nätet än jag
springer i affärer. Jag
har småbarn, och det

går fortare än att ta med ung-
arna ner på stan. Mest blir det
kläder. Det kanske inte är schyst
mot de lokala handlarna, men
det blir ju jobb till chaufförer.



Dick Mattsson,
lastbilschaufför,
Skövde:

– Inget. Jag vill
hålla i det jag ska
köpa. Och om det tar

30 år att ändra på det
så blir jag 80 ...



Anders Hagander,
leveransansvarig
på husbilsfirma,
Valdemarsvik:

– Mycket. Jag
köper bildelar till
en 30 år gammal jeep

som jag renoverar. Delar som inte
finns till vettigt pris i Sverige. Jag
väntar paket från Amerika och
Tyskland just nu. Tidigare beställ-
de jag smågrejer från Kina
också, men det är inte försvar-
bart längre med den nya införsel-
avgiften.



**Marie-Louise
Karlsson,**
kranbilsförare,
Upplands-Bro:

– Inte så ofta.

Men då och då be-
ställer jag mat från en
leverantör som säljer partier av
sådant som är på väg att bli för
gammalt på datummärkningen.
Man kan få det hemkört, men
jag brukar hämta ut det på
posten.



Jan Ivan Persson,
väktare och ord-
förande i avdelning
18, Söderhamn:

– Inte särskilt
mycket. Senast var
det jaktkläder. Ibland

köper jag lite elektronik också.
Och sett på några års sikt har det
blivit lite mer beställningar på
nätet.

Nätgiganten tar sikte på Sverige

Lager/distribution. Världens största näthandel ser ut att etablera sig i Sverige. Amazon är känt för sin antifackliga hållning och förmåga att på kort tid dominera marknader.

Text John Antonsson

Amazon är ett av världens största företag och ägaren Jeff Bezos är världens rikaste. Företaget omsätter mer än Sveriges bruttonationalprodukt, alltså alla varor och tjänster som säljs i landet under ett års tid.

– Jag är helt säker på att Amazon kommer till Sverige. Jag är ganska säker på att det är i år, jag har bra källor på det. Men sker det inte i år så kommer de året därpå, säger Urban Lindstedt som driver podden E-handelstrender och är en av landets experter på e-handel.

Amazon kommer förändra hur varor handlas i Sverige, tror Lindstedt.

– Om man tittar på hur det har sett ut i andra länder där de har etablerat sig, så ser man att tillväxten inom e-handeln fördubblas.

– Till att börja med tror jag att de kommer skicka varor från Tyskland och övriga Europa. Men de kommer att bygga ett eget lager också. Amazon har köpt en tomt i Eskilstuna som är 200 000 kvadratmeter, och säger att de ska bygga en serverhall. De kanske ska göra det också, men de behöver inte så stora ytor för det.

AMAZON ÄR ETT företag som på engelskt affärsspråk kallas "disruptive". Verksamheten påverkar helt enkelt hela marknaden genom sin storlek och förmåga att hela tiden prova nya saker. Enligt fackliga källor i USA är Amazon antifackligt.

Riktigt så är det inte i Europa. Här är arbetsmarknadslagarna annorlunda och det är lättare för facket att teckna avtal. Därför finns avtal på Amazons lager i bland annat Tyskland och Italien.

Arbetarna har strejkat för höjda löner och bättre arbetsvillkor ett flertal gånger förra året. Så sent som i slutet av mars strejkade 2000 arbetare, mer än hälften tillfälligt anställda, på Amazons lager i Madrid, Spanien. De försökte få upp lönerna, rapporterar tidningen El Pais.



I mars strejkade 2000 arbetare, mer än hälften tillfälligt anställda, på Amazons lager i Madrid i Spanien för att få upp lönerna.

"Det stora hotet för oss är att de vill kontrollera distributionsnätverken. De använder sig av personer som inte är anställda för att sänka lönerna ytterligare."

Iain Gold, utredare på transportfacket Teamsters i USA.

I USA har företaget fått uppmärksamhet för sin tuffa arbetsmiljö i ansedda tidningar som The New York Times och The Atlantic. Där berättar personal om tunga arbetspass där arbetsgivaren hela tiden sätter nya mål som ökar tempot. Många jobbar via bemanningsföretag och har otrygga anställningar.

The Atlantic skriver om San Bernadino, en mindre stad i Kalifornien. Där tjänar personalen på Amazon ungefär 12 dollar i timmen, att jämföra med ett lager i samma stad som har avtal med det amerikanska transportfacket Teamsters. Där börjar lönerna på 26 dollar i timmen.

Enligt Teamsters har Amazons

framväxt hittills gynnat förbundets befintliga medlemmar. Nätjättens frammarsch har flyttat jobb från butiker till näthandel och distribution. Teamsters har 250 000 medlemmar på budföretaget UPS, som har Amazon som en av sina största kunder.

– Det stora hotet för oss är att de vill kontrollera distributionsnätverken. De använder sig av personer som inte är anställda för att sänka lönerna ytterligare, säger Iain Gold som är utredare på Teamsters.

REDAN I DAG håller sättet att distribuera varorna på att förändras. I USA:s största städer kan Amazons kunder anslutna till tjänsten Prime få hem varor samma dag. Då går varorna genom hubbar som betalar uppdragsanställda bud att leverera varorna för lön som är betydligt lägre än för anställda hos distributionsföretagen.

– Det som kännetecknar Amazon är att de inte är rädda för att misslyckas i sin jakt att få ut sina varor så fort och billigt som möjligt. Om de misslyckas jobbar de vidare och har råd att göra det med förlust för att bli av med konkurrenterna, säger Iain Gold.

FOTO: TT

Ragn-Sells fick rätt i AD om löneavdrag

Miljöarbete. Ragn-Sells hade inte gjort för stora löneavdrag när deras miljöarbetare hade semester, enligt en dom i Arbetsdomstolen.

Text John Antonsson

– Vi anser fortfarande att det är anmärkningsvärt att man kan förlora pengar på när man har semester om man inte planerar rätt, säger Joakim Guttman, central ombudsman på Transport.

Transport har drivit en tvist hela vägen från lokal förhandling, via central, till ett avslut i Arbetsdomstolen (AD). Summan det handlade om var inte stor. Ungefär 900 kronor vardera för tre olika renhållningsarbetare på Ragn-Sells.

DET HANDLAR OM en avtalstolkning när miljöarbetare tar ut mer än tio semesterdagar under en och samma kalendermånad. Ragn-Sells drar då av en månadslön, och betalar sedan ut timlön för de arbetade dagarna.

Det innebär att den anställda kan förlora en del pengar under korta månader. Vissa månader kan en miljöarbetare förlora uppåt 2000 kronor. Medan andra månader, med många arbetsdagar, kan en liknande situation innebära en vinstaffär på några hundralappar för den anställda.

– För oss var det viktigt att driva den här frågan. Nu vann arbetsgivarsidans tolkning av kollektivavtalet som gör att folk förlorar pengar, om man inte tar ut hela månader, säger Joakim Guttman.

AD gick på Biltrafikens arbetsgivarförbunds tolkning. Här kommer den korta versionen: Det finns en skrivelse i kollektivavtalet om frånvaro. Där står att när en arbetstagare är frånvarande mer än tio dagar så gäller inte månadslön – utan timlön.

TRANSPORT Å ANDRA sidan menade att semester inte borde räknas som frånvaro och att man ska använda sig av månadslön för alla arbetade dagar som inte är semester.

– Vi anser att semester inte är frånvaro, det är upparbetad ledighet eller vad man vill kalla det. Men frånvaro är det inte, säger Joakim Guttman.

Transport förlorade i AD, men än är sista ordet inte sagt:

– Om man har två veckors semester i slutet av en månad och två veckor i början av nästa kan lönetappet bli ganska stort. Vi får försöka fundera på hur vi ska ta upp det i nästa avtalsförhandling, säger Guttman.

SAMMA DAG, DEN 11 april, kom också ett beslut i AD som gick Transports väg. En chaufför hade fått för lite lön och ska få mer än 300 000 kronor av sin tidigare arbetsgivare.

Det blev en så kallad tredskodom som gick till chaufförens fördel, eftersom arbetsgivaren inte dök upp till förhandlingen. Men om arbetsgivaren kontaktar AD och begär så kallad återvinning inom en månad efter beslutet kommer ärendet tas upp av Arbetsdomstolen igen.

Gasvarnare införs efter dödsolycka i hamn

Hamn. Efter dödsolyckan i Oxelösund ska de anställda ha en egen gasvarnare i bröstfickan. En extra säkerhetsanordning efter att arbetsgivaren, som alltid, har sett till att luften i lastrum och andra utrymmen är mätt och fri från farliga gaser.

En ung hamnarbetare omkom för en dryg månad sedan i Oxelösunds hamn. Han var på väg ner i ett lastrum på ett fartyg lastat med kol. Mannen möttes av livsfarlig koloxidgas och svimmade av. Han dog senare på sjukhus.

Parallellt med hamnens interna utredning granskas olyckan av Arbetsmiljöverket, polisen och Statens haverikommission. Åklagare Jan Andersson säger att det är alldeles för tidigt att avgöra om någon kommer att åtalas.

LB

David Ericsson

Marknaden har alltid rätt!

Egentligen är det inte så konstigt. Det finns många val i livet och man tenderar förstås att välja det bästa. Bästa diskmedlet, bästa bostaden, bästa läkaren och bäst betald jobbet. Detta är den fria marknadens enkla logik.

Hyresbostäder har exempelvis i dag en "bruksvärdeshyra". Varför? Det är väl bättre att marknaden släpps fri. Då kommer visserligen hyrorna att stiga till det dubbla för de flesta. Men samtidigt ökar bostadsbyggandet tills det finns så många bostäder att hyrorna börjar sjunka igen.

Detta kan ta några decennier, men det borde fungera. En del gnällspikar säger att hyresvärdarna bygger mindre då de får mer betalt ju färre bostäder det finns. Men då får folk ta ett eller två jobb till, som i USA, för att ha råd. Det tycker inte vi marknadsliberaler är så märkvärdigt!

Jobbar ja, vad är det som säger att man ska ha samma arbetsplats i evigheter?

Det är en ny tid nu, där flexibilitet är prio ett. Bäst anpassningsförmåga måste premieras. Då kan inte anställningstid ha någon betydelse och lagen om anställningsskydd bör tas bort.

Äldre anställda och personer som bromsar produktionen genom sådant som fackligt arbete och skyddsarbete får kliva åt sidan. Allt för att den fria marknaden ska fungera fullt ut.

INOM LANDSVÄGSTRAFIKEN HAR det länge rått en positiv trend. Alliansregeringen såg till att nästan helt skrota systemet med trafikpoliser. Kontrollerna blev nära noll och det gynnade konkurrensen då utländska åkerier körde olagligt inrikes cabotage i månader och år.

Bra för industrin, som fick varor transporterade för under dieselpriset, och bra för de utländska förarna, som fick förmånen att jobba i landet för ett par tusenlappar i månaden!

DE SOM HAR mycket pengar har naturligtvis gjort något rätt. De har kanske satsat och vunnit på aktier eller har rika föräldrar som betalat deras utbildning. De har likt en flaska Yes på butikshyllan blivit utvalda av arbetsgivarna, eftersom de är mest lönsamma (och kanske också dryga).

Men dessa hindras ofta av skatter och pålagor för att andra, mindre innovativa personer ska få fri skola och sjukvård. Genom någon abrovink i början av nittonhundratalet fick de rösträtt trots högers hårdnackade motstånd. Detta är inte helt rättvist då de ofta saknar de ekonomiska resurserna.

Skatterna måste också sänkas för de mest välbeställda. Så i höst är det jag som röstar på SD eller Alliansen! (Allt detta hade jag alltså sagt om jag varit en sann marknadsliberal!)

Toppen & botten

↑ **Farsen i Svenska Akademien.**
Den bara pågår och pågår!

↓ **Farsen med Nya Karolinska.**
Alliansens fiasko för 64 miljarder.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.





Sj

ham

i kl

Sjuka när ämn

Fackförbunden och fackens juridiska byrå är överens. Sjukförsäkringen har havererat. Sjuka nekas ersättning och skickas ut att söka "hitte-på-jobb". Nu tillsätter regeringen en utredning.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER** Illustrationer **MATTIAS KÄLL**



Ällt fler sjuka och skadade överklagar att de fått sin sjukpenning indragen av försäkringskassan efter sex månader. De hänvisas i stället till arbetsförmedlingen och uppmanas att ta ett "normalt förekommande arbete" på vanliga arbetsmarknaden.

Hos LO-TCO Rättsskydd, som hjälper facken och deras medlemmar i rättsliga tvister, är ökningen tydlig. 2016 fick byrån in 440 ärenden inom sjukförsäkring. Året därpå var fallen om sjukpenning och sjukersättning (förtidspension) uppe i 755.

En höjning med 76 procent.

FÖR FACKENS JURISTBYRÅ och enhetschef Robert Sjunnebo är det ett tydligt kvitto på att Försäkringskassan (FK) har blivit tuffare i sin prövning av vem som ska beviljas ersättning.

– Det är inte fullt lika många som när Alliansen införde sin hårt kritiserade rehabkedja, men inte långt därifrån. Och ökningen kommer utan att ny lagstiftning införts, säger han.

Transports försäkringsansvariga Sture Thorsell instämmer i kritiken.

– Det är tydligt att rättsläget är väldigt

osäkert. Det vore lättare om kassan talade om vilka specifika arbeten som de försäkrade bedöms klara av.

Robert Sjunnebo förtydligar:

– Om försäkringskassan sa att du ska ta jobb som servitör så kunde den försäkrade svara: Det går inte på grund av det här och det här.

Som det är nu hänvisas arbetstagare till vad Sjunnebo kallar hitte-på-arbeten. Det handlar om enklare jobb med en rad uppräknade begränsningar som exempelvis att de ska vara stillasittande och att personen bara ska behöva använda en arm.

– Kassan blir allt mer kreativ i sina beskrivningar. En person med kognitiv nedsättning skulle ta ett jobb där hen inte behövde lära sig något nytt. Vad är det för jobb? Man kan skratta, men ytterst är det sjuka, utsatta människor som drabbas.

Arbetsförmedlingen har i medierna uttryckt kritik mot att försäkringskassan skickar dit personer som är för sjuka för att kunna jobba eller ha nytta av arbetsförberedande insatser. Robert Sjunnebo håller med.

– Folk hamnar mellan stolarna för att myndigheterna bedömer arbetsförmågan på så olika sätt. Arbetsförmedlingen ser faktiska arbeten medan kassan talar om fiktiva jobb. Det är inget nytt, så har det varit i många år. Fast om kassan och



"Försäkringskassan ska följa den lagstiftning som riksdagen beslutat om och inte föreslå hitte-på-jobb", säger Robert Sjunnebo på LO-TCO Rättsskydd.



arbetsförmedlingen i stället gjorde en liknande bedömning så skulle människor kunna få stöd, hjälp och utbildning till andra yrken.

FACKEN TALAR OM ett hårdnande arbetsklimat med ökande stress, osäkra anställningar och slimmade organisationer som gör att allt fler hamnar i sjukskrivning. Regeringen har svarat med tuffare krav på arbetsgivare, som exempelvis Arbetsmiljöverkets nya föreskrift om den sociala och organisatoriska arbetsmiljön (läs: psykosociala). Den tar bland annat upp regler om arbetsbelastning och arbetstider.

Föreskriften kom i september 2015. Samtidigt lanserade regeringen målet att få ner de "skenande" sjuktalen till 9,0 (antalet sjukdagar i genomsnitt per person och år) till 2020.

9,9

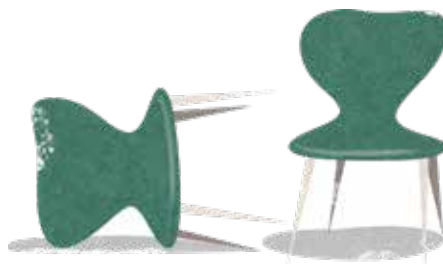
Så många dagar är vi sjuka och lyfter sjukpenning per år, i genomsnitt.

Regeringens mål är en minskning till:

9,0

DET ÄR 9,0-MÅLET som lett till att FK har skärpt tillämpningen av reglerna, hävdar LO-TCO Rättsskydd. Kassan å sin sida förklarar i stället sina ökande antal avslag med att myndigheten fått mer pengar och utbildat sina handläggare i reglerna.

Det biter inte på Robert Sjunnebo. I så fall skulle ökningen inte vara så stor, anser han.



Det är lätt att hamna mellan stolarna ...

På FK svarar pressansvariga Viktor Svensson, via mejl, att det inte är kassans "uppgift att peka på ett specifikt arbete utan det är Arbetsförmedlingen som ska lotsa ut individen på arbetsmarknaden. 9,0 är regeringens mål, inte Försäkringskassans. Vi ska bidra med rättssäkra beslut".

HUR ÄR DET då med rättsäkerheten? Tidningen ETC har intervjuat en handläggare i Stockholm, som uppger att fler avslag ger högre lön. Uppgiften styrks, enligt Siv Nordin på fackförbundet ST, när hon intervjuas i SVT:s Agenda. I samma program svarar kassans försäkringsdirektör Lars-Åke Brattlund att det är oacceptabelt och att detta ska utredas.

SAMTIDIGT HÄVDAR Robert Sjunnebo att frågan om vad som är normalt förekommande jobb redan har besvarat i en vägledande dom i Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) 2008. Där beskrivs de som arbeten där personer ska kunna jobba "i full eller närmast full omfattning". Jobben ska kräva normal prestation och inte vara anpassade, eller bara lätt anpassade, till personens medicinska besvär eller funktionshinder.

- Du ska kunna sätta personen intill en kollega och de ska jobba i stort sett i samma takt.

LO-TCO Rättsskydd uppfattar att FK, liksom förvaltningsrätterna och kamrarrätterna, i stor utsträckning frångår domen, men ser ett ljus i tunneln. HFD kommer att ta upp frågan till ny prövning, i två fall, i sommar.

- Vi hoppas att kassan efter de nya domarna ska tvingas ange en viss typ av arbete och inget hitte-på. Alternativt kommer domstolen fram till att myndigheten gjort riktiga bedömningar. Då återstår bara ändrad lagstiftning, anser Robert Sjunnebo.

Försäkringskassan välkomnar, via pressekreterare Viktor Svensson, prövningen i HFD och regeringens utredning



Tidsgränser i rehab-kedjan

Så länge anställda har kvar sin anställning har arbetsgivaren ansvar för rehabiliteringen. Rehab-kedjan, som den borgerliga regeringen införde, innebär att arbetstagarens arbetsförmåga stäms av vid olika tidsintervaller. Alliansen införde en bortre tidsgräns för ersättning, vilken regeringen upphävde.

! DAG 1-90: Arbetsgivaren ska undersöka möjligheten att erbjuda den anställda andra arbetsuppgifter eller anpassa arbetsplatsen. Om det inte är möjligt betalas sjukpenning ut.

! DAG 91-180: Arbetstagaren har bara rätt till sjukpenning om hen inte kan utföra något arbete alls hos sin arbetsgivare. Kan arbetsgivaren erbjuda andra stadigvarande uppgifter? Annars får personen vara beredd på att vända sig till arbetsförmedlingen.

Ledighetslagen ger anställda rätt till ledighet för att prova ett annat jobb.

! DAG 181-365: Om den anställda efter 180 dagar fortfarande inte kan arbeta ska försäkringskassan utreda om hen kan söka något annat arbete på den vanliga arbetsmarknaden. Blir svaret ja dras sjukpenningen in. Undantag är om personen med stor sannolikhet bedöms kunna komma tillbaka till sitt jobb före dag 365. Då utgår sjukpenning.

! EFTER DAG 365: Personens arbetsförmåga bedöms i förhållande till alla arbeten på arbetsmarknaden. Enda undantaget är om det bedöms vara "oskäligt". Vad som kan anses oskäligt ska prövas i två sjukfall i Högsta förvaltningsdomstolen i sommar.



"I dag bedöms en 25-åring i Stockholm på samma sätt som en 62-åring i Haparanda."

Robert Sjunnebo, LO-TCO Rättsskydd

av normalt förekommande jobb.

– Vi har också uppfattningen att ett förtydligande behövs.

ATT HÖGA KRAV ställs på läkarintygen som Försäkringskassan, och i vissa fall myndighetens försäkringsläkare, granskar har Transportarbetaren skrivit om tidigare. Också det stämmer dåligt överens med dagens situation, då stressade läkare på kort tid ska undersöka patienter och skriva intyg, beskriver Robert Sjunnebo.

– Helst ska det vara "objektiva", mätbara fynd, men smärta kan ju bara den sjuka själv beskriva. Läkarna måste skriva mer precisa intyg. Det räcker inte att ange att en person har svårt att lyfta eller gå. Det måste kvantifieras, två eller 25 kilo? 50 meter eller två kilometer?

EFTER DEN MASSIVA kritiken tillsatte regeringen en utredning om sjukförsäkringen i april. Den ska granska vad som kan anses vara normala jobb och även utreda så kallade "särskilda skäl" vid bedömning av personers arbetsförmåga. I tidigare lagstiftning har det funnits möjlighet att ta hänsyn till exempelvis ålder, bostadsort och utbildning.

– I dag bedöms en 25-åring i Stockholm på samma sätt som en 62-åring i Haparanda, kommenterar Robert Sjunnebo.

Han är nöjd med att Claes Jansson, som tidigare arbetat på LO-TCO Rättsskydd, ska leda utredningen och verkar ha "ett brett mandat att försöka komma till rätta med problemen".

– Det är glädjande att se att regeringen tar frågan på allvar, säger Robert Sjunnebo.

Regeringen inrättar också en ny funktion, en nationell samordnare för sjukförsäkringen, som ska se till individens intressen och förbättra samverkan mellan FK, AF, arbetsgivarna och sjukvården.

SOCIALMINISTER ANNIKA STRANDHÄLL svarar på Transportarbetarens frågor via sin pressekreterare Jakob Andersson.

Utredningarna av socialförsäkringen ska redovisas långt efter valet. Är det ett sätt att få bort frågan från valrörelsen, att "be-grava" den i en utredning?

– Verkligen inte! Det här är en mycket viktig fråga som behöver ses över, men sådant tar tid. Jag hade gärna sett att vi kunnat hantera detta redan nu. Normalt förekommande arbete, till exempel, har det varit diskussion om sedan det infördes 1997. Det säger en hel del om vikten av långsiktighet. Det här är ingen enkel fråga som löses av en quick-fix.

Varför tillsatte ni inte utredningen tidigare, redan när regeringen tillträdde? Ni riktade ju hård kritik mot Alliansen för utförsäkringen av sjuka och arbetsskadade?

– Vi socialdemokrater har varit tydliga, vi ska ha en trygg sjukförsäkring. Vi har tagit bort stupstocken (bortre gränsen i sjukförsäkringen, reds anmälning), förstärker arbetsgivarnas ansvar vid rehabilitering och höjer taket i sjukförsäkringen. Det är oacceptabelt att människor inte får det stöd de behöver eller faller mellan stolarna.

I tv-programmet Agenda får socialministern frågan om att skipa målet att få ner sjukpenningstalet till 9,0. Hon svarar:

– Hade det varit så enkelt så hade vi gjort det.



"Vi ska ha en trygg sjukförsäkring", säger socialminister Annika Strandhäll som tillsatt en utredning.

FOTO: KRISTIAN POHL/REGERINGSKANSLIET

Sjukförsäkringen ses över

Regeringens utredning av sjukförsäkringen ska bland annat granska begreppen "normalt förekommande arbete" och "särskilda skäl" (som ålder och bostadsort) när försäkrades arbetsförmåga bedöms. Utredare är Claes Jansson, tidigare LO-TCO Rättsskydd.

Första delen ska lämnas i januari 2019 och den sistas senast i oktober 2019.

En ny nationell samordnare tillsätts för att sätta individen i centrum under sjukskrivningen. Han ska arbeta för att ansvariga myndigheter, arbetsgivare och sjukvård samverkar och sjuka inte faller "mellan stolarna". Liksom hur stödet för återgång i arbete utvecklas hos ansvariga.

Samordnare är psykologen och forskaren Mandus Frykman från företagshälsövr-

den. Första redovisningen ska ske i april 2019 och den sista i april 2020.

Facken har kritiserat tidsgränserna i den så kallade rehabkedjan och framfört att en prövning mot arbete på hela arbetsmarknaden redan efter 180 dagar är för tidigt. Den frågan tas inte med i utredningen.

Socialförsäkrings- och arbetsmarknadsministrarna har även kallat generaldirektörerna för Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen till möte. Syftet är bättre samverkan kring arbetstagare som går vidare från sjukförsäkring till a-kassa. Bakgrunden är kritik mot FK för att de "skickar" sjuka personer till AF.

Myndigheterna ska redovisa sina åtgärder i maj 2018.



"Kassan säger att jag ska ta



"Det är omänskligt, vansinne, att så många får lida för att sjukförsäkringen inte fungerar", säger lastbilschauffören Hans-Erik Johansen.

Lotschauffören Hans-Erik Johansen haltar fram, stödd på sin krycka.

– Det har gått 15 månader sen jag fick 800 kilo truck på foten, men jag har inte fått en krona i sjukpenning. Försäkringskassan säger att jag ska ta ett annat jobb, men inte vilket.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

Hans-Erik slår upp dörren till huset hemma i Bjuv, säger att han nu får klara sig på nästan ingenting, att han lever på sin fru. Presenningar, brädstaplar och byggplast fladdrar i den snåla aprilvinden, skvallrar om allehanda byggplaner. Men efter arbetsolyckan den 5 januari i fjol har allt stannat upp. Smärtan har tagit över.

– Jag får stoppa i mig så mycket medicin för att hålla värken i något så när schack, rena häxbrygden. Allt handlar om att försöka överleva dagen. Psyket är kört i botten, jag bara går här innanför fyra väggar.

DET HÄR ÄR Hans-Eriks egen berättelse. En del handlingar saknas och går inte att hitta i mejlskörd och dator. Kanske beror luckorna, eller att jag stundtals har svårt att hänga med, på hans ovana att hantera papper och myndigheter. Att han, som många andra chaufförer, är mer praktiker än byråkrat och dessutom omtöcknad av smärtstillande och värk.

Ett bestående intryck är i alla fall att Hans-Erik, som timanställd lotschaufför med lossning av varor hos olika kundföretag, faller mellan många stolar, lagar och regler. Och att det är svårt att ställa någon till ansvar för olyckan, som vänt upp och ner på hans liv.

HANS-ERIK JOBBAR SEN några år, per timme, på Skånes billots i Malmö. Han är nattuggla, trivs med nattjobb och arbetar även helger. Det ger en inkomst på drygt 30 000 kronor per månad, säger han.

Men låt oss gå tillbaka till torsdagen den 5 januari 2017:

Musik strömmar ur radion i hytten och klockan går mot halv tre på eftermiddagen. Det är lite mulet, men Hans-Erik är på gott humör. Han började lasta klockan tre på morgonen och det här är dagens sista stopp, hos Café Derés i centrala Älmhult, ett kombinerat kafé och bageri. Det är första gången han är där.

Kaféet erbjuder nybakt, frukostfrallor och smörgåstårter "alla veckans dagar", upplyser hemsidan. Om den farliga arbetsmiljön för chaufförer sägs ingenting. Hans-Erik går in och frågar:

– Var vill ni ha era grejer?

Det är flera pallar med mjöl, socker och bakpulver. En anställd kliver ut och Hans-Erik förstår direkt att han är irriterad. En ny chaufför. Nu igen. Omsätt-

ett annat jobb”

ningen har varit stor och uppdraget har vandrat mellan olika åkerier.

Den anställde pekar mot ett källarförråd. Det ligger nedanför en lutande kullerstensbacke och Hans-Erik tar trucken, ”Ankan”, och kör. Han ser sig om, någon gjuten ramp för att klara nivåskillnaden på 20-25 centimeter mellan markplanet och förrådet finns inte. Bagerikillen greppar i stället en plåt och lägger ut som körväg. Det ser farligt ut, Hans-Erik tvekar:

– Är det där verkligen säkert att köra på?
– Ja då, alla chaufförer kör där, det fixar du med, svarar den anställde och ger sig i väg.

Hans-Erik kör in en pall genom ena förrådsdörren och blir ombedd att köra ännu en genom dörren intill. Där är så trångt att han måste backa ut trucken, men när han kommer fram till ”plåtrampan” blir det stopp. Batteripaketet sticker långt ner under trucken, drivhjulet pressar mot plåten och trucken slirar.

Hans-Erik kliver ur och ner bakom den, i nästa ögonblick faller först plåten sedan trucken över hans vänstra fot.

– Jag fattar inte var jag får kraften ifrån, men på något sätt lyckas jag trycka upp trucken på kanten igen. Det enda jag tänker är att få undan min fot.

HANS-ERIK GER UPP ett vrål: Fan, i helvetes jävlar! Den anställde kom springande, undrade hur det gått. Klarade han sig? Smärtan var övermäktig. Hans-Erik orkade inte prata, bet ihop och sa ja. Han är sån, ber sällan om hjälp.

Hans-Erik ringde åkeriet och bad dem skicka någon att hämta lastbilen. Efter en stund kom svaret: Det fanns ingen. Hans-Erik lyckades långsamt ta lastbilen till Hässleholm. Frun mötte upp och körde honom till akuten i Helsingborg. När

”Riktigt bra kommer jag aldrig att bli. Att inte få komma ut på vägen och göra sina timmar är stygt.”

läkaren äntligen kom hade Hans-Erik varit i gång i över ett dygn och fick höra att han haft änglavakt. Inga ben var brutna.

Utan skyddsskorna hade han inte haft någon fot kvar, säger han själv. Men nervskadorna skulle ta tid på sig att läka, ett och ett halvt till två år, spådde läkarna.

– Och riktigt bra kommer jag aldrig att bli. Att inte få komma ut på vägen och göra sina timmar är stygt. Det här har tagit stygt på mig. Ibland tänker jag att jag inte orkar, att jag ger mig ut och jobbar i alla fall.

Fast samvetet sätter stopp, värktabletterna gör honom avtrubbad, trött och yr. Husläkarens besked är också: ”på de här medicinerna får du inte lov att köra”. Samtidigt gnager oron för ekonomin. Paret har lånat 40 000–45 000 kronor från olika familjemedlemmar för att klara hyra och försäkringar och Katjas son ryckte in och betalade glasögon för dem båda.

HON ÄR FÖRTIDSPENSIONÄR och det är hennes sjukersättning de hankar sig fram på, plus Hans-Eriks sjukersättning från en trafikolycka i ungdomsåren.

52 år fyllda kan Hans-Erik räkna ihop 34 år som lastbilschaufför. En period drev han eget åkeri. Handläggaren på kassan har uppmanat honom att söka ett annat arbete.

– Vad det skulle vara för jobb när man har så här ont, sa hon inte. Jag trivs som chaufför och mina åkare frågar: När kommer du tillbaka?

Arbetsmiljöansvar? Var god dröj...

Vem tar ansvar när en lotschaufför skadas på jobbet? En rundringning visar: Ingen.

Åkeriet, Skånes billots i Malmö:

Åkarna svarar inte i telefon om sitt rehabiliteringsansvar eller ansvar för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Har man gjort en riskbedömning hos kunden ihop med skyddsombud, före och efter olyckan? Har de anställda utbildning i säker godshandtering och användning av arbetsredskap? Finns en fungerande rapportering av allvarliga tillbud och olyckor? Inga svar.

Kunden, Café Derés i Älmhult:

Ågaren känner inte till att olyckan skett och har ”aldrig upplevt att det varit några problem med arbetsmiljön. Vi tar bara emot varorna. Prata med Kobia, som vi beställer varor av, de vet precis hur det ser ut här.”

Kobia, säljer bageri- och konditorivaror:

Regionchef och vd känner inte till arbetsolyckan. ”Det är olyckliga omständigheter med flera transportörer inblandade. Vi har kontakt med åkerierna varje dag. Det åligger kaféägaren att ha en bra leveransplats. Vi anlitar företaget GDL för transporter, tala med dem.”

Företaget GDL Transport, säljer transporter åt Kobia:

Vd:n skriver i mejlvar: ”Det är första gången jag hör talas om detta och det låter otroligt tråkigt för chauffören. Arbetsmiljöansvaret ligger ju hos arbetsgivaren, i detta fall åkeriet (Skånes billots).”

Fotnot: Lotschauffören säger: ”Jag har varit tillbaka till kaféet och tittat och det ser likadant ut, utan fast ramp till förrådet.”



FOTO: JUSTINA ÖSTER

”Jag har bråkat på kassan om sjukpenning i över ett år nu. Det känns som om de bara förhalar allting”, tycker lotschauffören Hans-Erik Johansen, här med hunden Lajka.

Varför får Hans-Erik inga pengar?

Hans-Erik Johansen ringer och ringer till försäkringskassan. Men han når sällan fram och får aldrig veta varför han inte får någon sjukpenning, säger han. Försäkringskassans svar är krångligt.

Försäkringssamordnare Markus Gustafsson på Försäkringskassan (FK) i Lund/Helsingborg har gått igenom Hans-Eriks handlingar och förklarar att han, efter Transportarbetarens samtal, nu fått en del av sjukpenningen insatt på sitt konto. Att det tagit så lång tid förklarar kassan med att Hans-Erik själv var sen i starten, och att han anmälde arbetsskada och felaktigt ansökte om livränta – i stället för sjukpenning.

Därpå körde det ihop sig med att fastställa hans sjukpenninggrundande inkomst (SGI) uppger kassan. Arbetsgivaren dröjde med uppgifterna. Nästan 14 månader efter olyckan var den i alla fall klar, om än lägre än vad Hans-Erik begärt.

Den 6 mars i år var det äntligen dags för utbetalning, men då dök nästa hake upp. Hans-Erik har redan sjukersättning (förtidspension) på halvtid från kassan, efter en tidigare trafikolycka. Han och arbetsgivaren hade uppgett att han jobbade 32 timmar per vecka.

För mycket, ansåg kassan. 20 timmar hade varit det rätta, om han samtidigt ville ha sjukersättning på halvtid. Hans-Erik borde ha meddelat FK att han jobbade mer, så att hans sjukersättning sänkts. Summa summarum får Hans-Erik till slut i alla fall en fjärdedel sjukpenning (baserad på 20 timmars arbetsvecka).

Sex månader har passerat, med råge. Den tidpunkt då Hans-Erik, enligt kassans regler, ska testas för normalt förekommande jobb på arbetsmarknaden. FK har därför parallellt undersökt hans arbetsförmåga – på 50 procent.

De läkarintyg Hans-Erik Johansen hittills skickat in har inte bevisat att hans ”arbetsförmåga är nedsatt mot vanliga arbeten, till exempel enklare skrivbordsarbete”, förklarar Markus Gustafsson. Att Hans-Erik har svårt att sköta kopplingen på bilar och problem att klara belastning på foten, räcker inte. Han behöver komplettera med mer.

Första maj, på arbetarrörelsens dag, rinner tiden ut,

Justina Öster

Fotnot: Hans-Eriks Johansens husläkare på vårdcentralen i Bjuv är överbelastad med jobb och har inte gått att nå. Han styrker i ett intyg Hans-Eriks nerv- och belastningssmärta. Hans arbetsförmåga är helt nedsatt och det går inte att bedöma om han kommer att få tillbaka den som yrkeschaufför, skriver läkaren. Hans-Erik rekommenderas friskvård.



Se upp! Tidsramarna är snäva om du blir sjuk eller skadar dig på jobbet, varnar Gustaf Järsberg på Transport.

Gör så här



- 1 Kontakta Transport så fort som möjligt för råd och stöd. Ta med alla handlingar.
- 2 Anmäl att du blivit sjuk eller skadat dig till Afa Försäkring – eller kolla om din arbetsgivare gjort anmälan.
- 3 Anmäl dig till arbetsförmedlingen för att få behålla din sjukpenningsgrundade inkomst hos försäkringskassan, om du inte kan gå tillbaka till ditt jobb.
- 4 Anmäl arbetsskada till försäkringskassan – ifall din arbetsgivare inte gör det.
- 5 Anmäl allvarliga arbetsolyckor och tillbud till Arbetsmiljöverket – ifall arbetsgivaren inte gör det.
- 6 Vänd dig till din arbetsgivare och begär en rehab-utredning, så snart som möjligt.

Kontakta din avdelning – i tid!

Vänd dig till din lokala avdelning i tid – om du blir långvarigt sjuk eller skadar dig på jobbet. Rådet kommer från Transports centrala arbetsmiljösamordnare Gustaf Järsberg.

Text och foto Justina Öster



Han arbetade tidigare som regionalt skyddsombud på avdelning 51 i Kristianstad och har hjälpt många medlemmar i kontakterna med försäkringskassa och arbetsgivare.

– Problemet för oss är att medlemmarna ofta väntar till sista stund och säger: I morgon drar kassan in min sjukpenning. Vad ska jag göra? Då kan det vara för sent att överklaga kassans beslut.

Gustaf Järsberg uppmanar transportare, som saknar skyddsombud på arbetsplatsen, att söka upp avdelningen i god tid före dag 90, som är kassans första

”Problemet för oss är att medlemmarna ofta väntar till sista stund.”

Gustaf Järsberg, central arbetsmiljösamordnare, Transport

tidsgräns för avstämning av arbetsförmägan. Det är också viktigt att spara alla handlingar och ta med sig.

Det regionala skyddsombudet kan kontakta arbetsgivaren och begära ett möte, fråga hur det går med rehabiliteringsutredning, anpassning av arbetet, möjligheter till andra arbetsuppgifter, omplacering och så vidare, förklarar Järsberg.

– Arbetsgivaren har ett långtgående rehabiliteringsansvar och rehabiliteringen ska, enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter, starta så tidigt som möjligt.

REGIONALA SKYDDSOMBUDET Olivera Pobra på Stockholmsavdelningen brukar oftast få nej på frågorna när hon kontaktar arbetsgivare för att fråga om anpassning och rehabilitering har påbörjats.

– Då tipsar jag medlemmen att gå till jobbet och ställa sig till förfogande för arbete, förutom de arbetsmoment som inte fungerar på grund av sjukdom eller skada.

Arbetsgivare måste visa att företaget

försökt anpassa uppgifterna och omplacera en anställd. Om utredningen visar att det inte går kan bolaget bevilja tjänstledighet på grund av hälsoskäl, så att den anställda kan prova på ett annat arbete under ett år, berättar Olivera Pobra.

– Då går den sjuke till arbetsförmedling och a-kassa. Men skulle man inte hitta något jobb under den tiden så kan man ansöka om sjukpenning igen. Om man fortfarande är sjukskriven.

DYKER MAN UPP på jobbet är det hur som helst en signal till arbetsgivaren att göra något, i stället för att bara låta tiden gå, förklarar Gustaf Järsberg.

Han påminner om att man behöver skriva in sig på arbetsförmedlingen för att få behålla sin sjukpenningsgrundande inkomst hos försäkringskassan. Ifall man inte kan återgå till sitt gamla jobb.

Den som råkat ut för en arbetsskada ska anmäla det till Afa Försäkring, försäkringen via kollektivavtalet, för att få ersättning för sjukvård, mediciner och inkomstbortfall. Vissa arbetsgivare sköter det.

Arbetsplatsolyckor och allvarliga tillbud är arbetsgivare skyldiga att anmäla till Arbetsmiljöverket. Den som är osäker på om det är gjort kan själv anmäla till Arbetsmiljöverket och Försäkringskassan. Den senare prövar rätten till livränta, om det blir aktuellt som ersättning för förlorad arbetsinkomst.



Stanna upp och notera varningsskyltar när du jobbar i en farlig arbetsmiljö.

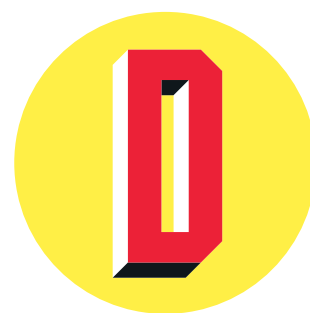


Magnus Eriksson pumpar ut spillolja som ska återvinnas. "Vissa veckor är jag här flera gånger", säger han.

"Värsta stinkbomben är fettavskiljarna"

Skitigt, stinkigt, slitigt och ibland med syra inblandat. Magnus Eriksson jobbar som slamsugare och trivs oerhört bra. – Det bästa med jobbet är friheten, man får sköta sig själv.

Text och foto JOHN ANTONSSON



et var vinter och 15 minusgrader. Magnus Eriksson hade gått ner i en oljecistern för att ta ut gammal spillolja.

– Där inne är det svart. Kolsvart.

Han kom ut och så small det bara till i ryggen. Är av att slita med tunga slangar tog ut sin rätt i den bitande vinterkylan. Men vintern är över och när det här skrivs, i mitten av april, är han tillbaka på halvtid som slamsugare på Nora åkeri.





Hade någon lånat bilen dagen innan? När Magnus Eriksson skulle tömma tanken upptäckte han något förvånad att det låg en hel del sten där i.

Slambilen rullar söderut från Nora förbi gården som var frosttäckta tidigare samma morgon. Snart är centrala Örebro passerat och Magnus Eriksson framme på dagens första stopp. Ett företag som säljer jordbruksfordon ska bli av med spillolja.

Magnus sträcker på sig för att få ner den syrafasta slangen som hänger på bilens högersida.

– Det gäller att ha koll på att de är hela och byta ut dem ofta. Är det ett litet hål kan det börja spruta.

– Vissa grejer vi pumpar ut är väldigt farliga. En gång började det spruta ut en lindrigare variant av syra. Det var hål i slangen och kom lite på armen. Jag hade

jacka på mig och ställde mig i nödduschen. En starkare syra hade gått rakt igenom, men då har man så klart skyddskläder, och inte en vanlig jacka, på sig.

Magnus lyfter fjärrkontrollen och slår på sugen. Ett vakuum bildas i tanken och den trögflytande spilloljan börjar sin färd mot återvinning. När han senare på dagen får frågan om vilka ljud som är värst, är svaret självklart:

– Kompressorn. Dagen jag slutar blir det skönt att bli av med ljudet.

Nu anar han att oljetanken börjar bli tom. Han går fram till slangen och petar på den med foten.

– Snart kommer det att börja rycka om



Ett specialmunstycke för spolslangen. Hålets vinkel gör att munstycket roterar och kan gräva sig fram där en vanlig spolslang inte räcker till.

den. Då vet jag att det är tomt. Det gäller att vara beredd. Hinner man inte stänga av i tid kan man få sig en ordentlig smäll. Den här kan rycka sönder armar och axlar på en.

DET BÄSTA MED jobbet:

– Transportledaren får in jobb, sen sätter han ut vilka jag ska göra. Det är ingen som bryr sig om vilken ordning jag gör dem. Det är en frihet, säger Magnus Eriksson.

Han rattar vant fram på gatorna. Behöver inte titta på gps:en. Gatorna sitter i ryggmärgen efter sammanlagt 16 år med buss och senare taxi med början under 1980-talet.

Resorna gick inte bara i Sverige. Bussarna körde han genom hela Europa. Då handlade det om att läsa kartor och memorera färdvägar. Men ibland blev det inte som planerat.

– Vi skulle över till Polen från Östtyskland. Vägen var avstängd så vi fick tips om en annan väg. Till slut såg vi gränsstationen. Det var bara ett gärde mellan mig och tullstationen som var på andra sidan. Men gärdet höll. Vi kom ut på en väg 50 meter före tullstation. Tullarna såg lite oroad ut. Det kostade mig fem kilo kaffe och två toarullar, på den tiden kunde man muta sig fram.

Under flera resor körde han ungdomsgrupper från kyrkan med hjälpsändningar till barnhem i Polen.

– Jag kommer aldrig att glömma glädjen som barnen visade för två apelsiner, det sved i hjärtat att se.

NÄR HAN SPOLAR ur tanken luktar det lite bränt från spilloljan. Det finns bara en vag aning om att den här tanken ibland fraktar annan skit.



Just här har det kleggat ihop sig. Magnus Eriksson får springa mellan hålen och testa några olika varianter för att få stoppet i en infiltration att släppa.

”Samma dag som jag la ner firman blev jag erbjuden jobb som slambilsförare på min nuvarande arbetsplats. Så på ett sätt kan man säga att cirkeln är sluten. Förr grävde jag ner brunnarna, nu tömmer jag dem.”

Magnus Eriksson

– Brunnarna med avföring luktar bara lite precis där jag står, den värsta doften är några meter från mig. Där har det blandats med syre och luktar riktigt, riktigt illa.

Storkök, skolkök, restauranger. Det är där de finns. Värsta stinkbombarna: fettavskiljarna.

– Det är en doft som jag aldrig kommer vänja mig vid. Jag blir inte kväljd av det men det luktar förbannat illa. Pizzerior-nas fettavskiljare luktar nog värst. När fet-tet har härsknat där, det är vedervärdigt.

NU FÖLJER MAGNUS ERIKSSON faktiskt sin gps. Stadens nybyggda områden har han

inte koll på. Här är husen stora och många har pool. Vi lämnar den allmänna vägen och kör in på en grusväg. Kunden vinkar in bilen. Det är lite tajt men det går att backa ner på gården.

– De privata jobben är oftast roligast. Kunderna har problem när man kommer och är tacksamma när man har löst dem.

MAGNUS ERIKSSON DRAR slang från rulle och släpar med det ett 50-tal meter till en trekammaranläggning som behöver spolas ren. Han släpper ner slangen, vinklar huvudet åt önskat håll och trycker i gång spolningen med fjärrkontrollen. Längst fram på slangen sitter ett munstycke som sprutar lite vatten framåt, men det mesta skjuts tillbaka för att den ska kunna pressa sig genom en okänd blandning vätskor och materia som kleggat ihop sig. Han försöker komma till ett speciellt luftningshål, men kommer först inte fram till hålet han siktar på. Till slut kommer han på att lösningen är ett roterande munstycke. Han har bra koll på hur det ser ut under marken.

Trött på buss och senare taxi valde Magnus Eriksson att bli grävmaskinist som egenföretagare.

Han trivdes i jobbet och det gick ganska bra. Sedan:

– Jag gjorde helt enkelt tre kompletta miljöanläggningar hos kunder som inte



På spolbilens sida hänger den syrafasta slangen. Den byts ut några gånger i månaden.

ville betala för sig, samma månad. Så jag fick en smäll på 400 000 som jag inte hade råd att betala. Så det var bara att kasta in handsken och gå i konkurs. Jag har betalat av det där under många år. Men nu börjar det bli klart.

– Samma dag som jag la ner firman blev jag erbjuden jobb som slambilsförare på min nuvarande arbetsplats. Så på ett sätt kan man säga att cirkeln är sluten. Förr grävde jag ner brunnarna, nu tömmer jag dem.



Tidskrifter och glossiga magasin om fordon av alla storlekar och former ligger högt upp på transportarnas topplistor över läsning för rent nöjes skull.

Lyxigt lustfylld läsning lockar

Först sålde de prenumerationer till en tidning som inte fanns. När det visade sig att hundratals personer ville köpa tidningen om gamla, ombyggda och snygga fordon satte Peter Larsson och hans kompis i gång att göra den.

Text och foto **LENA BLOMQUIST**

NUMMER ETT AV Gasoline Magazine kom i januari 2006.

– Vi var amatörer och det började som en ren hobbygrej. Men alla var bilälskare och vi gjorde den tidning vi själva ville ha, berättar chefredaktör Peter Larsson.

Fortfarande görs Gasoline av entusiaster med smuts under naglarna. De tvekar inte om vad som är rätt i det som chefen själv kallar ”den här nördiga branschen”.

Skilnaden är att upplagan är uppe i mellan 20 000 och 27 000 exemplar, att varje tidning är 132 sidor och tryckt på branschens tjockaste och glansigaste papper. Och att hobbyprojektet numera är en månadstidning samt heltidsjobb för tre anställda.

I DAG SNACKAR vi lite lyx på Transportarbetarens kultursidor. Tidningar med snygga bilder, berättelser om sånt man gillar och möten med spännande människor.

5 i topp

1. Trailer.
2. Klassiska Lastbilar.
3. Proffs.
4. Gasoline Magazine.
5. Nostalgie.

Källa: Vi frågade transportarbetare vad de helst läser. Ovetenskaplig studie via Facebook.



Åke Jonsson, Peter Larsson och Maria Rosenberg gör den tidning de själva vill läsa: **Gasoline Magazine**. I taket hänger nästa nummer. Läsarnas favorit är fortfarande reportaget "USA genom bilrutan" där alla bilder togs ut genom det nervevade bilfönstret.

Tidskrifter som ofta kostar en slant.

Vi frågade lastbilschaufförer, sopgubbar, tidningsbud och taxiförare vad de väljer för tidning för att koppla bort jobb och vardag. Den ovetenskapliga Facebookenkäten gav ett tydligt svar:

Har du ett transportjobb är chansen stor att du också gillar att läsa om fordon. Gärna gamla fordon. Kanske ombyggda fordon. Alltid snygga fordon.

TILLBAKA TILL GASOLINE Magazines redaktion på Söder i Stockholm. I hörnet står en bullig, knallgrön bensinpump modell äldre, på väggarna hänger rader av navigationskort. Peter Larsson berättar vad som gäller i hans tidning:

– Vi gillar retro, inget är yngre än 1970-tal. Vår specialitet är ombyggda bilar, ingenting är original.

Artiklar skrivs och bilder tas av entusiaster, men samtidigt respekterade personer, inom Gasolines fem områden: muskelbilar, kustom, hot rod, bike och race. Tidningen har alltid något renoveringsprojekt på gång, där läsarna får följa med från skrotbil till utställningsmässigt fordon. Nya prenumeranter dyker upp på bilutställningar, marknader och mässor.

– Vi behöver inte göra några läsundersökningar. Den stora gruppen är män mellan 45 och 55, det vet vi från Facebook där 47 000 gillar oss.

– Men vi gör ingen webbtidning, det är värdelöst att sitta på muggen med en padda ...

Även i den frågan går Peter Larsson till sig själv för att veta hur tidningen ska utvecklas.

50 MIL SÖDERUT finns ett stort förlag som också specialiserat sig på fordon: Albins-son & Sjöberg i Karlskrona ger ut många av de tidningar som nämndes i Transport-

arbetarens enkät: Trailer, Nostalgia, Klassiska Lastbilar, Bilspport Classic och Traktor. Plus ungefär tio titlar till.

I dag är förlaget etablerat och livskraftigt när det gäller livsstilsmagasin med fordon, framför allt gamla och gärna i originalskick, i centrum. Ett enda har varken med fordon eller teknik att göra: Rock'n'Roll.

Omkring 25 personer jobbar på tidningarna, totalt över 60 på förlaget som omsätter 160 miljoner kronor. Men i starten var det bara två entusiaster som 1974 köpte tidningen Bilspport. Båda kom från lokalpressen och visste hur tidningsmakande går till, men de hade inte en krona att investera själva.

– Ändå startade vi den ena tidningen efter den andra, om en gick bra startade vi nästa. De flesta har jag själv hittat på, säger Stig Sjöberg, en av grundarna och fortfarande aktiv i företaget.

HAN BERÄTTAR ATT förlaget har en specifik tanke bakom alla titlar, och att det tycker sig veta vad de respektive målgrupperna vill ha. De yngsta läsarna köper Bilspport och de äldsta väljer Nostalgia, som handlar om gamla fordon och gångna tiders prylar. Klassiska Lastbilar är populärast bland pensionerade lastbilschaufförer och åkare.

Men tidningskrisen drabbar även en specialiserad magasinfabrik som Albins-son & Sjöberg. Klassiska Lastbilar och Nostalgia klarar sig bättre än andra. Medan de unga Bilspportsläsarna har hittat till webben i stället.

– Vi är inte så oroliga för framtiden. Jag tror att det finns en plats för specialtidningar.

– Men om det blir nya titlar framöver ... då får andra komma på dem. Jag ska inte hitta på några fler tidningar, säger Stig Sjöberg, 70 år.

BILLIGARE LÄSNING

Vem har råd med lyxiga tidningar? Undrade flera taxichaufförer på Facebook. Här kommer tre tips för billigare läsning:

1 Kolla tidningshyllan på biblioteket.

2 Handla på Tradera om du gillar gamla tidningar. En del kan dock bli dyrare än dem du hittar i dagens tidningshyllor.

3 Köp appen Readly om du vill ha tidskrifterna i telefonen eller på paddan. För en fast månadsavgift kan du läsa och ladda ner obegränsat med tidningar.



Gasoline Magazines chefredaktör Peter Larsson.

Vilken tidning läser du helst?

Alla köper inte tidningar om gamla fordon. Här kommer helt andra tips från några transportare.



Linda Johansson, renhållningsarbetare, Eskilstuna:

– Rock'n'Roll magazine, den är bara bäst!

Tidningen påminner om gamla Okej, som jag satt fastklistrad i när jag var i tonåren. Musik är mitt intresse i största allmänhet och jag gillar att gå på konserter. I Rock'n'Roll får jag tips om nya biografier och skivsläpp. Där finns också mycket om samlare, det kan vara någon som är specialiserad på Beatles, en som samlar på vinyl eller olika gamla grammo-foner.



Björn Molin, terminalarbetare, Karlstad:

– Populär Astronomi. Jag har alltid varit intresserad av astrofysik och fysik över huvud taget. Tidningen läser jag av nyfikenhet. Och visst lär jag mig saker på vägen, även om jag inte har nytta av dem i det dagliga livet. Jag tittar på himlen också ... Nu bor jag ute på landet där det är riktigt mörkt, så jag ser Vintergatan. Då får man ett annat perspektiv.



Elizabet Gregerstam, pensionär, före detta tidningsbud, Varberg:

– För närvarande blir det mest heminredningstidningar. Huset jag har bött i sedan 37 år

ska rivas och jag har köpt ett nytt på andra sidan landet, i Söderköping. Jag har läst de flesta och tycker att Allt i hemmet är bäst. Den har vettiga tankar och idéer och är väldigt trevlig att bläddra i. Sedan har jag läst Burda sedan jag var 15. Det är en modetidning som skickar med mönster till alla plagg, och jag har sytt väldigt, väldigt mycket från den.



Lennart Salthammer, chaufför, Ånge:

– Jaktmarker & Fiskevatten har jag prenumererat på i flera år. Jag jagar och fiskar och känner igen mig i reportagen. Sen får

man tips om nya saker, men som prylnörd får man försöka hålla emot när det kommer sjuka och onödiga grejer. Jag är med i Sveriges Motorcyklister och då får jag tidningen MC-folket. Sen köper jag Bike och Allt om MC någon gång ibland. Så här års läser jag höjtidningarna och längtar till sommaren.

MAJKRYSSET

 FOTO: MOSTPHOTOS										HÖRS I KYRKAN?		LAST-DJUR?		ÄR NYFIKEN		GJORDE HALT	
										ÄRLIGA		NICA-RAGUA					
										FÅR TREA					KORT SPANIEN		
										INSTRUMENT					MODE-TIDNING		
FLÖDAR I RYSS-LAND										STÅR PÅ SPEL?							
TUNNA										NYCKEL-DEL							
												TEXTIL-VÄXT					
												FIXAR SMILET					
FISK SOM OROAR?										YTTRE							
										MILITÄR TITEL							
												GUDOM I BABYLON		IOWA ÄNNU KORTARE			
DE SES PÅ VISSA RYGGAR		REDE		PIAF		LUGN-VATTEN		HJÄLPA TILL		KORT KANSKE		VAR CYK-LOPEN					
SLÄNGA		POLLAK						"KOMPIG-STÄDER"				TCHAD					
				JAGA-DES						IRRI-TERAD						SKA FÖRENA	
				OM-ARBETA						ACKORD						TÖRK-LÅDAN	
LAMA														MINI-MALA			
GER SKRIFT						ÄR TID-NINGEN?		LONDON-DEL								FATTA	
												BYRÅ-KRATISKT					
												OTUR					
BLEV KLÄDER OFTARE FÖRR		SNOTT		GREKISK Ö						KAN SES I HAGE				ÄR VISSA ME-TALLER			
				VAR MED										ERBIUM			
						LEASAT				OST-MASSA						TA IN I FÖR-SAMLING	
				DE KAN SES I KLOSTER						DEN KAN AVLOPP							
TAL I TAL						LÄGGA I ORDNING						DEN GRÖNA ÖN					
SES MED DAVID-SON												KREDIT					
								NUDDAS						KORT NUMMER			
								SKRIV-DON						BUSKE		KAN SES VID NYÅR	
HAR MÅNGA INVÄ-NARE?		LÄKAR-PREFIX				SAM-LAREN						ORT I UPPLAND					
		FRUKTER				"TRAN-SISTORN"						GLO					
																SÄGS PÅ BIL I "EKEN"	
								MÄKÄ-RÄINEN		AMERI-KANSK FILM FRÅN 1993		KOMMER EFTER GÖR SID-LAYOUT				FART	
SE FRAMÅT?		FISKE-REDSKAP		TA TILL-BAKA				DISKUTE-RAS NU						KAFFE-FÄGEL?			
								"TÄCKET"						TRAV-OLLE			
				KUNDE ROGERS						KLAR						UT-HÄLLIG	
LITAUEN				DOLD SATIR						MARY-LAND		FRID				ÄLDRE "MACK"	
VÄLJA INDIVID				SÅ KALLAD						TRADE MARK		REKLAM-SLAG				GER SLASK HAR SIN BORG	
O-KLÄDDA						LYSTRAR VI TILL						NYHETS-PRO-GRAM					

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 15 maj. Märk kuvertet **"Majkrysset"**.

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

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Kan arbetsgivaren hindra mig från att vara hemma med sjukt barn? Ska man ha betalt under upplärningstiden på jobbet? Kan jag få fast jobb på bemanningsföretaget? Har jag rätt lön? Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Kan chefen neka mig att vabba?

? Om jag ringer min chef kvällen innan och säger att jag måste vabba med mitt barn dagen efter – får chefen då neka mig att stanna hemma?

Carina

Svar: Nej, lagen ger dig rätt att stanna hemma. Chefen kan inte neka dig att vårda ditt barn om det är sjukt. Du kan inte heller tvingas att meddela det i förväg, eftersom du ju inte vet när barnet ska bli sjukt.

Ersättningen heter tillfällig föräldrapenning och betalas av försäkringskassan. Du kan vabba fram till dess att barnet fyller tolv år, och i vissa fall upp till det har fyllt 16 år.

Lite mer info om tillfällig föräldrapenning: Du kan också få ersättning om du följer med barnet till läkare, barnvårdscentral, tandläkare eller barn- och ungdoms-

psykiatri eller om du är hemma med barnet för att den ordinarie vårdare är sjuk.

Det är också tillåtet att någon annan vuxen tar hand om ditt sjuka barn om du jobbar, till exempel en släkting, granne eller vän. Den personen måste registreras hos försäkringskassan för att få ersättning.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig på Transport

Ska jag ha lön under upplärningstiden?

? Hej, jag undrar om man har rätt att få lön under upplärning på ett nytt jobb. När man hänger med en annan som lär en det som man ska klara själv. Jag är lastbilschaufför.

Erica

Svar: Du ska ha lön även när du lär dig det jobb som du är anställd för.

Det finns inga specialuppgörelser som upplärningslön, prakticklön eller lärlingslön. Om du är ny i yrket kan du gå in på avtalets lägsta lön. Annars ska du ha lön utifrån den erfarenhet du har sedan tidigare.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Övergår visstid till fast jobb för uthyrd?

? Hur är det med företag som håller på med personaluthyrning? Jag har jobbat på ett bemanningsföretag i snart två år, heltid. Har jag rätt att kräva fast anställning eller funkar det inte så inom bemanning?

Uthyrd

Svar: Du borde redan ha en tillsvidareanställning på heltid. Det finns visserligen en möjlighet att gå på visstidsavtal i bemanningsavtalet, om du och din arbetsgivare är överens om detta. Men det får inte vara längre än sex månader.

Undantagna är de som är studerande eller har avtals- eller ålderspension. Då är det ok med visstidsjobb.

Om din arbetsgivare under kortare eller längre perioder inte lyckas hyra ut dig ska du ha garantilön från företaget.

Jag tycker att du ska vända dig

till din lokalavdelning för att få Transports hjälp om du fortfarande inte har tillsvidareanställning.

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Hur vet jag att jag fått rätt lön?

? Nu är det april. Hur mycket ökar lönen? Hur vet jag att höjningen är rätt?

Dålig koll

Svar: I tio av Transports avtal höjs lönen den 1 april, precis som du skriver. På aktuellsidorna i denna tidning skriver vi lite mer om de nya lönerna. Och vill du veta vilken summa som gäller i ditt eget fall kan du titta i kollektivavtalet för din bransch. Det hittar du genom att klicka in dig på "Mina sidor" på transport.se. Du kan också kontakta din lokalavdelning.

Lena Blomquist, Transportarbetaren

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Lösningen på aprilkrysset finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:

Annika Lundgren, Luleå
Hans Otterström, Mölndal
Helena Bergkvist, Stockholm.

Vinnarna av en trisslott:

Kjell Jonasson, Enköping
Gösta Moberg, Borås
Martin Sanders, Uppsala.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Dumpa inte våra villkor med skattepengar!

Det är valår i år och valrörelsen har kommit i gång, både hos partierna och hos oss som förbund. Utspelet duggar tätt och nyligen presenterades regeringens vårbudget.

För Transport är målsättningen att ha så många samtal med våra medlemmar som möjligt. Vi säger ofta att vi står inför ett ödesval, men i år känns det verkligen som om det uttrycket stämmer. Vi ser att moderaterna är tillbaka till sitt gamla jag och med full kraft går till attack mot vanligt folk, inte minst genom att ge sig på arbetsrätten och las.

DET HAR BLIVIT mycket diskussion om huruvida LO:s senaste valfilm är ren och skär skräckpropaganda. Mina vänner, det kan jag tala om att det är den inte. Om Ulf Kristerssons moderater kommer till makten så kommer vi att ställas inför sådant som livslånga provanställningar, marknadshyror som gör att arbetare inte har råd att bo kvar i sina lägenheter och sänkta löner som sprider sig som ringar på vattnet. Dessutom kommer vinstuttaget från vår välfärd att fortgå och de religiösa friskolorna tillåtas leka med våra barns värderingar.

En sådan samhällsutveckling vill inte jag se. Jag vill se ett samhälle där välfärden har resurser till alla, där vanligt folk har råd att bo och där människor kan känna sig trygga på ett jobb som erbjuder bra villkor. Jag hoppas att ni håller med mig om det.

ETT KRAV SOM Transport ställer i valrörelsen är "Dumpa inte våra villkor med skattepengar". Vi tycker inte att det är rimligt att man ska behöva vara orolig för att bli av med sitt kollektivavtal, sina anställningsår eller till och med sitt jobb varje gång som det offentliga Sverige upphandlar tjänster, som exempelvis sophämtning eller färdtjänst. Men vi ser tyvärr att detta inte är helt ovanligt.

En bra affär när det gäller offentliga upphandlingar är mer än låga priser. Det måste det vara. Det måste också handla om huruvida ett företag betalar skatt i Sverige och hur det behandlar sin

”

Vi tycker inte att det är rimligt att man ska behöva vara orolig att bli av med sitt kollektivavtal, sina anställningsår eller till och med sitt jobb varje gång som det offentliga Sverige upphandlar tjänster, som exempelvis sophämtning eller färdtjänst.

personal. Därför vill vi från Transports sida se obligatorisk personalövergång vid upphandling, där det är möjligt. Vi vill också ha en obligatorisk dialog mellan det lokala facket och upphandlaren där vi kan dela med oss av värdefull information och kloka synpunkter.

TILL SIST HAR jag en glädjande nyhet. Vi har som förbund fått en dom från Arbetsdomstolen i vår favör. Vi har genom gediget fackligt arbete hjälpt en medlem på ett åkeri i Värmland att få den ersättning åkaren har vägrat betala ut men som han har rätt till. Det innebär att han nu kommer att få 367 336 kronor utbetalt och jag vill tacka alla inblandade för ett fantastiskt arbete!



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

änder på din avdelning

Material till nästa nummer lämnas senast den 15 maj till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 8 maj kl 11.00 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, 8 våningen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten

Sektion 1 Norrköping: Onsdagen den 9 maj kl 18.00 på Slakthusvägen 2.

Sektion 3 Linköping: Tisdagen den 8 maj kl 18.00 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4.

Sektion 5 Motala/Mjölby/Ödeshög: Onsdagen den 9 maj kl 18.00 på ABF Motala.

Sektion 6 Vimmerby: Måndagen den 7 maj kl 18.30 på restaurang Monte Carlo.

Sektion 7 Västervik: Lördagen den 12 maj kl 13.00 på ABF.

FAMILJEDAG PÅ SKÄN- NINGE SKYTTEKLUBB

Lördagen den 19 maj mellan kl 10 och 15 anordnar styrelsen i Motala en familjedag där man får prova på att skjuta med gevär, och de minsta får prova på andra aktiviteter.

Transport och skyttegillet kommer att informera om sina verksamheter och Transport bjuder på grillad korv och fika.

Anmälan senast den 4 maj till transport.4@transport.se eller OIO-4803004

Välkomna, hälsar styrelsen i Motala!

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Obs! Ändrat datum Combo-utbildningen i taxiavtalet har flyttats från den 29 maj till tisdagen den 5 juni. För frågor mejla studier.5@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vi har haft årsmöte och på hemsidan och vår Facebook-sida kan du se vilka som sitter i den nya styrelsen. Vi vill passa på att hälsa vår nya avdelningsordförande Mikael Persson välkommen. För att nå honom kan ni ringa på tel OIO-4803180 alternativt mejla mikael.persson@transport.se.

Södra Viken, Sunne: Den 5 maj mellan kl 9 och 16 kommer avdelningen att ha en monter på skogsmässan. Ta gärna en tur dit och besök oss.

Den 18-19 maj kommer avdelningen till Skogsmaskinsmässan i Karlskoga och ställer upp en monter. Har ni fackliga frågor eller funderingar så kom dit och besök oss.

Skyddsombud: Den 23-24 maj kommer en repetitionskurs för PAM att anordnas i Karlstad. Har du missat att anmäla dig dit? Kontakta din arbetsgivare så att anmälan blir gjord. Detta gör din arbetsgivare på Tyas hemsida.

Fackliga utbildningar: Vårens sista Startpunkt går av stapeln den 28 maj. Avtalspunkten för bevakningsavtalet är den 3 maj och för gummiavtalet den 15 maj. Har du missat att gå någon av dessa så anmäl dig till Monica Strandli på tel OIO-4803184 eller monica.strandli@transport.se.

Vid frågor och funderingar, kontakta avdelningen på OIO-4803006 eller transport.6@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Om du vill ha besök på din arbetsplats, kontakta avdelningen på transport.7@transport.se eller ring OIO-4803007.

Tänk på miljön när du ska handla. Kom upp på avdelningen och hämta en tygkasse, som du kan använda flera gånger.

AVDELNING 9 ÖREBRO

I stort sett samtliga skogsmaskins-, lastbils- och släpvnagstillverkare finns på skogsmaskinsmässan i Karlskoga den 18/19 maj. Lägg därtill alla utställare av flishuggar, kranar, skogsvagnar, gripär, däck, kedjor, fyrhjulingar och sågverk.

Har ni vägarna förbi så kom och sök upp oss och ta del av lite information.

ROA på avdelningen Vecka 21, den 21-23 maj, kommer vi att hålla en utbildning som heter ROA. Anmälan, och övriga frågor om just utbildning: kontakta avdelningen på OIO-4803009 eller transport.9@transport.se.

Startpunkten Nästa Startpunktsdatum är den 19 maj. Välkomna att lära er mer om facket och varför vi finns.

Vid frågor kontakta gärna oss på avdelningen på OIO-4803009 eller mejla transport.9@transport.se.



FOTO: IF GÖTA

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Karlstads svettigaste folkfest

Lördagen den 16 juni kommer avdelning 6 att vara med på Karlstads stadslopp, en bana på tio kilometer som löper genom stadens centrala delar. Loppet passar alla, oavsett om du är elitlöpare, vardagsmotionär eller föredrar att lunka fram längs Karlstads gator.

Avdelningen kommer även i år att bjuda alla medlemmar som medverkar i Transports laguppställning på anmälningsavgiften. Ni får även en t-shirt som ni kan ha på er när ni springer.

För anmälan, ring Andreas "Bamse" Hagström på tel 070-1474090 eller mejla bamse81@msn.com.

Valupptakt Vi kommer att ha valupptakt med representantskapet den 26 maj. Emil Burman från förbundet kommer och pratar om våra viktigaste frågor inför valet, och vad Transport jobbar med. Mer info kommer senare.



KOM OCH BESÖK OSS!

Torsdagen den 7 juni kl 12-22 är det marknadsafton i hela Örebro city. Vi kommer att befinna oss där och dela ut info om Transport och vad vi kan göra tillsammans. Hoppas vi ses!

Pensionärssektionen Inbjudan till medlemsmöte den 22 maj kl 14.00. Mötet kommer att hållas på Café Skogen som ligger på Glomma i Örebro. Vi bjuder på rakmacka. Anmälan sker senast den 8 maj till avdelningen på tel OIO-4803009.

Styrelsen, pensionärssektionen

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Sektion 1 och 5 sammanträder som planerat den 31 maj kl 18.00. Plats: Meddela på

hemsidan och i inbjudningarna. Inbjudan till medlemmar kommer via mejl och sms. Om ändringar i datum och tid blir aktuellt meddelar vi det på hemsidan www.transport.se/avdelningar/norduppland-gastrikland/.

AVDELNING 12 MALMÖ

Medlemsmöten

➤ Securitasklubben i syd: Alla medlemmar som arbetar på Securitas är välkomna på möte torsdagen den 17 maj kl 16.30. Plats: Securitashuset på Agnesfridsvägen 113A i Malmö. Rum/lokal: "Väktaren".

➤ Måndagen den 7 maj kl 17.30 kallas medlemmar i sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklambud) till möte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32). På dagordningen bland annat kollektivavtalet och den nya organisationen för tidningsdistributionsföretagen. Vi bjuder på fika. Styrelse med suppleanter träffas kl 17.00. Välkomna, hälsar ordförande Maths Nilsson, 0721-493324.

➤ Tisdagen den 29 maj kl 18.15 kallas medlemmar i sektion 55 (buss och taxi) till möte på Per Albins hem, Per Albin Hanssons väg 91-93 i Malmö. Och om vädret tillåter grillar vi. Välkomna, hälsar ordförande Leif Hansson, 0735-775133.

AVDELNING 16 GOTLAND

Efter årsmötet i mars har avdelningen valt en ny styrelse.

➤ Ordförande: Patrik Gardelin.

➤ Sekreterare: Monica Berglund.

➤ Kassör: Thomas Gahnström.

➤ Ledamot: Håkan Kraby.

➤ Ledamot: Leif Lunnan.

På expeditionen

➤ Thomas Gahnström har kvar uppdragen som ombudsman/kassör samt som regionalt skyddsombud, sammanlagt blir det en heltidstjänst.

➤ Patrik Gardelin söker projektanställning som organisatör/medlemsvärvning med mera på halvtid.

➤ Gunilla Glifberg fortsätter sin tjänst som tidigare.

Vi på avdelningen tackar Håkan för hans tid som ordförande och hoppas att han även som ledamot fortsätter att brinna för Transports frågor.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Platser kvar! Startpunkten, en introduktion till din fackförening. En utbildningsdag/introduktion för alla som vill veta vad en fackförening är och hur Transport fungerar. Både medlemmar och ni som ännu inte är medlemmar är välkomna. (Den här utbildningen borde alla delta i.)

➤ 15 maj kl 8.00-16.00 på Transport i Borås.

➤ 17 maj kl 8.00-16.00 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på mejl ulf.stigsson@transport.se eller tel OIO-4803641!

Medlemsmöte i Sektion Södra Älvsborg. Passa på att prova på lervueskytte! Lördagen den 2 juni kl 10-12 träffas vi på Bredareds sportskytteklubb.

Obs! Då det är begränsat deltagarantal måste vi ha din anmälan senast den 20 maj till sektionsordföranden Christer Gustavsson, 073-0225523. Välkomna!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Söndagen den 25 mars hade avdelningen sitt årsmöte på Bollnäs folkhögskola. Gå gärna in på vår hemsida och kolla vilka som har valts till olika uppdrag i klubbar, sektioner och avdelningen.

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

Startpunkten & Avtalspunkten

➤ Onsdagen den 2 maj kl 9.00–16.00. Plats: ABF, Södra Järnvägsgratan 42A i Ljusdal.

➤ Onsdagen den 9 maj kl 9.00–16.00. Plats: Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

➤ Onsdagen den 16 maj kl 9.00–16.00. Plats: ABF, Nygatan 8 i Bollnäs.

Hälsa på? Tänker du göra ett besök på avdelningskontoret i Söderhamn? Ring innan så det finns någon på plats.

**AVDELNING 19
NORRA MÅLARDALEN**

Vår nyvalda avdelningsstyrelse ser ut som följer:

➤ Ordförande: Susanne Bergman Israelsson.

➤ Vice ordförande: Fredrik Lahti.

➤ Kassör: Joakim Borg.

➤ Sekreterare: Niklas Strand.

➤ Vice sekreterare: Daniel Utsi.

➤ Ledamöter: Andreas Kedborn och Kimberley Vestermark.

Nytt från och med 2018 är att det inte längre finns personliga ersättare till de ordinarie ledamöterna, utan tre ersättare som tjänstgör på ett "rullande schema" i det fall någon ordinarie ledamot har förhinder.

Samtliga ersättare kallas till alla styrelsens sammanträden, men har bara förslags- och yttranderätt då de inte ersätter någon ordinarie ledamot. De valda ersättarna är:

➤ Förste ersättare: Krister Svartström.

➤ Andre ersättare: Jonathan Österholm.

➤ Tredje ersättare: Colin Lehnjoh.

Ombudsman Kjell Ståhl och RSO Mikael Löwdin adjungeras till styrelsen.

Kalendarium

➤ 1 maj: Representantskapet sammanträder och deltar där efter i årets förstamaj-tåg.

➤ 3 maj: Kampanjdag.

➤ 10 maj: Helgdag (Kristi Himmelsfärds dag).

➤ 16 maj: Förbundsråd Sthlm, avdelningens ledamot deltar.

➤ 17 maj: A-kassestämma, avdelningens ledamot deltar.

➤ 18 maj: Kampanjdag.

➤ 19 maj: Pingstafton.

➤ 27 maj: Mors dag.

➤ 28 maj: Pensionärsklubben besöker Hälleskogsbrännan.

Pensionärsklubben anordnar en guidad tur till Hälleskogsbrännan den 28 maj. Samling 9.00 vid OKQ8 i Surahammar. Medtag eget fika! Efter besöket vid Hälleskogsbrännan avfärd till Ramnäs för lunch (till egen kostnad) samt besök vid utställning om brandförloppet.



FOTO: CAROLINA NOLASCO/AVD 5

Tåga med oss första maj!**AVDELNING 5 STOCKHOLM**

Vill du fira första maj och ha en riktigt rolig och givande dag så gå med i avdelningens tåg från Humlegården till Norra Latins skolgård. Vi är på plats från 13.00 i Humlegården innan tåget avgår 14.00. Transports funktionärer kommer att dela ut biljetter till alla som är med oss. Biljetterna kan bytas ut mot smarriga varmkorvar och kaffe och bullar i Transports tält på Norra latin. Där har vi jättetrevligt.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Kom och visa ditt stöd för arbetarrörelsen och politikerna som jobbar för dig – gå för arbetarrörelsen och Socialdemokraterna. Det är viktigt, särskilt nu när högerörelsen visar att de vill förtrycka oss arbetare. Dags att visa var skåpet ska stå, att det är vi som bestämmer. Visa att det måste vara mindre klyftor mellan fattiga och rika. Att samhället måste vara mer jämlikt och att kvinnor och män har lika värde. Vi samlas utanför Virginska skolan kl 14.00, avmarsch 14.30. Mötet hålls på Stortorget 15.00 (aktiviteter från kl 12.00).

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Första maj samlas vi kl 14.30. Korvgrillning. Plats meddelas via hemsidan.

AVDELNING 16 GOTLAND

Vi samlas på parkeringen på Korpenområdet kl 10.00 för ett traditionsenligt demonstrationståg till Bingebyrån, där årets huvudtalare är Helene Hellmark Knutsson (S). Avdelning 16 bjuder alla medlemmar som deltar i tåget på kaffe och hamburgare. Om du tar med en vän eller arbetskamrat som blir medlem i Transport bjuder vi även blivande medlemmen på kaffe och hamburgare. Dessutom får du som tack för hjälpen ett presentkort värt 200 kronor. Så samla kompisarna och häng med!

AVDELNING 17 SKÖVDE

Som fackförbund är vi inte bara en organisation som förhandlar. Vi vill också påverka vårt samhälle i en riktning som är gynnsam för våra medlemmar. Det innebär att vi har åsikter om såväl hur samhället ska utformas som om den lagstiftning som styr våra medlemmars arbetssituation. Du kan vara med och påverka på många olika sätt. Börja med att göra din röst hörd på första maj! Anslut dig till dina Transportkamrater på följande orter:

➤ Borås: Samling kl 13.45 på Stora Torget.

➤ Lidköping: Samling kl 13.30 på Nya Stadens torg.

➤ Skövde: Samling kl 13.30 på Wennerbergsgatan, Skolgården, Vuxenutbildningen.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Snart är det arbetarnas egen dag och dags att sluta upp i förstamajtåget där du bor. 25:an representeras på samtliga orter inom avdelningen. Hoppas vi ses!

Anmälan om deltagande (och eventuell samäkning) senast den 7 maj till Kjell Lindbom 070-2686463.

Sommarpersonal? Ta väl hand om den personal som kommer till era arbetsplatser i sommar – det är faktiskt de som i många fall gör det möjligt för "oss andra" att ha semester.

Har de frågor om anställningar och avtal får de gärna vända

sig till oss! Vi ser gärna att de värvas in som medlemmar dessutom, om de inte redan är det.

**AVDELNING 20
NORRA SMÅLAND**

Medlemsmöte i sektion I åkeri/miljö: Lördagen den 26 maj kl 10.00 på avdelning 20. Varmt välkomna önskar sektionsordförande Michael Eskilsson.

AVDELNING 25 HALMSTAD**Avdelningsstyrelsemöte**

Fredagen den 4 maj kl 9.00 på avdelningskontoret i Halmstad.

AVDELNING 28 I NORR**Aktuellt i avdelningen**

18 maj: Frukostträff på avdelningskontoret i Umeå kl 7.30–9.30. För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

Något att lyssna på? Du vet väl om att du som medlem har möjlighet att låna ljudböcker på avdelningens arbetsplatsbibliotek. Vi har drygt 500 titlar i olika kategorier. Välkommen in!

**FJÄLLÄGENHET**

Avdelningens lägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning.

Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra? Hör av dig till avdelningens ordförande Sandra, OIO-480 3435 eller sandra.jakobsen@transport.se.

**AVDELNING 32
MELLERSTA NORRLAND**

Nya på avdelningen Vi väl-

kommar vår nya ombudsman i Östersund till kontoret! Per Anders "Perra" Ångström började hos oss den 3 april och kommer främst att hjälpa våra medlemmar i Jämtland/Härjedalen. Perra när ni på peranders.angstrom@transport.se eller OIO-480 3470.

Vi välkomnar även Johan Molin som ska jobba med medlemsrekrytering hos oss i tre månader. Johan kommer främst att rikta in sig på Jämtlandsområdet. Behöver ni komma i kontakt med Johan när ni hörom på johantransportavd32@gmail.com 070-3139399.



Under årsmötet valdes den nya avdelningsstyrelsen och den ser ut som följande:

➤ Jessica Höglin, ordförande.

➤ Åke Wijkmark, kassör.

➤ Lars Eriksson, sekreterare.

Ledamöter:

➤ Jörgen Boije.

➤ Gunilla Hamberg (nyvald).

➤ Håkan Forslund (nyvald).

➤ Håkan Johansson (omvald).

➤ Viktor Olofsson.

➤ Patrick Johansson.

Kampdagar! Förbundet har beslutat att vi ska kampdagar, vilket innebär att avdelningarna kommer vara ute på uppsökeri under speciella datum. Vill du att vi kommer och besöker din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen på OIO-480 3032 eller transport.32@transport.se. Datum för dessa dagar är den 3 och 18 maj. Hoppas vi ses på just din arbetsplats!

Facklig grundkurs. Söndagen den 29 april kl 14.00 håller vi vår introduktionsträff Startpunkten på Bultgatan 20A. Anmälan görs till Malin på malin.johnsson@transport.se eller 070-2405456.

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Det är som vanligt full fart på flygavdelningen och mycket på gång.

I vår studiesatsning jobbar vi hårt på introduktionsutbildningar. Hör gärna av dig om du är intresserad!

Alla kontaktuppgifter hittar ni på transport.se/avdelningar/flyg.

**AVDELNING 51
SYDÖSTRA SVERIGE****Sektion I**

➤ Första maj. I år kommer vi inte att vara i Kristianstad utan i stället sluta upp med sektion 2 i Karlshamn, där avdelningens ordförande Jimmy Oveson håller förstamajtal. Vi uppmanar alla medlemmar att ta med sig familjen och stötta vår ordförande och avdelning. För den som inte kan eller vill så är det sedanliga festligheter i Tivoliparken precis som vanligt.

Helena Blomstrand, sektionsordförande

Sektion 2

➤ Första maj kommer vi att finnas med fanor i Karlskrona och Karlshamn. Avdelningens ordförande Jimmy Oveson håller tal i Karlshamn. Vi uppmanar samtliga medlemmar att komma! Tider och platser finns på hemsidan www.transport.se/avdelningar/sydostra-sverige. Eller så kan du höra av dig till avdelningen, på tel OIO-480 3051, för att få uppgifterna.

➤ Den 26 maj har LO en familjedag i Wäxjöparken i Karlskrona. Många aktiviteter samt underhållning för vuxna och barn. För mer info, gå in på smalandblekinge.lo.se.

Marcus Svensson, sektionsstyrelsen



Sektion 3

► Första maj befinner vi oss på torget i Älmhult. Kom gärna dit och träffa oss. Tid kommer att stå i lokalpressen.

► Den 5 maj håller sektionen en Startpunkt. Det är en utbildning där vi berättar om vad facket är och hur vi arbetar. Där du kan få ventilera tankar och funderingar kring arbetsrätt, arbetsmiljö och fackligt medlemskap. Sista anmälningssdag är den 30 april. Ring 010-4803051 eller mejla transport.51@transport.se. Ta gärna med en kollega!

Tommy Sahlberg,
kommittéledamot i sektion 3

Sektion 4

► Första maj kommer sektionen befinna sig på Mäster Palms väg utanför Solbacka i Oskarshamn. Tiden kommer stå i lokalpressen.

► Den 13 maj kl 13 håller vi medlemsmöte på Parkgatan 11 i Mönsterås. Då ska vi bland annat välja sektionsordförande och vice sektionsordförande. Vi hälsar alla medlemmar hjärtligt välkomna.

Stefan Liljehorn,
sektionsstyrelsen

AVDELNING 88 DALARNA

Medlemsmöten

► Sektion 4: Tisdagen den 8 maj kl 18.00 på avdelningen, Tunagatan 20 i Borlänge.

► Sektion 5: Lördagen den 12 maj kl 12.00 i fackföreningens hus, Malmgatan 8 i Avesta. Din åsikt är viktig. Vad tycker just du, vad känns angeläget för dig? Kom på mötet och gör din röst hörd.

Studier Hör av dig till avdelningens ordförande, Åke Westerberg, om du vill gå en facklig utbildning. Ring 010-4803638 eller mejla ake.westerberg@transport.se.

Arbetsplatsträff Vill du att vi ska komma till din arbetsplats och hälsa på? Kontakta ordförande Åke Westerberg på 010-4803638 eller ake.westerberg@transport.se, så kan vi kanske hitta någon dag som passar. Svarar jag inte så ringer jag upp senare vid tillfälle.

Åke Westerberg,
avdelningsordförande



HYR VÅR STUGA

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga i Sälen/Tandådalen.

Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se under avdelning 88.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

"Förbundets pärla vid gränsen mot Europa". Så presenterar sig avdelning 14 med ett skrätt. Från vänster ordförande Sten Carlsson, organiserare Ahmed Mansour, ombudsman Ali Shibl, administratör Jessica Dahlgren, ombudsman Ghassan Aboutaka, regionala skyddsombudet Amanda Svensson och ombudsman Carl-Richard Lindström – på väg till arbetsplatsbesök.

Månadens avdelning

"Vi är förbundets pärla"

På Transports avdelning 14 i Helsingborg märks den snabbväxande e-posthandeln. Många nya företag med dåliga kunskaper om lagar och regler, otrygga anställningar och hög personalomsättning växer fram. Och ger avdelningen fullt upp.

Men också etablerade, som Postnord, kräver sin förhandlingstid fast Helsingborgsgänget tycker att man kan förvänta sig mer av dem. De ska strax ge sig i väg på en så kallad kampdag med arbetsplatsbesök för att prata fackliga frågor. Helsingborgarna siktar på terminalarbetarna hos den nordiska jätten Frode Laursen. De var där veckan innan också och blev positivt bemötta av både arbetsledning och anställda.

– När vi kommer tillbaka blir det lättare att få kontakt. Det gäller att försöka få ihop fackligt engagerade som kan starta verksamhet och driva frågorna vidare på egen hand, säger ombudsman Ali Shibl.

Han ansvarar för terminalarbetare, bemanningsanställda och tidningsbud. Organiseraren Ahmed

Mansour nickar:

– Vi jobbar med att de som inte har någon röst ska få en. När vi kommer ut i dag är frågan inte: Är du med i facket? Vi frågar: Vet du vad facket är?

AVDELNINGEN BESKRIVER

baksidan med e-handeln, som märks särskilt bland lager-, terminal- och bemanningsanställ-

da där många är unga och nysvenskar. Daglönerna är tillbaka med endags-anställningar och människor som blir sjuka får skriva på nya kontrakt när de tillfrisknat.

Vissa arbetsgivare sätter i system att behovs- och visstidsanställa, vilket skapar otrygghet och rädsla att säga ifrån. Dessutom har många chefer och arbetsledare bristande kunskaper om regler och lagstiftning. Det försvårar förhandlingarna mellan arbetsgivare och fack, påpekar Ali.

Han beskriver avdelningens modell för att minska

kunskapsklyftorna:

– I stället för att begära skadestånd från företag försöker vi förhandla fram utbildningar, på arbetstid, för alla anställda, så att de ska bli medvetna om sina rättigheter. Två timmar handlar om arbetsmiljö och försäkringar och två om lagar och kollektivavtal.

PÅ BEMANNINGSBOLAGET

Logent anordnades en sådan utbildning och det ledde till att 120-150 personer ansökte om medlemskap, berättar helsingborgarna. Nu står Frode Laursens anställda på tur. Även chefer bjuds in på delar av kursen.

Justina Öster



Helsingborgavdelningens fana.

AVDELNING 14 HELINGSBORG

Område: Nordvästra Skåne med Helsingborg, Landskrona, Ängelholm, Bjuv, Båstad, Klippan, Örkelljunga, Åstorp, Höganäs och Perstorp.

Avdelningsexpedition: Florettgatan 12, Helsingborg.

Antal medlemmar: 2858.

Sektioner: Fem.

Klubbar: Åtta.



Ellen Sundling tävlar i körning med sina ponnyer, Dalton till vänster och Diesel till höger.

FOTO: LENA BLUMQUIST

Månadens medlem

"Hästarna och familjen är den trygga platsen för mig"

Två små lurviga killar gör chauffören Ellen Sundling riktigt glad. Snart startar tävlingsssäsongen då hon och de båda ponnyerna ska visa vad de kan.

Jag kommer till gården mellan Tavelnsjön och Trehörningen, enda stället med utsikt över båda sjöarna. Tipset var att Ellen Sundling är en speciell person, värd att intervjua.

– Jag är som jag är, säger hon och skrattar.

– På ett sätt en typical girl och på ett annat en normbrytande tjej med dreads i en mansdominerad bransch. Och jag är ganska duktig på att stå upp för mig själv och inte ta skit.

VI GÅR UT I HAGEN, möter Dalton och Diesel – båda ganska ointresserade av besöket tills Ellen tar fram lite godis. Tanken är att de ska få lufta sig utan täcke en stund, innan Västerbottensnatten med sina närmare 20 minusgrader är ett faktum. I dag får de ledigt från träningen.

För med de hästarna, av rasen shetlandssponny, ägnar sig Ellen åt en rätt så ovanlig sport. Det handlar om körning där varje tävling består av tre delar: dressyr, maraton och precisionskörning. Kusken sitter i en kärra bakom en, två eller fyra hästar.

– I år ska jag försöka komma upp i medelsvår klass med Diesel. Och innan

sommaren är slut vill jag i alla fall ha kört någon tävling i par med honom och Dalton som jag inte har haft så länge.

ALLTSAMMANS BÖRJADE MED Boppe, en numera pensionerad ponny som Ellen fick när hon var tio. Som hon älskade att rida. – Boppe är 95 centimeter hög och jag växte ju ur honom ... men ville inte göra mig av med honom.

Lösningen kom hon på under en julshow på Hippologum, ridskolan i Umeå, där en introduktion i körsport fanns på programmet. Sedan började det tränas på Oxvikens gård. Vagnar byggdes om, selar köptes in och Boppe fick en ny karriär.

– Allt är tack vare mina syskon, de har alltid haft hästar och kan hjälpa mig.

ELLEN SUNDLING ÄR tillbaka på jobbet på 50 procent nu, efter en sjukskrivning då psyket sa stopp. Hon har hittat sina egna sätt att dämpa ångesten.

– Då har hästarna betytt mycket, säger hon. Oavsett hur jobbigt det är att gå ut i stallet ... så kommer jag därifrån med ett leende. Hästarna och familjen är den trygga platsen för mig. Och när jag spelar datorspel släpper jag allt annat, då ligger fokus bara på mig själv.

Att experimentera med smink – bara för sin egen skull – är också vilsamt för Ellens själ.



ELLEN SUNDLING

Ålder: 23.

Familj: Mamma, pappa, en bror, tre systrar, sju syskonbarn och pojkvän.

Jobb: Lastbilschaufför.

Facklig: Sitter i avdelningens repskap.

Bor: Oxvikens gård, Tavelnsjö i Västerbotten.

Djur på gården: Hästar, grisar, får, kaniner, höns och katter, en hund plus akvariefiskar.

Bästa datorspelet: Online är det Counter-Strike GO som gäller.

Lena Blomquist



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 58 000 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 stuveriavdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefondid: 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

Robert Savela
uppmanar reger-
ingen att förbät-
tra villkoren för
sjukskrivna.



FOTO: FÖRSÄKRINGSKASSAN

Det handlar om människor!

"I Transport avdelning 26 Norrbotten ser vi en markant ökning av de här fallen bara det senaste året. Vi ser människor som ger upp och inte ser någon utväg. Som gråter och ber om hjälp. Allt de vill är att vara friska och kunna leva ett normalt liv."

Kränkningen av redan utsatta människor måste få ett slut.

Fredrik Lundh Sammeli och socialminister Annika Strandhäll skriver "att de hör berättelser från människor om hur de upplever att tryggheten har brustit och stödet varit för dåligt i sjukförsäkringen" (Norrbottens-Kuriren).

Det är inte en upplevelse, det är verklighet! Tryggheten – det sociala skyddsnätet som sjukförsäkringen ska erbjuda totalhavererar för väldigt många. Raserad hälsa och ekonomi är deras verklighet.

NÄR MAN BLIR sjukskriven söker man ersättning från Försäkringskassan. Denna ansökan ska baseras på den sjukskrivande läkarens intyg. Men försäkringskassan har egna läkare som gör egna bedömningar, vilket leder till att man inte får sjukpenning. Med det inkompetensförklarar Försäkringskassan den sjukskrivande läkaren.

När sjukpenningen dras in måste den utförsäkrade antingen gå tillbaka till sin arbetsgivare, eller hitta ett nytt arbete på arbetsmarknaden. Det gör man genom att anmäla sig till arbetsförmedlingen.

På arbetsförmedlingen kan man naturligtvis inte hitta något arbete som tillåter att personen jobbar, med den sjukdomsbild som

fortfarande finns. Förhoppningen är nu att personen ska kunna gå på a-kassa. Men då måste man uppfylla alla krav och utredningar, annars får man ingen ersättning.

SJÄLVKLART FINNS MÖJLIGHETER

att ompröva Försäkringskassans beslut. Men medan man ansöker, omprövar eller begär prövning av förvaltningsrätten, är ersättningen fryst. Tidsåtgången för det här drar i väg långt över de sex veckor som Försäkringskassan önskar ha som handläggningstid. Månader kan passera innan ett slutgiltigt beslut är taget.

I Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 26 Norrbotten ser vi en markant ökning av de här fallen bara det senaste året. Vi ser människor som ger upp och inte ser någon utväg. Som gråter och ber om hjälp. Allt de vill är att vara friska och kunna leva ett normalt liv.

Regeringen – vi pratar om människor! Det är ovärdigt Sverige att behandla sjuka människor som vill vara friska, som vill få chansen att bli friska, på det här sättet. I artikeln i Norrbottens-Kuriren omnämns regeringens utredning om tillämpningen av begreppet normalt förekommande arbete.

MIN UPPMANING TILL regeringen blir därför:

→ Släpp kravet om att få ner an-

talet sjukpenningdagar per år som i dag ligger på Försäkringskassan.

→ Försäkringskassan ska inte kunna stoppa sjukpenning och sjukersättning med motiveringen normalt förekommande arbete under tiden för utredningen.

→ Gör verklighet av att ta bort hindren, som Alliansregeringen införde i sjukförsäkringen, låt människor få möjlighet att bli friska i lugn och ro med ekonomisk trygghet.

→ Varför ännu en utredning om något som bevisligen inte fungerar, men som skadar dem som behöver hjälp från det sociala skyddsnätet vi är så stolta över i Sverige?

I DAG KAN inte ens Försäkringskassan förklara vad normalt förekommande arbete faktiskt är. Med vilken rätt ska kassan då kunna stoppa sjukpenningen med den motiveringen?

Regeringen – gör om och gör rätt! Att göra något annat är att ytterligare kränka redan utsatta människor!

Delta i debatten!

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



ROBERT SAVELA
Transport
avdelning 26
Norrbotten.

Från baksätet

Lönekriterierna blir helt absurda

Anställda på Försäkringskassan får högre lön ju fler personer som nekas sjukpenning.

Avslöjandet i SVT:s program Agenda kom från anonyma handläggare på kassan som vittnar om hård press för att minska statens utgifter för sjukskrivningar.

Stämmer det? Kan antalet avslag verkligen vara lönegrundande när en myndighetschef sätter löner för en anställd?

FRAMFÖR TV-RUTAN MINNS jag plötsligt en intervju med en besviken arbetsförmedlare som jobbade i Stockholm.

Han ställde upp anonymt för Transportarbetaren och berättade att på hans Arbetsförmedlingskontor var personalen beordrad att jobba övertid en kväll i veckan.

Hela arbetet då, liksom veckan i övrigt, var inriktat på en enda sak: Att få ut så många arbetslösa som möjligt i "jobb". Eller rättare sagt åtgärder.

Nästan alla som reste sig ur besöksstolen fick någon form av bidrag med sig. Anställningsstöd som det heter på myndighetssvenska.

ARBETSFÖRMEDLAREN VAR UPPGIVEN och arg. Många av arbetsgivarna som kontaktade kontoret och sökte arbetskraft öppnade med samma fråga: "Vilket bidrag kan jag räkna med?"

Pressen från chefen på Arbetsförmedlingskontoret – krav som ursprungligen satts upp på central nivå – gjorde att för-

medlarna undvek att granska företagen innan lönebidrag, nystartsjobb eller andra bidrag beviljades. Acceptabel arbetsmiljö, rimlig lön och försäkringar vägde lätt när veckans uppställda mål till varje pris skulle uppnås.

Att ansökningar om exempelvis lönebidrag ska skickas till facket för yttrande var bara en formsak. Det "glömdes bort", alternativt struntade man i svaret.

UNDER DEN LÅNGA intervjun avslöjade arbetsförmedlaren att antalet klienter som en handläggare fått ut på arbetsmarknaden också var ett av kriterierna när den individuella lönen skulle sättas.

Det var en starkt bidragande orsak till att förmedlaren övervägde att sluta och återgå till sitt gamla jobb. Som taxiförare.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”
Stämmer det?
Kan antalet
avslag
verkligen
vara löne-
grundande
när en
myndighets-
chef sätter
löner för en
anställd?



Hallå där!

**DAVID
BROBÄCK-
CALAIS**

... miljöspecialist på Trafikverket, som ber trafikanterna om hjälp att hitta grodor. Döda eller levande.

Varför ska du kartlägga grodornas färdvägar?

– Trafikverket har i uppdrag att göra infrastrukturen säker för människor – men också för djur. Just groddjuren har vissa vandringsstråk där de kommer i stora mängder och riskerar att bli överkörda. Så här på våren ska de ta sig från sin vintervila under någon sten eller rot i skogen till en damm där de kan hitta en partner och lägga sina yngel.

Hur hjälper det att få veta var grodorna håller till?

– Det går att bygga grodpassager på de sträckor som är mest kritiska. En trumma under vägen och ett 30 centimeter högt staket som hindrar dem från att komma upp på vägbanan.

Tror du att yrkesförare är extra uppmärksamma när det gäller grodförekomsten?

– Vet inte, men jag hoppas och tror det. De är ju ute väldigt mycket på vägarna och chansen måste vara stor att de passerar platser där många grodor under en viss period blir överkörda.

Hur gör den som vill hjälpa till?

– Bästa sättet är att gå in på Trafikverkets hemsida och söka på grodor. Då får du mer info och en länk till formuläret. Det vore jättebra! Den här gången är vi intresserade av grodor i Stockholm och stora delar av östra Sverige.

LENA BLOMQUIST

Toppen & botten

↑ **Snön är snart borta.**

↓ **Snille och smak. Årets skämt!**