TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 5 maj 2019

Så här röstade svenska EU-politiker

Debatt
Öst och väst om EU-valet

På spaning i timmerskogen

KULTUR
Är du sugen på turné-jobb?

Hon har hopp om facket

Edith Hope kör flygtaxi i Uganda

Bevakning Gps-övervakade p-vakter varnas ***Åkeri*** Halv miljon till Schenkerchaufförer ***Taxi*** Ringduve i konkurs – förare får lön från staten

Du har väl inte hamnat i fel fack?

Det är lätt hänt när man till exempel byter jobb att man blir kvar i sitt gamla fackförbund. Kolla därför att du är med i det fack som faktiskt kan förändra villkoren på din arbetsplats!

Med andra ord, det fack som är expert på din bransch och kan förhandla om ditt kollektivavtal.

Så får du valuta för fackavgiften – helt enkelt!

Ring så hjälper vi dig att byta fack: 010-480 30 00



Svenska Transportarbetareförbundet | transport.se

Folkrörelse för framtidstro – kraft • trygghet • utveckling

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33 Stockholm.
Besöksadress: Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

Omslagsfoto: Stefan F Lindberg

ANNONSER
AdSales Group AB, Emil Persson
Tel: 08–580 80 413
E-post: emil@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga: 57 900.
Nästa nummer utkommer den 31 maj–3 juni.

PRENUMERATION
200 kronor per år. Adressändring meddelas till respektive avdelning. Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.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

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 5











4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om EU-planering.

6 INFÖR EU-VALET
Så har politikerna röstat i dina frågor.

10 AKTUELLT
Fem sidor om vad som har hänt sen sist.

10 PARKERINGSVAKTER
... varnas för att ha tagit paus.

14 KRÖNIKA DAVID ERICSSON
Stora saker på gång.

15 NEDERLÄNDERNA
”EU bryr sig inte.”

22 TIMMERTRANSPORTER
På spaning efter lastbilar från öst.

28 MÖTET EDITH HOPE
Hon organiserar taxiföra-re i Uganda.

30 SÅ GICK DET SEN
Vi sökte upp jobbjägarna från Gävle.

36 KULTUR
Drömjobbet för en chauf-för som gillar rock.

38 MAJKRYSSET

39 FRÅGA FACKET

40 KRÖNIKA TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

40 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i Transports lokalavdel-ningar.

43 MÅNADENS KLUBB
Taxitelefonister hoppas på framtiden.

44 MÅNADENS MEDLEM
Betongbruden från Tumba.

46 EXTRA DEBATT
Två sidor debatt inför EU-valet.

48 LEDARE JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Ta ställning i EU-valet

I dag bjuder jag in till redaktionsmötet då detta nummer planerades. Temat var EU-valet, hur och varför en tidning som vår ska skriva om det. Stämningen växlade från uppgiven hopplöshet till nyfiket intresse. Många frågor slungades genom luften:

Vad gör EU åt låglönekonkurrensen på vägarna? Spelar klimatfrågan någon roll i bensinbranschen, flyget, hamnarna? Hur tänker transportfacken i andra EU-länder?

DEN FACKLIGA UTBLICKEN överlät vi till organisationerna själva att skildra. Du hittar en utbyggd debatt med argument från öst och väst. Vi skickade också en reporter till Nederländerna. Hans uppdrag var att berätta hur facket där jobbar bland lastbilar, på storflygplatsen Schiphol och i Rotterdams hamn.

SAMTIDIGT FÖRSÖKER VI ge en hint om hur EU och de svenska politikerna hittills har agerat i några centrala frågor inom transportbranscherna. Reportern John Antonsson satsar på att väcka ditt intresse för unionen och valet den 26 maj. Nu har han själv gått hem för att koka makaroner, och är tillbaka från föräldraledighet först nästa år.

Ta ställning – det är givetvis upp till dig. Själv hoppas jag att vi i alla fall har hjälpt dig att inse vilka frågor som är viktiga för just dig.

OCH DU SOM redan har bestämt dig i EU-frågan. Eller du som ärligt talat inte bryr dig, oavsett vad olika medier rapporterar:

Just för dig har vi fyllt på med en hel del annat material i detta extra tjocka majnummer. Här finns en lerig resa bland estniska timmerbilar i Roslagsskogarna. Ett möte med ugandiska taxiföraren Hope – vars kunder har börjat vänja sig vid en kvinna bakom ratten.

Vi har också tagit reda på hur det gick för några av dem som har synts till i spalterna de senaste åren. Historier som legat och skavt hos reportern Justina Öster.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

> ”Ta ställning – det är givetvis upp till dig. Själv hoppas jag att vi i alla fall har hjälpt dig att inse vilka frågor som är viktiga för just dig.

lena tipsar

Nässelsoppa! Ta bara toppskotten om nässlan redan blivit stor. Koka och hacka – i med grönsaksbuljong, redning av mjöl och smör plus en skvätt grädde.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Vägarnas standard varierar. Vi skrev om en undersökning från Motormännen. Den kommenterades på Facebook:

”Delar av E4 är ganska utsliten. En del av andra vägar har så djupa spår att man skulle kunna köra ett tåg på dem.”
KO

”Det måste vara lättare att skriva om de vägar som är bra. Det måste gå fortare.”
OE

”Många Europavägar som är katastrofer uppåt i landet. Stora slukhål slår ju nästan sönder bussarna.”
CHP

”Jag kör mestadels i Norge så alla vägar i Sverige är ju förhållandevis bra.”
HN

”Väg 50 från Söderhamn mot Bollnäs är katastrofalt dålig. Den skulle ha gjorts om under 2019, men nu har de skjutit upp det till 2020.”
AB

Sagt på webben

Vi skrev om EU-beslutet som sätter tak för provanställningar, ett tak som i praktiken redan finns i Sverige.

”Och när det gått en tid så kommer EU att bestämma att Sverige ska följa det ursprungliga avtalet som EU följer. Tror nog att Sveriges delegater i denna fråga har blivit dragna vid näsan. Eller att de håller tyst om just detta.”
Unto Blomberg

EU-parlamentet har också röstat igenom nya regler för Europas lastbilschaufförer. Det handlar om cabotage, löner för chaufförerna samt kör- och vilotider.

”Då är det upp till bevis för vår regering att se till att berörda myndigheter får klara uppdrag och resurser att kontrollera och lagföra dem som bryter mot reglerna. Som de politiska vindarna blåser i dag känns det som det kan bli svårt.”
Johan Larsson

I Stockholm har den nya färdtjänstupphandlingen börjat gälla.

”Det är dåligt betalt för färdtjänstkörningar hur än man vänder på det. Alla taxiåkare tillämpar provisionslön. Det finns inget utrymme för garantilön. Det är för många taxibilar som delar på dåligt betalda körningar. Då blir snittlönen cirka 90 kronor per timme, och ibland sämre.

Man höjer intjäning genom att köra för vanlig taxa, det är därför många förare tackar nej till färdtjänstkörningar vid vissa tider.

Jag är åkare på Taxi Stockholm och har med det nya avtalet fått en del av de färdtjänstkörningar som är cirka 50 procent bättre betalt än andra körningar som konkurrenterna gör. Ändå har jag fått höra ett visst missnöje från våra förare när det gäller taxan för färdtjänsten. De flesta tyckte att den är för låg, och ändå ligger vi högre än de andra.”
KK

läsarbilden



FOTO: MICHAEL MEIJER SÖDERLUND

Klara morgnar är det en fröjd att komma till jobbet, berättar Michael Meijer Söderlund som tog bilden i Kapellskärs hamn vid Roslagskusten. Han börjar klockan sex och har sedan ett tolvtimmarspass som sjöfartsskyddskontrollant framför sig.

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

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. Avdraget kan ge tusenlappar till chaufförer.
2. Nya regler för Europas lastbilschaufförer.
3. Varför, Christoffer, varför?

Taxi, var god dröj

HELA GATAN upp mot Brandenburger Tor i Berlin är blockerad av taxibilar. En onsdag i april protesterade tusentals tyska förare på detta sätt mot regeringens planer på att förenkla reglerna för Uber och liknande app-baserade taxitjänster. I dag krävs att Uberförare i Tyskland återvänder till huvudkontoret innan de får ta upp någon ny passagerare. Transportministerns förslag är att avskaffa den regeln. Taxiåkare och taxiförare tror att Uber då kommer att plocka de bästa körningarna – och att de själva kan förlora sitt levebröd.

FOTO: MARKUS SCHREIBER / TT

Så här röstade EU-politikerna

Transportarbetaren har valt ut fyra områden där EU-politiken direkt eller indirekt påverkar transportarbetarna. Så här har de svenska politikerna röstat.

Text **JOHN ANTONSSON** *Grafik* **CHRISTINA AHLUND**

Vägtransporterna

Under våren beslutade EU-parlamentet om flera stora direktiv som behandlar villkoren för godstransport på väg. I tidigare skeenden har ledamöter röstat något annorlunda. Vid de avgörande omröstningarna i april röstade man så här (varje partisymbol motsvarar en EU-ledamots röst):

UTSTATIONERING

Den första delen gäller utstationering av arbetare. Det handlar om att chaufförer som kör tillfälligt i Sverige, ska ha rätt till samma lön och vissa andra villkor som regleras i kollektivavtalen.

JA:

S L L C M V F! KD M nya M

NEJ:

MP MP MP

DELTOG INTE:

nya M nya M MP

Förslaget gick igenom.

KÖR- OCH VILOTIDER

Parlamentet har beslutat att kör- och vilotiderna ska vara mer eller mindre desamma som tidigare. Den stora förändringen handlar om att tidigarelägga kravet på smarta färdskrivare, samt att det ska bli färdskrivarkrav i lätta lastbilar.

JA:

S L L C M V F! KD M nya M MP MP

DELTOG INTE:

nya M nya M MP

Förslaget gick igenom.

NYA REGLER OM CABOTAGE

Det handlar om när åkerier ska ha rätt att köra inrikestransport efter en internationell transport. Förslaget som gick igenom ger åkerier rätt till fritt cabotage i 72 timmar, under den tiden ska chaufförerna ha rätt till samma löner som svenska chaufförer.

JA:

S L L C M V F! KD M nya M MP MP

DELTOG INTE:

nya M nya M MP

Förslaget gick igenom.



lön vid tillfälligt arbete i annat land

Ett år tidigare än de nya reglerna för åkeribranschen klubbade parlamentet ett nytt utstationeringsdirektiv för alla utom lastbilschaufförerna.

Enkelt förklarat funkar det ungefär så här: Om en polsk byggarbetare skickas till Sverige för att jobba tillfälligt på ett bygge ska hen få lön i enlighet med svenska kollektivavtal.

JA:

S L L C M MP MP MP MP MP KD M F!

NEJ:

S L M M M KD MP

DELTOG INTE:

V

Förslaget gick igenom.

Klimat och miljö

EU-parlamentet har röstat om utsläppsmål ett flertal gånger. Det är inte fullt så enkelt som att vissa är för eller mot utsläpp, för eller mot klimatet. EU-politiken handlar ofta om hundratals enskilda ändringsförslag som tillsammans utgör en större helhet. Transportarbetaren har valt två omröstningar som är intressanta för de branscher som många transportarbetare jobbar i.

MINDRE UTSLÄPP FRÅN TRANSPORTER

Ett förslag handlade om att minska klimatutsläppen från vägtransporter med 55 procent till 2030, jämför med 1990 års utsläpp.

JA:

S L L V C F! M M M M

NEJ:

M M M KD MP MP

Förslaget gick igenom.

BINDANDE KLIMATMÅL

EU-parlamentet beslutade om bindande mål för att minska energianvändandet från bland annat transporter, avfall och jordbruk med 40 procent fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer.

JA:

S S S S S V C F! MP MP

NEJ:

M M M MP MP KD L L

Förslaget gick igenom.

Fotnot 1: Vid ett antal tillfällen har ledamöter röstat fel och ändrat i efterhand. Då deras röster inte varit avgörande har vi redovisat den reviderade rösten.

Fotnot 2: Max Andersson valdes inte i parlamentet för MP men har sedan dess bytt parti till Vägval. Eftersom partibytet skedde sent i mandatperioden har hans röster redovisats tillsammans med de tidigare partikamraterna.

Källor: EU-parlamentet, www.votewatch.eu och Naturskyddsföreningen.



Transportarbetare från hela Europa demonstrerade i Bryssel när EU-parlamentet skulle rösta om nya regler för lastbilschaufförer.

Krokig stig till schysta villkor på vägarna

Politiker, lobbyister och en långsam europeisk union. Många hinder ska passeras innan EU fattar beslut om nya regler för Europas lastbilschaufförer. Men nu är de största hindren avklarade.

Text **JOHN ANTONSSON** *Foto* **CALLE VON SCHEELE**

Utom i Europa lever chaufförer nomadliv. Ett liv i en lastbilshytt och vid spritkök på vägkanten. Med löner som ibland är en tredjedel av vad en svensk chaufför tjänar. Åkerier i Europas rikare länder ser det som ett hot mot sin existens. I det fattiga, östra Europa, har situationen gett en konkurrensfördel. Där har ordningen försvarats minst lika hårt som den har bekämpats från till exempel Sverige.

Det var i första veckan av april som EU:s folkvalda parlamentariker till slut klubbade igenom nya regler för Europas lastbilschaufförer och åkerier. Vägen dit har varit lång och krokig. Flera omröstningar har hållits. De allra flesta av dem har handlat om att skjuta upp besluten.

KNAPPT TVÅ ÅR tidigare i maj 2017 släppte EU:s kommission de första förslagen om hur transportmarknaden skulle reformeras. Det handlade om tre områden som gemensamt hade namnet mobilitetspaketet.

– Det här känns inte bra, sa Transports utredare Antti Vainio då till Transportarbetaren.

Kommissionen föreslog att ett åkeri som gjort en internationell transport till Sverige skulle få köra fria inrikestransporter i landet i fem dagar. Dessutom skulle den långa veckovilan kunna skjutas upp. Det enda Transport tyckte var halvbra var förslag om utstationering som inte alls var lika långtgående som det parlamentet beslutade om i mars.

Mitt i den här historien fanns två svenskar som skulle jobba med reglerna kring cabotage (se faktaruta).

Den ena. Socialdemokraten Jens Nilsson, valdes till rapportör för cabotagereglerna. Han skulle jobba fram sitt utskotts och därefter parlamentets förslag om hur nya regler för tillfälliga inrikestransporter skulle se ut.

Den andra. Sverigedemokraten Peter Lundgren utsågs till så kallad skuggrapportör av den lilla EU-kritiska gruppen EFDD. Han tappade rollen för drygt ett år sedan då SD bytte grupp i parlamentet.

Jens Nilsson kontaktade Transport, Sveriges Åkeriföretag och det svenska arbetsmarknadsdepartementet och började ta in åsikter och fakta. Alla som ville föra fram sina åsikter fick träffa antingen Nilsson eller hans politiska sekreterare. Till slut fanns två tjocka pärmar med anteckningar om 70–80 representanters positioner.

En plan mejslades fram. Förslag skulle läggas så att det fanns förhandlingsutrymme. Men de skulle samtidigt inte vara så långtgående att ljummet inställda politiker skulle slå bakut.

Jens Nilsson hann aldrig se sitt arbete komma i mål, han gick bort i mars förra året. Rapporten tog hans tyske partikamrat Ismail Ertug över, platsen i utskottet gick till Marita Ulvskog (S), som var en av nyckelpersonerna för att få till nya regler för utstationerade arbetare.

”Jag har kastats mellan hopp och förtvivlan. Det har funnits en konflikt mellan höger och vänster, men också mellan öst och väst.”

Marita Ulvskog (S), ledamot i EU:s transportutskott.

SVENSKA TRANSPORT ÄR en del av ett europeiskt fackligt samarbete som heter ETF, den europeiska transportarbetarefederationen. När kommissionen presenterade sitt förslag 2017 hade ETF följt arbetet under närmare två år och man var beredda på att bjuda till motstånd.

– Vi började lobba i parlamentet. Vi försökte bilda en koalition som gick över partigränserna, och inte bara jobba med socialdemokrater som vi brukar ha ett samarbete med, säger Christina Tilling, politisk sekreterare på ETF.

Till slut presenterades tre rapporter i parlamentet 2018. Arbetet runt cabotagefrågorna var ETF väldigt nöjda med. Fokus lades på att påverka främst reglerna kring kör-och vilotider och till viss del utstationering.

Påverkansarbetet gav resultat. När parlamentet till slut röstade i april i år fick de förslagen ett brett stöd från KD och M:s grupp EPP samt Centerpartiet och Liberalernas grupp ALDE. Stödet från den liberala gruppen ALDE beskrivs från flera håll som direkt avgörande.

En knapp månad tidigare trodde Marita Ulvskog, ledamot i transportutskottet, att det kanske var kört.

– Jag har kastats mellan hopp och förtvivlan. Det har funnits en konflikt mellan höger och vänster, men också mellan öst och väst. Jag var orolig när ECR, som bland annat Peter Lundgren sitter i, tillsammans med andra försökte skjuta över avgörandet till nästa mandatperiod. Man röstade fyra gånger för att skjuta upp beslutet. Det är helt sjukt när vi har en arbetsmarknad som ligger så illa till när det gäller grundläggande arbetsvillkor. Vi i S-gruppen lyckades till slut samla majoritet från andra partigrupper för att få till ett beslut, säger Marita Ulvskog.

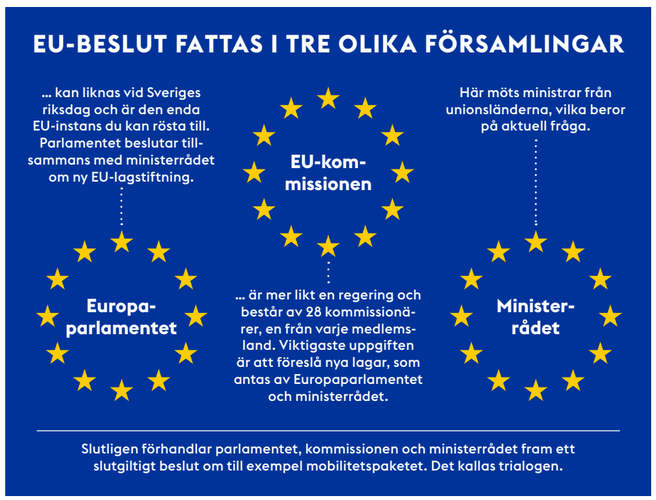
Peter Lundgren (SD) var lättad när det till slut var klart:

– Majoriteten av ledamöterna inser nog att man inte kan ha en EU-marknad där man konkurrerar om transporter med dumpade löner.

Vilket inflytande har han och hans parti haft då?

– Jag har nog mest påverkat i direkta skuggrapportörsmöten. Då satt jag med mandat från i EFDD. Det är en liten grupp som har svårt att få andra ledamöter att rösta på våra förslag. Men jag har i direkta möten varit aktiv, jag har fört samtal med flera från S-gruppen och lyft frågor. Jag tycker att det är viktigare att få med en bra grej än att mitt namn står på ett förlag. För deras del är det enklare att få med sig en majoritet för förslagen, säger han.

VAD HÄNDER NU? Nu ska parlamentet, EU:s kommission och medlemsländerna förhandla fram ett slutgiltigt förslag i en så kallad trialog.



Analys **John Antonsson**

Deras beslut berör din vardag

Conny Hård på Här stannar Sverige sa en gång till mig att ”en snigel är snabb i Bryssel”.

Han var uppgiven och förbannad efter att parlamentet beslutat att än en gång skicka tillbaka det så kallade mobilitetspaketet till transportutskottet. Han var desto gladare när man till slut kom till beslut.

I sena maj är det val till samma parlament.

Transportarbetaren skriver ofta om de här frågorna. Det är inte så konstigt. Förutom bönderna är det få yrkesgrupper som berörs lika mycket av EU-beslut som lastbilschaufförerna.

Det är nämligen så att åkerier som betalar avtalsenliga löner och håller med schysta bilar måste konkurrera med chaufförer och åkerier som erbjuder betydligt lägre löner och sämre anställningsvillkor.

I april fattade de folkvalda politikerna beslut som på några års sikt kan förändra transportbranschen i Sverige på ett fundamentalt sätt. Besluten är så tätt sammanflätade att det knappt går att särа på dem. Men en sak är central: Lönerna.

> ”I april fattade de folkvalda politikerna beslut som på några års sikt kan förändra transportbranschen i Sverige på ett fundamentalt sätt.

I SVERIGE HAR vi inga minimilöner. De allra flesta som jobbar här får lönevillkor enligt kollektivavtal. I andra länder jobbar man med statliga minimilöner.

Men vad ska en rumänsk chaufför som tillfälligt jobbar i Sverige tjäna då? Vi kan strunta i det som varit och blicka framåt.

För de chaufförer som jobbar med ren import och export kommer de nya reglerna inte att innebära några större förändringar lönemässigt. För dem ska hemlandets löner gälla.

Men om ett rumänskt åkeri kör gods till Sverige, och sedan vill passa på att göra några inrikeskörningar, cabotage, för att slippa gå med tom last blir reglerna desto hårdare. Allt som sker kommer inom några års sikt att sparas i en databas.

Enligt de nya reglerna kommer arbetsmarknadens parter, alltså facken och arbetsgivarna, få möjlighet att hålla databasen uppdaterad med de senaste avtalsvillkoren. På så sätt ska de senaste lönerna säkerställas. Tanken är att det ska garantera rätt lön. Det är inte olikt ett allmängiltighetsförklarande av kollektivavtalen, något Transport kontroversiellt föreslog för ett antal år sedan.

EN GREJ SOM gör det här möjligt är den nya färdskrivaren som lagrar gps-position var tredje timme. Den ska redan i sommar vara monterad i nya lastbilar, men om något år kommer också krav på att den ska eftermonteras i äldre bilar. Exakt när det blir återstår att se. Det är nämligen så att EU:s institutioner ska förhandla fram ett slutgiltigt förslag i en så kallad trialog. Efter det ska frågan upp till beslut i parlamentet en gång till. Ofta är det en ren transportsträcka. Ett färdigförhandlat förslag brukar i regel klubbas igenom. Men helt säkert vet man aldrig. De folkvalda politikerna måste få säga sitt.

Du är med och avgör vilka de är.



John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

Regeringen utreder försvagad arbetsrätt

Las. Knappt en vecka före första maj tillsatte regeringen en utredning om fler undantag i lagen om anställningsskydd. Utredaren ska bland annat titta på hur det ska bli billigare för små företag att säga upp personal, samtidigt ska skydd mot godtycke upprätthållas. En annan del i uppdraget handlar om att arbetsgivare ska få utökat ansvar för kompetensutveckling.

Utredningens direktiv släpptes vid tidningens pressläggning. Läs utförligare rapportering med kommentarer på transportarbetaren.se *JA*

Oklart om timlön i färdtjänsten

Färdtjänst. Den 1 april började den nya färdtjänstupphandlingen att gälla i Stockholmsområdet. En affär på runt 800 miljoner kronor. En nyhet är att förarna ska garanteras den lön, villkor och semester som finns i kollektivtalet, detta oavsett om åkeriet har kollektivavtal.

Därmed ska chaufförer som enbart kör samhällsbetalda resor ha månadslön. Knepigare är läget för dem som både kör vanliga kunder och färdtjänst. De är garanterade en lägsta lön för färdtjänstuppdragen, men ännu kan ingen svara på vad det betyder för förare som kör blandat på åkerier utan kollektivavtal. Ska förtjänsten delas upp efter kundtyp? *LB*

Många får nytt jobb efter stöd från TSL

Arbetsmarknad. Nio av tio uppsagda transportarbetare skaffar sig ny sysselsättning med stöd från Trygghetsfonden TSL. Efter ett år har de fått ett nytt jobb, startat eget eller börjat på en längre utbildning.

TSL, som coachar privatanställda arbetare som förlorat jobbet, har de senaste tolv månaderna coachat närmare 10 800 personer som blivit av med jobbet. 992 av dem som fått stöd är med i Transport. *LB*

93,5

miljoner kronor kvitterade landets transportarbetare ut under förra året, efter att ha fått fackets hjälp att hitta och kräva ut missade försäkringsersättningar.

P–vakter misstänker gps–övervakning

Bevakning. P-bolaget Apcoa parking varnar sex anställda som påstås ha tagit för långa pauser. Parkeringsvakterna kopplar åtgärden till den gps-övervakning som kunden, Stockholms stad, kräver att få göra av all personal på Apcoa.

Text **Jan Lindkvist**

– Varningarna har skapat oro, säger Olivera Pobra, regionalt skyddsombud (RSO) på Transports Stockholmsavdelning.

Apcoa utför parkeringsövervakning åt Stockholms stad. I avtalet som parterna skrivit ingår att Apcoa måste avkräva all sin personal en fullmakt som ger staden rätt till långtgående gps-övervakning. Även i realtid.

I fullmakten står det: ”Positionsangivelsen från handdator/mobiltelefonen kommer att kunna användas i realtid för att lokalisera enskilda vakter anonymt, i syfte att effektivisera parkeringsövervakningen.”

Ordet anonymt har inte lugnat p-vakterna. Tillsammans kan staden och Apcoa enkelt räkna ut vilken p-vakt som har vilken handdator. RSO Olivera Pobra har talat med kvinnliga anställda som inte längre vågar följas åt till toaletten under arbetspassen.

– I stället väntar en person på gatan. Ensam. Det är inte alls bra, av säkerhetsskäl. Många är faktiskt jätteoroliga.

MARTIN MILJETEIG, Transports arbetsmiljöombudsman, är kritisk:

– Vår uppfattning är att fullmakten strider mot Datainspektionens direktiv. Gps-övervakning kan vara okej om det handlar om exempelvis fordon. Vilken taxibil som finns närmast en kund som beställt en resa.

– Men här vill Stockholm stad kunna övervaka hur effektivt personalen arbetar, hur och när man tar pauser. Det är ett stort intrång i den personliga integriteten.

Martin Miljteig anser att fullmakten är ett hopkok av olika krav. Förutom positioneringsdata vill Trafikkontoret upprätta ett register med personuppgifter.

Alla parkeringsvakter uppmanas av Apcoa att skriva under på att man ”samtycker” till integritetsintrången. Transport kontrar med att uppmana medlemmarna att avvakta och begära rådrum.

Just ordet samtycke finns på Datainspektions hemsida. Där skriver myndigheten att arbetsgivaren i regel inte kan stödja sig på samtycken vid användning av positioneringssystem. Orsaken är att anställda normalt befinner sig i en beroendeställning och därför inte kan lämna sådana frivilliga samtycken som lagen kräver.

EN STOR FRÅGA är de skriftliga varningarna som sex p-vakter fått. Hur visste Apcoa vilka personer som tagit paus? Gps-data hanteras av Stockholms stad. Kom uppgifterna därifrån?

Nej, säger Fredrik Westergård, driftschef på Apcoa parking.

– Uppgifterna kom från en medborgare som sett p-vakterna sitta länge och som undrade om det var det här som skattepengarna skulle gå till. Vår personal har rätt att ta pauser, men det är inte bra om man rutinmässigt samlas i grupper för att ta långa fikapauser.

Fredrik Westergård hävdar bestämt att Stockholm stad inte får tillgång till vilka individer som har en viss utrustning. Han förnekar också att Apcoa kommer att realtidsövervaka personalen.

”Det är ett stort intrång i den personliga integriteten.”
Martin Miljeteig, arbetsmiljöombudsman på Transport

FOTO: POLISEN



Polisen söker flera vittnen i Ystad efter värdetransportrån

Bevakning. En del tips fick polisen om värderånet i Ystad efter att Efterlyst i TV3 visat denna övervakningsbild på en rånare och den utsatta värdeväktaren. De har hittills inte lett fram till någon misstänkt.

– Vi har samma kritik som tidigare mot att värdeväktare arbetar ensamma, säger Anders Palmqvist, regionalt skyddsombud på Transport i Malmö. Nu är jag rädd att riskerna ökar när Efterlyst talade om att rånarna fick med sig en större summa pengar. *LB*



Förarna stod utan lön sedan i december. Konkursen avhandlades på 30 minuter.

Äntligen lön efter taxikonkurs

Taxi. Skandalbolaget Ringduve taxi är försatt i konkurs. Det tog Ystads tingsrätt 30 minuter att fatta beslutet, efter en konkursansökan där Transport företräder 28 chaufförer. Bolaget dök aldrig upp vid förhandlingen.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Totalt är det uppåt 100 förare som varit utan lön sedan december. Samtliga får nu ut hela summan via den statliga lönegarantin.

– Äntligen, utbrast Kenth Eriksson när domstolsprocessen var över. Jag har visserligen nytt jobb, men det har ändå varit tungt. Totalt är Ringduve taxi skyldigt mig tre månadslöner, plus semesterersättning.

Ringduve taxi var ett av landets största taxibolag med uppåt 180 egna förare, som körde både privatkunder och samhällsbetalda resor. Redan 2018 hamnade bolaget i akut ekonomisk kris, men räddades genom olika uppgörelser – bland annat en så kallad företagsrekonstruktion.

Kring årsskiftet kom nya varningssignaler. De två grundarna hoppade av och Malmö stad och Skånetrafiken sa upp avtalen om skolkörningar och sjuk- och färdtjänstkörningar.

Den 25 januari uteblev lönen för chaufförerna. En ”ekonomisk expert” kom in i Ringduve taxi och lovade att lönerna skulle komma, fast några dagar försenade.

Så blev det inte.

TRANSPORT KÄMPADE FÖR att försätta bolaget i konkurs. Företrädarna i taxibolaget har bytts ut på löpande band. Det tog delgivningsbyrån ,som facket kopplat in, en månad att delge den betalningsanmaning som måste föregå en konkursansökan.

Först i april var hela proceduren klar. Ystads tingsrätt hade då satt ut flera hela förhandlingsdagar för att höra en stor grupp förare. Men det räckte med ett vittnesmål – Kenth Erikssons.

I VITTNESBÅSET BERÄTTADE han att han jobbat flera år för Ringduve och att löneutbetalningarna alltid fungerat. Fram till den 22 december. Efter det uteblev lönen helt.

Efter Kenth Erikssons och Transports korta redogörelsen avbröts förhandlingarna. Efter fem minuters betänketid meddelade tingsrätten att Ringduve taxi är försatt i konkurs.

UTANFÖR SALEN HADE flera förare samlats. Kenth Eriksson var lättad:

– Det är för jävligt att det går att blåsa så många människor under så lång tid. Jag har fått leva på besparingar. Andra har drabbats hårdare. Eftersom Ringduve inte skrivit arbetsgivarintyg är det många som inte kunnat stämpla heller.

Transports ombudsman Lone Olsson har lagt ner hundratals timmar på Ringduve taxi. Hon är lättad över konkursbeskedet, men också förbannad:

– Jag har varit med om konkurser tidigare, men aldrig en härva som den här. Det är obegripligt att bolaget inte begärt sig själv i konkurs själva. Nu är det massor av människor som farit otroligt illa.

LONE OLSSON PÅPEKAR också att kommunerna – som upphandlare av skol- och serviceresor – bär ett stort ansvar för Ringduvehistorien.

– Man upphandlar till lägsta pris. Sedan är det ändå skattebetalarna som får stå för lönegarantin, när det havererar.

Efterlysning



Årets Ledstjärna

Nu söker vi vägvisare, förändrare och eldsjälar. Personer som tänkt till, som vågat förändra, som kommit med starka idéer och fått andra med sig för ett mer hållbart och jämlikt arbetsliv.

Ledstjärnan är Folksam LO Pensions hållbarhetspris. Det är ett pris på 50 000 kr för att hylla och tacka den eller dem som gjort något väsentligt för jämlikhet och hållbarhet i arbetslivet.

Att göra ett bra jobb och få ihop vardagslivet är en tuff utmaning för de flesta. Men det finns de som också hittar kraften, modet och viljan att göra mer. Att göra något för sina kollegor, för sin bransch och den gemensamma arbetssituationen. Alla får nominera till Ledstjärnan men pristagaren måste vara medlem i ett LO-anslutet fackförbund.

Nomineringen pågår fram till 31 maj 2019.

Gå in på folksamlopension.se/ledstjarnan och nominera din Ledstjärna

FOLKSAM • LO PENSION

Nu är det klart: Nokas köper Avarn

Bevakning. Efter snart ett års väntan har storaffären inom bevakning gått i lås: Nokas köper Avarn och blir näst störst i Sverige.

– Än så länge har informationen varit knapphändig så visst är vi oroliga. Men samtidigt kommer nog inte vi på golvet att beröras av samgåendet, säger Lotta Hassel, klubbordförande på Avarn Gävle.

På den punkten får hon stöd av Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport. Bedömningen är att alla kollektivanställda i båda företagen kommer att behövas när samgåendet är klart. *LB*

Medlemstapp? Inte här

Facket. Transport tappade medlemmar förra året. En handfull avdelningar ökade i stället, och vi frågade hur det kommer sig att medlemmarna blir fler i Halmstad.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Det här är ett långsiktigt arbete, vi har jobbat på vårt sätt sedan 2016 och lärt oss av misstagen, säger Björn Hörbäck, ordförande i Transports avdelning 25.

På Halmstadsätt innebär att två personer på avdelningen ägnar sig helt åt arbetsplatsbesök och offensiva telefonsamtal. Alla de andra, ordförande, ombudsmän, regionalt skyddsombud, är informerade och involverade.

Syftet är tydligt: Fler ska gå med i facket.

– Först när vi har fått medlemmar på en arbetsplats startar diskussionen och engagemanget. Nu har vi tre nya klubbar på gång, fortsätter ordförande Björn Hörbäck.

I hela Transport minskade medlemstalet med 1 450 personer under 2018. Förbundskassör Anna Ryding är bekymrad av flera anledningar.

– Medlemsvärvning och organisering är ett levande arbete. Att avdelningarna får mera centralt stöd och teman inför kampdagar är ett sätt, säger hon även om huvudansvaret för detta inte är hennes i Transports ledning.

Huvudansvar, däremot, har hon när det gäller effekterna av medlemstappet. Som kassör märker hon hur förbundets ekonomi förändras.

– Vi backade 6,6 miljoner när det gäller medlemsavgifterna under förra året, säger Anna Ryding. Men fonder och andra placeringar gör att vi inte har gått så mycket back.

TILLBAKA TILL AVDELNING 25 i Halmstad. Den, tillsammans med de båda hamnavdelningarna, flyget samt Gotland, ökade under förra året. Ordförandens förklaring stavas Lizette Eklund och Annika Flack.

Medan Lizette Eklund ringer och rekryterar medlemmar ägnar sig Annika Flack åt arbetsplatsbesök.

– Mina dagar kan se väldigt olika ut, berättar hon.

EN TRÄFF MED tidningsbud betyder tidig väckning, och när det står väktare på schemat blir det tvärt emot – en senarelagd arbetsdag. Åkerichaufförer kan det vara bäst att boka in vid tvåtiden på eftermiddagen.



– Jag återkommer till arbetsplatserna, jag tar reda på svaret om det finns frågor jag inte kan ge besked om direkt. Och jag ringer upp dem som vill fundera på om de vill gå med.

– Många vet inte att facket ligger bakom det vi har i dag, som fem veckors semester. Jag berättar också om vilka försäkringar som följer med medlemskapet. Tyvärr är många okunniga om vilken hjälp de kan få, säger Annika Flack.

MAJLANDS INREDNINGAR TILLVERKAR LASTBILS OCH FORDONSINREDNING
EFTER DINA ÖNSKEMÅL. VI DESIGNAR OCH SKRÄDDARSYR DIN INREDNING TILL
DITT FORDON, DU BESTÄMMER OCH VI GÖR JOBBET MED INREDNING SAMT MONTERING.

Majlands Inredningar

VI PÅ MAJLANDS INREDNINGAR GÖR ALLT INOM INTERIÖR FRÅN GOLV TILL TAK,
SKRÄDDARSYR STOLAR OCH GARDINER, SAMT BRODERAR EFTER DINA ÖNSKEMÅL.
VI MONTERAR ÄVEN LJUD OCH LJUS.

GÅ IN PÅ VÅRAN HEMSIDA FÖR ATT FÅ INSPIRATION TILL JUST DITT FORDON WWW.MAJLANDSINREDNINGAR.SE
KONTAKTA OSS FÖR ATT FÅ DEN INREDNING SOM DU VILL HA PÅ TEL: 070-3835620 ELLER MEJLA OSS PÅ MAJLANDSINREDNINGAR@GMAIL.COM

Schenker betalade halv miljon för lite

Åkeri. Schenker åkeri kommer att betala ut runt en halv miljon kronor till chaufförer som under flera års tid fått för låg måltidsersättning.

Text **Jan Lindkvist**

– Företaget gjorde en pudel vid förhandlingsbordet. Pengarna betalas ut retroaktivt och Schenker backar också från kravet på att försämra villkoren för måltidskorten, säger Transports ombudsman Joakim Guttman.

I KOLLEKTIVAVTALET FINNS en regel som säger att lastbilschaufförer som inte får traktamente har rätt till måltidskuponger. Kupongerna har sedan länge ersatts av digitala kort och ersättningen är i nuläget 98 kronor för varje arbetad dag.

Av det betalar föraren själv lite drygt 57 kronor, genom löneavdrag. Resten står företaget för.

I höstas gick Schenker ut med att villkoren skulle stramas åt för anställda som tackat ja till korten. Förarna fick inte längre äta för mer än 150 kronor per dag. Ersättningen skulle schablonberäknas till 20 dagar per månad, inte på antalet faktiskt arbetade dagar.

SCHENKER VILLE DESSUTOM bara fylla på kortet med den summa som chauffören förbrukat. Den som ätit för låt säga 400 i januari, skulle bara få 400 kronor intankat i februari.

På Transports Malmöavdelning fick den fackliga organisatören Danny Palm en rad samtal från besvikna medlemmar.

– Det var framför allt begränsningen på 150 kronor som retade chaufförerna. Den summan räcker inte till lunch och frukost, säger han.

På flera håll i landet kallade Transport Schenker till lokal förhandling för brott mot kollektivavtalet. Det framkom även att åkeriet missat att höja ersättningen. Den låg kvar på 80 kronor, det vill säga den ersättning som gällde 2013. Schenker hade på det sättet sparat hundratusentals kronor.

Parterna kom inte överens. Tvisten lyftes till central nivå och i mitten av april nåddes en uppgörelse. Ombudsman Joakim Guttman är nöjd:

– Schenker vek sig. Reglerna för kortuttag blir som förr. Chaufförerna kan äta för valfri summa och ersättningen utgår för varje arbetad dag. Företaget fyller också på med hela summan, oavsett hur mycket föraren förbrukat.

– Företaget kommer också att erbjuda retroaktiva pengar till alla som vill. Eftersom förarna står för en del av kostnaden själva är det inte säkert att alla nappar. Det handlar ju om ganska många tusenlappar.

Enligt Joakim Guttman håller Schenker på och räknar på skulden till de anställda. Uppåt en halv miljon kronor är en grov preliminär siffra.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Sämsta vägarna finns i norr

Chaufförer. Vägarna är sämst i skogstrakter och glesbygd i norr. Även Stockholms län har en hel del dåliga vägar, enligt Motormännen som kollat ytan på över 8 000 mil statlig väg. E45:an genom Norrlands inland är den sämsta Europavägen. *LB*



En del av din vardag

Trailer är tidningen för dig med lastbilar som intresse. I informativa och underhållande artiklar skriver vi om både nytta och nöje i åkeribranschen. Alltid med åkarnas och chaufförernas vardag i fokus!

3 nr 169:-

motortidningar.se/transport

eller kontakta kundservice på 0455-30 29 30

David Ericsson

Hur ska det gå?

Årets lilla löneförhöjning har kommit och snart drar nästa års avtalsrörelse i gång. Efter vad man kan läsa blir det ett normalt avtal inom transportbranschen. Ett som följer industrins så kallade märke. Alltså drygt två procents lönelyft.

I vart fall arbetsgivarna verkar nöjda. Men hur kan de vara det?

De tycker att de kommer billigt undan. Men varje dag får jag ett antal jobberbjudanden på nätet:”Vi är ett glatt gäng som nu utökar åkeriet”. Eller ett åkeri norr om Stockholm som på stående fot erbjuder 34 000 i månaden för någon långkörning.

Ändå är det bara de hoppfulla som annonserar. Flera åkare säger att det är meningslöst eftersom ändå ingen söker jobben. Tv har också visat reportage där stora linjeåkerier har tiotals bilar som ingen vill köra, stående på gården.

> ”Vem vill vara tillsammans med en person som aldrig är hemma?.

Då är det inte så konstigt att det ”glada gänget” gärna vill utöka sin verksamhet och ta hand om jobben – fast de har ju inte heller något folk...

Hur intressant är det för blivande chaufförer med ett avtal på runt 27 000 kronor i månaden? När lönerna borde ligga på långt över 30 000 för att någon ens ska söka sig till branschen.

FOLK PROTESTERAR INTE längre med vilda strejker och upprop. Man ”röstar med fötterna” i stället och överger det man inte tror på.

För de flesta vet numera vad det innebär att vara chaufför: att likt en robot jobba jämt och sällan hinna hem till kvällsmaten – om man ens är i hemstaden när arbetstiden är slut.

De runt artontusen man får ut efter skatt räcker knappt ens till att försörja en halv familj. Så för att få upp lönen behövs ett oändligt antal övertidstimmar och traktamenten. Som i sin tur omöjliggör just ett familjeliv. För vem vill vara tillsammans med en person som aldrig är hemma?

SKÄLET TILL ATT lönerna hållits nere hittills är till viss del den internationella konkurrensen. Men den verkar det faktiskt börja bli lite ordning på nu. Till och med rumänska åkare som etablerar sig i Sverige skriver kollektivavtal.

I stället är industrins stora våta dröm att det ska komma AI-robotar som kan köra lastbilarna. Ingenjörerna grubblar och grubblar, inte bara över hur man ska kunna köra förarlöst, utan också hur man ska få till automatiska lastningar och lossningar (Kanske ett ”walking floor” som skickar ut godset direkt på backen?)

Stora saker är på gång - hoppas man. Men vi med mänskliga händer måste ändå börja få den lön vi är värda för ett arbete som är långt mer komplext än vad många tror. Och till slut är det nog ingenjörerna som kommer att ersättas med AI-robotar. Långt före chaufförerna.

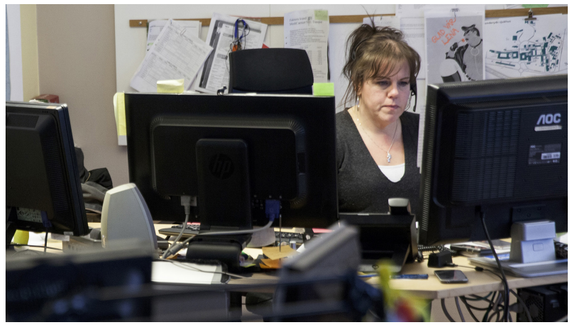


Toppen & botten

↑ Första maj, för rättvisa och hopp!

↓ Hur tänker regeringen kompensera löntagarna för de marknadshyror man avtalat om?

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Lena Björkman är har jobbat i 21 år på beställningscentralen. Med en gammal förskollärarutbildning i botten lämnar hon taxiväxeln i sommar.

Taxitelefonister sägs upp efter uppköp

Taxitelefonister. Telefonisterna sägs upp när Norrtälje taxi köps av rikstäckande Sverigetaxi. I sommar tas alla beställningar över av Sverigetaxis telefonister – eller görs via en app.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Min gammelmormor och gammelmorfar startade med taxi på 20-talet och mina föräldrar hade taxibolag, säger Lena Björkman, taxitelefonist i Norrtälje sedan 21 år.

NU VET HON inte vad hon ska göra efter den första juli.

Birgitta Lindeqvist, administratör på Norrtälje taxi, berättar att en handfull telefonister är uppsagda med hänvisning till arbetsbrist. Kvar blir bara tre deltidare som ska sköta färdtjänst, skol- och omsorgsskjutsar i grannkommunen Östhammar.

– Det är trist i dubbel bemärkelse att växeln försvinner och Norrtälje taxi köps upp, tycker hon.

– Trist förstås att bli av med jobbet, men det är extra tråkigt att företaget försvinner just det år vi skulle ha fyllt 75 år.

SJÄLVA AFFÄREN GÅR igenom först nästa år, enligt Sverigetaxis vd Magnus Klintbäck. Men beställningscentralen läggs alltså ner i sommar och uppdraget tas över av Sverigetaxi, som ligger i Sundbyberg.

– Annars är det business as usual, säger Magnus Klintbäck. Chaufförer och åkare ska inte märka så mycket av ägarbytet. Mer än att de kommer att få ta färdtjänstkörningar och tjäna pengar på dem eftersom Sverigetaxi har det uppdraget i hela länet.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Däckarbetare skadar sig ofta på jobbet

Gummiarbetare. Nio av tio verkstäder som byter däck fick bakläxa i Arbetsmiljöverkets specialgranskning. Inspektörerna såg arbetsställningar som kan ge belastningsskador, undanställda lyfthjälpmedel, brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Lars Göran Mellberg äter sex värktabletter om dagen efter sina 40 år i branschen. *LB*

”EU bryr sig inte”



”Vi måste klara det här själva. EU bryr sig inte.” På en mörk parkeringsplats möter ombudsmännen Edwin Atema och Daniel Iacob en rumänsk chaufför som inte berättar sanningen om sina villkor. Transportarbetaren åkte till Nederländerna inför EU-valet.

Text och foto **CALLE VON SCHEELE**

Kvällen är blåsig. Vinden är så hård att det är fråga om passagerarplanen på den stora flygplatsen Schiphol strax intill parkeringsplatsen ska få startförbud. I mörkret och duggregnet går de båda ombudsmännen Edwin Atema och Daniel Iacob längs de stora lastbilarna som står i rad på parkeringsfickorna.

De har nyss fått napp och haft ett samtal med en rumänsk chaufför.

– Han måste ha ljugit om lönen. Inte en chans att den är 40 000 kronor som han sa, säger Edwin Atema.

En holländsk förare har i grundlön mellan 2 000 till 2 300 euro, vilket är 20 000 till 23 000 kronor i månaden. Därutöver får de tillägg för obekväma arbetstider på morgnar, kvällar och nätter samt helger.

– Han ljög inte bara om lönen, utan om allt, säger kollegan Daniel Iacob, som just hjälpt killen att backa ut ekipaget från den trånga parkeringsfickan.

De båda ombudsmännen är själva erfarna yrkesförare. Edwin har kört på Sverige och har besökt de flesta städer söder om Gävle. Daniel är rumän och anställdes av nederländska facket FNV för att han talar rumänska och själv har erfarenhet av dumpade villkor när han körde för ett tjeckiskt åkeri.

Den rumänske chauffören var klädd i gul reflexjacka och trätofflor när han klev ur bilen och bytte några ord med ombudsmännen. Då hade de redan sett att han kör för ett danskt åkeri.

– Jag är anställd på brittiskt kontrakt, säger han och tillägger att han är nöjd med villkoren.

Han ska till Norge med lastutrymmet fullt av blommor. Ombudsmännen har observerat att bilen är registrerad i Polen. Framför sig har de en rumänsk chaufför, anställd av ett danskt åkeri på ett brittiskt kontrakt som rattar en polsk långtradare.

FÖR OMBUDSMÄNNEN LYSER varningsljuset för en sådan konstruktion. Det luktar dumpade villkor lång väg.

– Jaha, det är bra att du är nöjd med lönen. Men ditt danska åkeri har hyrt in filippinska chaufför. De lär ha dåliga villkor, säger Edwin.

– Nej, alla är nöjda, säger rumänen.

Regnet har tilltagit när de säger hej till mannen som ska börja färden mot Norge.

– De filippinska förarna arbetar med mycket dåliga villkor. I 95 av 100 fall som vi stöter på är exploateringen så grov att vi kallar den trafficking, säger Edwin när vi lämnar området.

De båda ombudsmännen har svårt att hitta vakna chaufförer från östländerna denna ovädersnatt när Transportarbetaren följer dem. De väcker aldrig en sovande förare, utan har stor respekt för de lagstadgade viloperioderna.

Mannen de mött vill inte visa ansiktet i tidningen, men låter sig fotograferas bakifrån. Löner och villkor är ett känsligt ämne för de utländska förarna, som ofta är för rädda att berätta sanningen om dem.

Ombudsmännens arbetspass började i Nederländernas huvudstad Haag. I skymningen styrde de sina bilar mot den första parkeringsplatsen längs med motorvägen mot Amsterdam.

Under färden möter vi och passerar många lastbilar. Nederländerna är en stormakt i Europa när det gäller åkerier och logistik. Långt över 200 000 holländare arbetar som lastbilschaufförer, men statiken är osäker. Helt säkert är att 140 000 anställda på åkerier lyder under FNV:s kollektivavtal.

PROBLEMEN MED SOCIAL dumpning är desamma som i Sverige, men mer omfattande med tanke på branschens storlek i landet.

Inte bara chaufförer från öststaterna utnyttjas, konstaterar Edwin Atema. När facket lyckas pressa fram något bättre villkor för dem vänder sig åkerierna till länder utanför EU. Chaufförer rekryteras inte bara från Filippinerna, utan också från Ukraina, Vitryssland, Kazakstan, Uzbekistan … och villkoren sjunker ännu mer.

– Det är social exploatering av arbetarna. Vi har arbetsmarknadslagar, men i de här fallen handlar det inte om att lagen är oklar utan om ekonomisk brottslighet.

Utnyttjade chaufförer kör månader i sträck utan några hemresor och lever då i sina bilar. Egentligen är det förbjudet med veckovila i förarhytten inom hela EU, men myndigheterna kontrollerar inte efterlevnaden.

– Om en förare lever i bilen i tre månader, betyder det att han bokstavligen har arbetat i tre månader och inte varit ledig en enda dag.

På en parkeringsplats går ombudsmännen förbi en mindre lastbil där föraren ligger med böjda ben över sätena och

> **”De filippinska förarna arbetar med mycket dåliga villkor. I 95 av 100 fall som vi stöter på är exploateringen så grov att vi kallar den trafficking.”**
>
> Ombudsman Edwin Atema.

Höga böter för olagliga chaufförer

I Nederländerna måste åkeriernas chaufförer vara anställda i bolaget. Det betyder:

➔ Egenanställda förare får inte köra åkeriets bilar. Det är förbjudet.

➔ Chaufförer utifrån får bara tas in från registrerade bemanningsföretag.

➔ Egenanställda förare kan enbart köra transporter som de själva organiserar.

➔ Bryter åkerierna mot reglerna är straffavgiften 40 000 kronor per olaglig chaufför.

Ombudsman Edwin Atema säger:

➔ Egenanställda vill behålla reglerna för att inte få en informell transportsektor.

➔ Fackets stämningar av företag har lett till att myndigheterna bättre övervakar att reglerna följs.

➔ Reglerna överensstämmer med EU:s krav.



Ombudsmännen Daniel Iacob och Edwin Atema på FNV åker regelbundet runt till parkeringsplatser och träffar chaufförer från Östeuropa i kampen mot social dumpning.



Ibland blir ombudsmännen från FNV positivt överraskade. Vid 18-tiden den här kvällen möter de den polske chauffören Arthur som kör på nederländskt kontrakt. Precis så ska det fungera, säger Edwin.

> **”De är inte intresserade av lösningar eller att samarbeta med facket, utan för bara en dialog med oss. Det är verkligen vedervärdigt.”**
>
> Edwin Atema om nederländska Ikea.

sover. Hytten är för liten att sträcka ut sig i. I de större, tyngre fordonen finns åtminstone en sovkabyss.

– Det här är den senaste trenden. Även små transporter läggs ut på exploaterade utländska chaufförer, säger Edwin Atema.

Ofta har de utländska chaufförerna falska dokument med en hög uppgiven lön. Den kan vara på 130 kronor i timmen, men i verkligheten får de 20 kronor. Dessutom fuskar åkerier med körtiderna och vilan, enligt Edwin Atema.

Det nederländska facket FNV har flera strategier mot social dumpning. FNV pressar myndigheterna för att de ska övervaka att lagarna följs. I flera fall har facket stämt företag och fått rätt i uppmärksammande fall som överklagats ända upp i högsta domstolen.

MEN VIKTIGAST ÄR att sätta press mot storföretag som beställer leveranserna. Ett av dem är Ikea, som svenska Transport har gjort en uppgörelse med om att alla transportörer som regelbundet kör inom Sverige ska ha kollektivavtal. Åtminstone ska chaufförerna ha samma villkor som i kollektivavtalet.

– Vi försöker få dessa företag att ändra sin affärsmodell. De har visserligen inte anställt chaufförerna direkt, men vi kallar dem som beställare för ekonomiska arbetsgivare, säger Edwin Atema.

Han är mycket kritisk till nederländska Ikeas agerande. I tre år har facket haft resultatlösa samtal med dem.

– De är inte intresserade av lösningar eller att samarbeta med facket, utan för bara en dialog med oss. Det är verkligen vedervärdigt.

Edwin Atema ser kampen mot dumpade löner och villkor som en internationell strid. Trots att EU genom sin inre marknad har öppnat möjligheterna för skumma företag att fuska ser han ingen hjälpande hand från unionen.

Viloreglerna för chaufförer är ett tydligt exempel på en lagstiftning som ska finnas i alla medlemsländer, men inte genomförs.

– Kommissionen gör inget åt det. De bryr sig inte.

Kan inte EU-parlamentarikerna göra något i stället?

– Jo, de skulle kunna, men parlamentet är fragmentiserat.

Problemet är inte bara att partierna i parlamentet har olika ideologier och syn på den inre marknaden och EU:s sociala uppgifter. Parlamentet är också splittrat mellan öst- och västeuropeiska länder.

Väntar ni er någon hjälp från EU?

– Nej, nej!

När de båda ombudsmännen inledde sitt kvällspass var det fortfarande ljust, men blåsten var redan hård.

På den första parkeringsplatsen knackar de på hyttdörren till en röd lastbil från ett nederländskt företag.

Artur, som inte vill uppge sitt efternamn, vevar ner rutan.

– Jo, jag har bra villkor. Jag kör på det nederländska kollektivavtalet. Det här är ett bra land, säger han till Transportarbetaren.

DE BÅDA OMBUDSMÄNNEN är nöjda. Just så här ska det vara. Utländska chaufförer får gärna jobba i landet, men de ska köra på samma villkor som de inhemska förarna.

– Sedan vi startade kampen mot dumpade löner och villkor har företag falskeligen beskyllt oss för att försöka bli av med de österuropeiska chaufförerna, säger Edwin Atema.

FNV:s kamp i domstolar är ett effektivt motargument, konstaterar han. Ett exempel är när facket nyligen fick nederländska villkor för de moldaviska chaufförerna på åkeriet AB Transport group. Åkeriet kör potatislaster bland annat till Sverige. Deras löner ökade med över 20 000 kronor i månaden.

– Vår seger i domstolen visade att vi inte bryr oss om nationaliteten på förarna. Arbetet är detsamma vem som än utför det. Därför ska chaufförerna vara anställda på samma villkor som vi har.



En bil med rumänsk chaufför. De kör ofta med de sämsta villkoren.

Ett slags LO

➔ FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging) kan ses som ett slags LO, som också organiserar vissa tjänstemän och har en miljon medlemmar. I Sverige har vi ingen facklig uppbyggnad som liknar FNV. Organisationen är både ett stort fackförbund, med medlemmar indelat i olika sektorer, och en federation av flera självständiga förbund med sina medlemmar.

➔ De fjorton sektorerna täcker en stor del av arbetsmarknaden. Förutom transporter ingår sektorer för bland annat industri och lantbruk, offentlig sektor, metallindustri, service och handel.

➔ Bland de tolv självständiga förbunden finns bland annat fack för hotellanställda och sjömän, men också för lärare, poliser och militärer.

➔ Ordföranden Hans Busker har sin bakgrund inom militärpolisen och polisen. FNV styrs av ett parlament med 105 ledamöter från både sektorerna och förbunden. Det sammanträder en gång i månaden.

➔ FNV bildades 1976 av de katolska och socialdemokratiska fackföreningsrörelserna i Nederländerna. FNV är partipolitiskt obundet, men står nära socialdemokraterna. Vid sidan av dem finns en kristen fackföreningsrörelse, CNV, med cirka 350 000 medlemmar.

Hit men inte längre!

KLM-skylten i avgångshallen på Schiphols flygplats lyser som ett stopptecken för ombudsman Jan van den Brink. Efter en tvist med personalen om medbestämmande vägrar företaget att visa upp den automatiserade bagagehanteringen.

Text och foto **Calle von Scheele**

En inlämnad resväska på Schiphols flygplats utanför Amsterdam får en rafflande resa ut till passagerarplanets bagageutrymme. Ett nyhetsinslag på det amerikanska tv-bolaget CNN visar hur väskan åker på ett kilometerlångt transportband med hissar, vipplattor och robotarmar fram till bagagevagnen.

Först när vagnen når passagerarplanet tar mänskliga händer vid.

– Se hur väskan åker som i en berg-och-dalbana, säger den entusiastiska programledaren när han visar inslaget.

DEN AUTOMATISKA bagagehanteringen på Schiphol är bland de modernaste i världen. Det nederländska facket FNV ser positivt på just denna automatisering, som minskar arbetsskadorna i bagagehanterarnas slitsamma yrke.

Men trots att flygbolaget KLM inte har någon konflikt med facket FNV eller ombudsmannen Jan van den Brink släpps Transportarbetaren inte in, och vi får inte tala med personalen.

KLM är nämligen oense med sina anställda om hur mycket tid deras representanter får lägga på företagsrådet. I nederländska företagsråd sitter både fackligt aktiva och andra. Nu har KLM ställt in rådets alla möten.

– Då säger företaget att alla måste arbeta. Det är bakgrunden till restriktionerna, säger Jan van den Brink när vi slagit oss ner på ett kafé i närhet av KLM:s incheckning. Och konstaterat att ingen i personalen får gå från jobbet för att prata med oss.

Om vi fått möta personal skulle de ha gett en hel del positiva omdömen om automatiseringen, enligt Jan van den Brink.

– Ja, eftersom det är svårt att behålla hälsan i detta yrke, säger han.

Just staplingen av väskorna i flygplan med mindre lastutrymmen är ett problem. Då måste personalen stå på knä i det trånga utrymmet och lyfta in väskan för hand med en onaturlig vridrörelse.

– Många anställda har problem med knän, ryggar, handleder och skuldror. Särskilt axlar är utsatta.

Jan van den Brink önskar att även denna del skulle automatiseras för att minska förslitningsskadorna.

I ROTTERDAMS HAMN har FNV drivit ett framgångsrikt arbete med hårda krav med anledning av automatiseringen av containertrafiken. På Schiphol verkar samma FNV hälsa automatiseringen välkommen, men så enkelt är det inte.



Släpps inte in. Längre än till flygbolaget KLM:s incheckning kommer inte ombudsman Jan van den Brink.

– Just nu ser vi inget akut problem med automatiseringen, eftersom det råder arbetskraftsbrist i Nederländerna och utslagningen av jobb riktar sig mot ohälsosamma arbeten, säger Jan van den Brink.

Men han har samma principiella uppfattning om automatiseringen som FNV:s företrädare i hamnen.

– Ja, de generella problemen är desamma i hamnen och inom flyget. När vi får fler maskiner och färre anställda måste vi få ett system där man beskattar kapital i stället för arbete.

FNV:s största problem bland flygplanslastarna har inte varit automatiseringen, utan de skilda anställningsvillkoren mellan inhyrd personal och KLM:s egna anställda.

> **”Många anställda har problem med knän, ryggar, handleder och skuldror. Särskilt axlar är utsatta.”**
>
> Jan van den Brink tycker att fler delar av bagagehanteringen på Shiphol borde automatiseras.

Men nu finns en uppgörelse med KLM där villkoren för inhopparna från bemanningsföretag närmar sig de fast anställdas.

EU / 6 tycker till

Varför deltar du i Europeiska transportarbetarefederationens demonstration i Bryssel för schysta villkor?



Lucy Majson, tankbilschaufför, Storbritannien:
– Villkoren måste förbättras och jämnas ut inom EU. Att vara chaufför ska vara ett arbete med framtidsutsikter. Något som jag som kvinna kan göra under hela min karriär med glädje, inte något som är en ständig kamp.



Jane Peacock, bussförare, Storbritannien:
– Jag är här för att visa solidaritet och protestera mot de skrupelfria arbetsgivarna som utnyttjar lagstiftningen för att försämra villkoren på vägarna.



Dennis Lauwers, lastbilschaufför, Belgien:
– Jag kör internationella transporter. Den sociala dumpningen ökar för varje dag. Vi förlorar allt fler jobb i Belgien. Det är ett modernt slaveri. Vi tycker att det undergräver våra rättigheter.



Lars Mikaelsson, Transports förbundssekreterare, Sverige:
– Det duger inte att ha vilda västern på vägarna, varken i Sverige eller resten av Europa. Nu måste vi få någon ordning på det här. Vi måste ha ett regelverk som följs i transportsektorn och som är konkurrensneutralt.



Frank Moreels, ordförande i ETF, Belgien:
– Vi vill ge en tydlig signal till kandidaterna i EU-valet. Något är ruttet i transportsektorn. Vi ber dem förena sig med oss i kampen mot social dumpning.



Henryk Piatkowsni, facklig ledare, Polen:
– Det är ett viktigt budskap till EU-kommissionen om att vi måste få en lösning på problemet med den sociala dumpningen. I Polen är den största frågan sjömännens problem. När parlamentet införde EU-konventionen på sjöfartens område tog de inte med de sociala delarna. 95 procent av Polens sjömän i internationell trafik jobbar på fartyg med utländsk flagg.

Han tog kampen när robotarna hotade jobben

När Rotterdam hamn automatiserades för några år sedan hotades hamnarbetarna av uppsägningar. Nu reser deras fackliga ledare Niek Stam runt i världen och berättar hur man kan rädda jobben när robotar och andra automatiska system införs.

Text **Calle von Scheele**

Niek Stam, hamnarbetarnas nationella sekreterare på nederländska facket FNV, har nyligen varit i Perth och mött fackliga aktivister. De kom inte bara från Australien, utan också från Nya Zeeland och ända från USA och Kanada.

Kampen om jobben i Rotterdams hamn börjar bli klassisk och kan ses som ett fackligt ABC för hur man räddar jobb när arbetsgivaren vill automatisera.

Niek Stam är förundrad över hur automatiseringen av världens hamnar kan fortsätta oreflekterat trots alla varningsklockor.

– Investerarna uppför sig som skolpojkar som går ner till floden och ställer sig vid kanten för att se vem som kan pinka längst ut i vattnet. Enorma summor slängs i sjön av dem som vill säga att de är störts och starkast.

I VÄRLDENS HAMNAR har många miljarder kronor lagts på system som ska lasta och lossa containerfartyg och automatiskt stapla eller hämta containrar. Investerarna lockas av minskade personalkostnader eftersom de anser sig kunna säga upp en stor del av personalen.

Men när beslutet om automatisering av Rotterdams hamn kom för fem år sedan tog FNV och Niek Stam kampen om jobben.

Facket tog fram fakta som avslöjade att 30 miljarder kronor av offentliga medel skulle satsas på omställningen. Men dessa pengar skulle enbart leda till högre vinst för hamnens operatörer, inte bidra till regionens utveckling eller invånarnas välstånd.

FNV bjöd in operatörerna till överläggningar, men mötte ovilliga arbetsgivare. I slutet av december 2014 arrangerade därför facket en stor demonstration utanför hamnmyndigheternas kontor.

En faktabroschyr från FNV visade bland annat att man inte kunde vänta sig ständigt ökade containervolymer i hamnen. Den blev en ögonöppnare för både myndigheterna och bolagen.

Skriften bidrog till att förhandlingar kom i gång, men de gick trögt.

TVÅ GÅNGER STRANDADE överläggningarna. En gång därför att facket lämnade förhandlingsbordet, den andra gången gick motparten.

Ett första slutbud gick till medlemsomröstning, men förkastades av hamnarbetarna. Därpå genomfördes en större strejk i hamnen i januari 2016.

Efter den möttes parterna igen vid förhandlingsbordet och slöt ett avtal som accepterades av hamnarbetarna.

Parterna blev överens om att inga uppsägningar skulle ske när automatiseringen genomfördes. De som var anställda före den 1 januari 2015 garanterades jobb till 2020. Arbetstiden sänktes för hamnarbetare. Äldre anställda fick jobba 60 procent med 90 procent lön och full avsättning till pensionen.

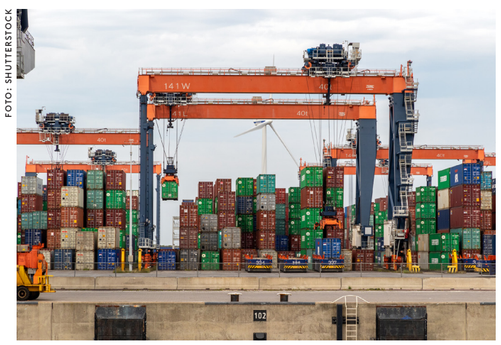
När maskiner och robotar tar över hamnarbetet är ökad effektivitet ett mål för investerarna. Men ofta går de storstilade planerna i kras, konstaterar Niek Stam. I Rotterdams hamn är till exempel de fjärrstyrda kranarna i dag långt ifrån så effektiva som investerarna drömde om.

– Kranarna styrs numera med joystick. Personalen sitter på kontor 500 meter från kajen och ska göra 28 lyft i timmen. De ligger på under 20 per kran.

NIEK STAM VAR tidigt ute och varnade för bristande lönsamhet och effektivitet vid automatiseringar.

– Nu slår mina förutsägelser in, men även stora konsultföretag som McKinseys och organisationer som OECD säger samma sak.

FOTO: SHUTTERSTOCK



30 miljarder av offentliga medel skulle satsas när Rotterdams hamn byggdes ut och automatiserades.

FOTO: SOUTH CHINA MORNING POST / GETTY IMAGES



En liten och en större strejk, demonstrationer, alternativa fakta, allt ingick i strategin när Niek Stam och facket räddade jobben i Rotterdams hamn.

”Vi vill göra europeiska hamnarbetarfack redo för den kommande automatiseringen. Frågan är inte om den kommer, utan när och hur.”

Niek Stam, FNV

Enligt en rapport från McKinseys var omkring 40 hamnar i världen helt eller delvis automatiserade 2017. Man hade satsat närmare 100 miljarder kronor på detta.

Om en automatisering ska löna sig måste produktiviteten öka ordentligt, men konsultföretagets undersökning visade att den i stället faller med upp till 15 procent.

Niek Stam har berättat om detta i många europeiska städer. Inte bara Stockholm och Göteborg har haft besök av honom, utan också Köpenhamn, London, Gdansk, Rom, Genua och Antwerpen.

– Vi vill göra europeiska hamnarbetarfack redo för den kommande automatiseringen. Frågan är inte om den kommer, utan när och hur.

Trots de mörka siffrorna fortsätter automatiseringen av hamnarna. McKinsey rekommenderar det, men med försiktighet.

När Niek Stam besökte Australien planerades en sådan satsning i den lilla staden Fremantle utanför miljonstaden Perth.

– För guds skull, står verkligen fartygen på rad ute på redden och väntar på att få lägga till? frågade jag regeringsföreträdare. Varför i hela världen diskuterar ni automatisering?

Nu tar FNV nästa stora strid. I mitten av mars genomförde förbundet både strejker och demonstrationer mot höjd pensionsålder i Nederländerna.

PENSIONSÅLDERN ÄR NUMERA 66 år och ska ytterligare höjas i flera etapper. Efter 2022 ska den indexeras och automatiskt höjas när medellivslängden ökar.

– Utvecklingen går mot att vi måste arbeta längre, men ingen hamnarbetare kan vara kvar och lasta containrar tills de är 70 år.

Hamnarbetarna vill stoppa vidare höjningar av pensionsåldern för all framtid, medan FNV:s centrala strategi är mer försiktig. Niek Stam och hans sektion av hamnarbetare är därför de som driver på protesterna.

– Vi hamnarbetare står alltid i första ledet, säger han.

FNV:s pensionskrav

I mitten av mars genomförde FNV stora demonstrationer mot ytterligare förändringar av pensionssystemet, som är ett av de bästa i världen. FNV kräver att:

➔ Höjningen av pensionsåldern ska hejdas vid 66 år. Politiska beslut finns om att gå vidare till 67 år 2021 och året därpå införa en indexering av pensionsåldern så att den följer med uppåt när medellivslängden stiger.

➔ De straffavgifter som i dag drabbar företag när de låter personal gå i tidigare pension på arbetsgivarens bekostnad ska slopas. FNV vill kunna göra sådana pensionsuppgörelser för arbetare i tunga yrken.

➔ Alla ska åläggas att ha pensionsförsäkring, även egenföretagare.

På spaning i skogsland

På den smala kustvägen genom Norduppland har lastbilstrafiken ökat dramatiskt. Många av bilarna kommer från Baltikum och fraktar papper eller stormfälld skog. Fem av östförarna bor i en sunkig barack på idrottsplatsen i Häverödal.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Idrottsplatsen i Häverödal, söder om Hallstavik. Här har åkeriet Ma.ax uppställningsplats och inkvartering för fem timmerbilsförare från Lettland och Slovakien.

Våren hänger i luften. Vi passerar Forsmark, på väg mot Stora Enso i Skutskär. Bakpå timmerbilen åker 40 ton gran och lövträ.

I skogsgläntorna längs vägen ligger stammar och rotvältor kvar efter stormen Alfrida. Vid nyårshelgen drog vindbyar på uppåt 40 meter in över kusten och avverkade på några timmar lika mycket som fem, sex års normal produktion.

KALLE (SOM EGENTLIGEN heter något annat) styr vant norrut. Han har kört samma sträcka tusentals gånger och skakar på huvudet åt Trafikverkets senaste påfund. Längs dikeskanterna ligger hundratals stora tillplattade högar av finkrossat grus.

– Man har stjälpt det över klippblock, som skydd ifall bilister går av vägen. Fast högarna hjälper inte för de utländska dragbilarna. Det är oftast de som ligger i diket. De tvåaxliga är inte anpassade för vårt klimat, säger han.

Vid ratten har Kalle haft gott om tid att fundera över trafikutvecklingen och klimatdebatten. Han känner igen mötande lastbilar redan på en kilometers håll. Många av dem är röda eller vita estniska trailerdragare. Från åkeriet Herentes.



Ulric Långberg är bransch- och kommunikationschef på Sveriges Åkeriföretag.

FOTO: RYNO QUANTZ

– De går med pappersrullar från Skutskär ner till hamnen i Kapellskär, säger Kalle. Säkerligen handlar det om minst 40 transporter per dygn. Över 30 mil tur och retur.

– Jag har aldrig sett så många lastbilar rulla på 76:an under de decennier jag har hållit på. Timmerbilsåkarna har hårt tryck på sig från skogsbolagen att vara miljövänliga. Men hur miljövänligt är det att flytta över massor av gods från båt till lastbil?

KÖR HERENTES LAGLIGT i Sverige? Det är en fråga som Kalle ställt sig.

Och allt tyder på att åkeriet faktiskt följer reglerna för internationella transporter. En facklig källa i Kapellskärs hamn uppger att både dragbilar och trailrar rullar ombord på färjan tillbaka till Estland.

Kalle och flera andra chaufförer reagerar på att utländska timmerbilar blivit ett vanligt inslag i regionen.



En släpvagn som saknar två stänkskärmar används för timmertransporter till Holmens bruk i Hallstavik.

> **”Vi har hittat ett polskt ekipage med nyttjanderättsavtal. Det hade en längd och en vikt som inte ens är godkänd för trafik i Polen. Bilen är bara tänkt att användas för trafik i andra länder.”**
>
> Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag.

Utanför Holmens bruk i Hallstavik står två av dem. Två Estlandsregistrerade bilar med svenska släp. Det ena släpet är i dåligt skick. Skärmar saknas över två hjulpar och ett däck är utslitet.

Bilarna kör för det svenska åkeriet BS-Logistic. Det är ett företag i Kristinehamn som satt i system att ta in finska och estniska skogsbilar på så kallat



Mer och mer av skogstransporterna i Uppland går på lastbil, i stället för järnväg och båt, uppger chaufförer som Transportarbetaren pratat med.

nyttjanderättsavtal. Åkaren har ett 15-tal egna lastbilar i två olika bolag, men hyr i nuläget också in 26 utländska skogsbilar.

På papperet hade BS-Logistic förra året en omsättning på drygt 38 miljoner kronor och bara 1,5 anställda. Hur bemannas alla bilar?

Åkaren Jaakko Aho säger:

– Chaufförerna kommer från Finland och Estland. De får svenska löner och betalar skatt i sina hemländer. Det finns inga förare att få tag i här. Fast, jo. Jag har en egen anställd. En estländare som flyttat hit.

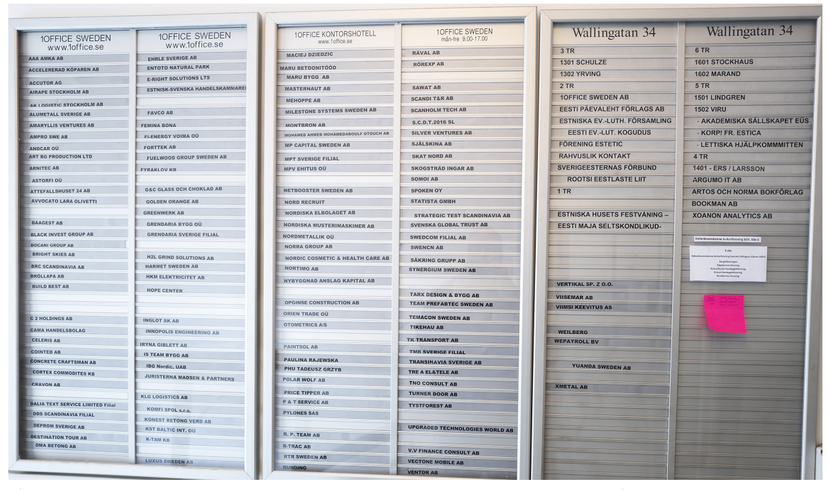
Vad är fördelen med att ta in utländska timmerbilar?

– Om det inte finns bilar att tillgå måste man ta in. Så är det.

Hur gör andra åkerier för att hitta förare?

– Jag vet inte. Timmerbilschaufförer är det allra störst brist på.

PÅ BRANSCHORGANISATIONEN SVERIGES åkeriföretag är Ulric Långberg kritisk mot nyttjanderättsavtalen:



På Wallingatan 34 i centrala Stockholm kan företag köpa en adress. Närmare 100 bolag, många av dem med estnisk anknytning, finns registrerade här.



Parkeringen framför idrottsplatsen i Häverödal fungerar som verkstad för åkeriet Ma.ax.

– Tanken var ursprungligen att företag i ett EU-land ska kunna ta in utländska fordon, vid arbetstoppar. Bilarna som kommer ska bemannas och arbetsledas av det inhemska åkeriet. Färdsskrivardata ska tankas ner och lagras hos det inhemska åkeriet, så att myndigheterna kan göra kontroller.

– Men så har det inte blivit. I stället kommer hela åkerier till Sverige med personal, bilar och allt. Vi har hittat ett polskt ekipage med nyttjanderättsavtal. Det hade en längd och en vikt som inte ens är godkänd för trafik i Polen. Bilen är bara tänkt att användas för trafik i andra länder.

ULRIC LÅNGBERG TYCKER att situationen blivit ohållbar. Reglerna har gjort att rena brevlådeföretag skapats i Sverige – med det enda syftet att ta in utländska lastbilar. I ett fall, berättar han, användes finska ambassadens adress.

Han frågar sig om förarna i BS-Logistic avlönas och beskattas på rätt sätt:

– Jag skulle gärna se en skatterevision hos åkeriföretag som anmält fordon på nyttjanderättsavtal. Jag hävdar med en

”Jag skulle gärna se en skatterevision hos åkeriföretag som anmält in fordon på nyttjanderättsavtal. Jag hävdar med en dåres envishet att reglerna inte gör det möjligt att hyra in en utländsk lastbil, med förare.”

Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag.

dåres envishet att reglerna inte gör det möjligt att hyra in en utländsk lastbil, med förare.

Långberg konstaterar att kritiken från branschen ändå fått Transportstyrelsen att skärpa bestämmelserna.

Från och med juli 2018 kan svenska företag inte längre hyra in utländska fordon ett år i taget. Anmälan gäller bara i en månad, sedan måste den förnyas. Undantaget är Norge, Finland och Danmark. Där gäller fortfarande ett år.

De två estniska timmerbilarna utanför Holmens väcker flera frågor. Släpvagnarna är svenskregistrerade. Det ena ägs av BS-Logistic. Det andra av ett företag som heter TK-Transport.

TK-Transport har estniska huvudmän och adress Wallingatan 34 mitt i centrala Stockholm. Finns det verkligen ett åkeri inklämt på den trånga bakgatan några stenkast från Transports förbundskontor?

Nej, det är ett så kallat brevlådeföretag. På Wallingatan 34 ligger närmare 100 bolag som alla betalat några tusenlappar för en postbox och en respektabel adress.

Bakom upplägget ligger företaget 1office (Ett kontor) som har prislistan utlagd på internet. 7 080 kronor kostar adressen i ett års tid. För ytterligare 5 000 kronor får du en kontaktperson. En delgivningsbar person – något som myndigheterna kräver när utländska medborgare ska starta bolag i Sverige.

TILLBAKA TILL HALLSTAVIK. Vid sidan av utländska lastbilar har det blivit allt vanligare att svenska åkerier bemannar bilarna med förare från EU:s låglöneländer.

En chaufför tipsar om fotbollsplanen i Häverödal, ett litet samhälle strax söder om Hallstavik. Där uppges en grupp lettiska förare vara inkvarterade.

Transportarbetaren svänger in vid idrottsplatsen. Är det verkligen en idrottsanläggning? Vägen är sönderkörd och utanför baracken som troligen varit omklädningsrum står ett timmersläp. Intill parkeringen ligger virkestravar, två lösa timmerbilskranar och högar av gamla däck och rostigt skrot.

På gaveln till baracken sitter en skylt med idrottsföreningen dekal och texten ”Rum att hyra”. Innanför entrén är det mörkt. På golvet står lådor med slägghammare och andra tunga verktyg. På en handskriven lapp på vägen finns telefonnumret till hyresvärden.

TRANSPORTARBETAREN RINGER OCH frågar om det finns lediga rum. En vänlig man svarar:

– Jo, nog kan vi ordna ett rum. Det kostar bara 200 kronor natten. Fast det är väldigt enkel standard och ganska grisigt, måste jag ju erkänna. Det ser mest ut som en verkstad.

– Det bor fyra lettiska chaufförer där nu. Och en från Slovakien. De har bott där i två år nu och kör för Holmens bruk.

Ute på grusplanen tittar en av letterna på släpet och rycker på axlarna. ”Kaputt”, säger han och längre kommer vi inte vår konversation.

Strax efter rullar en fullastad timmerbil in framför baracken. Chaufför hämtar en domkraft och kryper in under släpet. En man i svart overall kommer fram och ler. Det är Bruno Kröll. Han berättar gärna om verksamheten:

– Det är jag som driver åkeriet, Ma.ax. Just nu har vi tre timmerbilar och fyra chaufförer från Lettland och en från Slovakien. Killarna jobbar fyra veckor, sedan har de en vecka ledigt. De får bättre betalt än svenska förare, 25 000 kronor i månaden och jag bjuder på hemresan.

– Själv kommer jag ursprungligen från Österrike, men har hållit på med skogstransporter länge i Sverige. Tidigare hade jag 40 bilar i Jönköping.

En sökning på bolaget Ma.ax visar att det styrs av Magnus Axelsson i Norrahammar, utanför Jönköping. Trafikansvarig är en kvinna, skriven i Lettland.

Transportarbetaren har sökt Magnus Axelsson ett flertal gånger, utan framgång.

Frågorna vi hoppas få svar på är var bolaget betalar sociala avgifter och skatt för chaufförerna.

För det är inte i Sverige. Bolaget är inte registrerat som arbetsgivare och har inte betalat in några arbetsgivaravgifter det senaste kvartalet.



För 200 kronor natten kan man hyra rum i baracken. ”Fast det är ganska grisigt”, säger idrottsföreningens kontaktperson.

Vad händer med virket?



Av virket som tas ut ur skogen går 45 procent till sågverken, 45 procent blir massa och papper. Resterande 10 procent används som brännved, stolpar med mera.

Med virket följer bark och ur skogen tas också grenar och toppar, GROT, som utnyttjas för energiproduktion.

Vid sågning till plank och bräder blir 30 procent av timmerstocken flis, som går till massaindustrin.

Källa: Svenskt trä



BS-Logistics två estniska bilar.

Transportstyrelsen tummar på reglerna

I somras skärptes reglerna för svenska åkerier som vill hyra in utländska fordon. Trots det har Transportstyrelsen godkänt att BS-Logistic i Kristinehamn tar in två estniska timmerbilar under hela 2019. Reglerna säger högst en månad.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Om utländska fordon används kontinuerligt i Sverige under längre tid ska de registreras i det svenska fordonsregistret från första dagen. Undantag kan göras vid *tillfälligt brukande*. Den som tar in dem ska då ansöka om tillstånd för inhyrning via nyttjanderättsavtal.

Transportarbetaren har begärt ut uppgifter från Transportstyrelsen om alla svenska åkerier som beviljats nyttjanderättsavtal de senaste 18 månaderna.

Totalt handlar det om 32 ansökningar som fått godkänt. 14 av dem kommer från samma åkeri – BS-Logistic.

En granskning av bolaget visar att företaget i mars hade fått tillstånd att ta in totalt 21 finska skogsbilar och fem estniska.

Bilarna från Finland har rätt att rulla här i tolv månader. Men för de estniska gäller högst en månad. Sedan måste ansökan förnyas.

Trots att reglerna skärptes den 1 juli 2018 fick BS-Logistic i december rätt att ta in två timmerbilar från Estland på helår. Ulric Långberg på Sveriges åkeriföretag är förvånad:

– Beslutet strider mot lagen. Ett år är alldeles för lång tid för att vara tillfälligt brukande, säger han.

JON JOSEFSSON, HANDLÄGGARE på Transportstyrelsen, håller inte med. Det var han som skötte ärendet:

– Det var fyra månader sedan och jag minns inte detaljerna. Men bestämmelsen om en månad är inte strikt. Vi kan göra avsteg när det är akut brist på fordon.

Det är just brist som BS-Logistic åberopar i ansökningarna. Enligt åkaren Jaakko Aho råder ”akut kapacitetsbrist på timmerbilar i Mellansverige och Norrland”. Noterbart är att ansökan skickades in en dryg månad innan stormen Alfrida slog till vid nyår.

Listan över åkerier med nyttjanderättsavtal innehåller också tre ansökningar från en enskild näringsidkare. Mannen, som är 40 år, har en svenskregistrerad lastbil och fem inhyrda tyska dragbilar.

Fast 40-åringen är inte skriven i Sverige. Skatteverket kan över huvud taget inte hitta honom i registren. Trots det har mannen lyckats få trafiktillstånd för 13 egna lastbilar och ytterligare fem inhyrda, via nyttjanderättsavtal.

– Det finns inget krav på att man ska ha F-skatt eller momsregistrering för att vi ska godkänna en ansökan. Han har ett giltigt trafiktillstånd och ett gemenskapstillstånd. Vi har även en adress till honom. I Nürnberg i Tyskland, säger Jennie Broström, verksamhetssamordnare på Transportstyrelsen.



Facklig framgångssaga

Fackförbundet ATGWU (som uttyds Amalgamated Transport and general workers' union) är en unik framgångssaga i ett Afrika där fackföreningsrörelsen i de flesta länder är svag. På sex, sju år har förbundet ökat medlemsantalet från omkring 6 000 till drygt 100 000 medlemmar.

Kyrkan och facket viktigt för Hope

På Entebbes flygplats ett par mil från Ugandas huvudstad Kampala står en flygtaxichaufför och håller upp en skylt med våra namn. Hon presenterar sig som Hope.

Text **LENNART JOHNSSON** *Foto* **STEFAN F LINDBERG**

EDITH HOPE

Ålder: 32 år.

Familj: Make och barnen Isaiah, 8 år, och Jezreel, 2,5 år.

Jobb: Flygtaxichaufför i Entebbe, Uganda.

Fackligt: Ledamot i fackstyrelsen för flygtaxichaufförer. På fritiden organisatör för Ugandas transportfackförbund TGWU.

Bor: I en förort till huvudstaden Kampala.

Planer: Att spara ihop till en ny taxi.

Av 240 chaufförer som kör taxi från flygplatsen är vi bara fyra kvinnor. Jag var den första och har kört i snart fem år, säger Edith Hope.

Hon berättar att familjen lyckades köpa en begagnad Toyota när hon skulle börja köra taxi.

– Jag ville bidra till ett bättre liv för mina barn och min man uppmuntrade mig att ta körkort. Han är migrantarbetare i Irak, och arbetar som säkerhetsvakt för att bevaka USAs ambassad i Bagdad.

I början ifrågasatte en del kunder om kvinnor klarar av att köra taxi.

– Uganda är ett machosamhälle och kvinnor som arbetar respekteras ofta inte. Men i dag är negativa kommentarer ovanliga. Jag har flera återkommande kunder som är mycket nöjda med hur jag kör, de tycker jag kör säkrare än många manliga chaufförer.

HOPE KOMMER FRÅN en provins flera timmar från Kampala.

– Min pappa var lärare och mamma arbetade i hemmet. Totalt har jag nio syskon, berättar hon.

Det saknades pengar i familjen, så hon kunde inte fortsätta studera efter grundskolan. Eftersom det inte fanns några jobb sökte hon sig till Kampala.

– Kort tid efter att vi gift oss började min man arbeta i Irak. Visst är det tufft att han är så långt borta, men i dag finns i alla fall Skype. Det är viktigt att barnen får se sin pappa.

HOPE BERÄTTAR ATT tre saker är viktigare för henne än allt annat.

– Först är det min familj, mina barn och min man.

– Viktigt för mig är också mitt engagemang i vår lokala kyrka, att varje söndag sjunga i kyrkokören.

Slutligen, slår hon fast, betyder det mycket att själv ha ett arbete och ett fackligt engagemang. Hon gick med i transportfacket ATGWU efter bara en kort tid som chaufför.

– Då var några få av oss som körde flygtaxi fackligt organiserade. Vi var några stycken som började agitera för att organisera sig. I dag är samtliga som kör flygtaxi medlemmar.

Går det att kombinera din religiösa tro med ditt fackliga engagemang?

Hope ser oförstående ut inför frågan.

– Varför inte? Jesus sa att det är viktigt att hjälpa de små i samhället och till den gruppen hör vi arbetare i Uganda.

I genomsnitt brukar hon köra in 100 till 200 US-dollar netto i månaden (cirka 900 till 1 800 svenska kronor). Månadslönen för hennes man är 1 000 dollar.

– I Uganda där arbetslösheten är hög kan det låta som en hygglig totalinkomst. Men inflationen gör att basvarorna ständigt stiger i pris. Dessutom får jag hjälpa min mamma som bor kvar i provinsen med pengar till medicin och annat.

Vår sista dag i Uganda besöker vi Edith Hope i hennes hem. Vägen till förorten där hon bor går längs vägar färgade av Afrikas röda sand. Vi möts av hennes två barn, åttaåringen Isaiah och Jeezreel, två och ett halvt år, plus 19-åriga systerdottern Deborah som passar barnen när hon själv kör taxi.

I Kampalaförorten Asumwe saknar hushållen vatten inomhus. Det måste hämtas från en gemensam brunn. Invånarna delar också på toaletterna.

Medan lilla Jeesreel först är lite avvaktande börjar Isaiah snart prata med oss. Vad tänker du bli när du blir stor, undrar jag.

– Pilot så klart, svarar Isaiah. I skolan älskar jag matematik och att på rasterna spela fotboll.

TIDEN RUSAR OCH snart är det dags för Hope att köra oss till flygplatsen. Precis när vi ska ta avsked säger hon:

– Jag vet inte om det märks men jag är gravid i tredje månaden. Nästa gång vi ses är jag trebarnsmor. Men köra flygtaxi tänker jag fortsätta göra även om jag har fler barn.

Jobbjägarna – sju år efteråt



JOSEFINE HOLM
Ålder: 32 år.
Yrke: Lastbilschaufför.
Bor: Gävle.



BEATRICE FÄRDIGS
Ålder: 28 år.
Yrke: Politisk sekreterare.
Bor: Gävle.



LINDA MUNTHER
Ålder: 41 år.
Yrke: Arbetssökande.
Bor: Bollnäs.



Lunchrast för de 17 vuxeneleverna på väg mot norr, vintern 2012.



ISABELLE JOHN (TIDIGARE DAHLQVIST)
Ålder: 27 år.
Yrke: Ambulanssjuksköterska.
Bor: Valbo.



OSKAR WESTERHOLM
Ålder: 29 år.
Yrke: Bärgare (med egen firma).
Bor: Enköping.

De packade in sig i en buss och for från Gävle till Kiruna, men fick de jobb? Vi följde upp en historia som bitit sig fast.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

Arbetsmarknaden är bister. Ett gäng komvux-elever fixar en buss och styr från Gävle för att söka lastbilsjobb i gruvruschens Kiruna och Pajala. Året var 2012. Blev de kvar?

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

Linda Munther, Beatrice Färdigs och Isabelle Dahlqvist, som gift sig och bytt efternamn till John, möts i stora kramar på Rådhusets trappa i Gävle.

– Nämen, vad kul att ses igen! Vad gör du nu?

Det har krävts en del detektivarbete. Men nu står de där, tre av fem som stod uppradade utanför arbetsförmedlingen i Kiruna på en bild i Transportarbetaren nummer 12, 2012.

Fotot togs efter att 17 jobbsugna vuxenelever lastade med matsäck, kuddar och täcken klev på bussen som de själva ordnat i Gävle. 107 mil, 16 timmar och 39 minuter senare var gänget framme i staden som nu flyttas. Ett besök i Pajala stod på tur, Transport sponsrade dieseln.

VARKEN LINDA, BEATRICE eller Isabelle är kvar i branschen, visar det sig. Fast Josefine Holm och Oskar Westerholm, som också stod påbylsade i Kiruna, kör natt och rattar bärgningsbil. Därför kan de inte vara med när vi slår oss ner på ett kafé för att få veta:

Hur gick det sen?

VINTERN 2012 LYSTE det i ögonen på Linda när hon berättade att hon älskade allt i maskinväg. Som före detta skogsmaskinförare fick hon verkligen napp, först hos en entreprenör till gruvbolaget LKAB i Kiruna. Linda körde dumper, lastbil och hjullastare – malm och gråberg – både under och ovan jord.

Sedan började hon på Clifton mining och flyttade till Svappavaara. Blicken blir drömsk. Linda bläddrar fram en bild i mobilen där hon poserar: en myra vid ett jättedäck.

– Jag körde inte de största monstertruckarna, utan de mitt emellan. Hundratonnarna, cirka sex meter breda som kunde lasta nästan 100 ton. Man sitter högst upp och ser ner på leksaksbilarna där nere, känner sig jättestor. Jag levde min dröm, fick goda vänner, blev inrotad.

Drömmen fick ett tvärt slut när Lindas knän tog slut. Byt jobb, löd doktorns dom. Luften började gå ur gruvnäringen, Clifton mining gick i konkurs och Linda och kollegorna sades upp. Hon flyttade hem till släktgården i Bollnäs. Efter ett truckjobb på en fönsterfirma funderar Linda Munther på vad hon ska göra nu.

– Jag längtar tillbaka och skulle vilja ta mig upp igen, säger hon.

ISABELLE LUTAR SIG över Lindas truckbilder.

– Så fränt, såna där måste jag köra!

Isabelle har hunnit gifta sig och skaffa två barn sedan bussresan. Hon körde först lastbil på hemmaplan innan hon förverkligade drömmen att jobba som pistvakt. Sedan följde tankbil till olika pappersbruk. Men med en liten dotter hemma gnagde tankarna, att inte veta när hon kom hem på kvällarna och alla olyckor på vägen... Där skulle hon kanske kunna hjälpa till. Hennes äldre bror omkom i en personbilsolycka. Isabelle började plugga.

– Jag är ambulanssjuksköterska, har velat bli det sen jag var liten för att jag tycker om att jobba med människor. Och så är det kul att köra.

En diskussion utbryter kring bordet efter rapporteringen om höga farter bland lastbilsförare.



Linda Munther bläddrar fram bilder med ”monstertruckar”, från sin tid med gruvkörningar, för Isabelle John och Beatrice Färdigs.



Isabelle John, Linda Munther och Beatrice Färdigs möts i en stor bamsekram när de träffas igen i Gävle, där två av dem blev kvar och körde lastbil och tankbil. Linda längtar tillbaka till Svappavaara.

– Rutterna är ju oftast inte planerade för att man ska köra i 80. Om alla andra fixar tiderna eftersom de kör för fort gör man likadant. Man vill ju inte bli sen, tycker Beatrice.

EFTER FEM, SEX år som lastbilsförare inom distribution, spetsbyte, lotsning och tankbil med svavelsyra och lut i lasten, sadlade Beatrice om helt. I dag jobbar hon som politisk sekreterare för Moderaterna i Gävleborg, har nyss bytt jobbet inom kommunen till motsvarande i regionen. Isabelle och Beatrice försvinner i en ordväxling om vården, stress och press och nya vårdmodeller. Vägen till partiet gick via högskolestudier.

”Utmanande och nyttigt var det, jag skaffade mig skinn på näsan. Alla förstår nog inte att branschen är så tuff, man arbetar hårt.”

Beatrice Färdigs, numera politisk sekreterare för M i Gävleborg

– Jag har alltid varit moderat, men det var jag ganska ensam om i transportbranschen. Det jobb jag har nu är det bästa jag haft. Jag tänkte aldrig köra lastbil hela livet, men ville pröva i några år. Chaufförsyrket var inte så fritt som jag trodde, man är väldigt låst av att passa tider, av kör- och vilotidsregler.

Beatrice längtar inte tillbaka men är tacksam för erfarenheterna som utvecklat henne, som person.

– Utmanande och nyttigt var det, jag skaffade mig skinn på näsan. Alla förstår nog inte att branschen är så tuff, man arbetar hårt.

Få av dem som gick vuxenutbildningen 2012 arbetar som chaufförer i dag, kon-



Oskar Westerholm kör bärgningsbil. Sonen Leonard, sex månader, hoppas att pappa kommer hem igen efter jobbet. Varje dag.

staterar trion. Förklaringen kan vara att praktik saknades, tror Beatrice.

– Om vi åkt norrut i dag hade det nog varit annorlunda. Nu skriker ju åkerierna efter förare.

JOSEFINE HOLM VAR också med på resan. Hon och Beatrice är bästa vänner sen utbildningen. Josefine kör bryggarbil på nätterna. Jag träffar henne innan hon går på sitt pass 17.00. Klockan fem nästa dag går hon av. Josefine var aldrig så sugen på att flytta, hon blev Gävle trogen och har nära till jobbet. Chaufförsyrket finns i blodet.

– Min farfar och farfars bröder körde lastbil, min lillebror kör och min storebror har säsongsjobbat. Pappa undervisade oss på komvux.

Mamman ville egentligen också hoppa på, som ung, men Josefines mormor sa stopp. Blivande sambon arbetar på ett konkurrerande åkeri.

Ständig natt är påfrestande med mörkret vintertid, men det vägs upp nu när ljuset kommer. Josefine har samma rutt, lär känna kunderna. Det är mycket lastning och lossning, hon gillar att röra på sig.

De snabba väderomslagen, varmt, kallt, varmt, kallt sätter sig i väglaget.

”Min farfar och farfars bröder körde lastbil, min lillebror kör och min storebror har säsongsjobbat. Pappa undervisade oss på komvux.”

Josefine Holm har chaufförsyrket i blodet

– Det gäller att ha bra däck, än har jag aldrig lagt mig i diket. Om en förare kör säkert eller inte beror nog inte på könet, utan på personligheten. Jobbet var lite stressigare än jag trodde, men på natten är trafiken lugnare och tidspressen mindre. Jag trivs jättebra och har inga planer på att byta yrke.

OSKAR WESTERHOLM HAR köpt hus, fått en son och har ingen kontakt med komvuxgänget. Han körde redan skolbarn i pappans bussbolag när han gick på komvux och det var han som rattade elevernas buss upp till Kiruna. Det snöade, en klass 1-varning var utfärdad och han fällde repliken:

”Det är halt som fan på vägen. Det gäller att inte bromsa.”

Oskar började köra grävmaskin innan det blev lastbil, styckegods- och kökstransporter. Men det var bärgare han siktade på, först var han anställd sedan köpte han en bärgare och startade eget. Nu bygger Oskar upp verksamheten, det går upp och ner.

– Jag fyller 30 i år, bärgningsjobbet är bra, men jag vet inte om jag kommer att hålla på med det resten av mitt liv. Folk tutar och pekar finger, tror vi står på vägen för att det är kul. Det är noll respekt, ett farligt jobb.

Uppföljningen av tidigare historier fortsätter i nästa nummer, Transportarbetaren nummer 6 2019. Missa inte hur det gick för Stockholms stridande sopgubbar och den polske lastbilsföraren Bogdan Sapek – som blev blåst av flera åkerier.



Josefine Holm är åkeribranschen trogen, som nattchaufför.





Reza Shahabi och Davood Razavi fortsätter sin fackliga kamp – trots fängelsestraff.

Blev de iranska bussförarna arresterade?

Den fackliga aktivisten Reza Shahabi från Iran hade nyligen släppts fri efter isolering och tortyr. Över kollegan Davood Razavi hängde ett fängelsestraff när de besökte Stockholm i juni 2018. Blev de straffade, när de kom hem?

Text och foto **Justina Öster**

På en pressträff i LO-borgen vittnade Reza Shahabi och Davood Razavi från bussförarnas fack i Teheran om arresteringar, summariska rättegångar och långa fängelsestraff. Allt som drabbar fackligt aktiva som trotsar regimen och försöker starta fria, från staten oberoende fack.

MÄNNEN ARRESTERADES DIREKT på flygplatsen när de återvände, berättar Saied Tagavi. Han är taxichaufför och projektledare i Facklig plattform Iran, som tillsammans med bland annat LO och Transport jobbar för de iranska arbetarnas rättigheter.



– Men tack vare protester från Internationella Transporbetarefederationen, FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) och en rad fack så släpptes de igen.

DAVOOD RAZAVI DÖMDES för att ha ”hotat landets säkerhet”. Han överklagade, fängelsedomen på fem år och tre månader står fast, men han har fått suspension. Det innebär att han är villkorligt fri, men när som helst kan tas i fängsligt förvar, om han fortsätter arbeta fackligt, förklarar Saied Tagavi.

REZA SHAHABI HAR redan avtjänat flera år i fängelse och lider av tortyrskador. Bägge männen har förbjudits att arbeta som bussförare och har svårt att försörja sig, men fortsätter ändå sin kamp.

– Situationen är svårare än någonsin i Iran. Arbetsmarknadsdepartementet har beslutat om löner som ligger under fattigdomsgränsen och protester pågår i hela landet. Fackliga aktivister och advokater döms till spöstraff och fängelse, säger Saied Tagavi.

Fotnot. Läs mer på transport.se, sök ”Facklig plattform Iran”.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Turnéchaufförен Jessica Thorzén bor i Paris – men hennes Paris är en liten ort utanför Norrtälje i Roslagen. Grusvägarna gör att lastbilen får stanna i ett industriområde.

Jessica har drömjobbet

Jessica Thorzén är chaufförен som hamnade i musiksvängen och ligger ute på turnéer med rockband, cirkusar och shower. Ett jobb som har breddat hennes musiksmak mer än hon någonsin anat.

Text **LENA BLOMQUIST**

UPPVUXEN MED GAMMAL rock hemma, som Elvis och Chuck Berry. Kompletterade med hårdare band hemma hos bästa kompisen, där det blev mer av Metallica och Nirvana.

I dag blandar Jessica Thorzén friskt: rockabilly, gammalrock, hårdaste hårdrocken, mycket punk. På långkörning och motorväg skruvar hon upp volymen och vrålar med i texterna.

– Drömmen är att köra åt Metallica eller Iron Maiden, säger hon.

Ett par av de riktigt roliga jobben än så länge är att köra till Sabatonkonserter och att ligga ute på turné mellan Europas festivaler med Umeåbandet Meshuggah. Transporter åt Molly Sandén, Zara Larsson, Melodifestivalen och Idol finns också på cv:t.

Det som fick henne att upptäcka en helt ny musik var en turné med Riksteatern.

– Tidigare bytte jag alltid kanal om det blev klassiskt eller opera på radion …

Men eftersom Jessica Thorzén alltid ser till att lyssna och se de föreställningar som hon kör blev det en kväll med Mozarts Requiem också.

– Och det var så mäktigt! Vackert, jättehäftigt och berörande.

Turnébranschen hamnade hon i mest av en slump. Körde betong ett par år, träffade en gammal bekant på raggarträff – och fick kontakt med ett åkeri inom turnélogistik. Då hade hon aldrig kört trailer, men fick prova att backa ekipaget på plats. En dryg vecka efter raggarmötet hade hon nytt jobb.

– Det roligaste val jag har gjort i mitt liv.

När Transportarbetaren ställde en Facebookfråga fick vi känslan av att många yrkesförare gärna lyssnar på rock, kanske allra helst heavy metal. Enligt den ovetenskapliga undersökningen är det mycket Sabaton, Iron Maiden, Marilyn Manson, Rammstein, Def Leppard, Ozzy Osbourne, Toto, ZZ Top, Five Finger Death Punsch … som strömmar ut ur lastbilshytternas högtalare.

Är det så att chaufförer över lag gillar hårdrock, Lars Lilliestam professor i musikvetenskap i Göteborg?

– Det är inte lätt att svara på, jag har inte sett mycket forskning om yrken och musik. Men det finns sedan tidigare en ganska etablerad tanke om att lastbilschaufförer gillar country.

Han berättar att forskningen däremot har kommit fram till att ju högre utbildning en person har desto större är chansen/risken att hen gillar opera, klassiskt, jazz och folkmusik. Med lägre utbildningsgrad är intresset för svensktopp och dansbandsmusik vanligare. Och hårdrock – det går rakt över mänskligheten, enligt Lars Lilliestam.

Men hur använder människor musiken?

– Musik är ett identitetsskapande verktyg. Man kan tala om vem man är – både för omvärlden och för sig själv, säger professorn.

Jessica Thorzén:

– Ibland lyssnar jag bara på ljudet från lastbilen. Och njuter av det.



FOTO: PRESSBILD

”Jag älskar att se Sabaton”, säger turnéchauffören Jessica Thorzén. ”De har en sån jäkla show med eld, pyroteknik och smällar.”



FOTO: PRESSBILD

”Meshuggah har nästan blivit som min familj. Jag körde deras Europaturné förra sommaren och vi var på festivaler i Tyskland, England och Frankrike. Och på Sweden rock”, säger Jessica Thorzén.

”Det roligaste val jag har gjort i hela mitt liv.”

Jessica Thorzén om turnéjobbet.

Frågor & svar



Är du chaufför och blir sugen på turnéjobb? Här svarar Jessica Thorzén på några raka frågor för just dig:

Träffar du artisterna?

– Det är väldigt olika. Du kan aldrig be om en autograf, det är tabu i branschen. Jag gillar att ha en professionell relation, men med Meshuggah har det blivit mer som en familj.

Har du chansen att höra konserter/se förställningar/gå på festivaler?

– Minst en gång ser jag alltid den konsert eller föreställning som jag kör. Men ofta har jag min dygnsvila under uppträdandet och orkar inte gå dit. Är det en festival brukar jag hinna i väg och se någon annan konsert också.

Måste man vara egen företagare?

– Nej, jag var anställd tidigare, men ville utmana mig själv. Som egen anlitas jag mest av Mediatec.

Bor du i bilen på turnéer?

– Oftast, den är mitt andra hem

Hur tungt är jobbet?

– Tyngre än att köra betong. Det mesta går i alla fall på hjul, och på spelställena finns det alltid folk som hjälper till

Tjänar du mer än i betongbilen?

– O ja, jag har dubblat min inkomst … och så offrar jag väldigt mycket mer tid på jobbet också.

Finns det något som är dåligt?

– Jobbigast är att det finns så få toaletter och säkra lastbilsparkeringar. Det är bättre på många ställen ute i Europa.

Budet borde få fika



FOTO: LARS SUNDH

”Jag vill alltid ropa – stanna! Bjuda in på frukost, kaffe, rostat bröd och apelsinjuice, bjuda tidningsbudet att sitta ner och vila sina trötta axlar, som om budet hade tid med det då.”

Bodil Malmsten hette författaren som tänkte på tidningsbud. Hon mindes när hon själv delade ut morgontidningar – under åtta nätter 1963. Sisådär tio år senare skrev hon novellen *Tidningsbud* som som nu har publicerats igen, novellsamlingen heter *Svartvita bilder & andra noveller.* *LB*



FOTO: LENA BLOMQUIST

Konst eller kladd?

Dags igen för Europas största lagliga graffitiutställning. Sista helgen i maj samlar *Spring Beast* runt 150 konstnärer från hela världen. Och tusentals besökare som vill kolla hur målningarna växer fram på murar, plank och fasader.

Var? I Snösätra, ett lite sjaskigt industriområde mellan de stockholmska söderförorterna Rågsved och Fagersjö. Verket på bilden (som togs vid en tidigare vårfestival i det ständigt föränderliga området) lär vara övermålat vid det här laget. *LB*

Grannt grönt



FOTO: LINA ARVIDSSON

Årets pelargon presenterades på trädgårdsmässan i Stockholm. Men juryn pratar nästan mer om bladen än om blommorna. Färgen är inte riktigt grön, utan den jämförs i stället med sober choklad – och ”kittlar smaklökarna”. De vinnande växterna tillhör en familj som heter Brocade, en med korallröda blommor och en som går mer åt körsbär.

Och för den som snarare har chokladbruna fingrar påstår Blomsterfrämjandet att: ”allt pelargoner behöver är ljus, vatten och näring!” *LB*

MAJKRYSSET



AKA-DEMI	TÄTADE FOG	SURRAT	SÅDAN STYR		STÅR TEXT I	SAMLING KÄRVAR		HÖRS FRÅN TJÄDER-TUPP	UTAN ÄNDE	TILL HÖGER I MITTEN
STRÖM-MEN			GALOPP / PADDLA					ODEN-BROR / ÄR VÄL VARA TILL		
TÄCKTE HUS-BYGGET							UTTORK-NING / VRÅ			
					FIN PIP-TOBAK / KORTA DAGAR					AN-GÖ-RINGS-PLATS
SPOLAR		FALLHÅLL / GÅ 18 HÅL				KLASS-VARA / DRYCK			SLÅ IFRÅN SIG	
SJÄLV-BILD				MAGISK VÄXT / MINIVIKT						
FAR SOM EN TÄTTING	OSISEN / UTAN SINK							NEGA-TION / DIMINU-TIVA		
					DJUR / TÄTORT					ILSK
SES I NAMN / STAD I JAPAN			BESLÅ / HÖRS DEN LILLA MÄTTA				LIVS-MEDEL / ANDE			
LEVER PÅ SKÄR	PRO-TEST-AKTION		BRÄN-SLE		HAFT NÅGOT VISST	STICKER I NÄSAN		HELT NÄRA / PLÅGAR JÄKTAD		LÅNG-HALMS-BIHANG
			RABIAT / SKRI				HALS-KOTA / LÄTER VILT			KAN BANK GE / KALV-BOXAR
ULF PEDER MED VISOR						AVVI-KELSE / KO-SVULST			GÅR TILL BOTTEN / SKYM-MER	
BÅT		LJUS-LÄRA / VITTRING					FILM-ALAN / DRAS AV PERSON			DYRA / UNDFLY
					FÄSTA TVÄRSLÅ / GAPAR			TJÄDER-LÄTET / HAR INTAG		SATT DIT
LITET LIV			GUDS KISTA / SJÖFARA				TIDIGARE PERSISK		STUND SOM GREPP / FAR	
BÅL						DRA-GARE / HÖJDEN		KÄPP / ETT PAR	RUSET / SERIE	AXLAT
									ALLTSÅ / GÅS GENOM DÖRR	
NOMI-NERA	FYRA I ROM / LITEN FORD			ÄR LIKARTAT / FUNKA			FOLK-VETT / HAR FALANG		SÄTT / ÄR NOG OKYSST	BÄR OLLON / AVSLAG
BITER I GRÄSET			NAMN					FRAM-STÅENDE		
RÖRA					LÅTER UPP-FORD-RANDE			NORPADE ÅT SIG		RAKT

©Bulls

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 14 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: _____

FRÅGA FACKET

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Tjänar provanställd in semesterdagar?

Jag är provanställd på en terminal i sex månader och hoppas få bli kvar. Min fråga handlar om semester: Tjänar jag in semesterdagar under provanställningen? Är det någon skillnad om jag får tillsvidareanställning eller om jag slutar?

Sebastian

Svar: Visst tjänar du in semesterdagar. En provanställning är i det avseendet precis som en vanlig anställning. Även om provanställningen skulle ta slut har du rätt till semester. Om du då inte har haft några lediga semesterdagar ska arbetsgivaren i stället betala semesterersättning på slutlönen. Den är 13 procent av lönen före skatt (bruttolönen).

Magnus Larsson, central ombudsman på Transport

Kan jag själv begära pengar för komptid?

Jag jobbar på en flygplats och omfattas av flygriksavtalet. Min fråga är om jag själv kan bestämma att ta ut komptimmar i pengar – eller om det är något arbetsgivaren bestämmer över? Finns det något skrivet i avtalen om detta? Jag har läst och läst, men hittar inget om just det.

Fattig

Svar: I en bilaga till riksavtalen inom flyget står det att övertidsarbete (som berättigar till ersättning) ska kunna kompenseras med ledighet – om arbetsgivaren och den anställda kommer överens om det. Med den skrivningen borde pengar vara det första alternativet om du har jobbat över. Men det kan finnas lokala överenskommelser om detta som ser olika ut hos olika arbetsgivare.

Per-Olof Norgren, central ombudsman på Transport

Kan jag bli nekad semester?

Om jag gick på föräldraledighet den 1 april 2018 och har varit ledig ett helt år, har jag då inte rätt till semester på sommaren 2019? En vän har blivit nekad semester. Hon är inte med i Transport och går på ett annat kollektivavtal, men jag vill veta vad som gäller för min del.

Väktare

Svar: Enligt lagen är de första 120 dagarnas föräldraledighet semestergrundande, 180 dagar gäller om du är ensamstående förälder. Det betyder att du har rätt till betald semester i ungefär två, två och en halv vecka eftersom du har varit ledig under hela semesteråret.

Du dock rätt att ta ut hela den semester som ingår i ditt avtal, cirka fem veckor, även om du inte får betalt för mer än halva tiden. Enligt lagen ska du kunna ta ut minst fyra veckor sammanhängande ledighet under de tre sommarmånaderna.

Däremot behöver du inte ta ut den semester som du inte får betalt för, om du inte vill.

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport

Fotnot: I bevaknings- och säkerhetsavtalet, som gäller för bland andra väktare, räknas arbetstiden i timmar. I svaret har jag räknat om dem till dagar, och därför är det lite ungefärligt.

Ingen a-kassa om körkortet ryker

Hej, jag undrar om man blir tvungen att ta tjänstledigt på grund av att man har förlorat körkortet eller har fått det spärrat i några månader? Har man rätt till a-kassa då? För man är ju utan inkomst i flera månader och utan jobb?

RF

Svar: Hej, arbetsgivaren är inte skyldig att ge dig tjänstledigt. I värsta fall kan hen säga att det inte finns något jobb till dig eftersom du saknar körkort, och då riskerar du uppsägning av personliga skäl. Innan uppsägning kan bli aktuell ska dock alla eventuella möjligheter till omplacering uttömmas.

Och om arbetsgivaren ger dig tjänstledigt kan du dessvärre inte räkna med a-kassa. Du får ingen ersättning eftersom du fortfarande är anställd. (Det finns undantag, som dock inte gäller i din situation. Den som är tjänstledig av hälsoskäl kan i vissa fall få a-kassa.) Däremot kan du söka och jobba med något annat under din tjänstledighet.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. eller Fråga facket, Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.



Högerextrema krafter vädrar morgonluft

Knappt har vi hunnit lämna ett val med stökigt efterspel bakom oss, förrän det är dags för ett nytt. Den 26 maj är det val till Europaparlamentet.

Vad angår det mig? undrar du kanske. Svaret är att det angår alla som arbetar och lever i Sverige. Europaparlamentet fattar beslut om till exempel arbetsmiljö och våra rättigheter på jobbet. Då är det viktigt vilka det är som fattar de besluten, socialdemokrater eller högerpartier.

LO tror på EU-samarbetet.

Men vi tror inte på ett samarbete som används för att pressa ner löner och arbetsvillkor, ett samarbete som inte kan skilja mellan människor och varor eller ett samarbete som bidrar till att urholka våra rättigheter. Vi vill inte se en utveckling som den i Ungern. Jag har sagt det förut. Ungern har infört vad som inte kan ses som något annat än en slavlag. Arbetare kan beordras 400 timmar övertid per år, utan att få lön på tre år. När andra ser Ungern som ett föregångsland, vill vi se att de förlorar sin rösträtt i EU!

TYVÄRR GÅR UTVECKLINGEN åt fel håll i dag, när högern dominerar Europaparlamentet.

Vi har fått en marknad där oseriösa, och ibland rent kriminella, företag tjänar grova pengar på löntagarnas bekostnad.

Det har vi inom Transport och övriga LO blivit varse under alltför många år nu, när utländska lastbilschaufförer kör inrikestrafik för 30 kronor i timmen och byggnadsarbetare tvingas sova på arbetsplatser runt om i Sverige.

Det måste få ett stopp! Vi måste få ordning och reda på europeisk arbetsmarknad.

Arbetsgivare ska inte kunna utnyttja EU-regler på bekostnad av våra löner och vår arbetsmiljö. Svenska kollektivavtal ska gälla på svensk arbetsmarknad och det ska inte gå att permanent vara tillfälligt i Sverige!

MED LÅGLÖNEKONKURRENS OCH ökad ojämlikhet växer dessutom misstron mot våra demokratiska system. Vi ser redan hur högerextrema krafter vädrar morgonluft inför valet.

> ”Vi måste ta tillbaka kontrollen från den höger som alltför länge styrt Europaparlamentet och i stället skapa ett EU som sätter löntagarnas intressen före marknadskrafternas.

Vi måste ta tillbaka kontrollen från den höger som alltför länge styrt Europaparlamentet och i stället skapa ett EU som sätter löntagarnas intressen före marknadskrafternas.

FÖR ATT SÄTTA extra kraft bakom våra krav har vi den här gången en LO-kandidat inför valet, Johan Danielsson, som står som nummer två på S-listan. Han känner oss, han ser vår verklighet och han brinner för att förbättra den och stärka dess villkor. Johan är helt enkelt jäkligt bra!

Det här valet handlar om att skapa trygghet för våra medlemmar och deras arbetskamrater. Det är viktigt att rösta och jag vet hur jag kommer att rösta: Jag kommer att kryssa Johan Danielsson!



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande

Det här händer på din avdelning

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 14 maj till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 7 maj kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Sektionsmöten

➤ Sektion 1: Onsdagen den 8 maj kl 18 på Yrkesakademin, Slakthusvägen 2 (vid Kråkvilan) i Norrköping.

➤ Sektion 3: Måndagen den 6 maj kl 18 på avdelningens expedition på Generalsgatan 4 i Linköping.

➤ Sektion 5: Torsdagen den 16 maj kl 18–20 i ABF-lokalen, Kyrkogatan 6 i Motala.

➤ Sektion 6: Onsdagen den 6 maj kl 18 på Restaurang Big Wong, Badhusgatan 3 i Vimmerby.

➤ Sektion 7: Lördagen den 4 maj kl 13 på ABF, Storgatan 51 i Västervik. Vi bjuder på tilltugg.

GRABB- OCH TJEJHALVAN

Häng med ett glatt gäng transportare på fem kilometer löpning/gång i Norrköping, tisdagen den 28 maj.

Starten går kl 18.45. Samling 18. Vi bjuder på hamburgare efter loppet. Anmäl dig (glöm inte att ange tröjstorlek) senast den 15 maj till:

➤ **christian.ostrom@transport.se eller 010-480 31 45.**

➤ **joakim.carlsson@transport.se eller 010-480 31 38.**

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Maj månad innebär

➤ Medlemsmöten i avdelningens sektioner. Dessa går av stapeln under veckorna 20–21. Se avdelningens egen hemsida samt medlemstidning för datum och plats för din sektion!

➤ Val till Europaparlamentet, glöm inte att gå och rösta på söndag 26 maj!

Övrigt på avdelning 5

➤ Avdelningen har den stora glädjen att hälsa två nya ombudsmän välkomna till oss: Anna Erixon och Annica Collstam!

➤ LO-distriktet Stockholms län utsåg på sitt årssammanträde företaget Foodora till mottagare av utmärkelsen ”Kängan”– detta efter nominering och motivering från medarbetare på avdelningen!

➤ Avdelningen välkomnar även de nya klubbar som bildats!

➤ För mer info om vad som sker på avdelningen: se hemsidan samt vår Facebook-sida!

➤ Glöm inte att anmäla dig till avdelningens olika studier. För kalendarium och mer info: Se vår hemsida!

Kamrater tillsammans!

AVDELNING 6 VÄRMLAND

EU-valet. Den 26 maj är vallokalerna öppna och det går även att förtidsrösta. Vill du som vi – att svenska kollektivavtal ska gälla i Sverige? Gå då och rösta och se till att kryssa Johan Danielsson, kandidat 2 på Socialdemokraternas lista.

Nyvalda Vi har fått några nya förtroendevalda i avdelningsstyrelsen, här är alla ordinarie:

➤ Ordförande: Mikael Persson, väktare.

➤ Sekreterare: Ronnie Persson, färdtjänstförare.

➤ Kassör: Mikael Ladman, ombudsman.

➤ Ledamöter: Peter Andersson, tankbilschaufför, Felix Engström, chaufför, Carina Pettersson, chaufför, Björn Molin, terminalarbetare, Stefan Andersson, chaufför, Inge Haglund Bjälvegård, väktare, Tommy Björkman, väktare, Linda Höglund, serviceman, Peter Rattfält, väktare.

➤ Regionalt skyddsombud: Sven-Åke Spets, miljöarbetare.

➤ Studieorganisatör: Monica Strandli, serviceman.

➤ Ungdomsansvarig: Andreas ”Bamse” Hagström, miljöarbetare.

➤ Ombudsman: Örjan Jakobsson.

FÖRSÄKRINGSINFO GAV MILJONER



Förra året kvitterade medlemmarna ut 93,5 miljoner kronor i missade försäkringspengar.

Har du blivit skadad på jobbet, fritiden, varit föräldraledig eller sjukskriven en längre tid? Du kan ha rätt till ersättning. Kontakta avdelningens försäkringsansvarige, Sven-Åke Spets, 010-480 31 82 eller sven-ake.spets@transport.se, för mer information.

Startpunkten: En kurs för alla medlemmar och icke-medlemmar: Nästa datum är 22 maj, på avdelningskontoret.

Avtalspunkten: För medlemmar som jobbar inom taxi har vi ett tillfälle den 4 juni.

Vill du anmäla dig eller ha mer information om kurserna? Kontakta Monica Strandli på 010-480 31 84 eller monica.strandli@transport.se.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Nyvald Avdelningen har en ny ordförande. Han heter David Eriksson och fortsätter att jobba som lastbilschaufför vid sidan av ordförandeuppdraget.



Avtalspunkt i transportavtalet hålls den 7 maj kl 18–21 i Byggnads lokaler på Munktellgatan 1 i Eskilstuna. Anmälan till avdelningen på tel 010-480 30 07 eller mejl transport.7@transport.se.

Vill du ha besök på din arbetsplats? Vi är ute en dag varannan vecka. Kontakta avdelningen och boka en tid.

Vinn speedwaybiljetter Även i år så sponsrar avdelningen Griparnas Speedway och kommer ha utlottning av biljetter. Kontakta avdelningen om du är intresserad.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Avdelningsstyrelsen sammanträder den 10 maj kl 12 i avdelningens lokaler. Fika kommer att finnas. Tanken är vi ska äta något tillsammans efteråt. Vid frågor, kontakta Emma Brodin 010-480 32 22 eller mejla emma.brodin@transport.se.

Nästa startpunktstillfälle är den 7 maj. Vid intresse, kontakta studieorganisatör Daniel Karlsson på mejl studier.9@transport.se eller tel 010-480 30 09.

Representantskapsmöte den 18 maj från kl 10 till cirka 15 i avdelningens lokaler. Vi kommer att köra en utbildning för ledamöterna i samband med mötet. Mer info kommer när det närmar sig.

Sektionsmöte Den 11 maj kl 11 har åkeri/miljösektionen ett medlemsmöte på Strike bowling i Örebro. Nominering till en avdelningsledamot på ett år kommer att ske. Även nominering och val av en representanskapsledamot.

Kvinnor i Transport har möte den 25 maj kl 10 på Boda Borg i Karlskoga. Så om du är kvinna, eller benämner dig som kvinna, är du välkommen på möte. Och får sedan göra av med lite energi på Boda Borg.

Transportpensionärerna har medlemsmöte tisdagen den 14 maj kl 14 på Café Skogen, Sörbyvägen 15 (Glomman) i Örebro. Vi bjuder på förtäring. Observera! Anmälan är bindande. Svar senast den 2 maj till 010-480 30 09. Välkomna, hälsar styrelsen!

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND NORDUPPLAND

Mötesdags Nu när påskmaten landat och förstamajtåget är tågat så vill vi påminna om:

➤ Sektion 1 och 5 håller möte onsdagen den 22 maj kl 18–19.30 på avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle. Fika från 17.30.

➤ Representantskapsmöte torsdagen den 23 maj kl 18–19.30 på avdelning 11, Sätrahöjden 16 i Gävle. Fika från 17.30.

Det är viktigt för demokratin att alla kommer på mötena.

Vill ni ha besök av en facklig representant från avdelningen? Hör er till mig på tel 010-480 30 11 eller e-post hakan.eriksson@transport.se!

Håkan Eriksson, avdelningsordförande

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektionsmöten

➤ Måndagen den 13 maj kl 17.30 håller sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt sektion 80 (tidnings- och reklamdistributörer) medlemsmöte på avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32 från Malmö C). På dagordningen bland annat nomineringar till LO-facken i kommunerna och krav till avtalsrörelsen. Styrelsen med ersättare träffas kl 17. Fika serveras. Välkomna, hälsar ordförande Maths Nilsson, 0704-80 89 74.

➤ Onsdagen den 15 maj kl 18 kallar sektion 20 (åkeri) till medlemsmöte i Transports lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Smörgåstårta serveras från kl. 17.

➤ Onsdagen den 15 maj kl 19 kallas alla medlemmar till möte i Securitasklubben. Denna gång kommer mötet att hållas på Scheelegatan 2 i Lund (Securitaskontoret). Varmt välkomna!

Transport-Sossen Onsdagen den 29 maj kl 18 kallas både medlemmar, och de som önskar bli det, till Transport-Sossens möte/grillkväll tillsammans med Seko i Per-Albins födelsehem (Per Albin Hanssons väg 91–93 i Malmö). Temat på mötet är ”Hur jobbar och förhåller sig partiet kring 73-punktsprogrammet”, samt lite information kring viktiga beslut på vår senaste partikongress i Örebro. Inbjuden gäst är Annelie Karlsson, ny gruppledare i riksdagen. Anmäl dig senast den 19 maj till Henrik Dagshem på 070-537 95 79.

Tillsammans med avdelning 14 kommer vi att vara på Shell i Strömsnäsbruk torsdagen den 9 maj och tisdagen den 18 juni, mellan kl 16 och 23. Besök oss och kom med idéer till avtalsrörelsen. Har du koll på avtalsförsäkringar, pension och föräldrapenningtillägget? Om inte så ställ en fråga. Eller kom bara förbi på en kopp kaffe.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Hänger du med i avtalsrörelsen? Dyker det upp konstiga ord? Hur kan du själv påverka? Gå en facklig utbildning så kan vi hjälpa till att räta ut frågetecknen lite grand. Det finns inga dumma frågor – bara dumma svar.

Medlems-/Nomineringsmöten

➤ Sektion 1: Måndagen den 13 maj kl 18 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg. Fika från kl 17.30.

➤ Sektion 3 och 7: Lördagen den 25 maj kl 10 i Folkets hus, Södra vägen 3–7 i Ängelholm. Fika från kl 9.30. **Observera! Båda sektionerna har möte på samma tid och plats.**

Årets viktigaste dagar Vi på avdelning 14 håller träffar runt om i vårt område. Så transportare, ta chansen att få svar på dina frågor och ventilera dina åsikter på dessa kampdagar. Kom med förslag om ort, dag samt arbetsplats till transport.14@transport.se eller ring 010-480 30 14.

AVDELNING 16, GOTLAND

Avdelningens årsmöte gick av stapeln den 19 mars i Arbetarrörelsens hus. Gäst och mötesordförande för kvällen var förbundskassör Anna Ryding. Inga förändringar bland de ordinarie i styrelsen, men två suppleanter har valt att kliva åt sidan på grund av tidsbrist. En ny suppleant har valts in, vi hälsar därmed Jonas Andreasson från taxi välkommen in i avdelning 16. En suppleantplats är vakant.

Valet till Europaparlamentet Kandidaten som LO och Transport stödjer, Johan Danielsson,

kommer till Gotland den 16 maj kl 17. Plats Joda, Skeppsbron 24. Alla är välkomna att lyssna och ställa frågor.

Tvärfackliga utbildningar
➤ Pensionskväll: den 22 maj kl 17.30. Målgrupp: du som är nyfiken på vad som händer den dagen du går i pension. Måste alla jobba till 70 för att få en rimlig pension? Anmäl dig till ylva.bendelin@lo.se eller kontakta avdelningen.

➤ Medlem i facket: den 8–10 oktober. Målgrupp: medlem i något av LO:s fackförbund, inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen. Skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

Avtalsråden träffades i mars, för att ta fram de stora riktlinjerna inför avtalsrörelsen 2020. Under hösten träffas mindre grupper för att precisera ”kraven” inom varje specifikt avtalsområde. Kollektivavtalet är mer än lön och arbetstider. Större fokus kommer att läggas på arbetsmiljö inför förhandlingarna 2020.

Kontakt med avdelningen
Ring 010-480 30 16 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Sektion Södra Älvsborg hälsar sina medlemmar välkomna till medlemsmöte torsdagen den 23 maj kl 18 på Brukshundsklubben i Borås. På programmet: väktarhund, grillning, eventuellt brännboll, fyllnadsval till sektionsstyrelsen och suppleanter till repet.

Anmäl dig senast den 20 maj på tel 0730-225523 eller mejl eva-marie.gustafsson.sandberg@boras.se. Välkomna, hälsar styrelsen, genom Christer!

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Kontakt med avdelningen sker via mejl transport.19@transport.se alternativt tel 010-480 33 65. Övriga kontaktuppgifter, se hemsidan!

Kalendarium
➤ 14–16 maj: Lokal handledarutbildning för Startpunkten.

➤ 22 maj: Förbundsråd i Stockholm. Avdelningens representant deltar.

➤ 23 maj: Pensionärsklubben inbjuder till guidat besök i Hälleskogsbrännan. **Föranmälan senast den 14 maj** till Inger Fredriksson på tel 070-481 60 28. Samling vid OKQ8 i Surahammar kl 9 för samåkning till ”brännan”. Medtag eget fika! Besöket avslutas med gemensam lunch i Surahammar (egen kostnad).

➤ 26 maj: Val till EU-parlamentet! Glöm inte att rösta!

➤ 29 maj: Avtackning av ombudsman Kjell Ståhl, som går i pension. Start kl 15. **Föranmälan till avdelningens kassör.** (Frågor om detta besvaras av avdelningens kassör eller ordförande).

Nyvald avdelningsstyrelse
Vid årssammanträdet med avdelningens representantskap den 23 mars valdes följande styrelse:

Ordförande Kimberley Westermark, kassör Joakim Borg, sekreterare Niklas Strand, ledamot/vice ordförande Andreas Kedborn, ersättare/vice sekreterare Jonathan Österholm, ersättare Colin Lehnjoh.

En ordinarie plats i styrelsen är vakant för fyllnadsval.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Fiskedag Du som är medlem har möjlighet att ta med dig din närmaste familj på en trivsam fiskedag tillsammans med andra Transportare och deras familjer.

Från kl 12 lördagen den 1 juni till kl 12 söndagen den 2 juni har avdelningen hyrt Skräcklagölen i Bottnaryd. Det kommer att finnas korv med bröd samt dricka i anslutning till grillplatsen.

Max antal fiskar per person är tre stycken, så alla har möjlighet till fiskelycka.

Glöm inte bort att hålla lite koll på vår hemsida, där det kan dyka upp andra saker som händer i avdelningen.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsen har möte fredagen den 10 maj kl 9. Plats: avdelningen i Halmstad.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Träffa Transport! Under vecka 22, 20–26 maj, är vi i olika städer i Norrbotten. Har du frågor eller vill veta mer om ditt avtal? Arbetsmiljöfrågor? Träffa Transport är din chans att prata med ombudsmän, regionala skyddsombud och avdelningens ordförande. Du hittar oss vid Transporthusvagnen, där vi även bjuder på hamburgare.

➤ Måndag 20 maj: Piteå.

➤ Tisdag 21 maj: Haparanda.

➤ Onsdag 22 maj: Junosuando.

➤ Torsdag 23 maj: Luleå.

Exakt plats meddelas via sms.

Söndagen den 26 maj är det valdag till Europaparlamentet. Välkomna!

AVDELNING 28 I NORR

Aktuellt i avdelningen
➤ 15 maj: Medlemsträff i Skellefteå kl 18.30.

➤ 24 maj: Frukostträff i Umeå om Europarlamentsvalet kl 7.30–9.30. Gäst: Björn Wiechel.

➤ 31 maj: Sektionsmöte.

För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transports hemsida.

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 Sandra, 010-480 34 35 eller sandra.jakobsson@transport.se.

Fjällägenhet i Hemavan
Avdelningens fjällägenhet finns tillgänglig för uthyrning. Den sista april är det brytdatum för lottning på veckorna 33–1. På vår hemsida hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.

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

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

➤ 6 maj: Valpepp på kontoret i Övik med Lars Mikaelsson och Emil Burman. Lunch med start kl 12 på kontoret, sedan blir det arbetsplatsbesök och kl 18.00 träffas vi på Gnistan, med diskussioner och frågestund. Anmälan till lunchen måste ske till Håkan Forslund, 073-021 87 45, senast den 3 maj.

➤ 25 maj: Husumdagen med inriktning på dödade/skadade i jobbet. Kom och diskutera med oss kl 12–16 på torget i Husum.

➤ 26 maj: EU-valet. Gå och rösta i detta viktiga val!

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Våren har gått snabbt och snart är det sommar.

Löpande uppdateringar från Flygavdelningen finns nu att följa på Facebook, ”Transport Flygavdelning”. Ta chansen att gå in och gilla vår sida där!

I övrigt jobbar vi vidare med klubbstyrelseutbildningar, avtalen inför kommande avtalsrörelse och fortsatt arbete med att stärka facket på era arbetsplatser.

Alla våra kontaktuppgifter hittar ni på vår hemsida: www.transport.se/avdelningar/flyg/.

Johan Eriksson, ordförande i flygavdelningen

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Avdelningens årsmöte har nu ägt rum och det har skett en del förändringar i styrelsen.

Ordförande Jimmy Ovesson valde att inte ställa upp på omval eftersom han har börjat sitt nya arbete inom Transports projekt *Ordning och reda i åkeribranschen*. Även sekreterare Cecilia Gunnvall tackade nej till omval. Om allt går som det ska får hon ”uppdraget” mamma i slutet av maj och kommer att vara borta från avdelningen ett tag. Vi vill passa på att tacka båda för arbetet de gjort och önska dem lycka till i sina nya roller.

Självklart vill vi också hälsa Marcus Svensson och Kersti Norén Dahlström välkomna som ny ordförande respektive sekreterare. Marcus och Kersti har varit med länge och även om det är mycket nytt att lära så tror vi att de tillsammans med Mikael Hussner blir en stark och stabil grund i det verkställande utskottet.

Slutligen vill vi meddela att Tomas Pettersson har slutat på avdelningen. Hans avtalsområden hanteras just nu av Mikael Hussner och Benny Lundgren. Vi tackar Tomas för den här tiden.

Sektion 1 (Nordöstra Skåne):
➤ Den 8 maj kl 17 anordnar sektionen en avtalsinformation i Broby om tidningsdistributionsavtalet för alla medlemmar som jobbar inom det avtalsområdet. Anmälan dig till avdelningen på 010-480 30 51, senast den 6 maj.

➤ Sektionen brukar arrangera Startpunktsutbildningar på helger. Men nu vill vi se hur stort intresset är för kvällskurser, en till två kvällar måndag–fredag. Intresserad? Hör av dig till avdelningen så startar vi en sådan.

Sektion 2 (Blekinge):
➤ Den 18 maj kl 11–15 arrangeras LO:s familjedag i Wämöparken i Karlskrona. Gratis inträde! Mikael Rickfors och Pappas Kapsyl uppträder. Det kommer finnas hoppborg, ballongdjur och ansiktsmålning. Och korv, kaffe, våfflor och kroppkakor till försäljning. Transport är även i år ansvarig för chokladhjulet. Så varmt välkomna dit och snurra. Alla intäkter går oavkortat till Barncancerfonden.

Sektion 3 (Kronobergs län):
➤ Den 1 juni anordnar vi en familjedag för alla medlemmar i avdelning 51. Ta med er familjen till Ryttaretorpet i Växjö. Där kommer till exempel att finnas hoppborg, ansiktsmålning och minigolf – och en frågesport för er vuxna. Så kom och tävla om fina priser. Vi bjuder på mat och fika.

➤ Den 28–30 juni är vi på Åseda Truckmeet. Besök oss gärna för att diskutera fackliga frågor, svara på vår frågesport och tävla om fina priser eller bara hälsa och umgås. Hoppas att vi ses i sommar!

Sektion 4 (Kalmar län):
➤ Den 25 maj genomförs tolvskillingsmarknaden i Oskarshamn. Deltagare från sektion 4 finns på plats under dagen för att svara på era frågor.

➤ Den 2 juni kl 13 är det medlemsmöte på ABF, Verkstadsgatan 13 i Oskarshamn. Sedvanliga mötesförhandlingar, fika, goda samtal och högt i tak. Vi välkomnar både nya och gamla medlemmar till mötet. Har du frågor? Ring avdelningen på 010-480 30 51.



Under två kampdagar i maj ger sig Transports Norrlandsavdelningar ut med husvagnar, tält och grillar för att träffa medlemmar och bland annat prata EU-val, försäkringar och avtalsfrågor.

Den 10 maj, kl 10–14, kommer vi att finnas ute på följande platser:

1. Suptallen Vittangi (rastplats).
2. Porjus rastplats.
3. Storhälla 2, Storuman (rastplats vid korsningen E45/Blå vägen).
4. Storgatan 46, Dorotea (rastplats).
5. Hoting, Lastbilsparkeringen på Industrivägen 2.
6. Ångsta (rastplats på E45).

Och den 15 maj, kl 10–14, kan du träffa oss här:

7. Harrbäcken rastplats, Norrfjärden, i norr- och södergående riktning.
8. Tjärn rastplats, Skellefteå.
9. Kontrollplats Umeå, norrgående.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Efter senaste årsmötet ser avdelningsstyrelsen ut så här:

Ordförande Dan Johansson (nyvald), Sekreterare Mikael Gustafsson, Kassör Jan Lendin, Ordinarie ledamöter Maud Andersson, Anneli Vallius, Anders Dristig (nyvald) och Alexander Hutter (nyvald).



FOTO: SHUTTERSTOCK

NATTÖPPET

Avdelningen har nattöppet torsdag 16–17 maj kl 18–8.

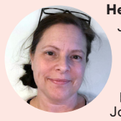
Har ni frågor om avtal, arbetsmiljö och EU-valet, eller är ni bara sugna på en fika eller korv med bröd? Kom till avdelningen. Välkomna!

Studier Vill du ha mer information om någon av våra kurser, eller anmäla dig? Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter på 010-480 36 22 eller alexander.hutter@transport.se.

➤ Startpunkten, grundutbildning även för icke medlemmar: Lördagen den 11 maj kl 10–14, och tisdagen den 11 juni kl 17–21. Kursen hålls på avdelningsexpeditionen.

➤ Avtalspunkten, grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Endast för medlemmar. Kontakta Alexander Hutter om du är intresserad.

AVDELNING 88 DALARNA



Hej! Jag heter Jenny Björnberg och är nyvald ordförande/studieorganisatör på avdelningen. Jag efterträder Åke Westerberg och håller som bäst på att sätta mig in i arbetet här. Men hör gärna av er om ni vill ha besök av oss på er arbetsplats, eller om ni har några funderingar angående studier. Kontaktuppgifter till mig är jenny.bjornberg@transport.se eller 010-480 36 38.

Yrkesförardagen Avdelning 88, 11 och 18 kommer att medverka den 6 maj på Yrkesförardagen vid halkbanan i Falun.

Trucks in Dalarna, den 17–18 maj vid Romme Alpin. Vi kommer att finnas på plats med tält där vi bland annat bjuder på lättare förtäring.

Johan Danielsson, vår toppkandidat till EU-valet, finns på plats på fredag eftermiddag.

Representanter från förbundskontoret kommer också att vara med under dessa dagar.



Här kommer klubbstyrelsen på Samtrans: Annelie Tottie, Björn Erkus, ordförande Stefan Looström och Eva Andersson. De övriga tre styrelseledamöterna kunde inte vara med.

Månadens klubb

”Det har aldrig känts så här stabilt”

Ny ägare, ny vd och nya mellanchefer väcker hopp i styrelsen för taxitelefonisternas fackklubb. Det verkar som om ett bättre klimat och större förståelse för fackets roll är på gång inom Samtrans i Solna.

Text och foto **Lena Blomquist**

– Jag har jobbat här sedan 2012 och det har aldrig känts så stabilt som nu, säger Annelie Tottie, fortfarande vikarie men numera på heltid – och ledamot i fackklubbens styrelse.

Ordförande Stefan Looström ser det som ett gott första tecken att den nya ledningen har gått tillbaka till en tidigare schemamodell. Med samma argument som klubben hävdade i riskanalysen inför den förra förändringen.

När den fackliga verksamheten hamnade på sparlåga för några år sedan lärde sig klubben att en liten styrelse absolut kan vara effektiv – men också sårbar. Nu består styrelsen av sju personer.

– Vi har börjat med utbildning. Alla i styrelsen har gått kurser, och vi har fått en bättre skjuts i verksamheten, säger Björn Erkus, styrelseledamot både förra gången och i den omstartade klubben.

DE FYRA LEDAMÖTERNA som stannar kvar en stund efter skiftet beskriver en arbetsplats där många går på vikariat, jobbar deltid eller är timanställda.

– Det finns en historia här med hård arbetsbelastning och mycket sjukskrivningar, säger Stefan Looström.

Har ni facklig tid?

– Näe, inte några fastlagda timmar. Men ledningen brukar låta oss använda arbetstid om vi frågar när vi behöver, säger ordföranden.

MÅNGA AV KOLLEGORNA har sitt allra första jobb, de är unga och ofta okunniga om arbetslivet. Ett av klubbens svar på detta är en planerad löne-workshop. Alla som vill ska få lära sig att läsa sina lönespecifikationer och få svar på frågor om tillägg, sjuklön, lönetrappan och övertidsersättning …

– Vi har lite lösa planer på en filmkväll med någon bra rulle från arbetslivet, säger Stefan Looström. En utbildning i mötesteknik har vi också pratat om.

Startpunkten är ju grundkursen för alla nya transportare – och alla som är nyfikna men inte har gått med i facket. En sådan är självklart på gång inne på Samtrans beställningscentral i Solna.

– Ett mål är att vi ska få de unga att förstå vad det innebär att jobba, att de har rätten på sin sida … men också att de har skyldigheter, säger Björn Erkus.

DET GÅR DOCK lite långsamt att rekrytera medlemmar, tycker Annelie Tottie.

– Vi planterar små frön för att få intresset för facket att växa, säger hon.

SAMTRANS TAXITELEFONISTKLUBB

Antal medlemmar: Mellan 10 och 20.

Tillhör: Avdelning 5.

Historia: Klubben kom i gång 2016, men tappade farten när nästan hela styrelsen tog föräldra- eller studieledigt. Nystart i höstas.

Fakta Samtrans

Samtrans kör, administrerar och samordnar resor för personer med särskilda behov (rullstolstaxi och färdtjänst) samt skolskjutsar, arbetsresor och sjukresor i specialfordon. Upphandlade främst i kommuner i Stockholms län. Cirka 100 anställda jobbar med administration och i växeln. 175 åkerier med cirka 750 förare är anslutna.





Åsa Karlström hämtar inspiration till sin hobbygjutning i olika Facebook-grupper och överallt i vardagen. Betongugglorna agerar dörrstopp hos kollegorna på kontoret.

Månadens medlem

”Jag är lite betongnörd”

Hon skriver om det. Fotar det. Arbetar i det. Kör det, jobb som fritid. – Betong är mitt liv, säger bloggaren och ”betongbruden” Åsa Karlström.

Text och bild **Justina Öster**

Smeknamnet har hon gett sig själv. ”Betongbruden”, återfinns på Åsa Karlströms instagramkonto, likaväl som på hennes veckovisa blogginlägg på betong.se (tidskriften Betongs webbtidning). Det ena ledde till det andra när Åsa plåtade utsikten från sin hytt i betongbilen hon kör i Stockholmsområdet.

FÖRUTOM ATT FOTA gillar hon att skriva om sitt jobb. Favoritämnet är arbetsmiljö och hon har siktet inställt på att bli skyddsombud.

– Jag blir ofta förbannad, det slarvas så otroligt mycket med arbetsmiljön på våra byggen. Att lyfta saker över bilarna är förbjudet ändå görs det regelmässigt, även bland stora aktörer som säger sig värna om arbetsmiljön.

På kollegornas rum, runt om på Betonglarsson där Åsa jobbar, står hennes alster; ugglor, hästar, hundar, döskallar, bilar, hjärtan, krukor, bockar, en slingrande drake i Hammarbyskrud.

– Betonggjutning är min hobby, det är häftigt att göra egna grejer. Jag har ett betongrecept tatuerat i nacken också, en tatuering av fem. Jag var undersköterska, körde schaktbil men så började jag köra betong.

– Det är ju rätt sjukt egentligen, att jobba 13, 14 timmar när vi har högsäsong och sen åka hem och gjuta. Men jag trivs, ypperligt, har hittat hem. Arbetet är så omväxlande, ena dagen är du mitt inne i Stockholmssmeten, nästa dag på väg ut till en skärgårdsö.

Hemmagjutningen inleddes i plastbyttor hemma i köket. En utmaning. Nu har hon fixat en liten hobbylokal.

Har du bara betongtatueringar?

– Nej, nej, så galen är jag inte.

Åsa demonstrerar sin Hammarbytatuering. Hon var mobbad under skoltiden, men i Hammarbyklacken fann hon sin fristad och gemenskap, tillsammans med sin bror. En drake med texten ”Ad Augusta per Angusta” på ena smalbenet symboliserar att hon tagit sig ur ett destruktivt förhållande. Latinet står för ”Till triumf genom trångmål”.

– Man kan ha det tufft i livet, men gå vidare, säger hon.

I ett blogginlägg kallar Åsa Karlström sig för ”lantis” och med den uppväxten trivdes hon.

– Jag delade min tid mellan pappas jänkare och hojar i garaget och hästarna i stallet.

ÅSA KARLSTRÖM

Ålder: 41 år.

Familj: Singel med bondkatten Oden.

Jobb: Betongbilsförare.

Bor: Tumba.

Betong: Mitt liv.

Följer: Måndagsbloggen av Roger Andersson.

Poddar: ”Olika inom ekonomi, vill lära mig mer när jag inte har häst längre och kan spara”.



Fönsterdrake smyckad i Hammarbys färger

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 57 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. 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. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Kontrolluppgifter och uppdateringar

Kontrolluppgift blir Individuppgift

A-kassan måste rapportera den skattepliktiga ersättning som du får från oss, och den skatt som dras, till Skatteverket.

Från och med den 1 januari 2019 rapporterar vi det varje månad i stället för en gång per år. Du kommer också att få uppgifterna månadsvis på dina utbetalningsspecifikationer i stället för en gång per år.

Samtidigt byter uppgifterna namn från Kontrolluppgifter till Individuppgifter.

Du hittar uppgifterna på Mina sidor i menyn under Utbetalningar och rubriken Individuppgifter samt på din utbetalningsspecifikation.

Uppdateringar på Mina sidor

Varför är det så många uppdateringar på Mina sidor och Mitt Medlemskap? Mina sidor och Mitt Medlemskap används av alla, eller flera av de 26 a-kassorna.

Tjänsterna måste därför fungera tillsammans med IT-system på alla på de a-kassor som använder dem.

De måste även fungera tillsammans med system på andra myndigheter som till exempel CSN, Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan.

Eftersom informationen i systemen kan påverka din och andra medlemmars ekonomi, är det extremt viktigt att systemen är säkra.

Därför gör vi löpande uppdateringar och uppgraderingar.

Följ oss även på Facebook

På vår Facebooksida berättar vi om kommande uppdateringar som kan påverka tillgängligheten till Mina sidor och Mitt Medlemskap.

Här berättar vi också om det sker några förändringar av utbetalningsdatum, ändrade öppettider vid helger, problem med Mina sidor eller andra händelser som avviker från våra normala rutiner.

Följ oss på www.facebook.com/transportsakassa så får du information direkt när det händer något viktigt som du bör känna till!

TRANSPORTS A-KASSA www.transportsakassa.se



FOTO: CALLE VON SCHEELE

Löneklyftan i EU måste bort

”Det var underbart att se vänner från centrala och östra Europa i folksamlingen!”

EU är ett enormt landområde med öppna gränser och fri handel. Löftet till oss var att friheten skulle skapa välstånd åt alla, och leda till ökad jämlikhet mellan ländernas medborgare. I politikens värld kallas det för konvergens, men den har ännu inte nått arbetarna i EU:s nya medlemsländer.

En färsk studie från ekonomer vid det fackliga forskningscentret ETUI kom fram till att ”arbetare i elva länder i centrala och östra EU tjänar 944 euro (cirka 10 500 svenska kronor) mindre i månaden än arbetare i Tyskland”.

Lägre levnadsomkostnader är med i beräkningen.

DÅ SKA VI komma ihåg att tyskarna inte på något sätt har EU:s högsta löner. I verkligheten är vi alltså långt ifrån en lönekonvergens. Trötta stereotyper och släpphänta förklaringar om lågkvalificerade arbetare har ingen plats i den här diskussionen. Löneklyftan mellan öst och väst är ännu högre om vi räknar in utbildningsnivån.

VAD BETYDER LÖNEKLYFTAN för arbetarna? Först av allt måste vi nyansera bilden. De låga lönerna i länder som Portugal och Slovenien visar att det inte är så enkelt som en berättelse om öst och väst. Vi ser dessutom en enorm ojämlikhet inom vissa enskilda länder. Däremot är det tydligt att stora löneskillnader på en gemensam marknad skapar spänningar och negativa konsekvenser för arbetare från alla regioner.

Det är särskilt sant i den rörliga transportsektorn, där Europiska Transportarbetarefederationen (ETF) representerar mer än fem miljoner arbetare från alla unionens medlemsländer, och många länder utanför unionen.

VI SER VAD som hänt i åkeribranschen, vid flygbolag som Ryanair, och inom transportsektorn i hela Europa. Social dumpning. Exploatering. Osund konkurrens. Man tävlar mot botten med löner och arbetsvillkor. Allt följer samma mönster, arbetsgivare leker med skillnaderna mellan arbetare och spelar ut dem mot varandra. Det slår ut jobb på vissa håll, och arbetare fastnar i låglönejobb under fruktansvärda förhållanden. Åkeribranschen har blivit en symbol för detta, delvis för att jobben inte har flyttats till andra länder. I stället ser vi arbetare som har sina anställningskontrakt i länder som Slovakien, men som jobbar i väst för mycket lägre löner än de som är anställda på plats.

Chaufförerna har fruktansvärda villkor, de tillbringar månader i sträck i små lastbilshytter utan tillgång till grundläggande bekvämligheter. De lever tätt intill lokala chaufförer, som riskerar att förlora sina jobb för att de är för dyra att anställa.

Den ”slovakiska” arbetsgivaren är ofta bara ett brevlådeföretag, ett mikro-kontor skapat av ett bolag i väst, enbart i syfte att utnyttja låg lön och standard i ett annat EU-land.

SITUATIONEN FRÄTER PÅ det europeiska projektet. Var finns gemenskapen i ett EU som tvingar européer in i en bitter tävlan mot varandra? Vi måste vara vaksamma när en våg av besvikelse och populism sveper över vår kontinent.

MED INTERNATIONELL SOLIDARITET som stöd har arbetarna och deras fackförbund tagit initiativ till att skapa en positiv vision för ett Europa, som arbetar för arbetare.

Vår kampanj ///Fair Transport/// har genomfört mer än 100 aktioner över hela Europa för schysta villkor i transportbranschen. Höjdpunkten var en stor demonstration i Bryssel den 27 mars i år. Det var underbart att se vänner från centrala och östra Europa i folksamlingen! Särskilt många kom från Rumänien, Ungern och Polen.

Arbetarna och deras fackförbund måste stå enade och agitera för att konvergens uppåt, i löner och arbetsvillkor, är det enda sättet att få en långsiktig stabilitet inom EU. Löftena vi gav till medborgarna i de nya medlemsländerna ska uppfyllas.

VÅRT ARBETE HAR burit frukt. EU-parlamentet har nyss röstat om mobilitetspaketet (se fotnot). Politikerna har lyssnat på oss och godkänt förslag som ska garantera sund konkurrens, jämlik lön och schysta villkor för alla chaufförer.

Men fler beslut behövs om vi ska eliminera löneklyftan och skapa sann jämlikhet och jämlikt välstånd över hela Europa.

Fotnot: I början av april beslutade EU-parlamentet om tre lagpaket inom mobilitetspaketet (vägpaketet). Läs mer på sidan 6–9.



FRANK MOREELS
ordförande i Europeiska Transportarbetarefederationen och belgiska transportfacket.



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Låt oss tända gnistan igen

”Deras berättelser handlar om ensamhet, lågt självförtroende, ändlösa körningar och att vara klämd mellan motstridiga krav från chefer och strikta regler om kör- och vilotider.”

Min far var internationell chaufför och vi levde på östra sidan av järnridån. ///Jag minns hans berättelser om långa resor till olika östeuropeiska länder på 1970- och 1980-talet. Till västra Europa fick pappa inte resa eftersom han vägrade gå med i kommunistpartiet.

Historierna handlade inte bara om att köra-köra-köra, trafikstockningar och problem i de snöiga Tatrabergen. Mest berättade han om hur människor levde, hur han tog en öl i Tjeckoslovakien, om de nya Abba-albumen i Jugoslavien.

De var alltid två chaufförer i bilen som pratade och löste problem ihop.

Jag har jobbat 14 år i Estlands Transportarbetareförbund och hör inte längre den här typen av historier. Våra medlemmar kör överallt i Europa, men de bor aldrig på hotell och går knappt på pubarna. Deras berättelser handlar om ensamhet, lågt självförtroende, ändlösa körningar och att vara klämd mellan motstridiga krav från chefer och strikta regler om kör- och vilotider.

All stolthet och glädje, som fick min far att bli internationell chaufför, har försvunnit.

ESTNISKA INRIKESFÖRARE FICK nyligen ett nytt kollektivavtal som höjer minimilönerna rejält. Men våra internationella chaufförer blev utan avtal och höjd lägstalön. De blev förbannade eftersom de tycker att de borde tjäna lika mycket eller till och med mer. Chaufförerna har helt rätt.

Tyvärr verkar de på en helt annan marknad. Deras löneanspråk kan inte tillgodoses genom högre priser på transporter eftersom företagen konkurrerar med lettiska, litauiska och särskilt polska åkerier med mycket lägre löner.

NORDISKA CHAUFFÖRER HAR suttit i samma sits de senaste 15 åren, efter att Estland och resten av de öst- och centraleuropeiska länderna gick med i EU. Nu är det våra chaufförer som känner av de ojämlika lönerna. Vårt land arbetar nu effektivt för att minska lönegapet mot Norden, men Lettland släpar rejält efter.

I dag vill färre ester jobba som chaufförer och många arbetsgivare måste söka personal utomlands. Trots att våra löner ökat är de inte tillräckligt höga för att locka polska, lettiska eller bulgariska låglöne-chaufförer. För att kunna ta in ukrainska, moldaviska och georgiska förare startar arbetsgivarna därför brevlådeföretag.

På laglig väg skapar de först bemanningsföretag i Polen, där de rekryterar förare som kör i Estland. Problemet är att de falska bemanningsföretagen inte går att kontakta för att teckna kollektivavtal och betala rättvisa löner.

Vi har nått en punkt där våra inhemska chaufförer lämnar landet för att jobba i Norge, samtidigt som våra arbetsgivare ägnar sig åt social dumpning.

Det är dags att analysera vad vi gör för fel. Läxan vi lärt är att endast företag som har avtal med fackets sköter sig och betalar goda löner. De måste skyddas från osund konkurrens genom att skapa ordning på hela den europeiska marknaden.

Från fackligt håll har vi tyvärr misslyckats eftersom vi saknat både rättigheter och kraft att förhandla fram bindande EU-regler. Det nya mobilitetspaketet (se faktaruta) är lovande, men stora risker för orättvis behandling kvarstår. Europas chaufförer kan fortfarande spelas ut mot varandra.

VAD VI BEHÖVER är att nästa EU-parlament och EU-kommission ger våra fackliga organisationçer full rätt att förhandla, liksom konflikträtt. En effektiv styrning av arbetsmarknaden krävs också för att vi ska få en fungerande social dialog, goda avtal för chaufförerna, seriösa företag och stater som tar in skatter och sociala avgifter i rättvis omfattning.

Man har kommit överens om detta inom FN:s internationella arbetsorganisation ILO, nu behöver det också genomföras i EU.

FÖR ATT ÅTERKOMMA till min pappa, jag tror verkligen att det går att skapa goda villkor och rättigheter för Europas chaufförer igen – om vi jobbar tillsammans. Vi har redan förlorat för mycket tid.

Delta i debatten!

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

Fotnot: Internationella arbetsorganisationen ILO är ett självständigt fackligt organ inom FN, som arbetar för att främja social rättvisa och humana arbetsvillkor.



PEEP PETERSON
ordförande i Eesti Ametiühingute Keskliit, Estlands LO.

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Temperaturen gör det lätt att bli pessimist

Larmrapporterna om jordens uppvärmning kommer allt tätare. Det har blivit svårare att blunda. Visst, det finns skeptiker eller rena förnekare som pratar om klimathysteri. En av dem lyckades bli president i ett av de länder som släpper ut mest klimatgaser.

DET MEST RÄTTVISA sättet att mäta klimatutsläpp är per capita. Alltså hur mycket länderna släpper ut per invånare.

Listan toppas av Kanada som släpper ut omkring 18,5 ton koldioxid per person och år. Det är fyra gånger mer än Sverige som ligger långt ner i klimatskurkligan, bland länder som Turkiet och Chile.

Man kan mäta bara koldioxid eller alla växthusgaser, då även exempelvis kväveoxider räknas in. Oavsett vilket hamnar Kanada, USA, Australien och Luxemburg högst.

Tittar man på alla växthusgaser åker Sverige upp en bit och hamnar strax under snittet bland världens länder.

Sverige är ett glesbefolkat land med vinterklimat och långa avstånd. Det borde egentligen bädda för höga utsläpp av växthusgaser. Att vi ändå fått ner dem beror till stor del på vattenkraften och kärnkraften, som givit en skapligt ”ren” elproduktion.

I STÄLLET PEKAS vägtrafiken, särskilt den tunga, ofta ut som en klimatbov i Sverige. Våra relativt låga klimatutsläpp gör förstås att vägtransporternas andel blir högre än länder med stora totala utsläpp.

Men är vår trafik sämre än andra länders? Släpper den ut mer växthusgaser per capita än andra jämförbara stater? På den frågan har jag inte lyckats hitta något svar.

Jag är övertygad om att klimatet är en ödesfråga och det är lätt att bli pessimistisk när medeltemperaturen gång på gång slår rekord och glaciärerna smälter som isglassar en het sommardag.

Tyvärr hjälper det inte mycket om Sverige satsar stort på biodrivmedel, elbilar och vindkraft. Inte när Kina bygger nya kolkraftverk och USA:s president uppmuntrar till ökad användning av fossila bränslen.

Vad krävs för att vi globalt ska kunna vända utvecklingen? Kommer nya extremväder med ihållande torka, orkaner, skogsbränder, skyfall, översvämningar och enorma skaror av klimatflyktingar att få två, tre miljarder människor att lägga om livsstil? Samtidigt som jordens resterade fem, sex miljarder avstår från delar av den konsumtion som vi i väst tagit för given...

Eller är det ny teknik som ska rädda planeten och mänskligheten?

LÅT MIG GISSA. Det är både och. Vi måste satsa mer på bland annat solkraft och bränsleceller. Men också lägga om våra levnadsvanor.

Det känns motigt. Fast alternativet framstår trots allt som ännu mera skrämmande.

> ”I stället pekas vägtrafiken, särskild den tunga, ofta ut som en klimatbov i Sverige.

Jan Lindkvist **är chefredaktör på Transportarbetaren.**



Toppen & botten

↑ Cykelbanan sopad och fått på lättrullade slicks på hojen.

↓ Alla terrordåd. Så förbannad fegt och destruktivt.



FOTO: PRIVAT

Hallå där!

GERT GUSTAFSSON

... i Knivsta, före detta tidningsbud som reagerade på bilden i förra numret av Transportarbetaren.

Vad kan du berätta om fotots historia?

– Det där är en reklambild från Svenska Dagbladet. Jag hittade annonsen när jag sökte i tidningens historiska arkiv och tittade på sidor från 1941. Jag såg direkt att det inte var en blid från verkligheten. Tidningsbudet har med sig två olika nummer av tidningen, och högklackade skor hade inget bud på den tiden heller.

Vad vet du om kvinnan som poserar med Svenska Dagbladet?

– Ingenting egentligen. Jag tror nog att hon är tidningsbud, men fotografen ville väl inte gå upp så tidigt ... På den tiden dominerade kvinnorna helt bland buden, och det torde ha förekommit barnarbete också. Jobbet kallades ibland en ”familjeangelägenhet”. Hur vanligt det var vet jag inte.

Hur såg utrustningen ut då?

– Städrocken var vanlig åtminstone en period. Rocken och barnvagnen som hon körde tidningarna i var, plus klirret från nyckelknippan, ”stor så den kunde anstå en slottsfru” budets typiska uppenbarelse.

Och vad tror du om framtiden för tidningsdistribution?

– Det är en tillgång att buden finns, och jobbet kan kompletteras med brev och paket. Själv har jag två papperstidningar och prenumererar på tre till digitalt. Jag var tidningsbud från 1982 och fortsatte i 31 år.

LENA BLOMQUIST