TRANSPORT ARBETAREN

Nummer 5 maj 2021



P-vakt hyllas efter räddningsinsats i älven

Tidningsbud plåtar sin egen vardag

Historien bakom Dragon gate

Cykelbud startade eget kooperativ

KULTUR

Osäker framtid för första maj

Glöm inte kisspausen!

Flyg Avtalen äntligen klara ***Åkeri*** Norrköpingsåkare dömd för ekobrott
Renhållning Stora löneklyftor i Karlstad ***Taxi*** Hård strid om plexi-skydd i bilarna

DETTA ÄR EN ANNONS.



Transport och Folksam gillar dig så mycket att vi tillsammans har tagit fram Juristförsäkring. Den hjälper dig med familjejuridiken, till exempel när du ska flytta ihop eller isär, skriva testamente eller om du hamnar i en tvist vid köp. Nu kan du som är medlem köpa Juristförsäkring för endast 40 kronor/månad.

Upptäck mer eller köp på folksam.se/transport eller ring 0771-950 950.
Välkommen!

Folksam
För allt du bryr dig om

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

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

På omslaget: Namn Efternamn
Foto: Namn Efternamn

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB, Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga: 55 200.
Nästa nummer utkommer den 3–4 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



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 5











4 VÄLKOMMEN
Lilly Hallberg hittar ljusglimtar.

6 AVTALSRÖRELSEN
Flygplatsarbetarnas nya avtal klart.

8 ÅKERI
Åkare dömda för grova ekobrott.

10 TAXI
Krav på plexiglas och mer coronaskydd.

12 MILJÖARBETARE
Stora löneskillnader i kommunala bolag.

15 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

16 MÖTET HJÄLTE
Parkeringsvakten Amir Palislamovic räddade pojke ur älven.

20 DÄCKBYTE
Gummijätte med avtal utmanar lågpriskedja.

21 CYKELBUD
Hojande bud ledsnade och startade kooperativ.

24 SPECIAL HÄLSA
Missa aldrig din kisspaus!

30 TIDNINGSBUD
Jan Fleischmann plåtar kollegorna i natten.

36 KULTUR
Förstamaj-firandet svajar.

34 AVFART
Mystiskt Mini-Kina värt en omväg.

40 MAJKRYSSET

41 FRÅGA FACKET

42 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om anställningsskyddet.

42 MEDLEMSSIDOR
Nytt från avdelningarna.

45 MÅNADENS AVDELNING

46 MÅNADENS MEDLEM

48 LEDARE
JAN LINDKVIST
Alla hackar på Postnord.

FOTO: JAN LINDKVIST



Ytterligare en helg i pandemins skugga

Äntligen. Vaccineringen närmar sig. Och det ser ut att gå snabbare än befarat. Möjligheten att snart få komma ut och göra jobb, och framför allt att få träffa folk ”på riktigt” – på arbetsplatser, på fik eller i hemmet – känns mer realistisk än för bara ett par veckor sedan.

Äntligen är avtalen också klara för flygets markpersonal. Läs om vad det innebär i lön och villkor för Transports lastare, mekaniker och flygfraktspersonal.

OCH ÄNTLIGEN, FAKTISKT, får jag fakta om Dragon Gate. Denna märkliga, jättelika pagod som tornar upp sig vid E4:an i nordligaste Uppland. I snart 20 år, varje gång som jag passerat Älvkarleby, har jag undrat över vad det är för fejkat Kinaslott och hur det hamnat där. Några har kunnat ge svävande svar om felsatsning, entreprenörskap eller hotelldrömmar. Justina Öster går till grunden med Drakporten i det här numret av tidningen.

ATT LÄSA OM kollektivet Alternativa Kuriren känns upplyftande, på ett lite annorlunda vis än det självklart glädjande att Transport och Foodora tecknat avtal. John Antonsson träffade cykelbud som kör egen verksamhet i Malmö. Organisationen är helt platt. En arbetare betyder en röst. Kooperativet föddes i längtan efter att vara något mer än att vara en kugge i budföretagens ekonomiska hjul. Vinsten är främst makten över produktionsförhållandena. Och att de verkar ha så kul tillsammans.

JAG SJÄLV HAR försökt skriva om första maj-firande, både sett bakåt och framåt i tiden. Jag saknar det traditionella firandet, med fysiska möten. Här gäller väntan, även årets firande blir digitalt. Lika lite som när det gäller påsk tänkte jag förra året att det kunde bli ytterligare ett år med en helg i pandemins skugga. Men nu tror jag ändå att nästa år, ja då är firandet av arbetarrörelsens egen helg tillbaka. På riktigt.

Lilly Hallberg är reporter på Transportarbetaren.

> Och äntligen, faktiskt, får jag fakta om Dragon Gate.

lilly tipsar

Jan Fleischmanns fotoböcker för barn om vilda djur, till exempel *Gorillorna får äntligen besök* (eget förlag).

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

Våra artiklar om coronaskydd i taxibilar har väckt stort engagemang:

”Taxiförare har aldrig någonsin varit en prioriterad yrkesgrupp och i debatten glöms dessa tiotusentals människor ofta bort, trots att risken för att smittas – och i förlängningen dö – är betydligt högre för dessa kvinnor och män än för det stora flertalet..”
Jan-Erik

”För lite, för sent, för missriktat och trafikfarligt. Alla barriärer skapar reflektioner som förvirrar förarens synintryck.”
Tommi

”Vore väl bättre om vi chaufförer kunde få vaccinera oss omgående i stället.”
Carina

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Åkeriägare i Norrköping döms till fängelse för ekobrott
2. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
3. Vad hände med C-R Johanssons åkeri?

Pressgrannar

Motion till fack: Avskaffa konsumtionssamhället

Nästa år håller Handelsanställdas förbund kongress. En motionär vill att förbundet driver på för att helt avskaffa konsumtionssamhället, rapporterar medlemstidningen Handelsnytt.

Handels klimatprogram är inte nog för att klara klimatkrisen – handelns klimatpåverkan måste upphöra, heter det i kongressmotionen från Stockholmsavdelningen. ”Det finns inga jobb på en död planet” skriver Natasja Mrdjanvov i motionen.

Hon är vice ordförande i Handels avdelning i huvudstaden. Och en majoritet på avdelningsmötet ställde sig bakom motionen. Men Handels förbundsstyrelse skriver i ett utlåtande att förbundet även fortsättningsvis ska verka ”med kraft för hållbar konsumtion”, inte konsumtionsstopp.

I januari 2022 får kongressen att ta ställning. LH

läsarbilden



FOTO: ÅSA SAXÉN

ELI, 10 MÅNADER, hittade en taxibil att köra i Källparken i Uppsala. Mamma Åsa Saxén (som är taxiväxeltelefonist) passade på att fota.

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

Bilden



VAR DET NÅGON SOM SA APRILVÄDER? ”Vädret slog om på ett ögonblick. Det mulnade och snöfallet suddade bort alla illusioner om tidig vår”, säger Transportarbetarens John Antonsson, som tog bilden.

Debatt

Individuella löner styrs av godtycke

Hur är det möjligt att fortsätta med individuella löner?

Trots detta har man fortfarande individuell lönesättning inom offentlig verksamhet.

Ett exempel är det kommunala bolaget Karlstads Energi. Hur bedömer cheferna medarbetarna hemifrån? Eller är det bara godtycke som avgör hur stor löneökningen ska bli?

Och hur kan man tro att man tar bort psykosocial ohälsa genom att öka löneklyftorna på arbetsplatserna? I synnerhet när cheferna inte på ett bra sätt kan förklara på vilket sätt missgynnade medarbetare ska jobba för att få samma lönelyft som andra.

Målsättningarna är väldigt vaga. Frågar man medarbetarna så vet de inte vad de ska förhålla sig till. Vi ser även att jämställdheten inte efterlevs. Kvinnor får nästan alltid mindre del av löneutrymmet än männen. Vi har också hamnat långt från intensionen i arbetsmiljölagen om att arbetet ska anpassas efter individen och inte tvärt om.

ANDELEN AV PERSONER som vill byta jobb har ökat drastiskt, visar en undersökning. Hela 41 procent vill skifta arbete efter pandemin.

Vi är ganska säkra på att det inte stämmer in på de branscher som finns i Transport, där tarifflöner fortfarande är den mest tillämpade löneformen.





MIKAEL LADMAN OCH ÖRJAN JAKOBSSON
ombudsmän på Transports avdelning 6 i Karlstad

”Hur bedömer cheferna medarbetarna hemifrån? Eller är det bara godtycke som avgör hur stor löneökningen ska bli?”

Delta i debatten!

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



Flygets markpersonal får höjda löner från och med 1 maj.

FOTO: JUSTINA ÖSTER

Lönerna klara i flyget

Flyg. Efter månader av förhandlingar är lönerna klara för Transports lastare, mekaniker och flygfraktsarbetare. Avtalen följer LO-normen och ger 5,4 procent på 29 månader. Minus en mindre avräkning för en förbättrad avtalspension. Förbundet fick med sig en viktig princip som säger att höjningarna ska räknas på utgående löner.

Text **Jan Lindkvist**

Precis som för andra yrkesgrupper höjs nu lönerna i två steg. Den första gäller från den 1 maj 2021 och nästa lönelyft kommer den 1 oktober 2022. Avtalet löper sedan på till den 30 september 2023.

Transports ordförande och förhandlingschef Tommy Wreeth är lättad efter uppgörelsen med flygarbetsgivarna. Förbundet hade förberett konfliktvarsel, för att öka trycket på motparten.

– Nu kan vi lägga varslen i papperskorgen. Förhandlingarna gick trögt. Det var först på slutet som arbetsgivarna visade en riktig förhandlingsvilja, tycker jag.

– Vi gick in i förhandlingarna med tre huvudkrav. Vi fick igenom två av dem och det känns som en seger. Löneökningarna ska beräknas på utgående löner, inklusive personliga tillägg som är vanliga inom flyget. Arbetsgivarna gick till slut också med på LO:s låglönesatsning, det så kallade knäet.

Låglönesatsningen innebär att LO-arbetare som tjänar under 26 100 kronor får lite större procentuell lönehöjning än andra. I flyget ligger nästan alla anställda över den nivån. Men Transport ville ändå att lägstalönerna i avtalen skulle justeras upp, enligt knä-principen.

Det tredje kravet från den fackliga delegationen handlar om att växla lön mot mer ledighet. Genom att avstå från den extra semestersättningen skulle de flyganställda få fyra, fem extra semesterdagar – utöver de vanliga fem veckorna.

– Det är en förändring som inte skulle kosta arbetsgivarna ett öre. Ändå blev det stenhårt nej. Och motståndet kommer från högsta ort i Svenskt Näringsliv. Där hävdar man att tjänstemännen drivit samma krav, utan att få gehör. Det handlar uppenbarligen inte om ekonomi, utan om ideologi.

– Men vi kommer inte att släppa frågan. Den är intressant på fler av våra avtalsområden. I nästa avtalsrörelse får vi driva kravet bredare. Många av våra medlemmar skulle sätta värde på mer ledighet, säger Tommy Wreeth.

Flyguppgörelsen omfattar tre olika avtal – för flygmekaniker, lastare och personal som jobbar med flygfrakt. För lastarna och mekaniker gäller att lönerna höjs i två omgångar:

➔den 1 maj 2021 med 2,87 procent.

➔och den 1 oktober 2022 med ytterligare 2,13 procent.

Flygfrakten får något mer. 2,9 procent i första vändan och 2,2 procent i den andra.

HÖJNINGARNA MOTSVARAR inte fullt ut 5,4 procent. Förklaringen är att alla LO-grupper får en rejäl förbättring av avtalspensionen som arbetsgivarna betalar in premier till. (Startåldern för premieinbetalningarna sänks etappvis från 25 till 22 år de kommande åren.)

Kruxet är att LO-medlemmarna får bekosta reformen genom en avräkning på löneutrymmet. Ju fler unga desto större avdrag. För lastare och mekaniker blir avräkningen 0,4 procentenheter av de ursprungliga 5,4 procenten. Flygfraktspersonalen kommer undan med 0,3 procentenheter.

I likhet med övriga LO- och Transportgrupper får flygets medlemmar ingen kompensation för de sju månader då de gamla avtalen förlängdes. Den anses inbakad i löneutrymmet – märket – som industrin och LO la fast i höstas.

I slutspurten av flygförhandlingarna begärde Transport att den första löneökningen ska betalas ut redan på majlönen, och det blev också målet för arbetsgivarna, förklarar Tommy Wreeth.

PARTERNA ENADES OM att tillsätta en arbetsgrupp som ska jobba med arbetsmiljöfrågor och den automatisering som väntas komma över hela arbetsmarknaden. En annan arbetsgrupp ska fortsätta med översynen av själva lönesystemet.

Tidigt i avtalsrörelsen gjorde Transport och arbetsgivarna upp om att se över formalia i avtalen, spelreglerna. Förslagen som läggs kan påverka även flygavtalen.

I OCH MED överenskommelsen är avtalsrörelsen avslutad för Transports del.

Tommy Wreeth säger:

– Det känns skönt. Det blev stökigt med pandemin och prolongeringen av avtalen. Mycket av överläggningarna har fått ske digitalt. Våra fackliga förhandlingsdelegationer har gjort ett fantastiskt jobb.

Regeringen vill lägga ner Bromma flygplats

Flyg. Trafiken som går via Bromma flygplats ska så snart som möjligt flyttas över till Arlanda. Främsta skälet är överkapacitet för inrikesflyg, enligt regeringen.

Text **John Antonsson**

Det var vid en presskonferens den 21 april som miljöminister Per Bolund (MP) gick rakt på sak och berättade att regeringen vill lägga ner flygplatsen så fort som möjligt. Flygtrafiken har minskat mycket på grund av pandemin. Men enligt Bolund och Tomas Eneroth (S) hade inrikesflygande börjat minska redan 2018.

En utredning om nedläggningen kommer att tillsättas så snart som möjligt. Utredarens förslag kommer att presenteras i augusti.

Det som gör frågan särskilt delikat är det faktum att riksdagen gjorde ett så kallat tillkännagivande gällande Bromma flygplats så sent som 2016. Riksdagen sa då att Bromma flygplats ska vara kvar och fortsätta utvecklas.

TOMAS ENEROTH ARGUMENTERAR för att mycket har hänt sedan riksdagen tog ställning i frågan:

– Regeringen kommer återkomma till riksdagen och meddela hur vi ska att hantera tillkännagivandet.

Vid presskonferensen ställdes frågor om hur fort nedläggningen ska gå. Per Bolund log och sa att det kan nog gå snabbt.

Eneroth menade att utredningen avgör takten. Kontrakten mellan Svedavia, som driver flygplatsen, och markägaren Stockholms stad samt flygbolagen ska tas i beaktande, som det heter.

ÄN ÄR DET sista ordet inte sagt. Ett flertal oppositionspolitiker har uttryckt skarp kritik mot regeringens förslag.

– Flyget är en bransch som har svåra problem under pandemin. Nu rycker man undan mattan för flygets möjlighet till återhämtning, säger Moderaternas trafikpolitiska talesperson Maria Stockhaus.

DET ÄR STATLIGA Swedavia som driver det mesta av verksamheten på Bromma flygplatas. Många av flygplatsarbetarna på Bromma jobbar därför under Sekos kollektivavtal. Det finns två mindre bolag på flygplatsen som har mekaniker och tekniker anställda, och kollektivavtal med Transport.

– För de som kommer att drabbas känns det tråkigt, säger flygombudsman Johan Einarsson och fortsätter:

– Vi som kommer från branschen lever för flygplatserna och det känns alltid tråkigt när politikerna vill lägga ner dem, säger han.

SECURITAS SKÖTER säkerhetskontrollerna på Bromma flygplats. Ett större antal flygplatskontrollanter riskerar också förlora jobbet, om flygplatsen väl läggs ner.

...och västeråsarna får behålla sin

Flyg. Flygplatsarbetarna på Västerås flygplats landade tårta på bordet. Folkomröstningen i mars gav flygplatsen tydligt stöd och den politiska ledningen vände. Flygplatsen får vara kvar och arbetarna behålla sina jobb.

Text och foto **Justina Öster**



En övervägande majoritet av dem som gick till vallokalerna röstade för att behålla flygplatsen.



Fredrik Gustavsson, ordförande för Transports klubb på flygplatsen.

Fredrik Gustavsson är ordförande i Transportklubben på flygplatsen. Tillsammans med kollegorna har han firat en lång väntan, från förtvivlan till hopp, med tårta.

– Det känns jättebra! Folkomröstningen visar att västeråsarna tycker att den är viktig och verkligen vill ha kvar sin flygplats, säger han.

Cirka 37 procent av invånarna i Västerås gick till val. Ett lågt valdeltagande, anmärkte en statsvetare i lokaltidningen VLT. Men bland de röstande var svaret tydligt:

DRYGT 78 PROCENT röstade ja till att behålla flygplatsen.

Förra året var stämningen mer orolig och dämpad bland flygplatsarbetarna. Kommunstyrelse och kommunfullmäktige fattade då beslut om att lägga ner Västerås flygplats. Men debatten var het och partierna splittrade. Alltihop utmynnade till slut i att invånarna skulle tillfrågas i en folkomröstning. Idén till omröstningen lyftes i ett medborgarinitiativ med insamlade namnunderskrifter.

S, L, MP och V, som enats om att lägga ner flygplatsen, gav inga tydliga löften om att följa valresultatet. Partierna hänvisade till flera år av budgetunderskott, behov av upprustning och hänsyn till miljön.

NÄR INVÅNARNA SAGT sitt och kommunpolitikerna haft möte sa ändå kommunstyrelsens ordförande Staffan Jansson (S) till tidningen VLT:

– Det känns självklart att följa ett valresultat även om vi tidigare tog ställning för avveckling. Västeråsarna har i den här frågan varit väldigt tydliga.

KLUBBORDFÖRANDE Fredrik Gustavsson tycker inte att 37 procents valdeltagande var dåligt.

– Det var starka siffror, i och med den pågående pandemin. I alla valdistrikt var det majoritet för att ha flygplatsen kvar.

SJÄLV BOR HAN i Örebro och fick inte delta, men han berättar om kollegor, vänner och bekanta som röstade mangrant.

DE FÖRSTA SIGNALERNA från de styrande politikerna efter omröstningen var inte så positiva. Men tack och lov bestämde de sig för att lyssna på medborgarna, resonerar Fredrik Gustavsson.

Många chaufförer lurade – ägaren döms till fängelse

Åkeri. Huvudmannen i de omskriva åkerierna Norrköping Transport NL och Direct Transport döms till två års fängelse och näringsförbud i fem år, för grova ekobrott. Två andra medlemmar i familjen döms samtidigt. I domen från Norrköpings tingsrätt pekas speditören DSV ut på ett föga smickrande sätt.

Text och foto **Jan Lindkvist**



På senhösten 2019 samlades en stor grupp besvikna chaufförer för att diskutera villkoren på Direct Transport. Ingen från ägarfamiljen var med på mötet.

Hösten 2014 skapade Norrköping Transport NL rubriker. En av åkeriets förare, en makedonier, greps vid en poliskontroll i Njurunda med ett förfalskat bulgariskt körkort.

Trots förfalskningen friades föraren. Domstolen ansåg att det inte var uteslutet att föraren själv blivit lurad när han for till grannlandet Bulgarien och ansökte om körkort.

Den friande domen ledde till en protestvåg i Åkerisverige och i kölvattnet startades kampanjen Här stannar Sverige.

SKRIVERIERNA TYCKS OCKSÅ ha påverkat speditören DSV, som i flera år anlitat Norrköping Transport NL. I januari 2015 sa DSV upp transportörsavtalet med företaget.

Men enligt den färska domen mot åkarfamiljen föreslog DSV samtidigt att samarbetet skulle fortsätta – fast genom ett nytt bolag. I praktiken Direct Transport. Ett nytt kontrakt skrevs på våren 2015 och åkeriets bilar fortsatte rulla för DSV.

BYTET AV BOLAG blev också startskottet för omfattande ekonomiskt fiffel. I vart fall om man får tro Skatteverket, ekobrottspolisen och den tingsrättsdom som kom den 6 april.

Huvudman i Norrköping Transport och sedemera Direct Transport var ”NL”, en 58-årig man som ursprungligen kommer från Bosnien. Han åtalas för systematiska bidragsbedrägerier, riktade mot Arbetsförmedlingen.

Åkeriet letade upp nya förare, de flesta med bakgrund på Balkan. De anställdes och åkeriet ansökte om nystartsbidrag för många av chaufförerna. I ett antal fall skickades ansökan in först efter att förarna anställts, något som strider mot reglerna.

Förutom lastbilsåkeri drev ”NL” andra bolag, bland annat bussverksamhet, och han hade flera uppdrag i ideella föreningar. Han tog hjälp av hustrun, ”SL”, även hon från Bosnien. Hustrun klev in som styrelseledamot, vd och trafikansvarig.

I POLISFÖRHÖR BERÄTTAR kvinnan att hon skötte bokföring och löneutbetalningar i makens företag.

Samtidigt ansökte paret om anställningsstöd för hustrun, så kallad trygghetsanställning. Bilden som målas upp för Arbetsförmedlingen är att hon är funktionshindrad, sjuklig och bara kan utföra enklare arbetsuppgifter. Totalt fick bolagen över en miljon kronor i bidrag för hustrun.

Totalt lyfte familjens fem olika bolag närmare 14 miljoner kronor i olika anställningsstöd från staten.

I åtalet hävdar åklagaren att en del av bidragen betalas ut på felaktiga grunder. Alla åtalade förnekar brott, men Tingsrätten slår fast att huvudmannen ”NL” ska dömas för 16 fall av bedrägeri med nystartjobb. Hustrun fälls för ett fall.

Parallellt åtalas ägarfamiljen för grova skattebrott.

För ett drygt år sedan träffade Transportarbetaren en stor grupp förtvivlade chaufförer, som kontaktat Transport. Alla hade jobbat för Direct Transport och i efterhand fått kravbrev från Skatteverket.

Åkeriet hade betalat in pengar på förarnas konton, men fuskat med arbetsgivaravgifter och löneskatt. I många fall saknades också lönespecifikationer. Det ledde till att Skatteverket krävde pengarna direkt av förarna.

MÅNGA AV CHAUFFÖRERNA beskrev hur de kände sig lurade. De var ofta nyanlända, med bristfälliga kunskaper i svenska språket och i svenska skatteregler.

Åklagarens sammanställning visar att åkeriet låtit bli att redovisa minst 11,5 miljoner kronor i utbetalda löner. En del av de oredovisade pengarna har gått direkt till ägarfamiljen.

Det resulterar i ett krav på drygt 3,6 miljoner i obetalda arbetsgivaravgifter för åren 2015 – 2018.

Norrköpings tingsrätt dömer huvudmannen, ”NL”, till två års fängelse för grovt bedrägeri i samband med anställningsstöden, grovt skattebrott och försvårande av skattekontroll. ”NL” får också näringsförbud i fem år.

Hustrun ”SL” döms till fängelse i ett år för grovt bedrägeri, medhjälp till grovt skattebrott och medhjälp till försvårande av skattekontroll.

Även sonen, ”AL”, var verksam i företagen. Han får ett års fängelse. För skattebrott och försvårande av skattekontroll.

Huvudmannen döms också att betala skadestånd på drygt 1,24 miljoner kronor till Arbetsförmedlingen. Av det blir hustrun och åkeriet solidariskt betalningsskyldiga för strax över en miljon kronor.

Personerna som dömts har tre veckor på sig att överklaga.

Inget klargörande från DSV om härvan

Speditören DSV kommenterar inte uppgifterna om tricksande med kontrakt och bolag, efter att Norrköping Transport NL hamnat i blåsväder.

I tingsrättens dom framgår att DSV fick kalla fötter och sa upp kontraktet med Norrköpingsåkeriet. Men det framkommer också att DSV tog initiativ till att åkeriägarna startade ett nytt bolag – som omgående fick nytt kontrakt med DSV.

DSV vill inte kommentera uppgifterna närmare. I ett mejl skriver Stefan Bengtsson, senior Manager, Property & Security:

”Det finns ingen acceptans inom DSV för lagbrott och vi har stor respekt för de rättsvårdande myndigheterna som vi anser gör ett mycket bra arbete. Vi har avtal och en Code of Conduct där det tydligt beskrivs att våra underleverantörer ska följa gällande lagar, förordningar och regler. Vi ser mycket allvarligt på överträdelser. Vi har inga ytterligare kommentarer i detta ärende.”

Företag tecknade avtal efter facklig kamp

Terminal. NTG Ebrex vägrade först att teckna kollektivavtal med Transport. Allt vände efter en kampanj som innehöll både medlemsvärvning och utspel i media.

Text **John Antonsson**

I slutet av mars riktade Transports lokalavdelning i Örebro hård kritik mot terminalföretaget NTG Ebrex.

Facket gick ut i flera tidningar, bland annat Transportarbetaren, med att de haft åtskilliga kontakter med NTG Ebrex. Som då saknade kollektivavtal.

TVISTERNA MED FÖRETAGET gällde bland annat att en medlem som skadat sig på jobbet saknade försäkringsskydd. En annan gång var det en terminalarbetare som inte fått ut övertid, traktamente eller arbetsgivarintyg.

– Cheferna kan gapa och skrika på personalen helt utan anledning. Som en medlem sa, det är management by fear, sa Transports ombudsman Clas Hellsing då.

Sedan dess har företaget gått med i Biltrafikens Arbetsgivareförbund och därmed gäller transportavtalet på arbetsplatsen.

VID AVTALSTECKNINGEN GICK Transports Örebroavdelning och NTG Ebrex ut i ett gemensamt pressmeddelande. De skrev:

”Svenska Transportarbetareförbundet avdelning 9 har i dag efter konstruktiva förhandlingar tillsammans med företaget NTG Ebrex Sweden AB tecknat avtal om arbetsvillkor och löner för kollektivanställd personal. Det är glädjande att vi nu hittat lösningar som gynnar såväl personal som företag.”





NTG Ebrex tecknade kollektivavtal efter fackets kamp. Bolaget skaffade också truckar, så att terminalarbetarna slipper klättra i hyllorna.

Transports lokalombudsman är numera försiktig med att kritisera företaget och säger diplomatiskt:

– Det är glädjande att vi hittat lösningar.

Frågan är vad den framgångsrika kampanjen för avtalsteckning innebär för fackets framtida arbetsmetoder. Clas Hellsing medger att det gett honom blodad tand och lust att fortsätta att jobba på samma sätt.

– Någonstans ser vi värdet i att skapa opinion både från samhälle och medlemmar.

Är det andra företag som kan vänta sig en offensiv från facket nu?

– Jo. Vi har ett par objekt som vi jobbar på. En rolig effekt var faktisk att det ringde en annan arbetsgivare. Han sa att han inte kunde sticka under stol med att han sett hur vi gjort med Ebrex och kände att han nog borde teckna avtal.

Det fanns fackliga medlemmar på terminalen. Utan dem hade det inte gått, berättar Clas.

– Det här blir en hand i handreaktion. Vi jobbade medialt. I samband med det hörde fler medlemmar av sig och ville gå med i Transport. Men vi besökte också arbetsplatsen två, tre gånger i månaden.

Syrebrist kan ha orsakat dödsolycka

Arbetsmiljö. Den 25 mars omkom en 33-årig besättningsman ombord på ett fartyg som låg för ankar strax utanför Södertälje Hamn. Misstankar finns om att mannen, som var från Kap Verde, klättrat ner i ett utrymme där lasten, flis, hade förbrukat syret.

– Dödsorsaken är inte fastställd än. Men är det en ny kvävningsolycka känns det så fruktansvärt onödigt. Riskerna med organiskt material i lastrum är välkända, säger ITF-inspektören Håkan André, som kallades till båten efter olyckan.

Kol, flis och andra organiska material kan både förbruka syre och utveckla gaser som är farliga att inandas. För precis tre år sedan avled en ung hamnarbetare på en kolbåt i Oxelösunds hamn. Han hade av misstag klättrat ner för en inkapslad lejdare – ett utrymme som blev en dödsfälla.

Olyckan var inte unik. På många håll i världen har sjömän och hamnarbetare mist livet på grund av kvävning i bulkfartyg.

Vid olyckan var en Cypern-flaggad båt på väg till Igelsta kraftvärmeverk med flis. Lossning och lastning sköts av personal från Södertälje Hamn.

När fartyget låg på redden skulle ett par besättningsmän utföra ett reparationsarbete i förskeppet. En matros gick iväg för hämta en sladdlampa och klättrade ner i en lucka.

När matrosen inte återkom började en kollega gå ner för samma lejdare. Men när kollegan såg matrosen ligga livlös längre ner klättrade han upp och slog larm. Matrosen hämtades med helikopter, men hans liv gick inte att rädda.

Polisen och Statens haverikommission utreder olyckan. *JL*

Mellan 19 och 29 år? Hjälp oss att förstå psykisk ohälsa och arbete!

Studie på KI
På Karolinska Institutet genomförs nu en studie om ungas erfarenheter av sjukskrivning från arbete på grund av psykisk ohälsa. I dagsläget saknas kunskap om ungas erfarenheter om orsaker till sjukskrivning och hinder samt resurser inför arbetsåtergång. Därför är dina erfarenheter viktiga för oss!

Hur går det till?
Deltagare i studien kommer att få fylla i en webbenkät och intervjuas via telefon eller digitalt. Intervjun tar cirka 60 minuter.

- **Mer information på www.ki.se/gunga**
- **Frågor? Kontakta caroline.olsson@ki.se**



4 tycker till

Vad är det första du tänker göra när coronarestriktionerna hävs?



Elin Larsson, tidningsbud, Gödeberg i Nässjö kommun:

– Kunna vara fri att träffa släkt och vänner för att umgås, och inte bara vara i min egen bubbla. Och åka till badhuset, som är stängt nu, och bada med min son. Han är två år och sju månader.



Pernille Lorentz, chaufför, Västeraninge:

– Oj, det har jag knappt hunnit tänka på. Kanske åka på festival, som vi brukar? Eller ta en kryssning. Och gå med barnen på Gröna Lund eller Liseberg!



Peter Taleryd, taxichaufför och med i Transports avtalsdelegation taxi, Örnsköldsvik:

– Ja, då blir det nog att man går ut och käkar något gott med frun. Det vore skönt att kunna göra utan att behöva känna oro. Och sedan blir det väl att planera för resa.



Emma Brodin, ordförande avdelning 9, Nora:

– Gå på festival! Hårdrocksfestival. Hur det blir i sommar är osäkert.

19%

av alla arbetslösa kände sig ensamma under pandemi-året 2020. Enligt en undersökning presenterad av Statistiska Centralbyrån.

Krav på plexiglas och stopp för passagerare i framsätet

Taxi. Plexiglas och stopp för framsätesåkning vid sjukresor. Efter ökad smittspridning och påtryckningar från Transport följer Region Västernorrland i Stockholms spår och ökar corona-säkerheten för både taxiförare och passagerare.

Text **Justina Öster**



FOTO: STEFAN LARSSON

Plexiglas som ska förhindra smittspridning mellan chaufför och passagerare.

Region Västernorrlands nya rekommendationer för att öka säkerheten vid sjuk- och vaccinationsresor i taxi sattes på pränt efter ett möte i slutet av mars. Representanter för sjukresor och beställningscentral deltog, liksom smittskyddsläkare, taxiåkare och fack.

– Det här känns jätte, jättebra att kunna berätta för våra medlemmar. Att fackligt arbete ger resultat, säger Charina Nordwall.

Hon är regionalt skyddsombud (RSO) på Transports avdelning Mellersta Norrland i Örnsköldsvik och var med på mötet.

TAXIFÖRARE RANKAS SOM en hårt utsatt grupp i pandemin, med många sjukfall. Så Charina Nordwall laddade hårt med argument för plexiglas och mot framsätesåkning. Samtidigt vittnade smittskyddsläkarna om en ökad smittspridning i länet och att det är den mer smittsamma brittiska mutationen som tagit över.

– Det gav oss mycket draghjälp för att förbättra säkerheten för chaufförerna.

Liksom Transports RSO Olivera Pobra på Stockholmsavdelningen har Charina Nordwall och andra RSO:n runt om i landet jobbat hårt för att stärka coronaskyddet sedan pandemin slog till. Folkhälsomyndighetens generella rekommendationer har varit svåra att tillämpa i taxibranschen. Inte minst när åkare och beställningscentraler drar åt olika håll.

Före påsk kom Arbetsmiljöverkets (AV) beslut, som Transport väntat på. Där framgick att ett taxiåkeri som kör för Taxi Stockholm måste montera så kallade barriärskydd (plexiglas) mellan chaufför och passagerare i bilarna.

Trenden går mot att AV mer sällan fattar beslut och ger ut föreskrifter för hela branscher, efter en omskriven rättsprocess där Transport krävde skyddsfordon vid bärgningsarbete. Men regionala skyddsombudet Mikael Löwdin på Transport i Västerås inväntar ännu ett AV-avgörande för taxi, som han hoppas ska gå på samma linje som gäller Stockholm.

Samtidigt har beställningscentralen Taxi Stockholm gått ut med krav till sina anslutna åkare att före nästa månadsskifte installera plexiglas mellan fram- och baksäten. När nu även Region Västernorrland ansluter med striktare coronaskydd ger det en vink om att AV:s Stockholmsbeslut är på väg att bli vägledande.

CHARINA NORDWALL SER det i som ett kvitto på att Transport varit ”rätt ute” när förbundet ställt sina krav.

– Regionen har verkligen anammat detta. Och jag hoppas att kommunerna som ingår i regionen ska gå i samma riktning, så att även skolskjuts kommer att omfattas av reglerna. Det är inte klart än. De jobbar med frågan men jag tror att det blir så, säger Charina Nordwall.

– Det är ju så tokigt som det är nu. Man skiljer femte- och sjätteklassare åt i skolan i Övik. De får inte träffa varandra, men sen föser man ihop alla i skolskjutsen hem. Det har till och med barnen själva börjat ifrågasätta.

Charina Nordwall uppskattar att 90 procent av taxibilarna i Örnsköldsvik har plexiglasskydd, medan ett fåtal taxiägare fortfarande motsätter sig de ökade kostnaderna. Det blir dyrt för skattebetalarna också när man drar ner på samåkningen, anmärkte en arg åkare som ringde henne härom dagen.

– Men om folk insjuknar i corona kostar det ju också skattepengar, kontrar Charina Nordwall.

Hon lät de nya rekommendationerna sjunka in under påsklovsveckan. Men planerar att ge sig ut och träffa chaufförer följande vecka för att prata om och följa upp covidskyddet.

REGION VÄSTERNORRLANDS rekommendationer för sjuk- och vaccinationsresor under pandemin innebär att:

➔ Alla personer i riskgrupp har rätt att resa i eget fordon (ingen samåkning).

➔ Passagerare i framsätet förbjuds tillfälligt från och med den 1 april 2021. Personer med särskilt framsätes-tillstånd erbjuds i stället att resa bak i multibuss.

➔ Förare bör så långt som möjligt undvika närkontakt med resenärer (man ska aldrig komma så nära att man känner varandras utandningsluft).

➔ Passagerare ska i första hand sitta i baksätet, diagonalt sett från föraren.

➔ Både chaufförer och resenärer bör använda munskydd under hela resan. Har resenären inget bör hen erbjudas ett, att själv sätta på sig. Föraren kastar använda munskydd och rengöringsdukar i avfallspåsar.

➔ När chaufförer hjälper passagerare vid på- och avstigning bör de använda heltäckande visir och därefter rengöra händerna noggrant med handsprit. Visiret ska desinficeras efter varje användning.

”Det här känns jätte, jättebra att kunna berätta för våra medlemmar. Att fackligt arbete ger resultat”

Charina Nordwall, regionalt skyddsombud.

Taxi Stockholm: ”Vi har som mål att alla bilar ska ha skydd”

Taxi. Efter Arbetsmiljöverkets beslut om smittsäker arbetsmiljö. Taxi Stockholm vill att alla anslutna åkerier installerar plexiskydd mellan fram- och baksätet.

Text **John Antonsson**

I juni förra året krävde Transports regionala skyddsombud Olivera Pobra åtgärder av ett av Taxi Stockholms åkerier. Efter nära nio månader kom ett beslut om att det enskilda åkeriet måste ha barriärskydd mellan fram- och baksätet. Dessutom förbjuder Arbetsmiljöverket åkeriet att ta emot passagerare i framsätet.

BESTÄLLNINGSCENTRALEN har skickat ut en uppmaning till anslutna åkerier om att montera skydd och håller extraöppet för att fler ska hinna med.

– Vi har sett till att de ska få bra betalningsvillkor så att pengarna inte sitter i vägen, säger Satish Sen, tillförordnad vd för Taxi Stockholm, och fortsätter:

– Vi har som mål att samtliga bilar ska ha skydd i slutet av april, säger han.

Regionala skyddsombudet Olivera Pobra har drivit frågan. Hon är glad för att hon äntligen har svart på vitt att barriärskydd är en bra metod för att förhindra spridning av covid-19.

Taxiförare är en av de grupper som oftast fått sjukhusvård på grund av corona, visar en rapport från Region Stockholm som publicerades förra veckan.

– Jag vill att Taxi Stockholm och de andra beställningscentralerna får ut informationen om barriärskydd till alla förare och åkerier. Jag vill också att de skriver att det är slut med passagerare i framsätet, säger Pobra.

Transportarbetaren har tidigare skrivit om Taxi Stockholms krav gällande resenärer i framsätet. En text publicerad på Taxi Stockholms intranät förbjöd förare att tacka nej till kunder som ville sitta i framsätet.

– Kommunikation är svårt ibland. Texten skrevs av en erfaren kommunikatör som misstolkade det hela, säger Satish Sen.

Beställningscentralen har ännu inte infört något generellt stopp för framsätesåkning. Det här är Taxi Stockholms nuvarande riktlinjer:

– Ett antal färdtjänstkunder har tillstånd att kräva att åka i framsätet. Det kan varken vi eller färdtjänstnämnden neka. Vi har ända sedan pandemins början uppmanat passagerare att sitta i baksätet och i de flesta fall gör de det. Vi har sagt att ingen förare ska tvingas att ta emot passagerare i framsätet och det går att lägga in i vårt bokningssystem, säger Satish Sen.

Den förare som inte vill ha passagerare i framsätet får be åkaren om att ändra det Taxi Stockholm kallar för ”framsätesattribut”. Enligt Taxi Stockholm är det bara ett fåtal som aktivt har valt bort framsäteskunder.

EN SAK ÄR facket och Taxi Stockholm överens om. Allt blir väldigt komplicerat när myndigheterna inte fattar beslut för hela branscher. Beslutet om plexiskydd och förbud mot passagerare i framsätet gäller bara ett åkeri som har två bilar.

– Konsekvenserna kan bli stora för våra medlemsföretag och förare. Taxi är ett yrke med provisionslön och inte ett höglöneyrke. När det fattas beslut om skydd så borde det gälla alla. Det får inte vara så att Taxi Stockholms åkerier, som har kollektivavtal, ska anpassa sig. Men att Bolt, Uber och Cabonline går fria. Jag är för konkurrens men då måste det vara på lika villkor, säger Satish Sen.

Svenska Spikmattan



Lindrar värk och stela ryggar – ger avslappning

✓ Enkel att rengöra
✓ Tillverkas i Sverige
✓ 20 års garanti



DISC, praktisk att ha med på resan



www.spikmattan.com - akupressur som tar på djupet



Transports avdelning i Värmland har försökt rätta till omotiverade löneskillnader bland 20 medlemmar på Karlstads Energi.

Transport kritiserar löneklyftor

Miljöarbetare. Individuella löner har gjort att det skiljer över 4 000 kronor i lön för miljöarbetarna på det kommunala bolaget Karlstads Energi. Transports ombudsman Mikael Ladman är kritisk.

Text och foto **Jan Lindkvist**

Individuella löner har gjort att det skiljer över 4 000 kronor i lön för miljöarbetarna på det kommunala bolaget Karlstads Energi. Transports ombudsman Mikael Ladman är kritisk.

Arbetsgivarna har länge slagits för sänkta ingångslöner och individuell lönesättning. Facket – särskilt LO – spjärnade emot, men i början av 2000-talet gav flera stora fackförbund upp motståndet.

Ett av dem var Kommunal. Förbundet hoppades att större löneskillnader i kollektivet skulle skapa en sorts lönelokomotiv som kunde dra med sig de övriga i uppförsbacken.

TROTS KRITIK OCH debatt har i stort sett alla fackförbund på arbetsmarknaden hakat på individuell lönesättning.

Utom Transport. Som envist hållit fast vid så kallade tarifflöner och lönehöjningar som fördelas i princip lika mellan de anställda i varje avtalsrörelse.

Fast det finns ett par undantag. I samband med en omdiskuterad rockad tvingades Transport släppa ifrån sig många bussförare till Kommunal. I gengäld fick Transport rätten att organisera miljöarbetare anställda i kommunala bolag.

Med de nya miljöarbetarna kom också nya avtal – överenskommelser som byggde på individuell lönesättning.

OMBUDSMAN MIKAEL LADMAN har under vintern brottas med lönerna för omkring 20 medlemmar på Karlstads Energi. Det är miljöarbetare som kör in avfall eller jobbar på återvinningscentraler.

– Tyvärr är det stora omotiverade löneskillnader. En tjej, en sophämtare, låg långt under killarna. ”Borde hon inte åtminstone ha lika lön som den lägst avlönade killen”, argumenterade jag.

– Vi såg till att hon fick ett rejält lönelyft, 1 500 kronor mer i månaden. Pengarna togs inte från potten, utan som ett tillskott. Men det räcker ändå inte, hon ligger fortfarande lägst bland sophämtarna.

På återvinningscentralerna ser Ladman likartade strukturer. En renhållningsarbetare som haft problem med hälsan låg 3 000–4 000 kronor under arbetskamraterna.

Vid förhandlingsbordet ville arbetsgivaren, de lönesättande cheferna, ge honom mindre än övriga även denna gång.

I förhandlingarna om lönepotten har Michael Ladman krävt besked om vilka faktorer som påverkar utfallet.

– Det viktigaste är förstås att alla får reda på vad som krävs av dem, för att de ska få högre lön. Men de medlemmarna jag pratat med tycker att det är väldigt diffust.

Han plockar fram några ”Måldokument” som företaget tagit fram efter samtal med de anställda om deras arbetsprestationer.

I ett av dem står att miljöarbetaren ifråga ska ha som högst prioriterat mål att ”bidra till egen och andras arbetsglädje.”

Hur ska det gå till regleras också. ”Prata mer”, lyder receptet.

En kollega på återvinningscentralen ligger långt ner i löneligan. Han har fått en rejäl utmaning efter samtalet med den lönesättande chefen.

MÅLET ÄR ATT ”Ge ett kostnadsmedvetet förslag som utvecklar verksamheten. Väg kostnad mot nytta.”

En tredje anställd ska ”aktivt delta i att godta/neka företagskunder som anser att de kommer med hushållsavfall”. I praktiken stoppa folk i firmabilar som försöker kasta fel sorts sopor.

Två av chaufförerna som samlar in avfall måste bli bättre på att ”aktivt söka information för att klara sitt uppdrag.” Det kan ske genom att ”Ställa frågor vid oklarheter.”

Handlingsplanerna för de två sophämtarna är helt identiska, så när som på namn och datum.

TRANSPORTARBETAREN HAR SÖKT flera av miljöarbetarna på Karlstads Energi med frågor om individuell lönesättning och hur det påverkar motivation och arbetsglädje.

Ingen vågar prata med tidningen. Inte ens anonymt.

”Tyvärr är det stora omotiverade löneskillnader. En tjej, en sophämtare, låg långt under killarna. ”

Mikael Ladman, ombudsman

Dyrt att försäkra egen bil för tidningsbud

E-handel. Numera kör tidningsbuden ut såväl paket som morgontidningar. Därför måste buden som kör egen bil ha trafiktillstånd för godstrafik. För vissa innebär det rejält höjd försäkringspremie.

Text **John Antonsson**

Ett tidningsbud anställd av Premo i Stockholm hör av sig till Transportarbetaren. Budet berättar att han kör egen bil i tjänsten. Sedan ett par år tillbaka kräver arbetsgivaren att bilen ska vara registrerad för godstrafik hos Transportstyrelsen.

FÖRSÄKRINGEN HAR BLIVIT dyrare. Runt 400 kronor i månaden, enligt tidningsbudet.

Av Premo får budet avtalsenlig bilersättning 27 kronor milen, varav 18:50 kronor skattefritt. Efter 1 200 mil sjunker milersättningen till 21 kronor per mil. Distributören uppger att det knappt täcker kostnaden för att hålla bilen rullande. Tidningsbudens arbetsdag innebär många start och stopp med hög bränsleförbrukning och ett rejält slitage på bromsskivorna som följd.

– Många som jobbar hos oss tillhör de som står längst ner i samhället. Nyanlända och andra som har svårt att få ett annat jobb. Det är tufft nog som det är att leva på lönen och nu ska vi själva stå för en dyrare försäkring, säger tidningsbudet.

FRÅGAN OM HÖJDA försäkringskostnader är inte ny för Transports centrala ombudsman Magnus Thelander.

– I grunden anser vi att arbetsgivaren ska stå för den utrustning arbetet kräver. Vi undersökte det här för en tid sedan. Det du kan göra som anställd är att använda avtalets möjlighet att avstå från att använda egen bil, säger Thelander.

Vi når Maria Björnefur, HR-chef på Premo. Hon berättar att kravet på trafiktillstånd kommit eftersom papperstidningarna som ska ut blir färre och Premo levererar allt mer e-handelsvaror.

Premo håller på att köpa in nya fordon. Målet är att fasa ut privatbilarna över några år.

Björnefur berättar att Premo tecknat ett avtal med försäkringsbolaget Gjensidige som erbjuder rabatterade försäkringar till distributörer som kör privat bil i tjänsten.

– Jag har förstått att det blir en fördyring för vissa anställda. För andra har det blivit billigare när de tagit del av Gjensidiges erbjudande.

Maria Björnefur uppger att Premo har uppmärksammat att vissa tidningsbud tidigare inte meddelat sina försäkringsbolag att bilen används i tjänsten. Därför har de fått en kraftigt höjd premie när de privata bilarna fått trafiktillstånd.

– Då kan prisskillnaden bli ganska kännbar, säger hon.

Transportarbetaren har tagit del av ett försäkringserbjudande. Det kostar strax under 8 000 kronor om året för en helförsäkring. För tidningsbudet vi varit i kontakt med innebär det en fördubblad kostnad.

Böter för brott mot kör- och vilotider ska betalas på plats

Åkeri. Utländska åkerier ska betala sanktionsavgift direkt på plats vid polisens vägkontroller, om chaufförer brutit mot kör- och vilotiderna. I slutet av april fattade regeringen beslut om strängare regler, med utgångspunkt från EU:s stora vägpaket.

Text **Justina Öster**

EU:s så kallade mobilitetspaket för att skapa schystare villkor för chaufförer och åkerier som kör i unionens medlemsländer stöttes och blöttes i åratal. Men sommaren 2020 beslutade EU-parlamentet till sist vilka regler som ska gälla. Ytterst handlar det om att försöka åstadkomma mer jämlika villkor, schystare konkurrens på Europavägarna och större säkerhet i trafiken.

DET OMFATTANDE REGELPAKETET ska nu implementeras i unionens länder och regeringen har nu bestämt vad som ska gälla på hemmaplan.

Skärpningen kring brott mot kör- och vilotidsregler innebär att utländska transportföretag ska betala sanktionsavgift direkt vid en vägkontroll. Detta för att garantera att åkerierna verkligen betalar böterna. Öppnar företagen inte plånboken ”omgående” får polisen rätt att klampa (låsa fast) fordonet på plats, tills avgiften är betald.

VÄGPAKETET OMFATTAR ÄVEN den inflammerade frågan om att tillbringa veckovilan i hytten i annat EU-land. Här införs ett tydligare förbud, förklarar regeringen. Liksom krav på att företagen ska organisera körningarna så att förarna regelbundet kan återvända till sina hemländer.

Det är viktigt för att chaufförerna inte ska tvingas vara hemifrån under orimligt långa tider och tvingas bo i en lastbil utefter vägen, anför regeringen. Även här införs sanktionsavgifter i syfte att stävja missbruk och utnyttjande av utlandsförare.

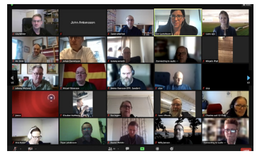
INFRASTRUKTURMINISTER Tomas Eneroth (S) säger i ett pressmeddelande:

– Det ska kosta rejält för företag som utnyttjar sina chaufförer. För mig är det orimligt att de ska kunna tjäna pengar på usla villkor och dålig trafiksäkerhet.

FACKET VÄLKOMNAR BESKEDET:

– Det är jättebra att de har hittat ett sätt att bötfälla åkerier som missbrukar reglerna och tvingar förarna att ta veckovilan i hytten. Jag tycker att det låter bra när Eneroth säger att han ska höja böterna. Det måste bli dyrt att fuska, säger Magnus Falk, samhällspolitisk chef på Transport

De nya reglerna föreslås träda i kraft redan i vår, den 24 maj 2021.



Mötet om mobilitetspaketet hölls via videokonferens.

Vad händer med mobilitetspaketet?

Politik. Tunga röster som jobbar för schystare villkor på landets vägar träffades i sena april för ett direktsänt samtal, arrangerat av Transports Helsingborgsavdelning

Europaparlamentariker Johan Danielsson (S) är övertygad om att de beslut som EU fattat om det så kallade mobilitetspaketet kommer att innebära en rejäl förändring.

– Sju länder driver sammanlagt 15 mål i EU-domstolen för att stoppa mobilitetespaketet. Något liknande har inte hänt förut och nu händer det för att företagen med dåliga villkor känner sig hotade.

Danielsson och de övriga deltagarna var överens om att när reglerna väl är på plats, så är det viktigaste att myndigheterna kan se till att reglerna följs.

– Det måste stoppas tillräckligt många och vara tillräckligt dyrt för att affärsmodellen ska krackelera. Vi kan inte ha det så att det är lönsamt att fuska, betala och köra vidare, sa Danielsson.

Trafikpolis Farid Umeflod jobbar i Helsingborg. Han berättade att de jobbar aktivt med att kontrollera att de regler som finns efterföljs. Men att det bara finns vissa saker som polisen kan slå ner på.

– Ute på vägarna förekommer mer fusk än vi har tillsynsansvar för. Ibland önskar vi att vi var Polisen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket på samma gång.

Transports ordförande Tommy Wreeth var också inne på linjen att det behövs nya kontrollmekanismer. Som det är nu har myndigheterna svårt att få tillräckligt med kontroller, anser han. Med de nya reglerna kommer alla chaufförer som kör cabotagetransporter att ha rätt till samma löner som anges i Transports utstationeringsavtal. Men någon måste se till att lönerna betalas. Facket är redo att ta på sig uppdraget.

– Vi är beredda att göra facklig kontroll och se till att åkerierna följer utstationeringsavtalet. Om vi får det mandatet och resurser för att göra det, sa Tommy Wreeth. *JA*

FOTO: LENA BLOMQUIST



Socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi (S).

Parter får förhandla bort karensdag

Avtal. Om arbetsgivare och fack vill förhandla bort karensdagen är det fritt fram, enligt regeringen och Arbetsdomstolen.

Ett lagförslag om att ge parterna rätt att förhandla bort karensavdraget är skickat på remiss från regeringen.

Arbetsdomstolens svar var glasklart: Det finns inga hinder i nuvarande lagstiftning.

Därför backar regeringen från sitt förslag och ger klartecken till fack och arbetsgivare att själva nå uppgörelser om att minska eller helt ta bort karenslöneavdrag den första sjukdagen.

– Att regeringen i dag kan bekräfta att parterna har rätt att förhandla bort karensavdraget är ett viktigt besked för att stärka löntagares ekonomiska trygghet, säger socialförsäkringsminister Ardalan Shekarabi i ett pressmeddelande. *JA*

Man omkom efter arbetsplatsolycka

Hamn. En man klämdes i början av månaden fast då han lossade gods på ett företag vid hamnen i Lysekil. Mannen skadades så svårt att han senare avled.

Ambulans, polis och räddningstjänst larmades på till ett företag i centrala Lysekil. Mannen som var i 40-årsåldern hade klämts fast då han hanterade större glasskivor i träramar.

Då räddningstjänsten kom till platsen hade mannen kommit loss och han kunde direkt föras med ambulans till sjukhus, men hans liv gick inte att rädda.

Platsen där olyckan skedde har undersökts av polisens kriminaltekniker. En utredning är inledd om vållande till annans död i samband med arbetsolycka.

– Det är rutin i sammanhanget. Det är för tidigt att säga något om orsak, säger kriminalinspektör Anders Rudolf, utredare vid polisens miljöbrottsgrupp.

Det finns i nuläget ingen misstänkt person, eller uppenbara säkerhetsbrister på företaget, som ligger bakom olyckan. *LH*

Storbrand ödelade anrik gummiverkstad



FOTO: LENNART ENKVIST / NORRAN

Allt gick upp i rök. Verksamheten är åter i gång, fast i nya lokaler.

Däck. I mitten av april var branden på Malå Gummiverkstad en huvudnyhet i medierna. Transportprofilen Roger Oskarsson jobbade i 30 år på verkstaden, som nu är totalförstörd.

Text **Jan Lindkvist**

– Det är ett livsverk som gått upp i rök. Det är en tragedi för hela bygden. Företaget servade privatbilister, men också tunga entreprenadmaskiner åt gruvindustrin, säger han.

I Västerbottens inland ligger Malå, med omkring 2 000 invånare. Ett tiotal anställda jobbade på Malå Gummiverkstad eller på systerföretaget Emgeve, som sysslade med regummering av däck till tunga fordon.

Vid 03-tiden torsdagen den 15 april utbröt en brand som spred sig i lokalerna. Dramatiska bilder visar molnet av svart rök över samhället.

ROGER OSKARSSON JOBBADE på verkstaden i decennier och bidrog till att nästan alla anställda var med i facket, Transport. Han satt länge med i de fackliga delegationer som förhandlade fram nya löneavtal med arbetsgivarna.

Numera är Oskarsson pensionär. Och aktiv politiker i Malå kommun.

– Jag är faktiskt ordförande i det kommunala bolag som äger fastigheten som brann ner. Det är ofattbart. Företaget var mitt uppe i högsäsongen för däckbyte. Gruvnäringen kommer också att påverkas. Företaget servade gruvorna, bland annat den i Aitik.

Roger Oskarsson beskriver förödelsen. Taket har rasat in på verkstaden och både byggnaden och maskinerna är sannolikt förstörda.

Vid branden spärrade polisen av ett stort område, på grund av risken för att gasflaskor skulle explodera. Folk i området uppmanades att stanna inne under dagen.

Facklig protest när Turkiet sviker kamp mot kvinnovåld

Internationellt. Transport och Europafacket stämmer in i kritiken mot Turkiet, som plötsligt lämnat en internationell överenskommelse som ställer krav på att jobba politiskt för att skydda kvinnor från våld i hemmet.

På gatorna i Turkiet protesterar kvinnorättsaktivister och opposition. Emma Brodin har startat ett nätverk för kvinnor i Transport i Örebro. Hon upprörs över Turkiets agerande och vill att fler får upp ögonen för vad som händer.

– Särskilt nu när det är corona. Då är folk hemma mer och risken för våld i nära relationer ökar. Att då agera som Turkiet gör är fruktansvärt. När regeringen i Turkiet inte vill stå upp för kvinnorna som utsätts för våld i hemmet måste vi andra göra det. Våld mot kvinnor är en internationell fråga, säger Brodin. *JA*



FOTO: LILLY HALLBERG

Sverigedemokraten Mats Fredlund överklagade fackets uteslutning och fick rätt i tingsrätten. Facket överklagar domen.

Transport överklagar dom om SD-uteslutning

Facket. Transport överklagar nu domen från Stockholms tingsrätt, som ogiltigförklarade uteslutningen av en aktiv SD-politiker i Kiruna.

Text **Jan Lindkvist**

Transports förbundssekreterare Lars Mikaelsson säger:

– Jag vill än en gång betona att vi inte utesluter medlemmar på grund av deras sympatier eller vilket parti de röstar på. Men vi anser fortfarande att det är oförenligt med våra stadgar att vara medlem i Transport och samtidigt aktiv företrädare för Sverigedemokraterna.

– Men huvudskälet till vår överklagan är faktiskt den viktiga principfrågan. Det är helt orimligt att staten, genom en domstol, går in och tolkar stadgarna i en ideell förening. SD är antagligen den organisation i Sverige som uteslutit flest medlemmar. Ska tingsrätten prova de ärendena också?

TRANSPORT HAR I snart 20 år haft en konsekvent linje i synen på Sverigedemokraterna (SD). En rad kongresser har behandlat frågan och beslutet har hela tiden blivit att aktiva SD-politiker inte kan vara medlemmar i förbundet.

Beslutet grundas i stadgarna, som i portalparagrafen utgår från alla människors lika värde.

Förbundsstyrelsen och förbundsrådet har under årens lopp fattat beslut om ett antal uteslutningar. En av dem gällde SD-politikern Mats Fredlund, som sitter i kommunfullmäktige i Kiruna.

FREDLUND ÖVERKLAGADE OCH drev frågan vidare till domstol. I början av mars kom utslaget från tingsrätten i Stockholm. Transport hade inte grund för att uteslutningen, ansåg rätten.

I slutet av mars tog Transports förbundsstyrelse upp ärendet. En enig styrelse beslutade att förbundet ska överklaga den fällande domen till nästa instans, hovrätten. Där krävs så kallat prövningstillstånd för att tvisten ska tas upp på nytt.

I ÖVERKLAGAN VIDHÅLLER Transport att Mats Fredlund ”bedriver eller stöder verksamhet som är oförenlig med förbundets ändamål”.

Förbundet påpekar också att ideella föreningar har ett självbestämmande. Att de själva har rätt att sköta sina inre angelägenheter är grundläggande i en demokrati, skriver Transport.

Här tar facket stöd i en ILO-konvention (nr 87) som bland annat säger:

”Arbetar- och arbetsgivarorganisationer skola äga rätt att avfatta sina stadgar och reglementen samt utse sina representanter i full frihet, organisera sin förvaltning och verksamhet samt fastställa sitt handlingsprogram.

Offentliga myndigheter skola avhålla sig från varje ingripande, som begränsar denna rätt eller inverkar menligt på dess lagenliga utövande.”

Förbundssekreterare Lars Mikaelsson utgår från att hovrätten kommer att bevilja prövningstillstånd.

– Sedan domen föll i tingsrätten har det blivit starka reaktioner. Många företrädare i andra fackförbund anser att vi ska stå på oss. Bakgrunden är förstås att tingsrättens linje, om den vinner gehör även i hovrätten, skulle kunna få stora konsekvenser för organisationernas självbestämmande.

David Ericsson

Kommunistdiktaturen som alla älskar?

Vid mina ändlösa körningar upp och ner genom landet noterade jag att det var ovanligt många ekipage med sjöcontainers på vägarna strax efter påsk. Helsingborgs godsbangård var också full av containertåg.

Jag antar att det berodde på att proppen i Suezkanalen hade släppt då megabåten Ever Given dragits loss, och att fartygen som köat bakom henne kommit fram och börjat lossa sin last.

Motsvarande uppåt 80 miljarder kronor lär stoppet kostat näringslivet – om dagen. Hela våren och sommaren beräknas förseningarna hänga i och jag gissar att lastade och tomma containrar kommer korsa Europa de närmaste månaderna. Fraktflyget får nog också en del att göra innan det blir balans i logistiken igen.

Varifrån kommer då det mesta godset på de försenade fartygen? Jo förstås från det kommunistiska Kina.

> ”Det Kina som bland annat har koncentrationsläger för en miljon ur den uiguriska befolkningen.

DET FÅR MIG att tänka på ett av våra så kallade ”ytterkantspartier”, det tidigare kommunistiska Vänsterpartiet. Deras rykte var inte det bästa. De hade visserligen inte mycket med Kina att göra. Men väl med Östtysklands och dess regeringschef Honecker (Ikeamöbler gjordes av östtyska politiska fångar), Rumäniens diktator Ceausescu (Som avrättades offentligt tillsammans med frun efter murens fall) och så förstås med Sovjetledarna.

”Proletariatets diktatur” känns väl inte särskilt relevant, där ledarna valde sig själva, ungefär som i Kinas folkkongress i dag.

På sjuttiotalet bytte dock VPK, som de hette då, väg. Ja de till och med splittrades i V och APK. De senare var Moskvakommunister och höll fast vid ”Proletariatets diktatur”, medan det som blev V istället hängav sig åt den ”Demokratiska socialismen”. Alltså att väljarna, folket, ska bestämma. Bland annat hur mycket vi ska äga gemensamt i samhället.

Ändå drar de blåbruna partierna i riksdagen ständigt upp V:s förflutna som ett Moskvatroget, föga demokratiskt parti.

JAG VET INTE om jag är fel ute. Men en stor del av världshandeln stod stilla under några skälvande dagar. Hundratals miljarder dollar gick förlorade för att gods från Kina fastnat i en kanal. Det Kina som bland annat har koncentrationsläger för en miljon ur den uiguriska befolkningen.

Man kan klaga på att Vänsterpartiet en gång i tiden hade kontakter med diktaturer. Men i dag är så gott som alla västländer totalt beroende av en kommunistdiktatur. Den kinesiska.



Toppen & botten

↑ Tack alla företag som tar hem er produktion till Sverige!

↓ För en gångs skulle håller jag med KD och SD och förstås också V: släng ut Kinas Sverigeambassadör vars ambassad hotat svenska journalister.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Amir Palislamovic tillbaka på platsen där han i januari räddade en pojke som fallit över kajen, ned i det kalla vattnet.

Parkeringsvakt och hjälte

Amir Palislamovic märkte att något hänt längs kajen vid parkeringsplatsen. Han lyckades sedan rädda en tolvårig pojke ur den iskalla älven. Och har fått hyllningar från hela världen.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

AMIR PALISLAMOVIC

Ålder: 47 år.

Jobbar: Inom bevakning, som parkeringsvakt och ordningsvakt.

Bor: Trollhättan.

Familj: Fru och tre barn.

Det var en kall dag i mitten av januari. Amir Palislamovic arbetade med att kontrollera fordon på parkeringen vid Hamngatan i Vänersborg. Han skulle just lämna platsen och köra på ett annat uppdrag.

– Jag var på rätt plats vid rätt tidpunkt, säger Amir.

Han kunde se hur en pojke och en man stod böjda över kajkanten. Amir Palislamovic klev ur sin bil och gick fram till dem, förstod att något var galet. Sedan såg han pojken nere i det mörka vattnet. Det var Elias, 12 år, som fallit i när han tillsammans med en kamrat ville komma närmare de svanar som simmade i älvfåran.

– Han var väldigt frusen och skakade. Som tur var är det inte särskilt djupt vatten här, kanske en och en halv meter, säger Amir.

HAN LYCKADES FÅ Elias att gå mot en stege en bit bort på kajen. Men pojken orkade inte klättra upp. Då klättrade Amir Palislamovic ner och lyfta upp honom, över kanten. Parkeringsvakten fick Elias att ta av sig de genomblöta kläderna, gav sin jacka och mössa till pojken, och svepte in honom i en filt som en förbipasserande kvinna kommit med. Sedan körde Amir honom till Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL), där han för övrigt själv har jobbat många pass som vakt.

När de kom fram till sjukhuset var Elias fortfarande så medtagen att Amir fick bära in honom.

– De förstod direkt vad som behövde göras, han fick bra hjälp av flera sköterskor och svepte in honom i värmefiltar.

FÖRST NÄR VÅRDPERSONALEN stoppat om Elias med varma filtar kom ett leende från pojken. Amir lämnade sjukhuset med en sopsäck till de blöta kläder som han slängt i sin bil, och som Elias haft på sig tidigare.

– De vägde säkert 20 kilo av vattnet, och det kände jag först då, säger Amir Palislamovic.

Några dagar senare, när han jobbade vid Fisketorgets p-plats, ropade någon på honom. En ung, glad kille kom fram till Amir.

– Först kände jag inte igen honom. Men sedan såg jag att det var samma leende som jag sett på sjukhuset när de bäddat ner honom. När det hände var han ju dyngsur och kall, jag tittade inte så mycket på ansiktet.



FOTO: PRIVAT

Amir Palislamovic poserar tillsammans med Elias, 12-åringen som han räddade livet på.



Blommor från kamrater på Transport. Möte med Jan Lendin, ombudsman, och Dan Johansson, ordförande för Uddevallaavdelningen stämmer in i hyllningskören.

”Först kände jag inte igen honom. Men sedan såg jag att det var samma leende som jag sett på sjukhuset när de bäddat ner honom. När det hände var han ju dyngsur och kall, jag tittade inte så mycket på ansiktet. Det var fint att träffas igen.”

Amir Palislamovic om första gången han träffade Elias igen, efter olyckan.

– Det var fint att träffas igen.

Elias pappa skrev ett tackbrev till Securitas och berättat att allt var bra med sonen, som fått lämna sjukhuset. Föräldrarna fick också tillfälle att tacka personligen då Elias lämnade sin adress, och Amir kom förbi familjen.

AMIR PALISLAMOVIC HAR berättat historien flera gånger.

– Jag förväntade mig inte så mycket uppmärksamhet, det är överväldigande. När kommunen la ut händelsen på sin Facebook fick man 15 000 reaktioner – över en natt, säger Amir.

– Jag tror att folk behöver höra om något positivt i stället för allt negativt med corona. Men framför allt är jag ju glad att det gick bra för Elias.

SR P4 Väst har rapporterat om räddningsinsatsen och kvällstidningarna ringde Amir direkt efteråt. Han är nu nominerad i Aftonbladets tävling Svenska Hjältar.

Securitas Europachef skickade gratulationer och skrev ett inlägg som verkar ha nått halva världsdelen, enligt Amir:

– För ett par veckor sedan ringde en kompis från Bosnien som först hört om det på radio. Sedan la landets största dagstidning upp det på sin webb.

HEMMA I TRESTADSREGIONEN läste Transports ombudsman Jan Lendin om hjältedådet, och han tyckte sig känna igen namnet på en av avdelningens medlemmar. Mycket riktigt. Amir Palislamovic är med i Transport sedan länge.

– Absolut, självklart, säger han.

Han har varit med i facket lika länge som han jobbat inom bevakningsbranschen, elva år. Det är andra omgången inom bevakning för honom. I dag är han anställd av Securitas, som vunnit kommunens upphandling. I ramavtalet ingår bland annat bevakning och kontroll av parkeringsplatserna i Vänersborg. Det innebär också att Amir Palislamovic arbetar som ordningsvakt på sjukhuset, NÄL.

När Transportarbetaren först får tag på Amir, i början av februari, beskriver han att det är ”en vanlig vecka i Vänersborg”: Dagtidsarbete som parkeringsvakt måndag–torsdag. Han tycker att uppmärksamheten han fått närmast tagit pinsamma dimensioner ibland, men har inget emot att träffa medlemstidningen. Fast först ska han åka hem på semester en vecka.

Hem? Det låter som att du kommer från Göteborgstrakten?

– Haha, gör det? Nej, jag är ju från Bosnien. Jag har dubbla medborgarskap. Det är gått.

Hemma är också Kronogården i Trollhättan, där familjen sedan länge är rotad.

TILL SVERIGE KOM Amir Palislamovic när han var i 20-årsåldern, på flykt undan kriget i det forna Jugoslavien. Då, 1993, fick han först flytta runt – Kungsängen, Norrtälje, Göteborg. På flyktingförläggningen i Göteborg återsåg Amir en tjejkompis, som han vuxit upp med på samma gata i staden Banja Luca. Genom henne mötte Amir en annan tjej.

– Jag träffade min fru där på förläggningen, den 5 augusti 1993, säger Amir.

De håller fortfarande ihop. Yngsta dottern är nio, de båda sönerna vuxna. Den ena ska gifta sig senare i år. Planerna för bröllopet är i gång. Det ska hållas i Bosnien och trots covidrestriktioner ser allt ut att gå att ordna väl. Även resan tidigare i år, i slutet av februari, med familjen gick bra – de hade en toppenvecka, enligt Amir.

Men hemma i Trollhättan igen blev han sjuk. Hostade blod, fick svår värk. Han var på sjukhus, testades för covid-19. Men provet var negativt, det rörde sig om en allvarlig förkylning.

– Allt är inte corona. Ibland låter det i medier som att det inte finns annat man kan bli sjuk eller dö av.

Men att Amir blev dålig gjorde att det dröjde ett tag innan mötet. Först i slutet av mars ses vi i Vänersborg. Men det är fortfarande kallt och blåsigt nere vid vattnet.

– Det blåser nästan alltid i Vänersborg, men det ligger vackert vid Vänern, säger Amir.

TILL PARKERINGSPLATSEN, DÄR han två månader tidigare räddade Elias, kommer också Jan Lendin och Dan Johansson från Transports Uddevallaavdelning. De vill visa uppskattning från fackets sida över medlemmens insats, lämnar över blommor och en gåva. Hör om andras reaktioner, om jobbet och om personer de alla tre känner till – om varsel, fiske och medlemsvärvning. Och nej, Amir kan inte komma ifråga för belöning för att ha värvat nya medlemmar då han fått med båda sönerna i Transport långt tidigare. Det är lugnt, liksom att Securitas inte uppvaktat lokalt på något särskilt vis.

– De visade uppskattning, jag har fått höra att det var bra. Det räcker, jag var på jobbet, säger Amir Palislamovic.

HAN GER ETT allt annat än fåfängt intryck, men säger kort att hans näsa ju är ”lite konstig”. Det är en skada från kriget, som han tvangs gå ut i som 18-åring. Han har erfarenheter från två år av krig i det gamla hemlandet, även från koncentrationsläger i den etniska rensningens tid.

– Mitt ena ytteröra blev också lite skadat, berättar Amir i samband med fotografering.

När det gäller att beskriva ursprungsnationalitet – och skilja mellan ”bosniaker” och ”bosnier”, utifrån bland annat religion – är han tydlig för egen del: Det är ointressant.

– Jag är bosnier.

Förutom med bevakning har Amir Palislamovic under åren i Sverige också bland annat hunnit driva en egen rörelse, inom slakteri. ”Tack vare brorsan kunde jag importera kött från Balkan” berättar han för Transports Jan Lendin och Dan Johansson, på ett fik i Vänersborg. Fortfarande lånar Amir ut sin köttkvarn till ett ”yttre befäl” som jagar, och som de alla tre verkar känna till.

– Rörelsen gick bra. Eller ja, jag la ner efter några år. Sedan jobbade jag ett halvår som bilmekaniker innan jag började inom bevakning 2010.

Med nuvarande jobb trivs Amir bra i stort.

– Det är fritt, och jag är social. Jag ser det som att min viktigaste uppgift att hjälpa folk, erbjuda service. Här i Vänersborg är det minst tunga att lappa felparkerare, säger Amir, som en gång började som p-vakt i Uddevalla och även slitit med felparkerande badgäster vid kusten.

HAN UPPSKATTAR ATT nuvarande arbetsgivaren tar säkerheten också för de anställda på allvar. Att sådant som jobbmobil, överfallslarm och kamera fungerar.

– Det känns seriöst, jag vet att det är ordnat när jag går på.

– Visst, det finns nackdelar med jobbet också. Men så är det ju med alla arbeten.

Två röster om Amir:



Thomas Fridén, kommunikatör, Vänersborgs kommun:

– Det var verkligen fint agerat, han räddade livet på en pojke. Naturligtvis är det en lika viktig insats, oavsett yrkesgrupp, men det känns extra roligt med tanke på att han ju inte tillhör en yrkesgrupp som alltid älskas av alla.

– Alla möjliga kända och okända har hyllat honom på vår Facebook, det är ett av våra toppinlägg – nåddes snabbt av över 50 000 personer, trots att det bara är 39 000 invånare i kommunen! Det blev många likes och kommentarer som talar om honom som en hjälte med stort hjärta.



Jan Lendin, ombudsman, Transports avdelning 55:

– Det är beundransvärt och ett stort civilkurage som Amir visat med risk för sin egen hälsa räddar en pojke ur Göta älv. Avdelningen känner en stolthet av att en sådan medlem.



”Hjälte i Sverige”. Bosnien-Hercegovinas största dagstidning Dnevni avaz (Dagens röst) med Amir Palislamovic på förstasidan. Som tjugoåring flydde han kriget i det sönderfallande Jugoslavien, i dag kan han med familjen åter regelbundet hälsa på släkt och vänner i Bosnien.

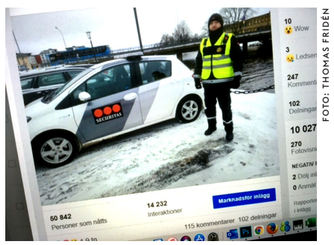


FOTO: THOMAS FRIDÉN

Inlägget om Amirs räddningsinsats blev snabbt ett av de mest lästa på Vänersborgs kommuns Facebooksida. Över 50 000 personer nåddes.

Euromaster satsar på drop-in

Däckverkstad. I många år har en lågpriskedja skiftat hjul, utomhus, på stora kundparkeringar. Nu tar Euromaster upp kampen om drop-in-kunderna. Först ut är entreprenören Däck o Kil som ställt upp tältet vid ett köpcentrum i Karlstad. Transport har tecknat en lokal uppgörelse som medger däckskifte även på lördagar.

Text och foto **Jan Lindkvist**



Michael Vaara har precis skiftat däck åt Tony Malmgren. ”Vanligt hjulbyte gör jag själv, men nu behövde jag nya däck också”, säger Tony.

Mutterdragaren smattrar som en kulspruta mellan plåtcontainrarna på den stora Coop-parkeringen. Michael Vaara och Jimmy Kroon hjälps åt att skifta till sommardäck åt en ung tjej i en VW Bubbla.

– Perfekt! Ingen tidsbokning, inget krångel, säger hon och hjälper till att lyfta hjulen ur den trånga skuffen.

Michael och Jimmy är timanställda på gummiverkstaden Däck o Kil, som är ansluten till kedjan Euromasters. De rycker in vid behov, främst under de högintensiva vår- och höstveckor då Sveriges alla bilägare måste byta däck.

Båda jobbar normalt i firmans verkstad hemma i Kil. Men också vid den nyöppnade ute-stationen vid Bergvik köpcentrum.

DEN HÄR TISDAGEN lyser solen över Karlstad och vinden är svag.

– En perfekt dag att jobba ute. Chansen finns att man får se en och annan motorcykel passera också, säger Michael Vaara, som olyckligtvis har sin egen isärplockad hemma i garaget.

Andreas Huatorpet är huvudman i Däck o Kil, som har tolv anställda. Det är andra gången företaget ställer upp tältet. I höstas skedde en provomgång. På samma plats.

– Det här året blir ett test, säger han. Jag tror mycket på idén. Under högsäsongsveckorna har vi svårt att ta emot ”drop-in-kunder” i verkstaden. Vi försökte kombinera drop-in med bokade besök, men det blev rörigt.

– Så här långt känns det positivt med tältet. Kunderna gillar enkelheten. Det är A och O. De ser hur lång kön är, och kan välja att återkomma om den skulle vara för lång.

INITIALT FANNS EN del frågor som behövde lösas. En var att fixa ett tälttak på 225 kvadratmeter och fyra 20-fotscontainrar. De rymmer däckslager, kontor och maskinpark. Förutom att skifta hjul kan kunderna köpa nya däck, om de gamla är uttjänta.



Företaget Däck o Kil ingår i däckkedjan Euromaster, som nu öppnat sin första drop-in-station utomhus. Tältet står vid Bergvik köpcenter i Karlstad.



”Ingen tidsbokning, inget krångel. Perfekt för mig”, säger Bubbla-ägaren som strax får dubbdäcken avplockade.

– Fast lagret är begränsat, så ibland får vi beställa, förtydligar Andreas Huatorpet.

Företaget har också ställt upp en manskapsbod som rymmer pentry och toalett.

Allt fler däckfirmor erbjuder lagring åt kunderna, så kallat däckhotell. Det gör även Däck o Kil.

Fast lagringen blir lite mer komplicerad för kunder som vill använda sig av drop-in-möjligheten. Är däcken inlämnade, måste bilisten förvarna så att däcken kan hämtas inför bytet.

”Det här året blir ett test. Jag tror mycket på idén. Under högsäsongsveckorna har vi svårt att ta emot ”drop-in-kunder” i verkstaden. Vi försökte kombinera drop-in med bokade besök, men det blev rörigt.”

Andreas Huatorpet, huvudman i Däck o Kil.

Ett krux är också Transports centrala kollektivavtal, som reglerar villkoren för gummiverkstäder. Enligt avtalet ska allt ordinarie arbete förläggas inom tidsramen 07 till 20, måndag till torsdag. Och 07 till 17 på fredagar. Ingen arbetstid får schemaläggas på lördagar eller söndagar.

Däck o Kil förhandlade med Transports avdelning i Karlstad och parterna enades om en lokal uppgörelse. Den medger att personalen jobbar till klockan 18 på fredagar och dessutom från klockan 09 till 16 på lördagar.

Den som ställer upp på lördagen får dubbel ”betalning” för varje arbetad timme. För fast anställda gäller kompledighet och behovare får ut det i pengar.

ANDREAS HUATORPET ÄR nöjd med uppgörelsen med Transport. Samma svar ger de anställda som bemannar drop-in-stationen den här dagen.

Transports ombudsman Mikael Ladman är också positiv. Tidigare la han och avdelningen ner mycket krut på företaget Däckskiftarna, som länge erbjudit däckbyte på landets kundparkeringar.

Det slutade med att Däckskiftarna skrev på ett kollektivavtal. Men bara centralt. De som utför jobben, en serie franchisetagare, har inte tecknat avtal och det är oklart vilka villkor som gäller för personalen på fältet.

På senare år har utvecklingen gått mot att landets bilister utför mindre och mindre service själva. Det gäller även hjulen.

Andreas Huatorpet säger:

– Den utvecklingen kommer nog att fortsätta. Bilarna, och även däcken, blir mer och mer avancerade. Bultarna ska dras med ett visst moment och det blir bara fler och fler dimensioner.

– Det är inte ovanligt att folk kommer med däck de beställt själva på nätet. Och så är det fel storlek. Hemma i Kil är epa-traktorerna många. Där är det skillnad. Ungdomarna har järnkoll på fälgar och dimensioner.

UTANFÖR CONTAINER-KONTORET fortsätter bilkunderna att droppa in. Michael Vaara och Jimmy Kroon dirigerar förarna som själva får köra in bilen.

– Nu under pandemin undviker vi att sätta oss i bilarna. Det är både för vår skull och för kundernas, säger Jimmy Kroon.



Medlemmarna på arbetarkooperativet träffas en gång i veckan för ett obligatoriskt möte.



Kristina Arnaudova har varit med sedan starten 2018.

Alternativa Kuriren bildades av längtan efter att få vara något annat än en siffra i gigföretagens kalkylark. På det cyklande arbetarkooperativet finns inga chefer och varje arbetare har en röst.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

En arbetare – en röst

MALMÖBUD SPARKADE I GÅNG KOOPERATIV

TRE UNGA MÄN satt och frös på Stortorget i Malmö. Arbetsgivaren hade klätt dem i rosa jackor och trätt på dem kubformade ryggsäckar. Företaget de jobbade för var nytt i stan, så det fanns knappt något att göra. Killarna pratade. Frågade sig: Hur svårt kan det vara egentligen?

En ekonomisk förening bildades, en lastcykel köptes in. En arbetarstyrd cykelbudsverksamhet sparkades i gång.

Det var en slags början på det som senare skulle bli Alternativa Kuriren.

– GRUNDEN ÄR att vi ska vara en helt platt organisation. En arbetare har en röst. De krav vi ställer på varandra är att alla måste cykla och alla måste vara med på våra veckomöten. Jag hoppas att alla hos oss kan få utvecklas åt det håll de vill. Någon kanske vill bli bättre på bokföring, någon annan på marknadsföring. Då ska de få göra det.

Thiago Metson har just börjat berätta om hur han ser på arbetarkooperativet Alternativa Kuriren. Hans telefon ringer. Några ord växlas på bruten bulgariska och snart kommer Kristina Arnaudova in. Hon ställer en röd cykelvagn på högkant mot väggen.

Kristina tar en kort paus och går sedan



Troy Sears gör sin första dag på jobbet.

uppför en trappa byggd av lastpallar och ut genom källarfönstret. Hon kliver upp på lastcykeln och insisterar på att Transportarbetarens reporter ska åka på framräcket. Journalisten släpper till slut ner garden och hoppar upp. Kristina Arnaudova cyklar förbi moskén, tar höger vid Pågen och sedan höger igen, ut på Grängesbergsgatan över regnvåt asfalt. Hon cyklar förbi bilverkstad, körskola och tar vänster upp på en uppfart som slutar vid en lastbrygga. Hon vänder på cykeln så att framhjulet är riktat nedåt i backen, drar upp den på stödet och går in genom den bruna dörren till ett kombuchabryggeri.

Hon lastar på ett tiotal kartonger med drycken och rullar snart vidare. Det här är ett återkommande uppdrag.

– Alla känner igen oss och är supertrevliga när vi kommer.



Thiago Metson var med och startade kooperativet Alternativa Kuriren 2018.

> ”För mig handlar det om att kunna bidra till framtiden. Vi gör leveranser som är miljövänliga och vi är med och bygger upp något nytt i Malmö. Vi gör något hållbart och inte bara för att tjäna pengar.”
>
> Thiago Metson, Alternativa Kuriren.

TILLBAKA I KÄLLARLOKALEN med Thiago Metson. Alternativa Kuriren började i liten skala 2018. Kurirerna fick knappt någon lön alls, de hade en ryggsäck och en cykel. Verksamheten var inte särskilt affärsinriktad. Allt eftersom har kunder och arbetsuppgifter arbetats in och fram. Det rör sig om fikabröd som ska ut, blommor som ska budas och drycker som ska in i kylar. Någon kan ringa från Uppsala för att buda kladdkaka och glass till sjukhuset. En annan kan be om cykelleverans av en säng som köpts på Blocket. Det är affärstänk och lönsamhet blandat med vänsterkantsidealism.

– För mig handlar det om att kunna bidra till framtiden. Vi gör leveranser som är miljövänliga och vi är med och bygger upp något nytt i Malmö. Vi gör något hållbart och inte bara för att tjäna pengar, säger Thiago Metson.

– Nu jobbar ingen mer än två, tre skift i veckan. Vi vill inte att någon ska vara beroende av jobbet. Vi försöker fortfarande komma upp i en timlön som går att leva på.

Där är de inte ännu. Men närmar sig steg för steg. Lönerna är inte det enda målet. Thiago Metson pratar också om att en del av intäkterna kan komma att fördelas för andra ändamål än lön.

– Jag hoppas att en del av våra intäkter kan gå till en fond vi kan använda för att stärka och utveckla oss själva. Och att det kan ta vår kreativitet åt olika håll. En arbetare här har börjat intressera sig för foto. Men han kanske inte vill, eller kan, betala för utrustning själv. Då ska vi kunna hjälpa till att köpa den. Någon annan kanske vill använda sin pott för att bidra till ett välgörande ändamål. Det viktiga är att vi ska få utvecklas åt olika håll samtidigt som vi ägnar oss åt vår kärnverksamhet.

DE ANDRA MEDLEMMARNA halkar in en efter en. Någon kokar tevatten i kaffebryggaren. Kristina Arnaudova är tillbaka, nu med mat, det är bröd, ris, röror, någon slags gryta.

Möte klockan 18. Först ett par problem som ska lösas.

– Hur ska kunden göra för att betala faktura med Swish?

– Vem kan jobba imorgon?

Nyrekryten Troy Sears tvekar lite och säger sedan att han kan göra det.



Kristina Arnaudova lastar drycker hos en stamkund.

Sedan kvällens stora fråga: Det nya medlemsdokumentet.

Troy Sears har bara cyklat bredvid Kristina Arnaudova en dag. Nu ska kooperativet bestämma om regler som skulle gälla för honom och andra som vill bli medlemmar och jobba för Alternativa Kuriren.

– Hur många månader ska någon jobba innan vi bestämmer om personen får bli medlem eller inte? frågar Thiago Metson.

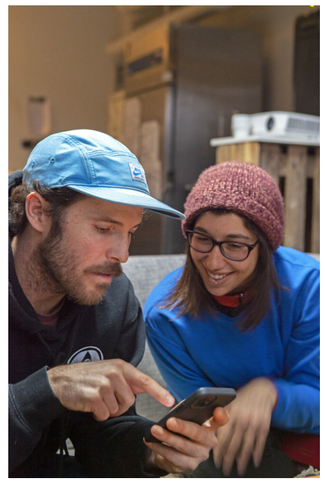
– Hur många skift är kanske bättre att säga? 16 dagar eller 128 timmar? Det motsvarar ungefär två månader, säger Giulia Merelli.

– Man ska kanske få en chans till, så att ett nej inte blir så definitivt. Så att det går att visa att det finns intresse och färdigheter för att få vara kvar, säger Troy Sears. Alla håller med.

– Vad händer om någon bara vill vara arbetare och inte medlem?

–Du kan inte vara arbetare utan att vara medlem. Om vi har anställda är vi inte ett kooperativ alls. säger Kristina Arnaudova.

Kepsinköp. Nya företagssamarbeten. Arbetskläder. Listan på beslut och uppgifter som ska delegeras är lång. Och sedan: Vem ska ta trafikledningen i morgon? Eftersom Troy Sears är ny på jobbet tar Giulia Merelli på sig att sköta det hemifrån.



Troy Sears och Giulia Merelli går igenom morgondagens jobblista.

NÄSTA DAG. Max Kiliam låser upp dörren på ett postföretag inför öppning. Tar emot en brevbunt från en kurir som cyklat dit den från Postnordterminalen. Han bär in bunten på kontoret och där finns hans kollega Tobias Duvefjord, som var en av de där killarna i rosa jacka som sa: ”Hur svårt kan det vara?” och startade ett kooperativ.

– Ingen var mer än en siffra på matbudsföretaget. Vi hade egentligen inga kollegor alls, och det var nya personer i trafikledningen hela tiden. De satt i Stockholm och hade ingen koll på hur det var i Malmö. Sedan flyttade de till Berlin och då blev det värre.

Max Kiliam har också bakgrund som cykelkurir, fast på ett annat företag i Stockholm. Han försöker sätta fingret på vad som skiljer den gamla sortens jobb som cykelkurir med gigföretagens matbudsknäck.

– Jag hade världens bästa skitjobb, men det var på grund av kärleken till kollegorna. Är du inte mer än en siffra på jobbet och saknar kollegor, då är det bara ett skitjobb.

TROY SEARS FÅR upp farten och cyklar söderut mot Turning Torso. Gårdagens hagel och nattens regn har torkat bort. Han ler när han tar vänster efter centralstationen, mot saluhallen.

– Att jobba på ett kooperativ är helt nytt för mig. Det känns bra att få vara med och bestämma. Jag tror att jag vill göra det här ett tag nu.



Transportarbetarens utsände provar Alternativa Kurirens ena lastcykel.



Kissa i tid!

Fast i köer? Passagerare i bilen? Vårda blåsan som din bästa vän! Bärgaren Tuija Paasila och fjärrbilsföraren Freddy Welle vet vad det kostar – att inte gå på toa i tid.

Text **JUSTINA ÖSTER** *Foto* **JAN LINDKVIST**

Gustaf Starlander är specialistläkare i urologi vid Länssjukhuset, Region Jönköping. Till honom kommer en hel del chaufförer.

Är det farligt att hålla sig?

– Det beror på om du har några sjukdomar, men rent generellt ökar det risken för diverse komplikationer. Om du håller dig kan du få en övertänjning av och skada urinblåsan. Hur stor risken är beror på om du håller dig regelbundet och under längre tider

En kvinnlig bärgningsarbetare (läs på sidan XX) som slarvat med toabesöken berättar om upprepade urinvägsinfektioner som lett till njurvägsinflammationer.



– Det är typiska komplikationer om du återkommande och under långa perioder inte har möjlighet att kissa när du behöver, konstaterar Gustaf Starlander.

Att fastna i bilkö med en blåsa som fylls på leder till både obehag och smärta. Tvingas vi knipa länge och upprepat kan vi börja läcka urin.

– Det blir ju besvärligt rent socialt. Jag har patienter som vittnar om de problemen.

Kan man tala om chaufförsblåsor?

– Det är nog att ta i. Jag har inte statistik som belägger att komplikationer med blåsa och urinvägar är särskilt vanligt bland yrkesförare. Men vi tar emot chaufförer som jobbar i Transports branscher och har problem med att de inte har möjlighet att gå på toaletten. De söker vård och själva grundproblemet är ju att de inte kan gå på toa som de önskar.

Har du något budskap till arbetsgivarna?

– I Transport- och taxibranschen, likaväl som i andra branscher, har arbetsgivare en lagstadgad skyldighet att ta ansvar för sina anställdas arbetsmiljö och dit hör ju möjligheten att kasta vatten. Samtidigt är det en uppenbar utmaning att ordna det för arbetsplatser som inte är i byggnader utan rullar ute på vägen, säger Gustaf Starlander.

Ett råd till yrkesförarna?

– Det är svårt att ge råd i enstaka fall, men med tanke på de komplikationer som kan uppstå bör man som arbetstagare inte acceptera att inte få tid och möjligheter att gå på toa.

Specifika tips om pottor med lock eller flaskor i hytt och förarsäte ger sig Gustaf Starlander inte in på.

Hur kan man skada blåsan om man kniper?

– Om urinblåsan töjs ut för mycket kan det ge permanenta skador, i värsta fall leda till att du till slut inte kan kissa. Krockar du med fylld blåsa är risken även stor att du spräcker den och att urinen läcker ut i bukhålan. Det är både smärtsamt, farligt och kan kräva akut operation.

Till det kan fogas urinvägsinfektioner och skador på njurarna, som njursvikt. Har det gått så långt att du inte kan kissa

kan du bli tvungen att använda kateter. (Läs mer om det på sidan 29):

Hur mycket urinblåsan rymmer varierar, beroende på kroppsstorlek.

– Normalt börjar man känna sig kissnödig med tre, fyra deciliter urin i blåsan och du känner av behovet rejält när du är uppe i sex, sju deciliter. Därutöver börjar det göra ont. Det är ingen skillnad mellan kvinnor och män.

Med stigande ålder brukar särskilt män göra tätare toabesök?

– Ofta beror det på att du kan ha flera andra sjukdomar när du blir äldre. Kvinnor kan få urininkontinens, bland män är prostataproblem vanligt, säger Starlander.

Diabetes påverkar också blåsans funktion. Kvinnor har normalt inga problem att tömma hela blåsan livet ut. För män blir det däremot ofta knepigare med tiden, förklarar Gustaf Starlander.

Kläm ut den sista droppen när du kissar. Är det ett bra råd?

– Det är klart du ska försöka tömma blåsan helt och hållet. Börjar du få besvär med vattenkastningen kan du pröva att kissa, ta en paus och sedan försök krysta ut det sista. Urin som blir kvar i blåsan kan leda till tillväxt av bakterier.

Hinner du ta kisspaus?

Är du stressad? Hinner du ta paus och kissa? Blir du insläppt under pandemin? Transportarbetaren knackade på hytten hos några lastbilschaufförer som parkerat vid Tönnebro rastplats i Hälsingland.



Kristian Nilsson har kört lastbil sedan 1988. Ett år körde han på utlandet, lite överallt i Europa. Snacket går om chaufförer som blir portade på vissa ställen i coronatid, säger han.

– Men hos de mindre grossister som vi kör till är det inga problem att få låna toa. Det är värre för dem som ska till stora terminaler som Jula eller El-Giganten.

Håller du dig när du är stressad?

– Näe, det kan jag inte säga. Nöden har ingen lag. Blir jag piss- eller skitnödig går jag ut i skogen i värsta fall. Fast det är brist på rastplatser och har blivit svårare och svårare att hitta en nattparkering i Mellan- och Sydsverige.

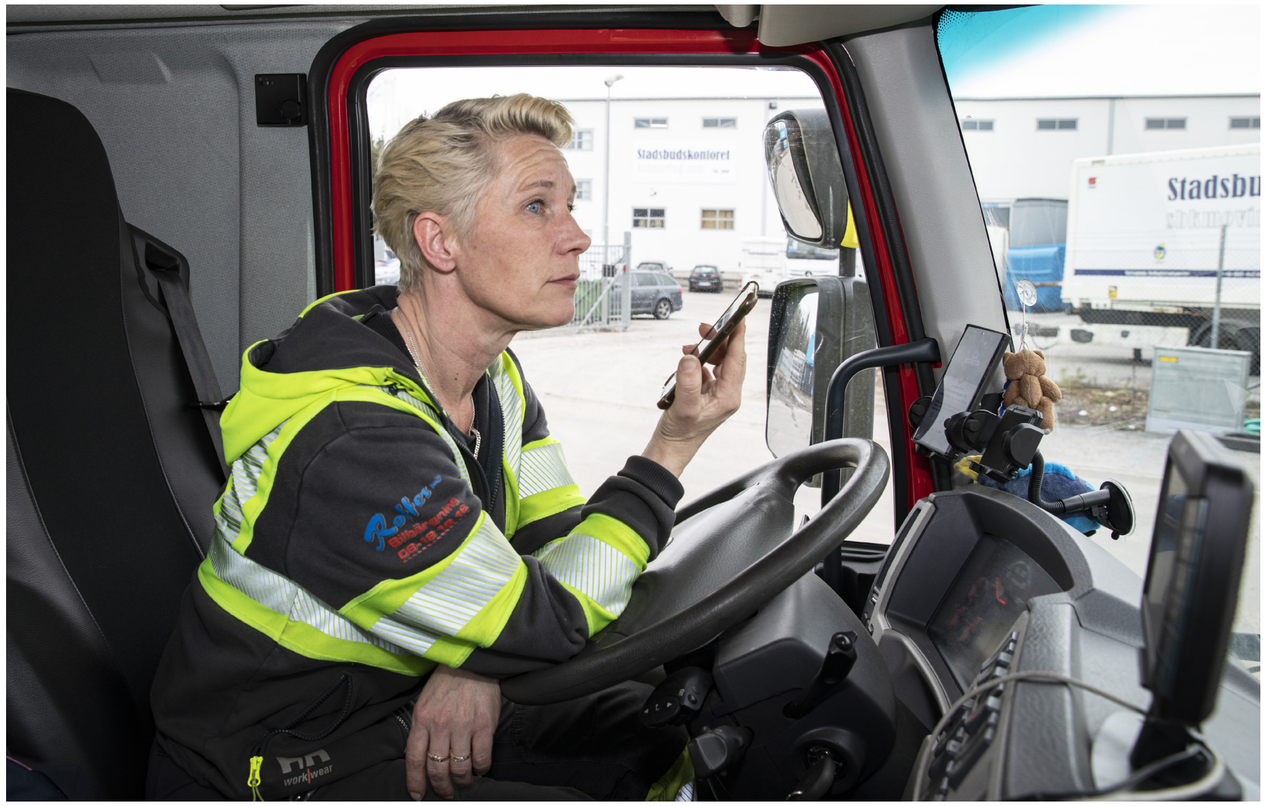
Jämför man med Tyskland är det fruktansvärt dåligt, anser Kristian Nilsson.

– Vid 17 brukar det vara fullt. Kommer man vid 20, 21 så är det kört. Det är lättare norrut.

I Norrland är körningarna också mindre stressiga. Kristian Nilsson trivs bäst där, men kör över hela Sverige. Till mat- och pizzagrossister, bland annat. Nu har han potatis i lasten och ska vidare till Arboga.

– Jag satsar på Rusta till kvällen, där finns toalett och dusch. Som chaufförer har vi våra ställen vi försöker komma till.

Fotnot: Läs en längre chaufförsenkät på transportarbetaren.se.



Efter åtta dagar och två kurer med antibiotika mot njurbäckeninflammation och blodförgiftning är Tuija Paasila tillbaka på jobbet hon älskar, som bilbärgare.

”Man kan inte vara så pryd”

Tuija Paasila öppnar den bakre ”räddaren i nöden-luckan” på bärgningsbilen. Bakom den kan hon huka sig ner, om det kniper.

– Man kan inte vara alltför pryd i den här branschen, säger hon.

Text och foto **Justina Öster**

Tre njurbäckeninflammationer följde urinvägsinfektionerna hack i häl. Så bärgaren Tuija Paasila vet vad hon talar om när det gäller att härda sig, knipa och få problem. I stället för att lyssna på kroppens signaler. Hennes budskap är:

– Håll dig inte! Kissa när det behövs, verkligen, efter första signalen. Det är superviktigt.

För Tuija har det gått så långt att hon inte längre får svid och ont vid urinvägsinfektion. Bakterierna kan då vandra vidare till njurarna och orsaka blodförgiftning.

– Jag fick det, senaste gången. Det är ingenting att leka med, jag hade så fruktansvärt ont i huvudet och ryggen, hittade inget sätt att ligga på. Hellre bryter jag benet än får det igen.

Tuija fick morfin i ambulansen och antibiotika intravenöst på sjukhuset, där hon blev inlagd i tre dagar.

– Men nu är jag tillbaka och kurerad.

Tuija ler stort i sin bärgningsbil av ”lite lägre” modell, som hon rosar för att den är så smidig i tät Stockholmstrafik. Det gäller att varje gång klura ut hur hon snabbast får undan havererade bilar, så att hon hindrar trafiken och frestar trafikanternas tålamod så lite som möjligt.

GENSVARET BLEV STORT när Transportarbetaren skickade ut en fråga i olika Facebookgrupper om hur ni yrkesförare har det med kisseriet. Hinner ni gå på toa? Eller kniper ni och kör på? Får ni låna toa i covidtid?

Tuija var en av alla som svarade. Själv har hon aldrig blivit nekad att låna en toalett. Men ibland tvingas hon, som många medsystrar och -bröder på vägen, ta naturen eller en mindre trafikerad gata till hjälp.

”Även om jag syns från höften och ner bakom luckan så kan ingen se mitt huvud. Och förresten, är det någon som inte sett nåt blekt sticka fram förut så är det väl dags.”

NÅGRA TJEJER LOVORDADE potta med lock, skrev att det bara var att dra för gardinerna i hytten. Tuija har funderat på att skaffa en, men tycker det verkar lite bökigt med hygienen. Hon styr ut från bärgningsfirman, som ligger inklämd mellan rader av lastbilar i Västberga industriområde, söder om Stockholm. Bärgaren lyser i gult och blått, som en rullande reklamtavla för ”Roffes”, fast chefen numera heter Lasse. Han brukar breda mackorna åt sina anställda vid frukosten som inleder varje arbetsdag, berättar Tuija.

– Det är hemtrevligt att träffas allihop innan vi ger oss i väg. I dag fick vi färska frallor. Vi är ett sammansvetsat gäng, lägger upp jobb och arbetstider tillsammans. Alla hjälps åt med fix och trix ifall någon får problem med bilen.

– Både Lasse och Ingela som leder företaget backar upp personalen. De har förstått att vi är viktigast. Det är inga problem om man behöver gå till tandläkaren eller doktorn. Behöver jag vara ledig tar jag några jourpass i stället. Det är ge och ta.

Tuija vinkar åt kollegan hon möter i företagets tungbärgare. Lastbilar och tyngre fordon lämnar hon åt kollegorna. Det jobbet kräver mer muskler och arbete över axelhöjd, säger hon. På bärgarjobbet innan fick hon tennisarmbåge av en manuell växel, som ägaren inte ville byta mot automat.

SOM EN AV få kvinnor i branschen väcker Tuija ännu uppmärksamhet när hon kommer. Människor står på balkonger och vinkar, kommer fram och ber att få se på. Och fler än en man har försökt vägleda henne i konsten att backa när hon kommit till en verkstad och frågar var hon ska ställa den krockade bilen.

Tuija tar det med ro.

– De är bara nyfikna och vill hjälpa till. Fler tjejer borde haka på bärgaryrket. Det är jättekul med mycket problemlösning och olika bilmärken att överlista hur de fungerar. Sen kommer det nya hela tiden, så man blir aldrig fullärd.

– Och, det trycker Tuija på, arbetet är inte alls så tungt som många tror. Vi har bra hjälpmedel.

Själv är hon motorintresserad, har alltid fascinerats av amerikanska lastbilar och långtradare och köpte nyligen sin fjärde motorcykel, en BMW HP4.

– Jag kör på både gata och bana. Det är min fritidspassion!

VI ÄR FRAMME vid morgonens första stopp. En oregistrerad privatbil som forslats över Atlanten ska fraktas vidare till en ambassad på Djurgården.

– Den här. Den är bra, säger Tuija, greppar handkontrollen och börjar tippa ner flaket på bärgningsbilen.

– Extra bra på vintern när det är kallt och man kan sitta kvar i hytten.

Vårvinden nyper snålt och en anställd på verkstan pekar ut bilen. Tuija kliver runt och granskar den närgånget. Eventuella skador ska dokumenteras. Så kör hon upp den på flaket och hittar efter lite sökande knappen till den glappande bakluckan.

Tjänstemannen vid ambassaden väntar på att återförenas med sin bil. När Tuija kört den av flaket ska han kommentera att många kvinnor i Sverige har traditionellt manliga jobb. Men innan dess hinner Tuija demonstrera sin ”räddaren-i-nöden-lucka” i bakre änden av bärgaren. Det är den hon fäller ut och hukar sig ner bakom, när det kniper.

– Även om jag syns från höften och ner bakom luckan så kan ingen se mitt huvud. Och förresten, är det någon som inte sett nåt blekt sticka fram förut så är det väl dags. Man kan inte vara så pryd.

TUIJA SKRATTAR. FAKTUM är att hon inte grundlade problemen med urinvägarna i bärgningsbranschen. De härstammar från hennes 17 tidigare år på en facklig hotell- och konferensanläggning, innan Tuija sadlade om. ”Ska bara” som budgetar, stress och ständiga deadlines som kom mellan henne och toan.

Att i stället fastna i stillastående storstadstrafik låter inte riktigt som en hit för en prövad blåsa?

Fast Tuija älskar sitt jobb, att ligga på vägen och träffa nya kunder.

– I början var jag otroligt stressad när jag satt fast i köer, men efter två veckor släppte det. Jag får ju ändå betalt för tiden!

Tuija planerar toabesöken så långt det går, mellan uppdragen.

– Man kan ju lägga på några minuter när man beräknar ankomsttid hos kunden, så att man hinner gå på toa.

Nu ska vården utreda Tuijas besvär närmare. Vad gör hon om läkarna avråder från bärgarjobbet?

– Åh, jag vill verkligen fortsätta, men då får jag ta mig en funderare, säger Tuija Paasila och vänder mot Uppsala.

En miljöbil väntar på bärgningsskjuts för vidare färjetur till ett grannland i öst.



Tuija Paasila visar sin ”kiss-lucka”. Den fäller hon ut och gömmer sig bakom – i nödfall. I utrymmet bakom luckan förvaras stroppar och verktyg.

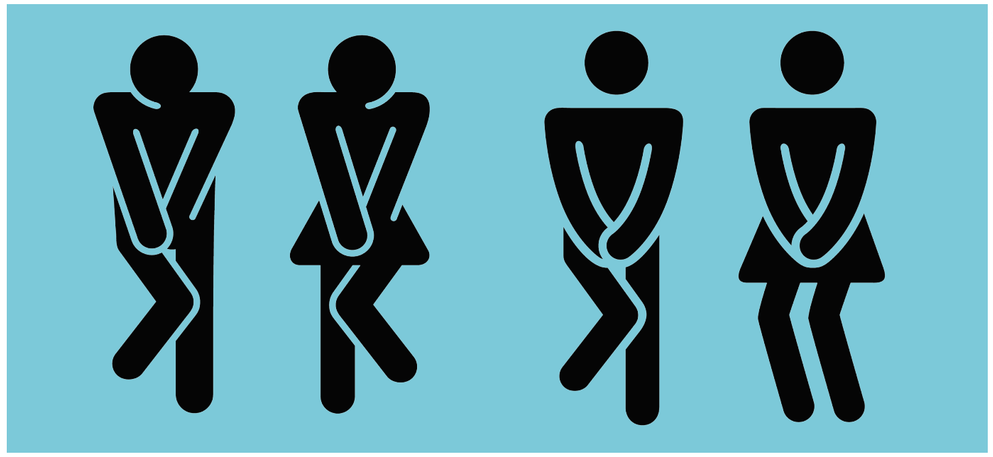


ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

”Chaufförer ska inte behöva göra på sig”

Hälften av färdtjänstförarna som svarade på en enkät gjord av Transport i Göteborg uppgav att de någon gång inte hunnit på toa i tid.

– Anmärkningsvärt. Det visar att vi måste ta frågan om pauser på allvar.

Text **Justina Öster**

Så säger regionala skyddsombudet Johan Nyman på Transports avdelning i Göteborg. Den lokala enkäten genomfördes i slutet av förra året. Frågorna skickades ut till 305 chaufförer och 70 av dem svarade. Tre fjärdedelar av dem var män och medelåldern ganska hög. Ungefär hälften var mellan 46 och 60 år, en dryg fjärdedel över 60 och en minoritet under 30 år.

– Det här är ingen vetenskaplig undersökning, men vi bedömer att resultatet speglar åldersstrukturen ganska väl i branschen med en hög andel äldre och få kvinnor.

Ska färdtjänst- och sjukresebranschen kunna rekrytera fler kvinnor och unga för att ersätta dem som går i pension krävs krafttag, menar Johan Nyman.

– Det är svårare för kvinnor att gå ut i en buske och kissa i brist på toalett, så det här är också en jämställdhetsfråga.

ENKÄTSVAREN GER EN vink om att förarna upplever stor stress, hög arbetsbelastning och brist på återhämtning. Arbetsmiljölagen och skrivningar i kollektivavtal mellan arbetsgivare och fack skiljer på *rast* och *paus*.

På rasten kan du lämna arbetsplatsen och äta lunch, till exempel. Rasten är obetald och du behöver inte vara tillgänglig på telefon eller sms.

Pauser, alltså kortare uppehåll, ska läggas in i arbetstiden. De är mindre reglerade men däremot betalda. Pauser kan användas för toabesök eller fika med kollegorna. Hur många eller långa pauserna ska vara regleras inte i lagen, men arbetsgivaren är skyldig att lägga upp arbetet så att du hinner ta paus, när du behöver. (Antagandet om fem minuters paus per timme är en myt.)

ATT DÖMA AV enkäten får majoriteten av förarna nu sina raster, även om vissa fortfarande har problem. Frågan om pauser är däremot fortsatt olöst och behöver lyftas, poängterar Johan Nyman.

– Vår enkät visar att över 85 procent arbetar mer än två och en halv timme i sträck utan att få paus under en normal arbetsdag.

Att förarna inte hinner på toa i tid kan tolkas på olika vis, allt från att ställa sig bakom en buske till att verkligen kissa på sig.

– Vi har nåtts av rapporter om att förare gjort i byxan, så det är verkligen allvarligt. Sådana tillbud borde rapporteras, men att det inte sker är förståeligt: Chaufförn skäms, fast det är ett systemfel.

Att förarna måste meddela trafikledningen när de lämnar bilen för paus eller rast sätter käppar i hjulet. Liksom viten och böter till åkarna om tiderna inte hålls.

– Tidspassningen pressar chaufförerna. De upplever att de inte kan ta de pauser de behöver och inte lämna bilen när de har passagerare, säger Johan Nyman.

Han refererar till domar och praxis och förordar pauser efter två till två och en halv timmes arbete. Men i enkäten svarar sex chaufförer av tio att de inte får tillräckligt med pauser.

YTTERST HANDLAR FRÅGAN om upphandlingarna av sjuk-, färdtjänstresor och skolskjuts, konstaterar han. Göteborgsavdelningen har därför presenterat resultaten av enkäten för kommunledningen. Syftet är att lyfta chaufförernas situation och arbetsvillkor.

– Priset ska inte vara det enda som styr när resorna upphandlas. Beslutsfattarna måste ta hänsyn till att chaufförerna får sina nödvändiga pauser och raster, som andra yrkesgrupper, säger Nyman. Han jämför med industriarbetarnas förmiddagskaffe, lunchrast och eftermiddagsfika.

MEN PAUSER HANDLAR inte bara om att tillgodose sina mest basala behov som att gå på toaletten utan om återhämtning i stort. Det som gör att människor håller över tid, stressar ner, orkar mer och mår bra, betonar han.

– Det handlar om att gå ur bilen, sträcka på benen och få frisk luft. Ta en kopp kaffe och prata med kollegorna. Arbetet är ensidigt, hårt styrt och bundet. Majoriteten av förarna upplever också de får besvär i knän, axlar, rygg och nacke så pauser är verkligen viktigt, säger Johan Nyman.

RASTER OCH PAUSER

➜ Rast är ett obetalt avbrott i arbetstiden. Då kan du gå ifrån arbetsplatsen och äta och behöver inte svara i telefon. Rasten regleras i arbetstidslagen eller i kollektivavtal. För taxi- och lastbilschaufförer säger avtalet att rasten ska läggas efter som mest sex timmars arbete, men kör du lastbil gäller också kör- och vilotidreglerna.

➜ Pauser eller kortare uppehåll i arbetet ingår i din arbetstid. Arbetsgivaren ska ordna arbetet så att du kan göra kortare uppehåll för att gå på toa gå, ta en kopp kaffe eller liknande.

➜ Kisspaus ska rymmas inom din betalda arbetstid.

➜ Rökpaus ingår inte i arbetstiden. Enligt en tidigare dom i länsrätten kan arbetsgivaren förbjuda rökning på arbetstid. Inget hindrar dock företag att ha mer tillåtande regler.

➜ Måltidsuppehåll innebär att du äter på arbetsplatsen och att uppehållet räknas in i arbetstiden eftersom du ska vara tillgänglig. Uppehållet innebär inte att du ska avstå från att äta eller vila dig. Du kan däremot förskjuta tiden om du blir avbruten.

Freddy tömmer blåsan med kateter

När fjärrbilsföraren Freddy Welle skulle operera bort njursten upptäckte läkarna hans uttänjda urinblåsa. I dag kan han inte kissa utan tömmer sig med kateter.

Text **Justina Öster**



Att använda kateter är lite jobbigt, men nödvändigt, konstaterar Freddy Welle.

Först slog Freddy Welle bakut. Ha med sig kateter i lastbilen och krångla? Nej fy fan! Men sköterskan på urologen tog honom på rätt sätt. Kan du köra ett jätteekipage klarar du att använda kateter.

– Jag testade och det var inga problem. I dag tappar jag mig tre, fyra gånger om dagen. Lite jobbigt är det, men nödvändigt om jag ska må bra. Jag går ur hytten och ställer mig lite bakom bilen.

Glömmer han får han sprängvärk i underliv och njurar. Det är bara att stanna.

Freddy Welle har kört lastbil i snart 40 år. Han hade inte märkt av några problem innan han fick njurstensanfall.

– När läkarna skulle operera bort njurstenarna upptäckte de att min blåsa rymde 1,1 liter mot normala halvlitern.

Operationen sköts upp och vården drog i gång en utredning, som utmynnade i att Freddy Welle nu får bära med sig kateter på jobb och fritid. Den ska torkas och steriliseras före och efter användning, för att undvika bakterier. Men det är inte helt lätt. Minst en gång i kvartalet får han urinvägsinfektion och behöver ta antibiotika. Dess emellan går Freddy Welle på kontroller.

Ångrar du att du slarvade med toabesöken?

– Jag kan ju inte ångra något jag inte visste om, men nu har jag förstått hur farligt det är att hålla sig. Problemet var att jag töjt ut blåsan mer sa läkarna. Den var helt död, hade ingen kraft i sig.

På vägen sa hjärnan ifrån att det var dags. Jag tar det när jag kommer fram med godset, tänkte Freddy Welle. Men väl hos kunden ”slog hjärnan av” och han glömde kissa.

Det är lite bökigt att ställa sig i fria luften med kateter, berättar han.

– Men en får göra så gott det går. Jag säger till de yngre killarna: Häng ut den och pinka. För tjejer är det ju lite svårare.

Några stenar gick inte att operera bort och ibland får Freddy njurstensanfall, om han inte skött sig. Då biter bara morfin. Män som framhärdar att stå råder Freddy Welle:

– Sitt ner! Då slappnar dina organ av och du kan tömma blåsan ordentligt.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



”Nu har jag förstått hur farligt det är att hålla sig”, säger lastbilschaufförn Freddy Welle.



Nattjobb

Vi kommer från Jemen, Sverige, Afghanistan, Irland, Gambia och fler länder. Alla arbetar vi för NWT Direkt med att dela ut tidningar och paket i norra Skaraborg.

Jan Fleischmann är tidningsbudet som själv dokumenterat sitt och arbetskamraternas nattliga slit.

Text och foto **JAN FLEISCHMANN**

Jan Fleischmann

... jobbade i många år som fotograf och reporter på Mariestads-Tidningen. 2016 sadlade han om och blev tidningsbud. Han är också hängiven naturfotograf, som gärna plåtar djur. Allt från hjortar på hemmaplan till stora kattdjur i andra världsdelar. För Transportarbetarens räkning skildrar han budjobbet i Mariestad.



Cykelbudet Wessam Shaebani.



Viktor Johnson började som cykelbud men har numera en biltrakt.

Det flesta använder eldrivna bilar men några av oss cyklar ut med leveranserna. Tre cykelbud använder eldrivna fordon. Själv håller jag kvar vid den vanliga tröga modellen. Ibland är det så tungt att jag måste ställa mig upp på pedalerna.



MOBILTELEFONENS ALARM LJUDER när jag äntligen hade somnat. Klockan är 02.19. Jag kravlar mig snabbt upp. Mobilens display visar att det är några minusgrader ute i Mariestad. Det blir fortsatt varma kläder.

Det tar inte många minuter att gå ner till kontoret och hämta ut cykeln. Eftersom det är kraftig vind tar jag med mig flera tidningar i reserv i fall några blåser i väg. Jag brukar klara av att jaga ifatt bortblåsta tidningar, men ibland har de blivit förstörda.

Efter några minuter är jag framme vid uppsamlingsplatsen, ett lägenhetsområde.

När jag är klar med de tre första kvarteren fortsätter jag till nästa område. En vacker ljusbrun katt springer fram när han ser mig. Det är Oskar. Han är tio år och bor hos Marianne.



Wessam Shaebani och bildbudet Kevin Lager vid uppsamlingsplatsen.

JAG HAR ARBETAT som tidningsbud sedan hösten 2016. De tre första åren var jag vikarie för att i mitten av april få en tillsvidare-tjänst när företaget hade blivit uppköpt av NWT-koncernen.

För samma koncern har jag arbetat som fotograf och reporter på Mariestads-Tidningen, från våren 1989 till hösten 2015. Tidningen kallas i dag MT och var tidigare känd som TSL (Tidning för Skaraborgs Län).

DEN HÄR DAGEN har vi totalutdelning av Mariestads-Tidningen, till alla hushåll. De flesta buden har redan kört i väg.

– De vill vara hemma tidigt, säger förmannen Robin Wallingstam.

Han är uppväxt i Stockholm och ser till så att allt fungerar. Robin kallar in vikarier vid sjukdomsfall, pumpar upp cykeldäck och kör ut med tidningar när de saknas.



Gashim Roshar ger sig i väg på morgonrundan med paket och tidningar.

Gashim Roshar, Kevin Lager och Wessam Shaebani håller på att lasta tidningar. Gashim och Kevin har varsitt bildistrikt. Wessam cyklar. Gashim är från Afghanistan. Wessam kommer från Jemen.

MITT NUVARANDE DISTRIKT är vidsträckt med nästan enbart lägenhetsuppgångar. Sedan 14-årsåldern har jag Schlatter i den högra knäleden. Det kallas även hopparknä eller brevbärarknä.

Trots att jag går uppför flera våningar känner jag sällan av värken. Men när den väl sätter in kan det kännas som ett knivstick. Ett värmeskydd lindrar och är även användbart för att dämpa smärtan om jag skulle köra omkull med cykeln. I början hände dett flera gånger. Jag cyklar aldrig utan hjälm.

SEDAN NÅGOT ÅR tillbaka delar vi även ut paket. Efter att cykelbuden blivit bestulna på paketen stoppade företagsledningen leveranserna med cykel. Men i början av mars återupptog vi utdelningen.

Vi har några misstänkta personer som härjar runt tidigt på nätterna. Mina paket försvann från korgarna trots att det var snöyra och rejält kallt ute.

EN MORGON HJÄLPTE jag en alkoholiserad man att få polistransport hem till sin bostad. Han ville ha hjälp att få tag på en taxi, men då inte taxichauffören ville ta med honom i sin bil ringde jag polisen. Efter fem minuter kom en patrull.

Annars brukar det vara trevligare möten med framför allt morgonpigga harar. Men jag möter ofta även rådjur och har också träffat rävar inne i centrum.

FÖR ATT FÅ en djupare inblick i hur ett bilbud arbetar följer jag med Viktor Johnson en lördagsmorgon. Vi möts vid halv ett-tiden utanför kontoret. Viktor är 25 år och har arbetat som tidningsbud i fem år. Som de flesta började han som cykelbud.



Robin Wallingstam är förman på NWT Direkt.



Efter jobbet kopplar Jan Fleischmann av i soffan med NHL-hockey.

När han är klar med hushållen i centrala Mariestad återvänder Viktor till uppsamlingsplatsen för att hämta paket, som han kör ut till ett område vid sjukhuset.

EN TIDIG MORGON pryddes Mariestads-Tidningens framsida av en pilgrimsfalk som intagit klocktornet i vår domkyrka. Hur kunde jag ha missat detta?

Jag bor nästan granne med kyrkan. När jag kommit hem gick jag till kyrkan och stirrade upp mot tornet. Ingen falk satt där men när jag återvände en timme senare, då med ett stort telezoomobjektiv, fann jag pilgrimsfalken. Han såg ut som en Mini-King-Kong när han satt och spanade ut över bytesdjur som kråkor och kajor. Och kanske hade han även kollat in ett tidningsbud som kämpade på med sitt pass.

KLOCKAN ÄR 06.30 när jag kommer hem. Det första jag gör är att tina händerna, koka en kopp te och kolla in nattens NHL-resultat.

JAN FLEISCHMANN OM ...

Selfiebilderna är tagna med mobiltelefonen eller digital systemkamera. Både systemkameran och mobiltelefonen har självutlösare. Jag ställde in den på 3 och 10 sekunder, cyklade mot kameror och gick uppför trapporna. Ofta fick jag ta om bilderna. Ibland satt inte skärpan eller så var det svårt att beräkna exakt när kamerorna skulle ta bilderna.

Drakporten till Kina kantad av skandaler

Säkert har du sett det sticka upp i underligt majestät. Som om en jätte greppat en näve Kina och kastat ut bland barrträden vid E4:an i Älvkarleby. Jätten var miljardären Li Jingchun, Mr Li. Nu har han sålt sin dröm.

Text och Foto **JUSTINA ÖSTER**



Lätt medfaren terrakottakrigare i Dragon gates kafé.

JAG SVÄNGER AV MOTORVÄGEN, strax söder om Gävle och parkerar utanför det muromgärdade hotell-, restaurang- och kulturkomplexet. Skandalbygge, kinesiskt luftslott och spektakulärt skrytbygge, säger tidningsrubrikerna.

Dragon gate. Av tidningen Byggnadsarbetaren korad till årets sämsta arbetsplats 2006.

Porten är låst. Det duggar lätt från grå himmel och en annan besökare höjer mobilkameran mot det udda Kinalandskapet.

– Lite speciellt, säger mannen och knäpper ytterligare en bild.

Den vidsträckta platsen med kafé, belamrad prylbutik och bensinmack känns som en flera nummer för stor kostym, ödesmättad och lite skrämmande.

Två lejonstatyer grinar med öppna gap, symboliserar Yin och Yang i ett försök att skapa balans och harmoni. Vid porten sitter ett anslag med inbjudan till fest, event, träningsläger och konferens. Avlyssning? Kameror? Vaga fördomar löper genom mitt huvud.

FAST MR LIS storslagna projekt övertogs 2018 av fastighetsbolaget Sisyfosgruppen. I lager och gömmor fann de en jätteuppsättning tandborstar och en 200 man stark armé terrakottakrigare. Bland annat. Företaget har sedan dess arrangerat en elektromusikfestival och öppnat camping- en och träningstemplet.

På templets hemsida bjuds klubbar in att hyra träningslokaler och övernatta med självhushåll. Dragon gates egen webbplats signalerar dock att värd saknas (host not found).

Vd Olle Larsson berättar dock i intervjuer att företaget renoverat hotellrummen och att e-post-förslagen strömmat in om vad de kan göra av det övergivna Kinapalatset.



Här tar det stopp. Porten in till Kinas kultur, torg och museum övervakas av två lejon.

I tidningen Fastighetsvärlden välkomnar Larsson i april 2019 entreprenörer att komma och ”göra sin grej”.

Det var äntligen dags att ”smygöppna” hotellet, som överraskade med en trasig varmvattenberedare och regn efter ihållande sol. Olle Larsson sa:

– Det vilar någon liten kinesisk förbannelse över platsen.

Anläggningen har varit på väg att öppnas ett antal gånger. Kommunpolitiker, arbetsmiljöinspektörer och fackliga ombud har i 17 års tid hoppats, tryckt på och svettats. Allt sedan Mr Li började flyga in kinesiska arbetare och kinesiskt byggmaterial och röja mark bland fur och gran.

Miljardären rapporteras ha byggt upp sin förmögenhet på tillverkning av myggmedel i hemlandet. Han hann plöja ner så där 200 miljoner kronor i sin tänkta mötesplats för svenska och kinesiska affärsmän, innan han gav upp.

MEN VI TAR det från början.

2004 köpte Mr Li fastigheten, som då bytt namn från Hotell Älvkarlen till Checkpoint Dalälven. Hotellet byggdes ursprungligen av det kommunala bolaget Östanå, i syfte att locka besökare till Älvkarleby. Men verksamheten gick i konkurs och anläggningen blev i stället flyktingförläggning tills Mr Li dök upp.

Ett torg tog form och en 15 meter hög buddistisk staty monterades ihop på plats. Den föreställer Guanyin, barmhärtighetens gudinna som sägs observera ”ljudet av världen”, enligt Gefle Dagblad som intervjuat miljardären.

Året är 2007, ett sextiotal influgna arbetare jobbar på bygget och får sin mat ”tillagad av en kinesisk kock”.

EN INBJUDAN FRÅN svenska hovet hägrar. Mr Li:s hustru ska flygas till slottet i Stockholm för den kungliga middagen, men sedan direkt hem igen. Juni är en hektisk tid i myggmedelsbranschen. Familjen uppges basa över fyra fabriker i Kina, där medlet tillverkas av totalt 5 000 anställda.

Mr Li skrattar och säger att många nog ser honom som ”en galen kines”. Själv ser han det som sitt öde att bygga Dragon gate. Han är övertygad om att anläggningen kommer att bli ”en stor framgång” för regionen, Sverige, ”för relationerna till Kina och inte minst för honom själv”, skriver Gefle Dagblad.

VISIONEN UTÖKADES EFTER hand från handels- till kulturcentrum med restaurang, hotell, museum och ett buddistiskt tempel för att lära ut kampsporten Kung fu.

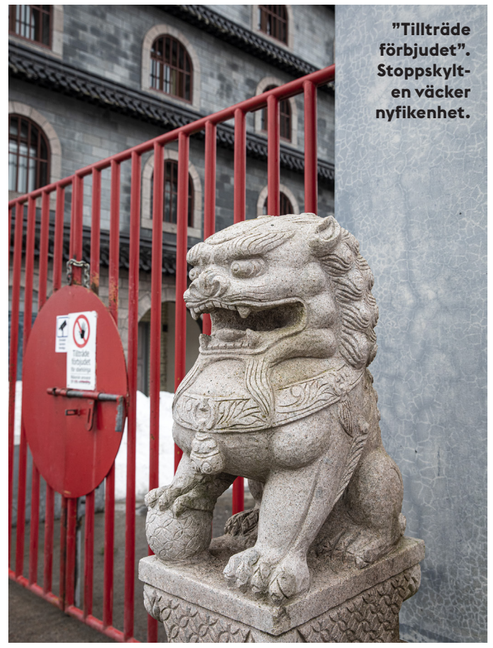
Hur var det då med utnämningen till årets sämsta arbetsplats?

Byggnadsarbetaren skrev att Dragon gates ägare sannolikt slagit rekord i brott mot svenska arbetsmiljöregler. Och 2006 drämde Arbetsmiljöverket till med ett vite på 1,2 miljoner kronor. De kinesiska arbetarna jobbade bland annat på hög höjd utan skydd och använde en farlig hiss. Under sina 30 år som arbetsmiljöinspektör hade Lars Nordström ”aldrig varit med om maken”, sa han till Upsala Nya Tidning.

Byggnads knackade på och hotade med blockad. Gästarbetarna tjänade 17 kronor i timmen.

SKANDALBYGGET, FÖR ATT citera Byggnadsarbetaren, rullade på. Obesiktigade grävmaskiner uppdagades, liksom elfel, bristande brandsäkerhet, saknade tillstånd och misstankar om miljöbrott för sopor som eldats upp.

Älvkarlebys politiker for till Kina för att skynda på invigningen och bygglov löpte ut. 2016 dök ett otydligt besked upp om att verksamheten skulle läggas ner. Detta dementerades och kommunen gav klartecken till att öppna Älvkarlebys Mini-Kina. Men. När draken äntligen skulle lyfta kastade Mr Li in handduken. Dragon gate bjöds ut till försäljning.



”Tillträde förbjudet”. Stoppskylten väcker nyfikenhet.



Demonstration i Stockholm år 1899. (Fotograf okänd, lån av Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek.)



FOTO: AXEL MALMSTRÖM

Hjalmar Branting talar på Hakberget på Gärdet i Stockholm den 1 maj 1917. Bilden publicerad i tidningen Social-Demokraten.

Första maj, första maj

OSÄKER FRAMTID FÖR ARBETARRÖRELSENS EGEN HELG?

Internationalen, röda fanor och tal om vägen mot ljuset, inför tusenden på stadens stora torg. Eller streamat genom Facebook? Förstamaj-firandet genomförs i år åter digitalt, på grund av pandemin. Frågan är om det innebär slutet på historien om Rörelsens egen helg.

Text **LILLY HALLBERG**

VÄLFÄRDEN FÖRST. Det är parollen som Socialdemokraterna demonstrerar under i år. Eller nja, några demonstrationståg blir det ju inte. Men det är i alla fall budskapet som står på partiets förstamaj-märke.

– När vi bygger samhället starkare efter pandemin sätter vi välfärden först i alla lägen. Det är vad valet nästa år kommer handla om, och där tar vi avstamp den 1 maj, säger Lena Rådström Baastad, partisekreterare Socialdemokraterna, i ett pressmeddelande.

För andra året i rad har pandemin satt stopp för fysiska samlingar. Men enligt Socialdemokraterna blir firandet inte mindre för det, bara annorlunda. Tillsammans med LO kommer partiet att samla arbetarrörelsen digitalt, både nationellt och lokalt.

Men redan för ett år sedan gjorde Aftonbladets skribent Lena Mellin analysen att coronakrisen riskerar att bli dödsstöten för ”traditionellt första maj”. Statsminister Stefan Löfven talade på Facebook, utan paroller, mot en fond av svenska flaggor. Men det vikande intresset för förstamaj-firande av traditionellt slag har pågått länge. Leden i tågen har glesnat långt tidigare.

Bara ett exempel av många: Socialdemokraterna i Östersund – en av städerna som haft demonstrationståg sedan 1890 – ersatte redan i mitten av 1990-talet det traditionella tågandet, till mässingsblås, med ”förnyelse” i form av mer sociala aktiviteter, som tipspromenad.



FOTO: CAROLINA NOLASCO

Transportare i förstamaj-tåg på Kungsgatan, Stockholm, 2014. Närmast till höger syns Transports ombudsman Joakim Guttman.

TRANSPORTS FÖRBUNDSSEKRETERARE Lars Mikaelsson tror att pandemin visserligen kan komma att påverka första maj-tågen något, i förlängningen. Kanske blir det stora tåg, men på färre orter.

– I Ånge, där jag kommer ifrån, har vi haft tal på torget och alla fanor uppsatta under första maj-firandet. Vi brukar ha arbetarfrukost före talen. Då för vi fackliga och politiska samtal i klassisk kämparanda, säger han.

Det var dock några år sedan man gick i demonstrationståg i Ånge.

– Men vi är en internationell rörelse som har mycket kvar att kämpa för. Det skulle förvåna mig mycket om vi inte skulle få se förstamaj-tågen i gång igen, och det redan nästa år då det ju är valår, säger Lars Mikaelsson.

DET ÄR INTE första gången det talas om första maj-firandets förestående undergång. I början av millenniet hotades arbetarrörelsens dag rent konkret att mista sin status som röd dag. Men efter diskussioner blev det i stället annandag pingst som fick bli svart när nationaldagen, 6 juni, fick helgstatus.

Det är inte heller givet hur det traditionella firandet ska se ut. I England firas majdagen (May Day) alltid den första måndagen i maj. Till skillnad från i många andra länder är demonstrationstågen inte knutna till politiska partier.

UNDER MÅNGA ÅR förknippades också första maj med det kommunistiska östblockets regisserade föreställningar. Inte minst då SVT traditionsenligt visade



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Transports ordförande Tommy Wreeth är övertygad om att första maj som en dag för manifestationer är relevant även i framtiden. Här framför Brantingmonumentet på klassisk förstamajmark, Norra Bantorget, en annan dag.

bilder från ”firandet” på Röda torget i Moskva. Där militärparader hedrade kommunistledarna, högt uppe på ett podium. För medborgarna kunde det mer handla om plikt att delta. Efter revolutionen 1917 firades helgen i Sovjet också med ett slags ”annandag första-maj”, vanligen mer som en familjefest med aktiviteter ute i det fria.

I Sverige var det i början av förra århundradet vanligt att socialdemokrater och kommunister tågade sida vid sida. I alla fall vissa år. Efter Andra internationalens splittring och bildandet av Tredje internationalen – ”Komintern” – sjöng svenska kommunister att ”tredje internationalen åt alla lycka bär” i sången.

Många av talen från den tiden ger ett lätt



Socialdemokraterna har sedan slutet av 1800-talet gett ut förstamajmärken. Här 1897.

nattståndet intryck, liksom tidningstexter om ”arbetarhövdingar” och ”framdrifvare av krafvet på kortare arbetsdag”. Men som en röd tråd löper också tanken om allas lika värde, solidaritet, fred och jämlikhet.

FÖRFATTAREN OCH JOURNALISTEN Göran Greider skriver i sin bok *Bergspredikan för socialister* om hur det från borgerligt håll inför varje första maj ralleras över en ålderdomlig politisk rit som borde avskaffas. Han framhåller att trots det – eller kanske, tack vare det – är firandet en av de stora, levande kollektiva manifestationerna i Sverige och världen.

Greider, också chefredaktör för Dala-Demokraten, har hållit många första majtal. Han har alltid inlett med de tre orden: Kamrater! Vänner! Mötesdeltagare!

”De slår en vag men högtidlig retorisk ring kring åhörarna och förbinder den som talar med dem som tilltalas. Alla närvarande kliver för en stund in i ritens cirkel.”

TRANSPORTS FÖRBUNDSORDFÖRANDE Tommy Wreeth får avsluta med några tankar inför helgen, den andra att genomföras under pandemin:

– Jag tror att behovet för människor att samlas runt första maj är större än någonsin efter de tuffa tider vi tvingats gå igenom det senaste året. Jag är övertygad om att arbetarna och arbetarrörelsen återtar första maj 2022, som ju också är ett valår.



FOTO: ANNA-LENA AHLSTRÖM / UNIVERSAL MUSIC

The Mamas står för musikunderhållningen på Socialdemokraternas och LO:s nationella förstamajfirande, som visas digitalt.

Känner du igen dig? Berätta!

Transporttolvan i Malmö är aktuell i ett dokumentationsprojekt där folk välkomnas att berätta om sitt jobb, om arbetsplatsen och kamraterna. De medverkande får hjälp med sina berättelser av tecknaren Mats Källblad.

Det handlar om att synliggöra så kallade vanliga människor, alltså de med ”vanliga” jobb som annars nästan aldrig syns eller hörs i medier, annat som exempel på någon företeelse. Oftast elände. Människor som står upp tidiga mornar för att ta hand om gamla och sjuka, som sköter en maskin, arbetar med bevakning eller transporter.

Känner du igen dig? är ett nationellt pilotprojekt som genomförs i Kalmar och Skåne län. Inspirationen kommer bland annat från ”Gräv där du står”-rörelsen på 1970-talet. Bakom projektet står Folkets konsthall, och i Skåne genomförs det av bland annat Transports avdelning 12, ABF Malmö och Kommunal sektion 4.

LH



BILD: NATIONALMUSEUM

Anders Zorn: Självporträtt i rött (1915).

Zorn – en svensk superstjärna

Nationalmuseum har öppnat portarna för att visa en utställning med en av de verkligt stora, Anders Zorn (1860–1920). Närmast ett nationalmonument. Älskad och avskydd – och missförstådd?

Museet lockar med en helhet, vill visa Zorns väg från en enkel bondpojke till den klarast lysande stjärnan på den internationella konstnärshimlen. ”Möt entreprenören, porträttmålaren, skulptören, världsmedborgaren och hembygdsskildraren” heter det i utställningsprogrammet.

Utställningen i Stockholm pågår hela sommaren, fram till och med den 29 augusti. *LH*

DETTA ÄR EN ANNONS.

CEDERROTH

Hjältar på jobbet

Vi söker hjältar!

Hjälp oss hitta alla fantastiska hjältar som finns runt om på våra arbetsplatser. Människor som inte tvekar att agera när olyckan är framme eller alltid ser till att säkerheten sätts främst på din arbetsplats.

Nu söker vi människor som har hjälpt kollegor vid nödsituationer eller som på olika sätt bidrar till att skapa en säker arbetsplats. Kanske är det kollegan som snabbt var redo med Första Hjälpen-materialet vid en olycka, eller medarbetaren som alltid ser till att allt finns påfyllt om något skulle hända.

Några utvalda hjältar kommer att hyllas i vårt internationella initiativ mot en säkrare arbetsplats. Personen kommer få chansen att bli intervjuad och synas i våra kanaler – och framförallt, veta hur tacksam just du är för den personen. Så hjälp oss att hitta dessa hjältar som förtjänar att hyllas redan idag!

Nominera din hjälte!
www.cederroth.com/se/hjaltar-pa-jobbet



KALL MATRÄTT		RIKT-NINGS-ORD	ÄTIT	BRÄD-PRODU-CENT														
FÖR SÄKER-HETS SKULL				UTROP / ORKA			I TRÄD-STAM											
RÄTT RENT BRÄNSLE		TORF-TIGA / PARTI																
SKÅDA				DET PÅ FATET														
NUDDAT							GÅ SOM EN ORT I SKÅNE											
GRÄVDE NED	ÖVER-SLAG / KÖR FORT																	
					SKAL-START / GUDEN			AMPERE-TIMME	MASK-SPEL	HADE FILM-BODEGA		HÖGST UPP PÅ VILLA		STÅR FÖR EN FYRA	JÄMT OCH STÄN-DIGT		AV-HAND-LING
ÄR NOG TALLRIK			SIFFER-GUBBE? / VILSNA							DOSA / KAN MAN SMAKER					JÄRN-LADY / KORTET		
SÄGER FRUSEN				KNAPES SPORT / MÖSS-SORT								HOP-FOGAR-REDSKAP / KROKI					
ÄDEL-METALL		UR-MÄRKE / NATUR-VÄSEN						PENGAR	FATTAS / GÖR MISSAR					RYKTA-DES / ÄR MISSEN			
							LÅTER LIVAT / SATTA				ANARKI / FALLIT VITT					KAN LOCKAR I REGNET	
TOTAL MÄNGD					KIRSTEN												FRUKT MED SKAL
						KÄR-LEKS-ÄVENTYR / KIKAR							BLIR INTE FÖRSEDD / GÅR MOT MITTEN				
LANSE-RAD		BRYNA / SYMBOL								SKOPAR / KONST-RIKT-NINGAR					HAR VÄN-TANDE / BYARNA		
TÄR-NINGS-SPEL				HÅN / INTE MED PÅ NOTERNA				TORKHUS / SKENA MEN INTE LÖPA				BRANT BRANT / NEDRIGA					
KAN VARA OXE			HYVLAS / DROTT-NINGRIKE						ASEP-TISKA / YMNIGT								TA SLUT
FLUGA PÅ LINA?							ÖVER UR? / ORÖRLIG				GREJA / ÄR YVIG DÄR BAK					MISS-VÄXT	
					FÖRENAR / FÖRE JURE									LUGNET / HAR NATT-VAKT			
DEN GLIDER MAN I		HJÄLPA						FÄ					GUNSTS MOT-SATS				
VÅNING						AM-SAGA				ÄR VÄL ALTER-NATIV							

©Bulls

Lösningen (hela krysset) ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 18 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 om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Vilka rättigheter finns på jobbet?

Min kille har fått ett jobberbjudande, som chaufför, och håller på att provjobba den här veckan, innan kontraktet skrivs. Jag har några frågor om hans rättigheter som anställd:

1. Jobbet är hos ett bemanningsföretag och lönen är på 160 kronor per timme, inklusive semesterersättning. Är det en skälig lön? Han har sex års erfarenhet av lastbilsyrket.

2. Jobbet som han provar på nu är hos en stor speditör (via bemanningsföretaget) och tiderna är väldigt långa. I torsdags började han klockan 7 och slutade vid 19. De hade inte tid för paus (han kör med en annan nu första veckan). I måndags jobbade han 6–19 och i går vara han schemalagd 6–18.

Eftersom han ska jobba måndag till fredag, så borde det bli mer än 40 timmar per vecka. Hur mycket ligger övertidsersättning och ob på inom transportyrket via bemanning? Jag är ganska säker på att företaget inte har något kollektivavtal.

3. Hur långa arbetsdagar ”måste” man jobba? Hur ofta kan chefen säga att man ska jobba tills alla paket är utdelade, det vill säga cirka 11–13 timmar per dag?

4. Vilka försäkringar ska finnas med på kontraktet och i vilket skick kan man kräva att lastbilen ska vara i? Det är en stor spricka över hela framrutan, ett hål i dörren som de får täppa igen, man kan inte tanka AdBlue och det är problem med ABS.

Orolig anhörig

Svar: Din berättelse var ingen rolig läsning och frågorna reser många följdfrågor.

Provarbete skriver du ... Får han betalt för det?

Lönen är för låg, tycker jag, utifrån att semesterersättning ska ingå i summan.

Är det så att det inte finns kollektivavtal är det inte säkert att det finns ersättning för övertid eller ob. Det regleras i avtal, inte i lag. Detsamma gäller även avtalspensionen.

Genomsnittlig arbetstid per vecka är 40 timmar. Där finns också kör- och vilotidslagen och vägarbetstidslagen som sätter begränsningar för hur mycket han kan arbeta.

Gällande försäkringar så finns det inget generellt som ska stå på anställningsbeviset. Har företaget kollektivavtal så gäller Fora-försäkringarna per automatik i anställningen. Finns inget avtal så är det inte säkert att det finns någon försäkring, förutom på fordonet.

Är fordonet i så dåligt skick så att det är att anse som trafikfarligt ska man påpeka/informera arbetsledningen om att man inte kan framföra det.

Om din partner är medlem i Transport så be honom att snarast kontakta lokalavdelningen han tillhör. Det är mycket som behöver redas ut i detta fall. Är han inte medlem så rekommenderar jag att han blir det. Vi kan inte hjälpa till om han inte är medlem.

Joakim Guttman, central ombudsman i Transport

Vad göra åt en obefogad varning?

Jag har fått en varning av arbetsgivaren som inte känns befogad. Vad bör jag göra?

Väktare

Svar: I kollektivavtalet för bevakningsbranschen står det så här:

”Om en arbetstagare har gjort sig skyldig till allvarlig förseelse i tjänsten kan arbetsgivaren tilldela den anställde skriftlig varning. Sådan åtgärd ska omgående delges den lokala fackliga organisationen. Fackföreningen har möjlighet att inom tre veckor från delfåendet göra invändning mot åtgärden.”

Om man gjort sig skyldig till allvarliga fel eller försummelser i arbetet kan man alltså få en skriftlig varning. Anledningar till det skulle till exempel kunna handla om olovlig frånvaro, allvarligt slarv eller åsidosättande av säkerhetsföreskrifter.

Att ”skriva på” en varning innebär enbart en bekräftelse på att du mottagit handlingen, det är inget accepterande av vad som sägs i dokumentet. Du ska således skriva på varningen.

Om du har synpunkter eller vill bemöta påståenden som du anser vara felaktiga i den skriftliga varningen ska du omgående ta kontakt med din lokalavdelning. Förbundet har endast tre veckor på sig för att begära överläggning med arbetsgivaren.

Jerker Nilsson, central ombudsman i Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

Aprilkryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Lars Wallin, Nynäshamn
Alf Stenmark, Matfors
Anna Hellgren Berg.

Vinnarna av en trisslott:
Göran Guldbrandsson, Kumla
Per-Erik Gustafsson, Luleå
Timon Lidén, Stenkullen.

Månadens Quiz

Testa dina kunskaper, eller utmana en kompis. Rätt svar på frågorna hittar du längst ner på sidan, under bilden.

1 Vem skrev sången ”Första maj”?

1. Hannes Sköld
X. Thorstein Bergman
2. Ronny Eriksson

2 Vilken svensk hiphop-grupp har spelat in låten ”Enter the dragon”?

1. Infinite Mass
X. Spotrunnaz
2. Looptroop

3 Vilket djur är parkeringspolisen Judy Hopps i filmen ”Zootropolis”?

1. Räv
X. Kanin
2. Elefant

4 I vilken tv-serie hittar vi den fiktive musikern Paper Boi?

1. Las Vegas
X. Twin Peaks
2. Atlanta

5 I Bryssel finns en staty föreställande en kissande pojke. Vad heter den?

1. Cantillon
X. Manneken Pis
2. Lambic Saison

6 En klassisk muskelbil ska släppas med eldrift. Vilken?

1. Ford Mustang
X. Dodge Challenger
2. Chevrolet Camaro

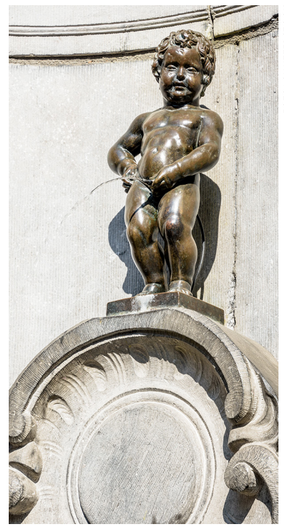


FOTO: SHUTTERSTOCK

Rätt svar: 1. 1, X, 2, X, 1.

Man får helt enkelt städa upp sin egen skit

Transportarbetareförbundet tar alltid strid för sina medlemmar när striden måste tas. Vi som är medlemmar i förbundet har detta som en naturlig del av förbundets DNA, våra utbildningar präglas av detta och våra anställda och förtroendevalda fostras in i detta.

Det finns en gammal myt som säger att ”Transport alltid säger nej och inte klarar av att kompromissa”.

Det är möjligt att det kan stämma och uppfattas så ibland. Personligen tycker jag att det är en överdrift. Vi säger möjligen nej till en hel del – dock alltid med en god motivering och nästan alltid med ett konstruktivt motförslag som alternativ lösning.

FRAMFÖR ALLT SÄGER vi nej till saker som vi ser skulle påverka våra medlemmar negativt, vilket måste ses som en av våra absoluta huvuduppgifter.

För de flesta av oss är det kanske inte nödvändigt att reflektera vidare över detta. Tyvärr påminns jag lite då och då i mitt arbete, särskilt när fler parter än vårt förbund finns på arbetstagarsidan.

I LO är vi mitt uppe i en diskussion om att eventuellt begära fortsatta förhandlingar om anställningsskyddet, las. Frågan rör både las och våra arbetsmarknadsförsäkringar.

METALLS OCH KOMMUNALS svek mot oss övriga tolv LO-förbund innebär att vissa frågor sannolikt måste lösas på försäkringssidan. Det har jag full förståelse för. Men att LO och vi övriga tolv förbund ska vända ut och in på oss själva för att reda ut det två förbund gjort i hemlighet – för att gynna sina egna medlemmar – det förstår jag verkligen inte. Särskilt inte på las-området.

DET OROAR MIG också att jag får känslan av att LO-ledningen är beredd att gå väldigt långt för att lösa mer än det nödvändiga runt las och försäkringsfrågorna.

Det pratas väldigt mycket om att det kan bli värre. Att det kanske måste bli mörkare innan det blir ljusare och att man inte kan vinna alla strider.

> ”Det oroar mig också att jag får känslan av att LO-ledningen är beredd att gå väldigt långt för att lösa mer än det nödvändiga runt las och försäkringsfrågorna.

Det skär i mitt Transporthjärta att vissa verkar tycka att man bara ska ta strider man vinner och att halvdåliga kompromisser är bättre än att ta en kamp där utgången inte är förutsägbar.

MIN ÖVERTYGELSE SÄGER i detta fall det motsatta. Det kan aldrig vara eller bli Transports sak att lösa det som januariavtalet och Metall och Kommunal ställt till genom en dålig kompromiss. Det är den som ställt till med eländet som ska lösa det!

Man får helt enkelt städa upp sin egen skit.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här h änder 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/Nordduppland, 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 18 maj till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Ett mycket speciellt verksamhetsår är slut och ett nytt, som vi alla hoppas ska bli mer som vanligt, har påbörjats. Under våren har samtliga sektioner genomfört sina möten digitalt och avdelningen höll i slutet av mars sitt årssammanträde, även det helt digitalt. Det har efter omständigheterna gått bra, men förhoppningen är givetvis att vi ska kunna träffas igen så snart som möjligt.

Förändringar Det har skett en hel del förändringar i avdelningens organisation.

➤ Ny som ombudsman: Patrik Ljunggren har efter lång och trogen tjänst som avdelningsordförande valt att bli ombudsman i avdelningen. Vi tackar Patrik för hans insatser och vi är glada över att få behålla honom i organisationen.



➤ Ny ordförande: Årssammanträdet valde Viktor Andersson som ny avdelningsordförande. Han har varit anställd som resurs i avdelning 3 sedan årsskiftet och har även varit aktiv i Transports flygavdelning, där han varit både ordförande och studieorganisatör.



➤ Pensionär: Tony Blomberg går i pension den 1 maj, efter 32 år i avdelningens och arbetarklassens tjänst. Det är vemodigt att tappa en god kamrat, samtidigt som vi unnar honom pensionen. Vi tackar Tony för det enorma engagemang han gett till avdelningen genom åren och önskar honom all lycka i pensionärslivet.



AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten i sektionerna Anmälan görs till joakim.carlsson@transport.se. Skriv ditt namn och vilken mejladress som du vill få dagordning och mötesläsk skickad till.

Du ska kunna delta genom telefon eller dator, samt ringa in till mötet.

Är du osäker på hur det fungerar? Ring avdelningen på 010-480 30 04 så förklarar vi.

Datum:

➤ Sektion 1: Tisdag den 11 maj, 18.00.

➤ Sektion 3: Måndag den 10 maj, 18.00.

➤ Sektion 5: Se hemsidan.

➤ Sektion 6: Nästa möte i höst.

➤ Sektion 7: Torsdag den 6 maj, 18.00.



AVDELNING 6 VÄRMLAND

Fiskedag vid Potten

Lördagen den 8 maj, med start kl 10.00, anordnar sektion 5 en fiskedag vid sjön Potten i Filipstad.

Vi hyr sjön i 24 timmar och fiskedagen är öppen för alla medlemmar. Det behövs ingen föranmälan, ta med familj och barn! Vi bjuder på korv och festis. Mer om fiskedagen på hemsidan, transport.se/avdelningar/karlstad/.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Nu i maj kommer avdelningen att besöka Torsby. Mer information kommer under månaden på vår hemsida och via sms.

Vill du att vi besöker din arbetsplats? Informera oss så sätter vi upp ett besök. Digitalt eller fysiskt, allt enligt coronaföreskrifterna. Vi vill träffa våra medlemmar!

Våra sektioner söker personer som vill bli förtroendevalda. Och fackligt intresserade personer för uppdrag och deltagande. Utbildning sker kontinuerligt.

Styrelsens sammansättning:

➤ Ordinarie: Mikael Persson, Ronnie Persson, Mikael Ladman, Björn Molin, Felix Engström, Erik Hansen, Anders Ljungsten, Tina Andersson, Per Lindvall, Fredrik Nilsson Hjert, Linda Högberg.

➤ Adjungerade: Örjan Jakobsson, Monica Strandli, Sven-Åke spets, Sandra Franzén Nyström.

➤ Ersättare: Mats Ericsson, Annica Öster, Camilla Falk, Kent Falk.

Ordföranden önskar nya styrelsen välkommen till årets styrelsemöten.


Sälen.


Branäs.

VÅRA STUGOR

Nu är det dags att anmäla intresse till våra stugor i Sälen och Branäs inför säsongen 2021–22. Tilldelning sker under hösten 2021.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND





Nytt på avdelningen

➤ Vi har en ny ordförande på avdelningen. Han heter Martin Alstergren (bilden till vänster).

➤ Ombudsman Kjell Arbestål (bilden till höger) går i pension den 30 april.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Inga besök Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för besök då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Och vi försöker jobba hemifrån så mycket vi kan.

Därför hänvisas du till att boka en tid via telefon eller mejl (010-480 30 09 eller transport.9@transport.se) om du har ett ärende.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning och skydda anställda som kan tillhöra riskgrupperna och bli allvarligt sjuk av covid-19.

Studier Vi håller Startpunkten digitalt lördagen den 15 maj kl 10.00–16.00.

Och lördagen den 22 maj kl 16.00–20.00 för er under 30 år.

Anmäl er på studier.9@transport.se.

Mötesdags

➤ Åkeri-/miljösektionen har medlemsmöte lördagen den 8 maj mellan 11.00 och 13.00.

➤ Nästa avdelningssammanträde är den 7 maj, digitalt.

➤ Nästa representantskapsmöte är den 18 september.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på tel 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Kontoret är fortfarande stängt för drop-in-besök, endast förbokade besök gäller. Symptomfri är ett krav. Och vi vill att alla som besöker oss tvättar/spritar sina händer på toaletten direkt till höger.

Nyblivna medlemmar har, om intresse finns, möjlighet att gå en digital Startpunkts-utbildning. Den tar cirka en, två timmar att genomföra och kursen hålls via en länk, som deltagarna får via e-post. Anmälan sker till studier.11@transport.se.

Ny ordförande Avdelning 11 har efter representantskapets senaste årsmöte (i slutet av mars) utsett en ny ordförande. Kecke Strandberg heter han och han kommer från Securitas Gävle.



Kecke är även skyddsombud och informationsmottagare på Securitas Gävle. Där sitter han också som ordförande i den nystartade lokala fackklubben.

Kecke ersätter Håkan Eriksson, som har haft ordförandeskapet i avdelning 11 en tid. Håkan fortsätter glädjande nu sin fackliga bana med andra uppdrag inom avdelningen.

Ombudsmannaärenden förbokas med:

➤ Niclas: 010-480 32 41/niclas.sandstrom@transport.se.

➤ Magnus: 010-480 32 46/magnus.dawest@transport.se.

Arbetsmiljöärenden:

➤ Fredrik: 010-480 32 45/fredrik.ohrling@transport.se.

Ordförande:

➤ Kecke: 010-480 32 49/kecke.strandberg@transport.se.

Kontorist:

➤ Rose-Marie: 010-480 32 42/rose-marie.eberhardsson@transport.se.

AVDELNING 12 MALMÖ

Securitasklubben Måndagen den 24 maj kl 18.30 är det klubbmöte på Securitas, digitalt över Teams.

Sektion 90 Tisdagen den 25 maj kl 19.00 kallas medlemmar i sektion 90 (bevakning) till digitalt medlemsmöte. Anmäl dig till mötet på avdelningens hemsida, hälsar sektionsordförande Oscar Nilsson (oscar.ojn@gmail.com, 076-189 46 13).

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports
MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Vi vill påminna dig om att komma på medlemsmöte:

➤ Sektion 1: Lördagen den 15 maj kl 10.00 på avdelningsexpeditionen, Florettgatan 12 i Helsingborg.

➤ Sektion 3: Lördagen den 8 maj kl 10.00. Mötet kommer att hållas digitalt.

➤ Sektion 7: Lördagen den 15 maj kl 10.00 i ABF-lokalen, Järnvägsgatan 34 i Klippan.

Obs! På grund av rådande situation med covid-19 kan mötena i sektion 1 och sektion 7 komma att hållas digitalt. Välkomna!

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

Studier Avdelning 17 erbjuder nu medlemmar digitala Startpunkter och Avtalspunkter!

För anmälan eller frågor, skriv till studier.17@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först! Vi fortsätter att vara försiktiga och tar inte emot spontana besök på avdelningskontoret. Är du i behov av att träffa oss? Slå en signal först så vi kan planera en coronasäker träff.

Infokvällar Vi kommer att ha informationskvällar digitalt via Teams enligt följande:

➤ Avtalsinformation miljöarbetareavtalet: Tisdagen den 27 april kl 18.00–19.00.

➤ Information om Transport: Torsdagen den 6 maj kl 18.00–20.00.

➤ Hot & våld i arbetslivet: Tisdagen den 25 maj kl 18.00–20.00.

Länkar till att delta på dessa träffar finns på våra sociala medier (se nedan) eller så hör du av dig till oss på avdelningen så fixar vi det.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:

➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/

➤ Facebook: www.facebook.com/transportavd18/

➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Hej kamrater! Vi har nu haft vårt årsmöte och vill tacka alla som deltog. Vi ser fram emot att få arbeta med den nya avdelningsstyrelsen.

TRANSPORT ARBETAREN
Läs din medlemstidning på
transportarbetaren.se

En av utmaningarna för vår nya styrelse blir att planera och genomföra verksamhet ut mot våra medlemmar och arbetsplatser, trots att vi fortfarande har restriktioner liggande.

Just nu har vi en kampanj där vi kontaktar medlemmar inom bevakning, och vi kommer att ha hunnit påbörja uppringning av dessa när du läser detta. Kanske är du en av dem som vi varit i kontakt med?

Vi hoppas fortfarande att vaccinering sätter fart, och att vi får komma ut på riktiga besök så snart som möjligt! Sköt om er därute, så hörs och syns vi!

Första maj I år firar vi första maj digitalt, tillsammans med LO-facken och Socialdemokraterna i Västerås. Vi startar kl 10.00 digitalt och streamar genom Facebook.

Mer information om hur du kan delta kommer att läggas upp på vår Facebooksida och hemsida. Eller så kan du gå in på *sivasteras.se*. Kolla gärna där och delta i förstamajfirandet!

Studier Vi håller på och sätter datum för att hålla Startpunkten digitalt.

Om du är intresserad av utbildning i fackliga frågor, kontakta avdelningsordförande på e-post: andreas.kedborn@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte
➤ Plats: Via Teams.

➤ Datum: Fredagen den 7 maj.

➤ Tid: Kl 9.00.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Nästa representantskapsmöte Repet kommer att hålla sitt möte på Easymeet den 27 maj kl 17.00. Där kommer det bland annat att genomföras fyllnadsval till avdelningsuppdrag. En kallelse, med information om hur ni loggar in, skickas ut längre fram.

Behöver ni hjälp med inloggningen, eller har ni frågor om hur programmet fungerar? Tveka inte att kontakta avdelningen i tid, så vi kan hjälpa er.

Samtliga sektioner har haft medlemsmöten när tidningen trycks. Kul att alla är i gång igen!

Visst har du uppdaterat dina uppgifter på *Mina sidor*, så vi kan nå dig med viktig information?

Är du sugen på studier? Tveka inte att kontakta vår studieorganisatör Linn Nymoen. Vi kan erbjuda en digital Startpunkt till er just nu.

Semester Ni borde ha fått klartecken på era semesteransökningar nu. Om inte, kontakta avdelningen så tittar vi på det.



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Kongressen 2022 närmar sig, så det börjar bli dags att fundera på motioner. Tveka inte att kontakta oss om ni behöver hjälp att skriva en.

Besök gärna vår hemsida www.transport.se/avdelningar/norra-smaland. Vi uppdaterar sidan så fort det dyker upp något aktuellt.

Glöm inte första maj, som är arbetarrörelsens internationella högtidsdag. Tyvärr blir det inget fysiskt firande i år, på grund av rådande coronapandemi, men det kommer säkert att dyka upp digitala firanden.

AVDELNING 28 I NORR

Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening.

Passa på att gå Startpunkten digitalt! För mer information och anmälan, kontakta sandra.jakobsson@transport.se.

Rätt lön – mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet. Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att maila transport.28@transport.se.

Skriv gärna om det är något specifikt du undrar över i ditt avtal.



VÅR FJÄLLÄGENHET
Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning av vår lägenhet i Hemavan.

Information om regler och bokning finns på transport.se, klicka på *Avdelningar*.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Uppdatera dina uppgifter Det är viktigt att vi har rätt kontaktuppgifter till dig som är medlem.

Gå in på *Mina sidor* på transport.se och se över dina uppgifter. Eller kontakta oss på avdelningen, tel 010-480 34 32, så hjälper vi dig.

Fika med oss! Besök våra digitala fikastunder för att diskutera arbetsmiljö och försäkringar med våra regionala skyddsombud. Eller logga in och var med och lyssna på informationen som ges.

➤ 17 maj mellan kl 9 och 10.

➤ 15 juni mellan kl 9 och 10.

Vi använder oss av Teams och en länk till digitalt fika kommer att skickas ut till alla medlemmar. Välkomna!

Studier Är du intresserad att lära dig mer om Transport? Passa då på att gå våra digitala utbildningar.

Vi har en lärarledd digital Startpunktsutbildning, och en helt digital variant som du gör helt själv när det passar dig.

Kontakta studieorganisatör Johan Molin, 010-480 34 69 eller johan.molin@transport.se, så hjälper han dig.

Youtube Bli prenumerant på vår Youtubekanal, Transportarbetareförbundet avdelning 32, så att du inte missar några av de nya filmer som kommer inom kort.

Vi finns även på Facebook och Instagram.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Sektionerna kommer att ha digitala medlemsmöten följande datum:

➤ Sektion 1 den 19 maj.

➤ Sektion 2 den 13 maj.

➤ Sektion 4 den 16 maj.

Anmäl ert deltagande via QR-koden här intill.

Eller ring avdelningen 010-480 30 51. Tider och mer information finns på vår hemsida. Kallelser skickas ut till fackliga förtroendemän i varje sektion.

Covid-19-information Besök på avdelningen är inte aktuella under pandemin utan om man känner att man vill träffas så kontakta oss och boka tid så tittar vi på olika lösningar.

Digitala arbetsplatsträffar Har ni frågor som rör er arbetsplats, avtalet eller vill träffa oss hör gärna av er. Vi i avdelningen hjälper till att få till en digital arbetsplatsträff med er.

Digital utbildning Är du ny medlem, eller varit det ett tag och är intresserad av hur facket fungerar, så finns förbundets digitala introduktionsutbildning Startpunkten.

Ta kontakt med oss i avdelningen så hjälper vi till med anmälan.

Kontakta oss
➤ Tel: 010-480 30 51.

➤ E-post: transport.51@transport.se.

➤ Facebook: Svenska Transportarbetareförbundet Avdelning 51.



FOTO: LILLY HALLBERG

Ombudsman Jan Lendin, RSO Anders Dristig och avdelningsordförande Dan Johansson på avdelning 55. Saknas gör studieorganisatören Alexander Hutter. På Transports kontor arbetar också Charlotte Wendel Lendin.

Månadens avdelning

”Vi syns och folk märker att vi finns”

Många mil och mycket arbete ute, trots att pandemin satt käppar i hjulet. På Transports västligaste avdelning har man funnit nya vägar. Och på bevakningsfronten har medlemsantalet ökat.

Text **Lilly Hallberg**

Tre av fyra killar på avdelning 55:s expedition är på plats när Transportarbetaren gör besök. Studieorganisatören Alexander Hutter hör av sig på telefon för att fråga om något.

– Det hör ändå till ovanligheten att vi är så många inne samtidigt, säger Jan Lendin, ombudsman och kassör.

”Janne” har bakgrund inom åkeri, liksom avdelningsordföranden sedan två år, Dan Johansson. Han har kvar sin tjänst på VTG, Västra Götalands transport.

AVDELNINGENS KONTOR ligger i Uddevalla, på en höjd med utblick över staden. När det är klart går det att se den mäktiga bron över Byfjorden, men denna dag är det dimmigt.

Avdelning 55 täcker ett geografiskt stort område, delvis glesbefolkat. Det är inte alltid lätt att få folk att köra långt för att delta i utbildningar eller vara med på sektionsmöten. På så sett har pandemin lett fram till andra alternativ.

– DET HAR BLIVIT mer kontorsjobb och skyddskommitté går att genomföra digitalt. Men skyddsronder måste ju vara på plats. Man får se till att hålla avståndet, det är inga problem, säger Anders Dristig, regionalt skyddsombud.

– Det blir ändå en hel del körande, lätt hundra mil i veckan.

Avtalspunkt Bevakningsavtalet, digitalt, fick nyligen positiv feedback. Särskilt att tiderna kunde anpassas till bevakningsanställdas ofta oregelbundna arbetstider.

Medlemsantalet har legat konstant de senaste åren, men andelen inom just bevakning växer.

– En anledning kan vara att vi har stora petrokemiska industrier i Stenungsund och Lysekil, säger Jan Lendin.

Inom avdelningen utsågs ett tiotal nya skyddsombud förra året, fler än hälften var inom bevakning.

– Det märks att engagemanget vuxit. Vi får mycket fler samtal. Handlar det om arbetsmiljö bollar jag det vidare till Anders.

Och Uddevallaavdelningens RSO instämmer:

– Vi har kommit i gång och syns bättre, folk märker att vi finns, säger Anders Dristig.

EXPEDITIONEN I UDDEVALLA är stängd för spontana besök. De som har kontoret som utgångspunkt tycker ändå att det fackliga samarbetet inom hela regionen fungerar bra. Även över gränsen. Nyligen var de med i en svensk-norsk manifestation på Gamla Svinesundsbron, för att visa sitt stöd för gränspendlare som drabbats hårt av coronarestriktioner. Bakom manifestationen stod LO Sverige och LO Norge.

Uddevallaavdelningen har tidigare haft gemensamma uppsökerier med Fellesforbundet i norska Halden.

– Vi försöker samarbeta, fast corona har satt käppar i hjulet. Men det går, säger Jan Lendin.

Fast han och arbetskamraterna verkar ändå längta efter aktiviteter som Startpunkter med korvgrillning. Så som det var 2019.



FOTO: DAN JOHANSSON

Första mars-demonstration på Gamla Svinesundsbron. Folk från Transports avdelning i Uddevalla finns på plats för att visa stöd för gränspendlare.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Område: Från Kungälv i söder till norska gränsen i norr, från Strömstad i väst till Åmål i öst.

Expedition: I Uddevalla.

Antal medlemmar: Omkring 1 250.

Sektioner: Bevakning, Tidningsbud och Transportsektionen, som innefattar miljö, bensin, depå, gummi och taxi.

Avdelningsordförande: Dan Johansson.



Abbe Sylla jobbar treskift på macken i Solna. När Transportarbetaren hälsar på är det sena passet och han går av vid 23-tiden.

Abbe kör lugnt på stora macken

Full fart för det mesta. Abdoulaye Sylla trivs med arbetet på bensinstationen. Han både bor och jobbar i Solna – många känner igen honom och hälsar på stan. Men lediga sommardagar tillbringar ”Abbe” gärna i Roslagens famn.

Text och foto **LILLY HALLBERG**

– DET ÄR BRA STÄMNING på jobbet, man har kul med kollegorna. Det gör att man orkar, säger Abdoulaye Sylla.

Alla kallar honom Abbe på arbetsplatsen, Circle K:s mack i Solna–Råsunda. Bensinstationen är bland de största i landet när det gäller biluthyrning. Även i övrigt är det högt tryck, både på försäljning av drivmedel och inne i butiken. Macken ligger strategiskt intill Solna centrum, vid en av de större infartsvägarna till Stockholm.

Pandemin har påverkat arbetet. Anslag talar om restriktioner och kunderna uppmanas att visa hänsyn.

– Jag tycker att det har fungerat bra i stort, men det är lite färre kunder. Fast biluthyrningen har inte påverkats så mycket, säger Abdoulaye.

Det är ofta han som tar hand om dem som hyr. ”Abbe vet vad man ska göra, han har jobbat så länge. Och han är trevlig, skön att jobba med” upplyser kollegan Bek när Abbe är upptagen i kassan av ett gäng killar som köper fika och snacks.

Abdoulaye Sylla, som har hunnit fylla 50, kom till Sverige för drygt 20 år sedan från Senegal i Västafrika.

– Ibland har vi haft fransmän som hyr bil och då har jag haft nytta av att tala franska. Det är skönt att kunna kommunicera!

I SOLNA HAR han arbetat fem år. Tidigare var det på kedjans station i Spånga. Den stängdes efter att under lång tid varit utsatt för brottslighet.

– Man var ju medveten om det hela tiden på sätt och vis. Det var rånförsök, personal som blev hotad, krossade rutor, smitningar… säger Abdoulaye Sylla.

– De som drev macken försökte göra något bra, men det blev för mycket. Det är synd. Också för att det påverkade området, många boende förlorade sitt enda kvällsöppna ställe.



Det kommer en strid ström av kunder till macken i Solna. Här är det Isse Muusa som handlar fika och snacks hos Abdoulaye Sylla.

I jämförelse är det lugnt i Solna. Men särskilt helgkvällar kan det droppa in folk som mest verkar hänga på den dygnet runt-öppna macken.

– Så länge de är lugna så är det lugnt, säger Abdoulaye.

ATT HAN BÖRJADE arbeta på bensinstation är tack vare en kollega på Ica. När kollegan tog över macken i Spånga frågade han om arbetskamraten ville följa med.

– Han bad snällt, haha, så jag bytte.

I samband med det bytte också Abdoulaye Sylla fack, från Handels till Transport. För honom innebär det framför allt en trygghet att vara medlem.

Om han är kvar på macken om fem år?

– Det är lång tid, det är svårt att svara på. Oklart.

Däremot är det klart med den kommande sommarens ledighet. Det blir bilsemester i Sverige. Och självklart också tid med familjen i fritidshuset, på Väddö i norra Roslagen.

– Det är jättefint. Vi älskar Väddö!

ABDOULAYE SYLLA

Jobb: Anställd på bensinstation

Bor: Solna

Ålder: 50 år

Familj: Sambo, två barn.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 55 900 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 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, måndag–fredag 9.00–11.00.

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

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Kasta sten i glashus...

Posten, numera Postnord, har fått ta mycket skit genom åren. En del är säkert motiverat, men det finns ändå skäl att nyansera bilden.

Postverket bildades på 1600-talet och fick monopol på utdelningen av brev. Många äldre minns nog lantbrevbäraren som kom med handskrivna brev, räkningar, vykort, men som också fungerade som ett rullande bankkontor.

Sedan kom det nya politiska vindar. Avreglering och privatisering blev högsta mode. Även Posten drabbades. Nya privata bolag klev in på den avreglerade arenan och började dela ut brevförsändelser.

DE NYA AKTÖRERNA var vinstdrivande och agerade enligt den vanliga marknadslogiken. Det innebar att man satsade på postutdelning i områden där det är tätt mellan hushållen.

Glesbygden fick den statliga Posten fortsätta ta ansvar för. Enligt det nya ekonomiska tänket borde det förstås inneburit kraftigt höjda porton på den olönsamma landsbygden. Men den gubben gick inte. Staten hade satt ner foten och bestämt att det skulle vara enhetligt porto över hela landet.

Så Posten hade inget annat val än att fortsätta bära ut brev. När uppstickarna fick in olönsamma försändelser – brev som skulle till avlägsnare delar av landet – frankerade man om. Och lämnade in kuverten till Posten.

Samma sorts ”russinplockning” förekommer på andra avreglerade områden. Vilket flygbolag satsar frivilligt på en linje till Lycksele, när det blev fritt fram att fylla kärran med horder av affärsresenärer från Malmö eller Landvetter till Stockholm?

NU FÅR POSTNORD löpa gatlopp igen. I takt med att brevskörden minskat vill den statliga postjätten börja med utdelning varannan dag.

Bland kritikerna finns landsortstidningar. Alltså tidningsföretag som slutat dela ut morgontidningen med tidningsbud, eftersom det är olönsamt, och i stället anlitat Postnord för att få samma olönsamma tjänst utförd.

UNDER LÅNG TID har morgontidningarnas upplagor krympt och för tidningsbuden ökar mängden paket i snabb takt.

Det är en intressant utveckling som antagligen öppnar för en ny debatt. Staten har infört ett distributionsstöd för morgontidningar. De stora distributionsföretagen får alltså statliga stödpengar för att det anses samhällsviktigt att få ut tidningar.

Men om en allt större del av utbärningen handlar om e-handlade paket. Är det då rimligt att staten subventionerar verksamheten? Vad säger de andra konkurrerande paketföretagen?

”
Samma sorts ”russinplockning” förekommer på andra avreglerade områden. Vilket flygbolag satsar frivilligt på en linje till Lycksele, när det blev fritt fram att fylla kärran med horder av affärsresenärer från Malmö eller Landvetter till Stockholm?

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Att allt fler, till sist, får tillgång till vaccin.

↓ De skenande priserna på bostadsmarknaden. Tung baksmälla väntar framöver.



FOTO: PRESSBILD

Hallå där!

SOFIA WILHELMSSON

... vid Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, som forskar i gristransportörers arbetsmiljö.

Varför har ni forskat om arbetsvillkoren för chaufförer som kör gristransporter?

– Djurtransportfrågor engagerar. Men det finns nästan ingen forskning om hur det går till. Sen tycker jag att ett intressant perspektiv är hur arbetsmiljö och djurvälfärd hänger ihop. Det vill jag lyfta.

Vad är de utmärkande arbetsmiljöriskerna för grischaufförer?

– Bilden är snarare komplex. Dels är det så att de som jobbar med det tycker om sitt jobb och är engagerade. Men hur duktig en djurtransportör än är, så går jobbet inte att utföra på ett tillfredställande sätt om utlastningsplatsen är utformad så att grisarna inte gärna vill gå framåt. Det kan vara avsaknad av utlastningsrum, eller fel mått. Eller så är det halt. Det finns många faktorer som påverkar hur grisarna beter sig. Och som i sin tur påverkar hur tungt arbetet är.

– Dessutom har chaufförerna vid slutet av lastningen och i början av lossningen, när de föser grisarna i trevåningsbilarnas nedersta plan, en arbetshöjd på cirka 100 centimeter. Det är påfrestande för ryggen.

Och chaufförerna har mycket regler att förhålla sig till?

– Ibland känner de sig tvungna att bryta mot den ena eller andra regeln. Enligt kör- och vilotidsreglerna måste de ta rast efter en viss tid. Och enligt djurskyddsregler får en djurtransport pågå i max åtta timmar. Det är inte alltid så lätt att få till när något oväntat inträffar. Som att lastningen, vars tid ingår i de åtta timmarna, tar oväntat lång tid.

JOHN ANTONSSON