

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 6 juni 2019

Många pristrick när
flyttbolag lägger bud

Mutor vardagsmat
under roadtrip i Afrika

Tågluffen i Europa
botade hans blyghet

KULTUR

*Herman
Hednings
omstart*

Nyvald

Sofia Södergren Poikulainen – en av
Transports 13 nya avdelningsordföranden

Åkeri Ny stor cabotagestudie på gång **Tidningsbud** Många blir blåsta
på extratiden **Bensinmack** Circle K slarvar med arbetsmiljön

Välkommen in i vår webshop!

Nu har vi slagit upp dörrarna till Transports nya webshop med utvalda produkter för våra aktiviteter, arrangemang och kampanjer. Självklart är du som medlem välkommen att handla!



transport.se/webshop

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

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

Omslagsfoto:
Lena Blomquist

ANNONSER

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

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2019.
TS-kontrollerad upplaga:
57 900.
Nästa nummer utkommer
den 27-28 juni.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

SVERIGES
TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 6

28



26



6



42



16

4 VÄLKOMMEN

Lena Blomquist om nyfikenhet och perspektiv.

**6 GRANSKNING
FLYTTUPPHANDLING**
Välja dyrt eller billigt?
Dilemma för stat och kommuner.

12 AKTUELLT

Åtta sidor om vad som har hänt sen sist.

16 FACK I HAMN
Möte med chaufförer i Karlshamns hamn.

19 KRÖNIKA

DAVID ERICSSON

20 NYVALDA

Möt tretton nya avdelningsordföranden.

24 SÅ GICK DET SEN

Vad hände med sopgubbarna efter strejken?

26 HÄLSA

Hälsosatsningen på Fanny Bergsten gick hem.

**28 REPORTAGE FRÅN
KAMPALA TILL KIGALI**

50 mil i lastbil genom Östafrika.

34 KULTUR

Jonas Darnell släpper inte Herman Hedning.

36 JUNIKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

38 KRÖNIKA

TOMMY WREETH
Transports ordförande har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR

41 MÅNADENS SEKTION
De vill ha stämpelklocka för tidningsbuden.

42 MÅNADENS MEDLEM
Chauffören som tar Hälge med på tåget.

43 DEBATT

Våra väktare och vakter behövs – men skärp kraven.

44 LEDARE JAN LINDKVIST
Transportarbetarens chefredaktör skriver från baksätet.



Följ med på en tur till Östafrika

Välkomna till Östafrika, till lastbilsförarnas Östafrika. På sidorna 28 till 33 visar vi en långsam road-movie som utspelar sig på dammiga och guppiga vägar i Uganda och Rwanda. Det handlar mycket om drömmar, längtan, fotboll och byråkrati plus lite om fackets roll i kampen mot hiv och aids.

Undrar du varför det har dykt upp flera utländska historier i Transportarbetaren på sistone? En flygtaxiförare från Kampala, ett matbud från Moskva och förra numrets rapporter om fackligt arbete på lastbilsparkeringen, hamnen och flygplatsen i Nederländerna.

Vi hoppas att utblickarna ska väcka nyfikenhet om kollegor i andra delar av världen – och ge perspektiv på de svenska förhållandena.

I DET HÄR numret intervjuar vi också 13 färskas ordföranden i Transport. Över hälften av avdelningarna har valt en ny i vår, och vi valde att presentera dem allihop.

Hur kommer det sig egentligen att några engagerar sig i facket? Lyssnar på den som har problem? Sitter på möten? Förhandlar för arbetskamraterna? Engagerar sig på kvällar och helger? Kanske gör sig obekväma hos chefen?

JAG FÖRSÖKER MINNAS vad som fick mig själv att sitta i ett par klubbstyrelser på olika tidningar där jag jobbat förr. Den bästa förklaring jag kan komma på är att det var svårt att säga nej ...

Så för mig var den mest spännande frågan till de nyvalda hur det kommer sig att de en gång i tiden engagerade sig i facket. Några berättar om en bakgrund som påminner om min egen, andra drevs redan från början av viljan att påverka.

Du hittar deras 13 olika anledningar att engagera sig längre fram i tidningen. Fundera sedan på hur det skulle gå om ingen tog på sig de fackliga förtroendeuppdragen.

Lena tipsar

... om en annorlunda och obehaglig bladvändare: thrillern *Kåda av danska Ane Riel*. Finns i papper, som e-bok och inläst.

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på facebook

Reportagen från transportbranschen i Nederländerna kommenterades av EU-kritiker:

"EU i ett nötskal." Guy Lönnvik

"Hela meningen med det översattliga EU är ju att företagen, kapitalet ska köpa arbetskraft billigare, dumpa löner, arbetsvillkor och arbetsmiljö." Kenneth Skarpheden

Mest läst på webben

... den senaste månaden:

1. David Ericsson: Hur ska det gå?
2. Jessica har drömjobbet.
3. EU bryr sig inte.

Sagt på twitter

"Nu är det väl hög tid att @LOSverige @Hamnarbetarna @Transportarb och @elektrikerforb sympatistrejkar med piloterna som har så omänskliga arbetsvillkor och eländiga ersättningar?" Bag Dad Bengt

"I dag blev det klart med en lönerättelse. Medlemmen skulle varit löneklassad från dag 1 enligt kollektivavtalet, ingen nyanställningslön! Kul att kunna hjälpa till med en grej som betyder mycket för en enskild medlem. #FackligVardag" Transportsossen

Sagt på webben

David Ericsson skrev om löner och framtiden i sin krönika:

"Ett bra intressant inlägg. Så sant om hur det är att köra långdistans. Man måste ha en förstående fru. Inga barn hemma. Har kört allt utom bränsle." Thomas Laursen

"Jag är inte medlem i Transport. Men som jag och min arbetsgivare brukar säga i denna fråga så vore det bra om ni i Transport kunde sätta press på avtalet. För i min bransch (jag kör rundvirke) skulle ni kunna pressa upp avtalet med tio procent, och då måste Södra i mitt fall betala åkaren vad det kostar.

I ett sådant läge skulle jag kunna tänka mig att bli medlem igen." Torbjörn Lennartsson

"Det här har jag påtalat för Transportarbetareförbundet i årtal, tyvärr utan att få gehör.

Vår grundlön måste upp och det rejält, vi har ingen löneglidning utan det är lägsta-lönen som gäller på de flesta arbetsplatser. I byggsvängen är 35 000 i grundlön inget konstigt, kämpa för samma nivå för chaufförer.

Vad gäller våra traktamenten så har de stått stilla i många år nu. Det har däremot inte maten och dusch längs vägarna, bedrövligt." Ted

Läsarbilderna

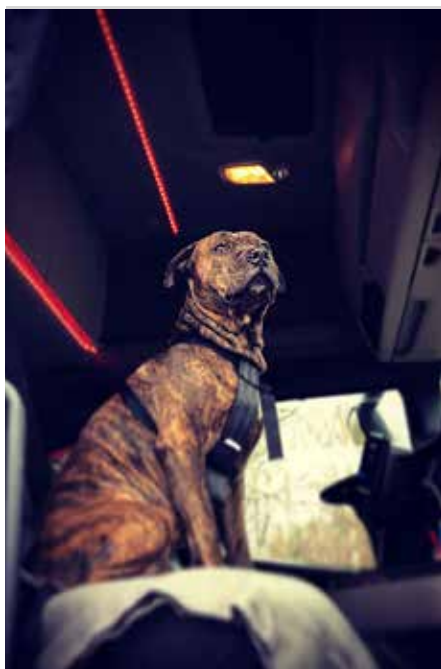


FOTO: MARTINA SJÖSTEDT

I två månader hade Martina Sjöstedt sällskap i tankbilen av amstaffen Linka. Han tyckte det var kul att hänga med, berättar hundvakten Martina som fick lyfta upp Linkans bakben och låta honom klättra upp i hytten med sina framben.

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

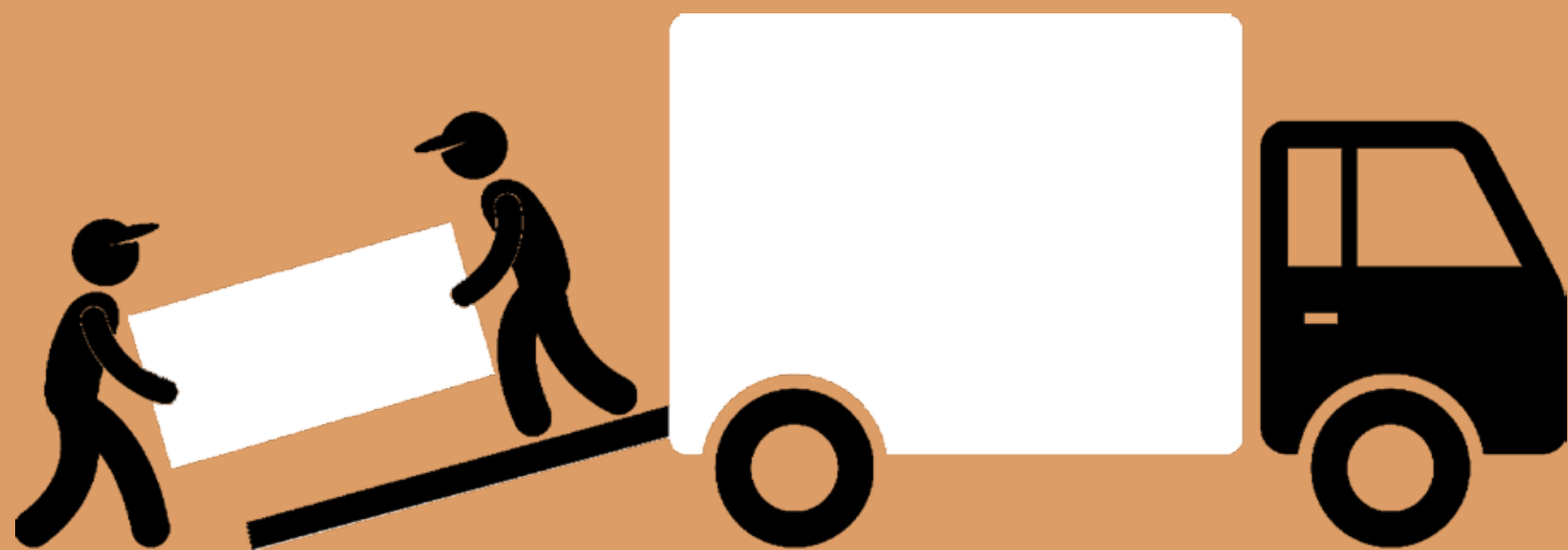


Konst-iga budbilar i Paris

ETT FÖR SVENSKA ÖGON ovanligt inslag på Paris gator är de graffiti-sprejade distributionsbilarna. Man ser dem stå parkerade på rad vid de många marknaderna i staden. Inslaget är lika gammalt som graffiti-konsten. Metro och husväggar är utmanande, men en ny lastbil med en stor tom och vit yta är idealisk för dessa gatukonstnärer. En del av dem ber ägaren om lov innan de börjar måla, andra gör det illegalt och ser olagligheten som en del av uttrycket.

TEXT OCH FOTO: CALLE VON SCHEELE

Stora prisskillnad er för en och samma flytt



400%

I försvarsmaktens upphandling av flyttjänster skiljer det nästan 400 procent mellan lägsta och högsta anbud.

Försvarmaktens upphandling av kontors- och bohagsflyttar, ett paket av tjänster

FLYTTFÖRETAG	KONTORSFLYTTAR NORRA SVERIGE	KONTORSFLYTTAR SÖDRA SVERIGE
Eterne	47 860 kronor	Inget bud
Flyttningsbyrån	Inget bud	13 4570 kronor
Global mobility moving	57 500 kronor	151 950 kronor
Movare	Inget bud	47 860 kronor
Movator	234 400 kronor	Inget bud
Rexab	96 585 kronor	144 705 kronor

FLYTTFÖRETAG	BOHAGSFLYTTAR NORRA SVERIGE	BOHAGSFLYTTAR SÖDRA SVERIGE
Global mobility moving	106 225 kronor	106 225 kronor
Monsterbolaget	154 430 kronor	154 430 kronor
Movator	263 200 kronor	Inget bud
Rexab	148 305 kronor	154 305 kronor



Drygt 234 000 för en kontorsflytt. Eller knappt 48 000 kronor. Försvarsmakten valde det billigaste. Bakom det låga priset finns en flyttkoncern som skapat stora rubriker genom åren.

Text och foto JAN LINDKVIST Grafik CHRISTINA AHLUND



På baksidan av miljöföretaget Renovas kontor i Göteborg har flyttbilen backat till vid en entrédörr. På skåpet står det Movare. En ung kille kommer ut med en tung blompotta på pirran.

Han är från Slovakien.

– Arbetet är okej. Lite tungt ibland förstås, säger han på engelska.

I många år var flyttningar en verksamhet som lockade till sig även mindre nogräknade entreprenörer. Här kunde arbetslösa och folk med kronofogden i hämlarna rycka in och jobba svart – vid sidan av fasta mer erfarna flyttarbetare.

I dag har branschen bytt skepnad, uppger flera bedömare. Mycket av svartjobben är borta och daglönerna har ersatts av migrantarbetare från länder som Polen, Estland eller Syrien.

Samtidigt har konkurrensen och prispresen ökat ytterligare genom de 100-tals personer som erbjuder lätt lastbil och billig bärhjälp på sajter som Blocket.

– Glöm försäkringar. Glöm trafiktilstånd och F-skatt. Och räkna med två tons överlass när Blocket-aktörerna flyttar ditt bohag, säger en flyttföretagare som beskriver dagens marknad som ett getingbo.

MEST TURBULENS SKAPADE branschens dåvarande gigant, NFB, för 15 år sedan. Företaget hade inlett ett nära samarbete med en underentreprenör som hade uppåt 100 svartjobbare i stallet.

Ägaren till svartfirman satt inne på NFB:s kontor i Stockholm och arbetade som transportledare. Fifflet uppdagades och transportledaren dömdes till ett långt fängelsestraff.

I dag är NFB och koncernens nya

dotterbolag Movare och Eterne en av flera aktörer som ofta vinner kontrakt vid offentliga upphandlingar. Genom Movare har NFB tagit sig in på Göteborgsmarknaden och Eterne opererar på hemmaplan, i Stockholm. I Malmö finns NFB genom bolaget Freys express international.

Under många år har staten och kommunerna upphandlat stora mängder flyttjänster.

I BÖRJAN AV 2019 genomförde Försvarsmakten en offentlig upphandling av kontors- och bohagsflyttar. Prisgapet är stort mellan de bolag som lämnat anbud på det paket av tjänster som Försvarsmakten efterfrågar.

I den norra halvan av Sverige satte NFB-bolaget Eterne priset till 47 860 kronor. Den dyraste konkurrenten ville ha nästan fem gånger så mycket för exakt samma jobb.

I Sydsverige erbjöd systerbolaget Movare också 47 860 kronor för Försvarsmaktens flyttuppgift. Alltså på kronan samma pris. De tre konkurrenterna som lämnat anbud låg alla kring det tredubbla.

TRANSPORTARBETAREN HAR GRANSKAT ett 20-tal upphandlingar där statliga myndigheter eller kommuner köper flyttjänster. Resultatet visar ofta på extrema spann mellan högsta och lägsta bud.

Borås kommun är ett exempel. Sex anbud kom in till upphandlingen som skedde nu under våren. Movare var återigen billigast med drygt 200 000 kronor för ett paket av flyttjänster. Högst låg LBC Borås, med 1,5 miljoner. För samma arbetsinsats.

Hur är det möjligt med 600-700 procents skillnad? Alla bolag har – eller borde ha – ungefär samma kostnader för lastbilar, bränsle, personal, försäkringar och magasinering av kundernas gods.



Det Göteborgsbaserade företaget Movare är ett av bolagen som pekas ut som en prisdumpare i offentliga upphandlingar.

Ett sätt är att göra som Blocket-firmorna – köra med lätta lastbilar. Då slipper företaget undan krav på färdskrivare och kör- och vilotidsregler. Kruxet är att bilarna normalt bara får lasta 500 till 900 kilo, innan maxvikten på 3 500 kilo är nådd. – De lätta flyttbilarna rullar med stora överlass i princip hela tiden, säger en flyttåkare. Man kan beställa ”lätt-skåp”, då går det på runt 1100 kilo. Men det räcker inte heller om man fyller lastbilen.

NOLLBUD ÄR ETT annat fenomen som rör upp känslorna vid de offentliga upphandlingarna. Flera exempel finns där flyttföretag offererat tung eller lätt lastbil,

med chaufför, för noll (0) kronor. Mölndal, söder om Göteborg, är ett sådant fall. Här erbjuder Movare gratis lastbil med förare. – Fast företaget tar igen det på andra poster. Flyttkartonger kostar 40 kronor styck. Det är mer än dubbelt så mycket som andra brukar ta, säger en annan flyttentreprenör som vill vara anonym. I Mölndal är det inte bara flyttkartongerna som är dyra. Movare vill ha 390 kronor i timmen för varje tillkommande expressarbetare. Ett pris som ligger över vad andra erbjuder i likartade kommunala upphandlingar. När landstinget i Västerbotten nyligen upphandlade flyttar inom vården vann

Umeå stadsbud kontraktet. Priset för en expressarbetare är 245 kronor i timmen. Arbetsledare kostar 400 kronor. Samtidigt kommer landstinget undan med noll kronor i timmen för packmästare och tunggodsarbetare.

ÄR DET EN bra eller dålig affär totalt sett för landstinget? En initierad röst som vill vara anonym säger: – Jag uttalar mig inte om specifika företag eller uppdrag. Men upphandlarna blir bortkollrade. De har inte hängt med i det här pristricksandet. Det är också vanligt med överdebitering.

”Jag uttalar mig inte om specifika företag eller uppdrag. Men upphandlarna blir bortkollrade. De har inte hängt med i det här pristricksandet.”

En initierad röst som vill vara anonym.

– Flyttföretag tar betalt för åtta flyttgubbar, men skickar bara fem. Kommunerna har sällan koll. Låt säga att en rektor beställer en möbelflytt inne på en skola. Räkningen kommer till kommunen. Ingen vet vilka som var där och gjorde jobbet. Flera erfarna flyttföretagare beskriver hur olika aktörer – flyttbolag – satt i system att begära ut alla offerter som skickas in vid upphandlingarna. Buden fingraskas i jakten på misstag eller felgrepp. Saker som kan ligga till grund för en överklagan med krav på ny upphandling – eller att ett visst bolag ska diskvalificeras.

GRANSKNINGEN KAN OCKSÅ vara en förklaring till att fler och fler flyttfirmor begär sekretess kring sina inlämnade anbud. Sekretessbegäran handlar ofta om att dölja exakta priser för olika tjänster. Transportarbetarens mål var ursprungligen att jämföra timpriser för expressarbetare i de olika upphandlingarna. Det visar sig omöjligt, eftersom en rad kommuner och myndigheter bara redovisar en klumpsumma på sista raden. I Uppsala kommun är alla prisuppgifter sekretessbelagda. När Transportarbetaren begär ut handlingarna går det inte ens att kolla om det var lägsta anbudet som vann. Efter skandalen med svartjobbarna satsade flyttkoncernen NFB hårt på att förbättra sitt rykte. Man anställde fler egna expressarbetare – i stället för att regelmässigt ta in underentreprenörer. Transportarbetaren har pratat med flera flyttföretagare som alla är kritiska mot NFB-bolagen Movare och Eterne. Ingen

vill träda fram öppet, men kritiken gäller främst prisdumpning och så kallade nollbud. Även andra flyttföretag pekas ut för att använda sig av samma strategier. På Movare i Göteborg är ett 30-tal flyttarbetare med i Transport. Hur ser de på företaget och prispildern vid offentliga upphandlingar. En röst säger: – Vi vet inte hur upphandlingarna ser ut, vi utför bara jobbet. Jag har ingen inblick i ekonomin heller. Allmänt sett tycker jag att villkoren blivit sämre i branschen. Det är mycket inhyrning av personal. – Jag jobbar med allt från infödda svenskar till öststatskillar. I Movare har vi alla möjliga former av anställningar. En del fasta tjänster. Folk som får dagskontrakt. Eller på timme. Här, liksom i andra flyttföretag, är det vanligt med bidragsanställningar.

FLERA FÖRETAGARE UPPGER att priserna på flyttjänster är desamma i dag som för tio år sedan. Arbetaren på Movare ser stat och kommuner som huvudansvariga för en spiral som stadigt gått nedåt. – Det är hela tiden lägsta pris som gäller. Skatteverket borde granska branschen mer. Tyvärr är det inte många flyttgubbar kvar av den gamla stammen. Nytt folk kommer in i stället. Med en annan attityd. – Det är synd. Det är ett hantverk att vara expressarbetare. Sami Engholm är platschef på Movare i Göteborg. Försvarsmakten och Borås kommun är två exempel där Movare lagt mycket låga anbud. **Hur gör ni för att få verksamheten att gå runt?**

– Vi försöker bedriva en så hållbar och lönsam verksamhet vi kan genom hårt arbete och effektivitet. Vi tror att en faktor är att se affärsmöjligheterna i varje enskilt uppdrag. **Hur vanligt är det med utländsk arbetskraft i er verksamhet?** – Vi anlitar ingen utländsk arbetskraft. Vi anställer de personer som söker jobb och som vi finner vara lämpliga. **Kritiker säger att det generellt sett är mycket vanligt med överdebiteringar i branschen. Man tar betalt för åtta flyttarbetare, men skickar bara fem. Hur ser Movare på sådana uppgifter?**

– Jag tror inte att det hör till vanligheterna att en kund eller beställare inte kan se skillnad på fem eller åtta personer. Min uppfattning är att den kritiken oftast kommer från företag eller personer som förlorat ett avtal eller inte förstått utvärderingsmodellen. **Nollbud orsakar också debatt. Hur fungerar det när ni erbjuder tjänster för noll kronor i timmen?** – I de fall vi lämnar anbud på enskilda tjänster eller produkter för noll kronor så handlar det i regel om en tjänst eller vara som den upphandlande myndigheten inte har någon historik att efterfråga, och där vi gör bedömningen att efterfrågan framledes också kommer att vara noll eller liten. – Men det är också vanligt att vi bedömer att viktningen inte är konstruerad efter inköphistorik eller verkligt behov. Då kan vi i stället ta högre betalt för andra tjänster samtidigt som vi kan sänka vår totala utvärderingssumma.

Krav på meddelarfrihet

→ Landstingets flyttupphandling i Västerbotten innehåller ett intressant krav, ur fackligt perspektiv. Det handlar om flyttmanskapets rätt att kontakta medier.

Normalt har privatanställda sämre möjligheter än personal inom det offentliga att berätta öppet om brister i verksamheten. Men i kontraktet anger landstinget att flyttpersonalen ska ha samma meddelarfrihet som de kommunalt anställda. → Malmö stad har ställt ett liknande krav i sin upphandling. Med tillägget att leverantören förbinder sig att inte ingripa mot eller efterforska källan om någon läckt till medierna.

NÅGRA KOMMUNALA OCH STATLIGA FLYTTUPPHANDLINGAR



Svårt jämföra När stat och kom-muner upphandlar flytt begär man ofta in pris på ett paket av tjänster. Det gör det svårt att jämföra anbu-den mellan olika upphandlingar. Men ofta skiljer det stort mellan lägsta och högsta anbud. Ibland uppåt 500–600 procent, på ett och samma uppdrag.	 Landstinget i Västerbotten <i>(Två anbudsgivare)</i>			 Tyresö kommun		 Borås stad		 Stockholms stad		 Bostadsbolaget Alingsåshem	
	PRIS/TIMME	KALLES BUD & TRANSPORT	UMEÅ STADSUD*	FLYTTBOLAG	PRIS	FLYTTBOLAG	PRIS	<i>(Bohagsflyttar, anbud från fyra bolag godkändes)</i>		<i>(Fyra anbud godkända)</i>	
								FLYTTBOLAG	PAKETPRIS		
	Expressarbetare	240 kronor	245 kronor	Eterne	154005 kronor	Expressflytt	759150 kronor	Eterne	1178000 kronor	Movare	196472 kronor
	Arbetsledare	250 kronor	400 kronor	Allt i Transport (AiT)	175000 kronor	Flyttbilen	384010 kronor	Rexab	1558333 kronor	Rossing åkeri	285650 kronor
	Packmästare	240 kronor	0 kronor	Rexab	179770 kronor	Kvalitets Flytt	337100 kronor	Global mobility moving	1888000 kronor	Åkericentralen i Alingsås	290750 kronor
	Tunggodsarbetare	240 kronor	0 kronor	Sundqvist i Ö-sund	263390 kronor	LBC Borås	1518830 kronor	Movator	4851750 kronor	OCT office & com-puter transport	403823 kronor
Lätt lastbil	50 kronor	0 kronor	Flyttfabriken	280300 kronor	Movare	200720 kronor			* Fast pris per lägenhet, plus övriga tjänster.		
Tung lastbil	100 kronor	200 kronor	Movator	317675 kronor	Rossing åkeri	777700 kronor					
		* Vinnare									



Rickard Biguet har jobbat 30 år i flyttbranschen.

”Ärlighet vinner inga kontrakt”

I 20 års tid har flyttföretagaren Rickard Biguet slagits för en seriösare bransch och för offentliga upphandlingar som inte uppmuntrar till fusk. Samtidigt har han anpassat sig till spelreglerna.

Text och foto JAN LINDKVIST

– Ska du överleva på den här marknaden har du inget val. De offentliga flyttkontrakten är värda enorma summor och lösningen är att lägga strategiska anbud. Är du ärlig och öppen vinner du inga kontrakt.

Rickard Biguet är delägare i flyttföretaget Rexab. Just nu är han främst verksam i dotterbolaget Västerås flyttningsbyrå. För några år sedan uppmärksammades Rexab just för ett ”strategiskt anbud”. Bolaget hade lämnat offert på en flyttupphandling som Västerås stad gjorde. Priset för en lastbil med chaufför sattes till tio kronor i timmen.

Orimligt lågt, kan tyckas. Vad staden inte begrep var att chauffören förvandlades till expressarbetare så fort lastbi-

len nådde adressen. Med en helt annan prislapp.

Det blev rabalder. De kommunala beslutsfattarna kände sig lurade. Möjligt kan man tycka att den som köper en tjänst, chaufför med lastbil, för tio kronor i timmen lurar sig själv.

Rickard Biguet säger:

– Det är prispresen i upphandlingarna som drivit fram den här sortens anbud. Flyttföretagen letar efter kryphål i anbudssunderlagen. De tjänster som upphandlarna begär pris på sätts lågt.

– Men vilka kostnadsposter tillkommer? Vilka har de missat? Där kan du ta igen det du förlorat. De offentliga upphandlarna har sällan tillräcklig kompetens. Kommunerna är dessutom dåliga på att samverka, dåliga på att lära av varandra. Alla ska uppfinna hjulet själva.

EN ANNAN KONSEKVENs av ”lägsta bud till varje pris” är frekventa överdebiteringar, hävdar Rickard Biguet.

– Vid 90 procent av alla offentliga uppdrag är det överdebiteringar. Så illa är det. Man tar betalt för fler timmar eller fler flyttarbetare än de som i verkligheten skickas på uppdragen.

För omkring 15 år sedan gjorde Rexab och Rickard Biguet ett försök att rycka upp branschen. En grupp företag startade ett nytt branschförbund, S3F. Målet var att erbjuda kunderna seriösa flytttjänster. Med giltiga tillstånd, utbildad personal och riktiga försäkringar.

– Förbundet finns kvar. Tyvärr har vi ingen verksamhet i dag, säger Biguet som ser en flyttbransch i förändring:

– De svarta lönerna är i stort sett borta. Det finns helt enkelt inga svarta pengar i omlopp som kan bli till sådana löner. I stället kommer utländsk arbetskraft. Och bidragsfolk från arbetsförmedlingen.

RICKARD BIGUET NÄMNER företag som han anser satt i system att ta in flyktingar som får anställningsstöd.

– Det påverkar prisbilden i branschen. Om staten står för en stor del av lönen kan du lägga lägre anbud. Tyvärr skapar den nya arbetskraften stora kvalitetsproblem. Språkförbistringen bäddar för misstag, exempelvis när ett möblemang ska packas.

I flyttbranschen är det vanligt med tillfälliga anställningar. Bolagen har ofta en fast kader och fyller på med personal vid arbetstoppar. Han försvarar systemet.

”Vid 90 procent av alla offentliga uppdrag är det överdebiteringar. Så illa är det.”

Rickard Biguet, delägare i Rexab.

– Flyttverksamhet är enormt säsongsbunden. Skulle vi tvingas ha bara tillsvidareanställda, skulle det bli konkurs direkt.

Rexab är ett namn som dyker upp flitigt när man granskar offentliga upphandlingar. Bolaget har överklagat mängder av tilldelningsbeslut genom åren.

– Vi har lagt ner minst sju, åtta miljoner kronor bara på advokatkostnader, inflikar Biguet.

JUST NU SLÅSS Rexab mot det kommunala bolaget Svenska Bostäder, som köper in mängder av flytttjänster i samband med renoveringar av hyreshus.

Vid upphandlingen blev Allt i Transport (AiT) etta och Rexab tvåa. Det innebär att uppdragen i första hand ska gå till AiT. Och i andra hand till Rexab.

– Vi hävdar att Svenska Bostäder och AiT systematiskt bryter mot avtalet. Det påverkar både skattebetalarnas och vår ekonomi, säger Rickard Biguet.

Rexab har begärt ut tusentals fakturor från Svenska Bostäder. En kontroll visar på brister – jämfört med avtalet. Faktureringen har skett löpande, inte månadsvis. AiT har utfört en stor del av arbetet med timdebitering, i stället för fasta priser som avtalet säger.

Överklagan avgjordes i Kammarrätten i Stockholm. Rexab får i huvudsak rätt. Avstegen har varit så stora att Svenska Bostäder och AiT i praktiken anses ha ingått ett nytt avtal. Utan föregående upphandling. Tvisten är inte slutligen löst.

– Det som återstår nu är hur stort skadestånd vi har rätt till, säger Richard Biguet.

VAD SKULLE KRÄVAS för en sundare konkurrens vid offentliga flyttupphandlingar? Han pekar på flera punkter. Bland annat:

→ Stat och kommuner måste kräva specificerade fakturor. Inte bara en klumpsumma med timmar och ett totalbelopp.

→ Begär i förväg en lista över all flyttpersonal som ska utföra ett visst uppdrag.

→ Kolla att det anlitade företaget har en rimlig redovisad lönekostnad, i förhållande till omsättningen. Låg lönekostnad kan vara okej, om företaget anlitar godkända underentreprenörer. Men då ska lönekostnaden finnas hos underentreprenörerna i stället.

→ Öppna på nytt för seriösa golvpriser. Alltså ett lägsta pris på exempelvis en expressarbetare.

Domstolsbeslut sätter stopp för prisgolv

Noll kronor i timmen för en flyttbil med chaufför. Erfarna flyttföretagare skakar på huvudet. Ett försök att motverka prisdumpningen gick i stöpet när landets högsta jurister grep in.

Text och foto Jan Lindkvist

I decennier har den offentliga sektorn och de återkommande upphandlingarna varit en motor bakom pris- och lönedumpningen i branscher som flytt, hävdar kritiska röster.

Upphandlingarna har dessutom blivit en födkrok för jurister. Transportarbetaren kontaktade förvaltningsrätterna i Stockholm och Göteborg och bad om en lista på alla överklagade upphandlingar de senaste två åren. Det är över 2100 ärenden. 22 av dem handlar om flytt.

Just låga priser är en stridsfråga i många av processerna. Statliga Migrationsverket var en aktör som ville prova något nytt – för att undvika priskrig och tidsödande överklagningar.

Vid en stor landsomfattande upphandling av bohagsflyttar angav myndigheten ett prisgolv. Ett lägsta pris som ingen fick bjuda under.

Timpriset sattes till 350 kronor i timmen för en expressarbetare. Källor i branschen uppger att 350 kronor är ungefär den nivå som krävs – om företaget ska kunna betala en vit schyst lön. Inklusiva saker som arbetskläder, sjuklön och den dötid som automatiskt uppstår för den som på riktigt fastanställer flyttpersonal.

MIGRATIONSVERKETs UPPHANDLING ser märklig ut för den som inte känner till bakgrunden. Med ett enda undantag har de 14 vinnande flyttföretagen erbjudit exakt samma priser. Det vill säga precis på den lägsta ribba som ingen fick gå under.

Seriöst satta prisgolv vore en dröm för facket inte bara i upphandlingar

inom flyttnäringen – utan också inom exempelvis färdtjänst, sophämtning och bevakning. Det skulle ju säkerställa att företagen får in pengar nog att betala avtalsenliga löner.

Fast prisgolvet sket sig som idé.

Parallellt med Migrationsverkets flyttupphandling drev en målerifirma en juridisk process. Ett kommunalt bostadsbolag hade satt upp samma prisgolv – 350 kronor per timme – för inhyrda målare.

Måleriupphandlingen överklagades. Bostadsbolaget vann i de två första rättsliga instanserna. Det var okej med prisgolv för att skydda sig mot oskäligt låga priser, ansåg domstolarna.

Men ärendet överklagades till allra högsta instans.

NÄR DOMEN FÖLL i juni 2018 gav Högsta förvaltningsdomstolen bakläxa åt bostadsbolaget, som måste göra om hela upphandlingen. Det är inte okej med prisgolv, anser rätten.

Det är ett prejudicerande utslag som påverkar hela den offentliga sektorn. Visserligen har upphandlare relativt stor frihet att bestämma vilka krav som ska ställas på entreprenörerna. Men ett obligatoriskt krav på lägsta pris förhindrar leverantörer att konkurrera med priset, anför juristerna i domen.

I lagen om offentlig upphandling finns skrivningar om att myndigheter och kommuner faktiskt kan förkasta ”onormalt låga anbud”. Men då måste upphandlaren först kontakta anbudsgivaren och begära en förklaring till de låga priserna.

Migrationsverket hann avsluta sin stora flyttupphandling innan Högsta förvaltningsdomstolens utslag kom i måleritvisten. Hos Migrationsverket gäller alltså prisgolvet, 350 kronor i timmen, för en expressarbetare.

Men i framtiden är det kört för prisgolv.

Såvida inte riksdagen griper in och ändrar upphandlingslagen.



Västerås Flyttningsbyrå är en del av Rexab-gruppen.

5 tycker till

Var det viktigt att rösta i EU-valet?



Åsa Karlström, betongbilsförare, Bagarmossen:

– Det är jätteviktigt att gå och rösta, en rättighet vi har. Tyvärr har jag inte så höga tankar om våra politiker, har tappat hoppet om att det ska bli bättre. Transportfrågan och transportbranschen brinner jag mest för.



Samir Eriksson, load-master (groundhandling), Hägersten:

– Yes, för att stoppa högerextremismens framfart. Jag poströstade, på Vänsterpartiet. De har en vettig syn på klimatfrågan, fördelnings- och rättvisepolitiken. V är det enda arbetarpartiet som finns nu.



Gustaf Sahlin, sopgubbe, Norrköping:

– Ja, extremt viktigt, det är i Bryssel många viktiga beslut tas. Det svenska snuset är ett exempel, en del av svensk kultur vi måste få ha kvar. Jag röstade på LO:s kandidat Johan Danielsson (S). Åkerierna måste jobba på jämlika villkor.



Anders Nilsson, tidnings- och reklamdistributör, Eslöv:

– Om! Det kan inte nog betonas hur viktigt det är för oss att motverka högerkrafterna i EU. Jag är fritidspolitiker för V i kommunen. Vi måste sluta investera i företag som producerar koldioxid och värna svenska kollektivavtal.



Alen Omer Basic Majstorovic, ordningsvakt, Nässjö:

– Ja, jag förtidsröstade i köpcentrumet där jag jobbar, fixar det alltid där. Röstade på C. De är intresserade av att ta hand om miljön, men vill inte sätta stopp för företagare och tar ganska bra avstånd från växande högerkrafter.

JÖ

Forskare drar i gång ny cabotagestudie i Sverige

Forskning. Logistikforskaren Henrik Sternberg startar en ny stor cabotagestudie i Sverige. Även den här gången är tanken att allmänheten ska rapportera in utländska lastbilar. Transport bidrar med drygt en miljon kronor.

Text Jan Lindkvist

– Studien kommer att starta under 2019. De tidigare studierna fick väldigt stor uppmärksamhet. Förhoppningen är att kunna visa hur lastbilstrafiken har utvecklats. Men också hur man kan engagera människor för socialt utsatta yrkesgrupper, säger Henrik Sternberg.

Sedan ett par år tillbaka är den tidigare Chalmersforskaren anställd som professor vid Iowa State University i USA. Därifrån har han fortsatt granska logistik och godstransporter i EU.

Den första cabotagestudien gjordes 2013. Greppet var nytt. Tusentals chaufförer och andra som rörde sig utmed de svenska vägarna nappade på uppmaningen att rapportera in registreringsnumret på utländska lastbilar.

Det gjorde att Sternberg och hans forskarteam kunde se hur bilarna rörde sig. Slutsatsen blev att tusentals lastbilar körde systematiskt

cabotage och att hundratals med stor sannolikhet körde illegalt i Sverige.

Efter cabotagestudierna 2013 och 2015 har Henrik Sternberg fortsatt att forska kring godstransporter. I en granskning jämförde man om det fanns något samband mellan platser med omfattande lastbilsrelaterad kriminalitet, som dieselstöld, och hög närvaro av socialt utsatta lastbilschaufförer.

Ett klart samband fanns, även om det i slutänden sällan gått att slå fast vem eller vilka som begått brotten.

Nu satsar Henrik Sternberg alltså på en ny cabotagestudie inriktad på trafik i Sverige och våra närmaste grannländer. Genom Elin och Charles Lindleys stiftelse bidrar Transport med strax över en miljon kronor.

– Vi håller på och utvecklar nya

”Jag är jättetaggad. Vi startar under året och när vi fått in tillräckligt med data avbryter vi. Förra gången var vi i mål efter två och en halv vecka.”

Henrik Sternberg, logistikforskare

mobilappar och it-system. De tidigare är föräldrade, så allt måste göras om från början. Pengarna från Transports stiftelse går helt och hållet till teknikerarbetet, säger Sternberg.

Han förklarar att målet inte bara är att kartlägga lastbilar, godsströmmar och fusk. En angelägen fråga är hur man kan väcka opinion i samhällssektorer som präglas av lönedumpning och exploatering av människor.

– Hur gör vi för att skapa förändring i en bransch genom att engagera branschen själv? Det är en viktig fråga som är giltig även inom exempelvis bygg- och restaurangbranscherna.

Den nya cabotagestudien sker i regi av Iowa State University. Sternberg säger:

– Min lön är helt finansierad av Iowa State University. Det är bara tekniken som Transport hjälper till med. Överlag har Cabotagestudien nu betydligt mer resurser än tidigare.

– Jag är jättetaggad. Vi startar under året och när vi fått in tillräckligt med data avbryter vi. Förra gången fick vi ett fantastiskt gensvar från branschen och vi hade redan efter två och en halv vecka tillräckligt mycket data.

26 har dött på jobbet hittills i år

Arbetsmiljö. Inte på tio år har svenska arbetsplatser varit lika livsfarliga som i år. I mitten av maj hade 26 personer dött på jobbet, inräknat dem som var anställda av utländska företag och därför inte finns med i Arbetsmiljöverkets statistik. Fem av de omkomna var chaufförer.

– Det är en stor utmaning för branschen att jobba förebyggande. Efter varje olycka måste arbetsgivaren göra en ordentlig risk- och konsekvensanalys. Skapa rutiner och ordna utbildning. Och ta med skyddsombudet i det arbetet, kommenterar Martin Miljeteig, central arbetsmiljöombudsman på Transport.

LB

FOTO: PRIVAT



Hon siktar på en plats i EU-parlamentet

Politik. En aktiv transportare försökte ta sig in i EU-parlamentet. Nina Broman Costa jobbar på bensinstation i Sollentuna och stod som nummer fyra på Vänsterpartiets lista.

Hon vill se fler arbetare i politiken. Det var de kraftigt försämrade arbetsvillkoren i samhället överlag, med otrygga anställningar inte minst för unga, som ledde till att hon engagerade sig fackligt.

Hur det gick i EU-valet vet vi inte när denna tidning går i tryck.

LH



Transport och Folksam gillar dig så mycket att vi tillsammans har tagit fram en riktigt bra hemförsäkring som ingår i ditt medlemskap. Förutom ett bra skydd för dina saker ingår en reseförsäkring. Den ger ett bra skydd för hela familjen på din semester. Bra att ha i sommar! Med hemmet försäkrat hos oss får du rabatt på flera andra av våra försäkringar.

Upptäck mer om din hemförsäkring och dina rabatter på [folksam.se/transport](https://www.folksam.se/transport) eller ring 0771-950 950. **Välkommen!**

Folksam
För allt du bryr dig om



Tommy Jonsson från Transports ordning- och redaverksamhet diskuterar löner, villkor och raggar nya medlemmar ihop med Vitalijus Jarmontovičius från litauiska facket Solidarumas. Utlandschauffören Raimondhs Sinkevičius funderar på att gå med.

”Många litar inte på facket”

Åkeri. Några gömde sig i lastbilshytten. Andra kom fram till tältet som svenska Transport slagit upp ihop med litauiska lastbilsfacket Solidarumas. Förutom grillkorv blev det mycket snack om löner och arbetsvillkor i Karlshamns hamn.

Text Justina Öster Foto Jan Lindkvist

– Många förare litar inte på facket. Det är en rest från gamla öst då facken tjänade det sovjetiska partiet. Det är viktigt att vi är här, att vi visar att facket kan göra något för att förbättra chaufförernas löner och arbetsvillkor, säger generalsekreterare Ričardas Garuolis från Solidarumas. Tommy Jonsson nickar. Han jobbar i Transports ordning- och redaverksamhet, som tagit initiativ till samarbetet och uppsökeriet en helg i början av maj.

– Det är så här vi ska jobba. Förarna måste se att vi inte är några motståndare, att vi jobbar ihop med varandra, över gränserna. Framför allt gäller det att få upp organisationsgraden, så att chaufförerna och facket får mer styrka gentemot arbetsgivarna, säger han.

Ričardas Garuolis uppskattar att Transport tog kontakt.

– Det är intressant att diskutera hur vi ska försöka lösa våra gemensamma problem. Vi arbetar ju på samma marknad, den europeiska, så det spelar ingen roll vilket land du kommer ifrån. Chaufförerna ska ha samma arbetsvillkor och löner.

Hur många nya medlemmar har ni rekryterat idag? Förbundsjuristen Vitalijus Jarmontovičius skrattar.

– Det här är ett långsiktigt arbete. Vi pratar med några, sår ett frö, pratar igen och så småningom går chaufförerna förhoppningsvis med i facket.

MÅNGA AV FÖRARNA kör för litauiska åkerier i Sverige och problemen de råkar ut för handlar ofta om lönen.

Fakta Litauen

→ **Litauen har ungefär 2,8 miljoner invånare. Omkring 50 000 är chaufförer och cirka 1 000 är medlemmar i Solidarumas, som är landets enda fack för lastbilschaufförer.**

→ **Minimilönen i Litauen ligger på 550 euro per månad (drygt 6 350 kronor), före skatt. De flesta chaufförer jobbar utomlands, där de tjänar betydligt mer.**

Källa: Solidarumas

När företagen sköter sig ska chaufförerna ha minst minimilön och ett påslag på 30 procent för utlandstjänsten. Genomsnittslönen hamnar på cirka 65–75 euro (cirka 680–790 kronor) per dag, efter skatt.

Problemet är att mindre seriösa åkerier bantar ner utbetalningarna och hänvisar till att chaufförerna förbrukat för mycket bränsle eller kommit fram för sent, berättar Ričardas Garuolis. De små åkerierna sköter sig sämre än de större.

Förbundsjurist Vitalijus Jarmontovičius vittnar om många rättsfall med för låga löner som Solidarumas driver. Ett samarbete med svenska Transport innebär att chaufförer kan få hjälp med lönen i Sverige, påpekar både Ričardas Garuolis och Tommy Jonsson, när de går runt i raderna och knackar hytt dörrar.

65–75 EURO PER dag är en bra lön som lockar många unga, konstaterar Ričardas Garuolis.

– Vad de glömmar är att de får en ofrivillig och obetald semester på två tre månader per år. Det ger sämre pension, liksom att trakamentet inte är pensionsgrundande, säger han.

På uppställningsplatsen i Karlshamns hamn klagar många av

utlandsförarna på att parkeringen är liten och att det bara finns en dusch – med kallt vatten. Men Raimondhs Sinkevičius, som kör för Litauens största åkeri Girteka sedan fem år och har jobbat som chaufför i 30, är ganska nöjd. Han hittar ofta duschar på de svenska rastplatserna och provianterar hellre i svenska än i dyrare norska affärer.

– Hur mycket jag tjänar beror på vilken bil jag kör. 80 euro per dag efter skatt för den jag kör nu. På vintern tjänar jag mer, 90 euro, eftersom arbetsförhållandena är tuffare. Jag vill ha upp minimilönen. Jag är 53 år och har börjat tänka på pensionen.

Är du med i facket?

– Nej, jag har funderat på att gå med men det har inte blivit av än.

Vad händer om ni drar i gång en fackklubb för chaufförerna på Girteka, får ni sparken då? Vi kan hjälpa till med att ordna möten i Sverige och berätta om svenska lagar och regler, föreslår Transports Tommy Jonsson.

– Nja, jag har inte hört talas om någon facklig diskriminering, svarar Raimondhs Sinkevičius.

Han tar emot de fackliga visitkortet från Litauen och Sverige och ska tänka på saken.

Han tar chansen vid macken

Facket. När en chaufför tankar sin lastbil står han stilla i runda slängar mellan fem och 15 minuter. Då passar Transports uppsökare i Värmland på.

Text Lena Blomquist

– Det är fantastiskt, redan första dagen fick vi två nya medlemmar, berättar Mats Ericsson direkt från Säfiamacken på Lovartsgatan i Karlstad.

Han är väktare i Karlstad. Han sitter i klubbstyrelsen på jobbet och i sektionens styrelse. Men det närmaste halvåret är han framför allt Transports fackliga uppsökare i Värmland. Och han kliver allt som oftast ut ur tältet med tidningar och broschyrer.

– Det är roligt att träffa medlemmar och prata med chaufförer. De får chansen att säga vad de tycker, även om de inte är med i facket.

Värmlandsavdelningens projekt går ut på att träffa förare på länets olika tankställen. Det börjar med Karlstad, Arvika, Charlottenberg,



Tidningar och broschyrer som vid ett vanligt uppsökeri. Mats Ericssons och Värmlandsavdelningens modell är att dessutom få till samtal med chaufförerna när de tankar.

Säffle, Årjäng och Sunne. Mats Ericsson är ute varje vardag, och han hoppas få sällskap av fackligt förtroendevalda på de orter som besöks.

– Jag hoppas de tar chansen att följa med mig. Det kan vara ett sätt att komma över tröskeln och träffa vanliga människor, vare sig

de är med i facket eller inte.

Vad han själv gör på plats på macken?

– Jag går fram till chaufförerna när de tankar. Jag tar chansen att berätta vem jag är och de får chansen att säga vad de tycker om jobbet, facket och vägarna.

”Finns ingen framtid i värde-transportrån”

Värdeväktare. Matti Sarén dömdes 1994 till fem års fängelse för det grova värde-transportrån i Sollentuna.

Han muckar nu från ett långt fängelsestraff i Finland och har ägnat tiden åt att skriva om livet som yrkeskriminell.

I sin bok erkänner han ett 20-tal rån i bland annat Ludvika, Kista, Täby, Uppsala, Örebro, Sigtuna och Bålsta. Samtliga är preskriberade.

Matti Sarén hävdar, i en intervju i Expressen, att han har lagt av. Att han är för gammal för rånandet och att han vill ge sina barn en annan framtid.

Hans spaning är också att det inte finns någon framtid i värde-transportrån.

I stället tror han att fler kriminella kommer att gå över till att kidnappa förmögna.

Boken heter Värde-transportrånaren. Den finns på finska, och håller på att översättas till svenska.

LB

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

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

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

Rättsfrågor bromsar alkobommar

Hamn/Åkeri. Automatisk nykterhetskontroll i hamnarna har fortfarande inte kommit i gång. Svårigheten är att få till rättssäkerheten.

Text **Lena Blomquist**

– Frågan är komplex både juridiskt och tekniskt, säger Anders Wiman, projektledare på Trafikverket. Vi måste hitta kontrollmetoder som både är rättssäkra och som accepteras av hamnar och rederier.

I början av 2017 kom Trafikverkets förslag att 23 hamnar skulle förse med anläggningar för nykterhetskontroll.

Regeringen var nöjd med utredningen, men ville återkomma med beslut om i vilken takt och ordning nykterhetskontrollerna skulle byggas ut.

Samma höst avsatte regeringen 78 miljoner kronor till automatiserade nykterhetskontroller. Men än så länge har inga anläggningar kommit upp.

FÖRKLARINGEN ÄR ATT det handlar om myndighetsutövning när de som avslöjas onyktra bakom ratten ska hindras att köra ut på allmän väg. De har begått ett brott som de ska kunna lagföras för, och därför måste kontrollen hanteras av en myndighetsperson.

Under förra året föreslog Anders Wiman, för Trafikverket gemensamt med Polisen, att personer med rätt utbildning och kvalifikationer ska tillåtas att utföra kontrollerna – även om de inte är poliser eller tulltjänstemän. Han kallar den nya yrkesgruppen trafiksäkerhetskontrollanter. Än så länge har regeringen inte reagerat på denna hemställan.

Detta gäller trafikanterna som kommer av en färja och ska köra ut på allmänna vägar. När det handlar om trafiken inne på hamnarnas område är nykterhetskontroller däremot inte en fråga för myndigheterna. En hamn kan, precis som stora åkerier och andra företag gör i dag, hindra den som är onykter att köra in på det egna området.

– Min ambition är att i år få i gång försök, med både hamnar som kontrollerar dem som ska köra in på området och kontroll av dem som kör av färjor, säger Anders Wiman.

FOTO: ARTHUR BONDAR



Flera bud berättar för ryska medier att det som skapar mest stress är att de får avdrag på lönen om de inte levererar maten inom en viss tid. Att hinna det är ibland omöjligt.

Matbud i Ryssland jobbade ihjäl sig

Ryssland. Den 16 april dog ett matbud, 21-årige Artyk Orozaljev, under ett arbetspass i Sankt Petersburg. Dödsorsaken var hjärtattack. Han föll omkull på sin cykel efter att ha arbetat tio timmar utan paus.

Text **David Isaksson**

Sedan något drygt år ser man dem överallt i ryska storstäder, unga människor i nästan självlysande gula kläder som bär på stora fyrkantiga ryggsäckar. De flesta går

till fots, men en del cyklar eller åker sparkcykel. Oavsett hur de tar sig fram verkar de alltid ha bråttom. De gulklädda är bud som levererar mat från olika restauranger för företaget Yandex.eda.

ARTYK OROZALJEV VAR från Kirgizistan och hade jobbat som matbud för Yandex.eda i en och en halv månad. För den oberoende ryska tidningen Fontanka berättar hans bror Timur Orozaljev att Artyk var fullt frisk. Han hade inga problem med hjärtat,

men han tyckte att arbetssituationen hos Yandex.eda var mycket krävande.

– Han brukade inte klaga, men sa att det var ont om tid på jobbet och att han fick avdrag när han inte hann leverera i tid.

På sociala medier har bud berättat att de efter 12–14 timmars arbete tjänat mellan 220 och 300 kronor.

Flera tidningar har rapporterat att Artyk Orozaljev automatiskt fick ett löneavdrag dagen efter sin död, eftersom han inte kom till jobbet.

Läs mer på webben

Sök på "matbud" på transportarbetaren.se för artiklar om svenska matbud. Bland annat möter du Santiago Bautista som försörjer sig med att cykla ut mat till hungriga kunder. Han för också en envis kamp mot sin arbetsgivare för att göra jobbet säkrare.

Kritik mot arbetsmiljön på mackar

Bensin. Tre mackar i samma kedja. Tre besök av Arbetsmiljöverket. Och tre inspektionsmeddelanden fyllda av kritik. De tre Circle K-mackarna saknar rutiner och kunskap om det mesta inom arbetsmiljö.

Text **Lena Blomquist**

– Jag blev förvånad, säger Mikael Wahlberg, Transports regionala skyddsombud som var med vid en inspektion i Örebro.

– Där fanns inget system för att hålla koll på om anställda råkar ut för tillbud. Stationschefen hade inte fått rätt förutsättningar att vara chef, och hade inte kompetens när det gäller arbetsmiljö. Det är förvånansvärt i en stor koncern som Circle K.

Anna Skoglund heter Arbetsmiljöverkets (AV) inspektör som gjorde besöken i Örebro, Nora och Kristinehamn. Hon är lite mer försiktig i sina uttalanden:

– Det här är ett första steg. Nu har stationerna ett par, tre månader på sig att svara mig och göra något åt problemen.

PROBLEMEN, SOM DE beskrivs i Arbetsmiljöverkets inspektionsmeddelande, uttrycks lite olika för de

tre olika stationerna. I stort handlar det om:

→ Brist på kunskap, befogenhet och resurser hos dem som har uppgifter i mackarnas systematiska arbetsmiljöarbete. "Ni kanske inte uppmärksammar alla risker, och då kan riskerna leda till att era arbetstagare blir sjuka eller skadar sig i jobbet", skriver AV.

→ Brist på rutiner när det gäller riskbedömningar, handlingsplaner och kontroller av det förebyggande arbetsmiljöarbetet.

→ Brist på rutiner kring rapportering av olycksfall, men också att och hur tillbud (nästan-olyckor eller oönskade händelser) ska rapporteras.

→ Brist på rutiner för att utreda orsakerna till olyckor och tillbud.

→ På en av mackarna påtalar AV att det saknas undersökning och riskbedömning av hur den ergonomiska belastningen kan vara hälsofarlig. På en annan efterlyser AV en undersökning av eventuella risker med ensamarbete, nattarbete och hot och våld mot de anställda.

– Jag kan inte uttala mig om ifall det här är ett resultat av systemfel högre upp i företaget, säger Anna Skoglund.

Transportarbetaren riktar frågan till Circle K, och blir hänvisad till kommunikationschefen Maria Philipson som levererar ett allmänt och skriftligt svar:

"Hos oss på Circle K är arbetsmiljö mycket viktig och något som vi lägger stort fokus på. Vi har rutiner för hur vi systematiskt jobbar med arbetsmiljön hos oss.

Vid eventuella brister så tas omedelbart en plan fram för hur dessa ska åtgärdas. Den processen är i gång gällande dessa tre fall."

David Ericsson

Mamma!

Det är mörkt nu. Min mamma har gått bort. Solen skiner visserligen nästan för jämnmen men hos mig är det ständig halvsjämning.

Det har inte varit någon vidare vår i år. Först var det damen i en Tesla som inte begrep att man måste minska farten när man kör in till en mack. Hon fick sladd, körde på mig så att jag fick en flygtur som hette duga.

Och nu min mor som fick hjärtstopp 86 år gammal. En hög ålder kan man tycka, men ändå en stor förlust.

En mamma är alltid en mamma.

MED MAMMOR ÄR det mycket. Många män verkar söka en kvinna som är en look-alike av deras morsor, åtminstone själsligt. Likadant kan det vara med kvinnor, fast med dito pappafigurer.

Andra söker motsatsen till sina föräldrar. De har helt enkelt fått nog av dem i unga år. Till dem hör jag.

Jag lämnade familjen i tidiga tonåren i ett slags förebyggande syfte. Kanske för att förhindra att själv bli övergiven. Eller för att det inte gick att stanna i den situation som var. Klockt var det nog hursomhelst.

MEN ÄNDÅ, DET jag fruktat mest hände nu när jag var på väg hem med lastbilen från Köpenhamn. Hemtjänsten ringde och sa att mamma var visnen.

Jag körde allt som gick och hann precis till sjukhuset och kunde hålla hennes hand då hon gick bort.

Hon led inte och slapp det hon var mest rädd för: att bo på ett hem eller ligga länge på sjukhus.

JAG TÄNKER OFTA på mammor och deras barn. En dimension här i världen som vi ofta glömmar. Ett samband mellan två personer som inte liknar något annat hur mycket vi än försöker förneka det.

Min mamma var min ilska, min kärlek, min ömkan, min gåta. Allt och ingenting begrep jag av henne. Mor och barn var för evigt förenade. Starkare än något broderskapslöfte mellan frimurare någonsin kan bli. Ända tills nu när hon borta, någonstans i universum kan man tänka.

Men försommaren har kommit och myrorna i skogen knogar på till stackarna. Livet går vidare – om än med en dimension mindre.

Toppen & botten

↑ **Vären och sommaren.**

↓ **Nästan inget regn.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Får vi presentera: Tretton nya ordföringar

De nya avdelningsordförandena har kört lastbil, budbil, taxi och buss. Tre kommer från bevakning, ett par är miljöarbetare och så finns det en terminalare och en hamnarbetare bland de 13.

Text och foto LENA BLOMQUIST

CAROLINA JOHANSSON AVDELNING I HAMN NORRLAND/MELLANSVERIGE

1 – Hamnarbetare sedan 2002, nu jobbar jag i Smålands-hamn i Oskarshamn. Jag kör truck och för det mesta lossar och lastar jag bilar.



2 – Jag vill vara med och påverka. Står man utanför facket har man inget att säga till om.

3 – Vi måste skapa en gemenskap där alla i styrelsen är lika viktiga och jobbar mot samma mål. Vi ska både få fler att gå med och få så många medlemmar som möjligt att bli engagerade.

JOAKIM CARLSSON AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

1 – Jag är chaufför sedan 18 år tillbaka. Har kört både budbil och lastbil, det har blivit mycket kyl- och frysvaror.



2 – Jaa, jag hängde med en kompis som var ombudsman. Först var jag bara med på mötena, sedan engagerade jag mig i sektionen och avdelningen. Det är både intressant och roligt att kunna vara med och påverka.

3 – Viktigast? Att få ihop medlemmarna så att alla känner att de är med i en stor och bra förening. Att de förstår att vi är starka om vi hjälps åt.

HÄR ÄR FRÅGORNA VI STÄLLDE:

1 Din bakgrund?

2 Hur kom det sig att du började jobba fackligt?

3 Vad tycker du är viktigast i din nya roll?

DAVID ERIKSSON AVDELNING 7 SÖRMLAND

1 – Åkerichaufför sedan 1994. Jag har i stort sett uteslutande kört partigods.

2 – Det var i samband med 90-kronan inför avtalsrörelsen 1995. Jag gick på medlemsmöten där vi krävde att få upp timlönen till 90 kronor, det var ett jättelyft eftersom den låg på 74:08. Ärligt talat minns jag inte hur vi lyckades, men sedan dess har jag haft fackliga uppdrag i sektionen och avdelningen.

3 – Primärt just nu är medlemsvärning! Vi måste få Transport att växa så att vi får mer att säga till om. Det handlar också om att försöka få fram fler aktiva medlemmar.



HÅKAN ERIKSSON AVDELNING II NORD- UPPLAND/GÄSTRIKLAND

1 – Jag har kört buss i över 30 år, och när jag 2004 började på verkstan på ett åkeri bytte jag fack till Transport. Sedan började jag köra turistbuss som ju tillhör Transports avtal.



2 – Det är Helena Dansks fel ... hon var regionalt skyddsombud och tyckte att jag skulle bli skyddsombud på min arbetsplats. Sedan blev jag vald till repskapet och invald i avdelningsstyrelsen.

3 – Att sköta om den utåtriktade verksamheten, som att värva medlemmar och träffa medlemmar för att berätta varför det är viktigt att vara med i facket.

BJARNE RINGSTRÖM AVDELNING 14 HELSINGBORG

1 – Var ska jag börja? Jag har varit militär i flottan, jobbat på järnverk, sålt böcker, dammsugare och godis. Jag jobbade på hyresgästföreningen, och 1994 började jag köra lastbil, jag har legat ute i Europa med biltransporter.



2 – Jag har alltid varit med i facket, och fick sparken från godisföretaget för att jag engagerade mig i Handels. När jag började på ett åkeri blev jag vice ordförande i klubben och började hälsa på avdelningen och engagera mig mer och mer. Nu har jag varit revisor i några år.

3 – Se till att vi faktiskt har en bättre dialog med våra medlemmar. Jag har redan infört förändringar – vi bjuder upp varje ny medlem till avdelningen och vi ska träffa även de som går ur facket. Vi måste ju ta reda på vad vi gör fel när någon lämnar oss.



Sofia Södergren Poikulainen i sitt nya rum på Femmans avdelningskontor i Solna. Men där tänker hon inte bli sittande. "Det är viktigt att träffa medlemmar där de finns, på deras arbetsplatser", säger Stockholmsavdelningens avdelningsordförande.

SOFIA SÖDERGREN POIKULAINEN AVDELNING 5 STOCKHOLM

TILLSAMMANSSKAP. Sug på ordet – det får dig att tänka på Sofia Södergren Poikulainens sätt. Hon är nyvald ordförande i Transports största avdelning: Femman i Stockholm.

– Nu jobbar jag med det viktigaste jag någonsin har gjort! Och det roligaste. Som förtroendevald ordförande för runt 7 600 medlemmar i huvudstaden med omnejd är hon fortfarande i färd med att inreda rummet på avdelningskontoret i Solna. Hon delar det med sin företrädare som blivit organisatör på heltid efter årsmötet i mars.

För Sofia Södergren Poikulainen var just organisering genom uppsökeri vägen in i det fackliga arbetet. Som väktare gick hon med i facket och när hon blev skyddsvald valde arbetskamraterna henne till skyddsombud. Så småningom blev det en kurs om praktiska och konkreta organiseringsmetoder på jobbet (Roa heter den i Transports utbildningskatalog).

– Då fick jag frågan om att vara med

"Det är tillsammansskapet som är grejen. När vi gör saker tillsammans kan vi känna trygghet, i Transport, på jobbet, i samhället ... i fackföreningsrörelsen."

i avdelningens uppsökerigrupp. Vi åkte runt till arbetsplatserna flera gånger, träffade både medlemmar och anställda som inte hade gått med än. Oerhört givande.

– Det finns något att göra för alla som är med i facket, anser Sofia Södergren Poikulainen. Därför är det viktigt att träffa medlemmarna där de finns, på deras arbetsplatser. Vi vill ju ha aktiva transportare.

Hon berättar att Femman har uppgraderat uppsökeriet. De olika yrkessektionerna får lära sig metod och arbetssätt och att ta över på sikt. Två fördelar, enligt Sofia Södergren Poikulainen:

Aktiva i sektionerna kommer ännu närmare medlemmarna – och avdelningsfolket får en chans att komma närmare sektionerna. Samtidigt möter avdelningens personal medlemmar och blivande medlemmar på fackets kampdagar.

Vad tycker du är viktigast i din nya roll?

– Att vara närvarande. Att vara med på träffar, medlemsmöten, uppsökerier, kampdagar och fackliga introduktioner. Fördela tillsammansskapet.

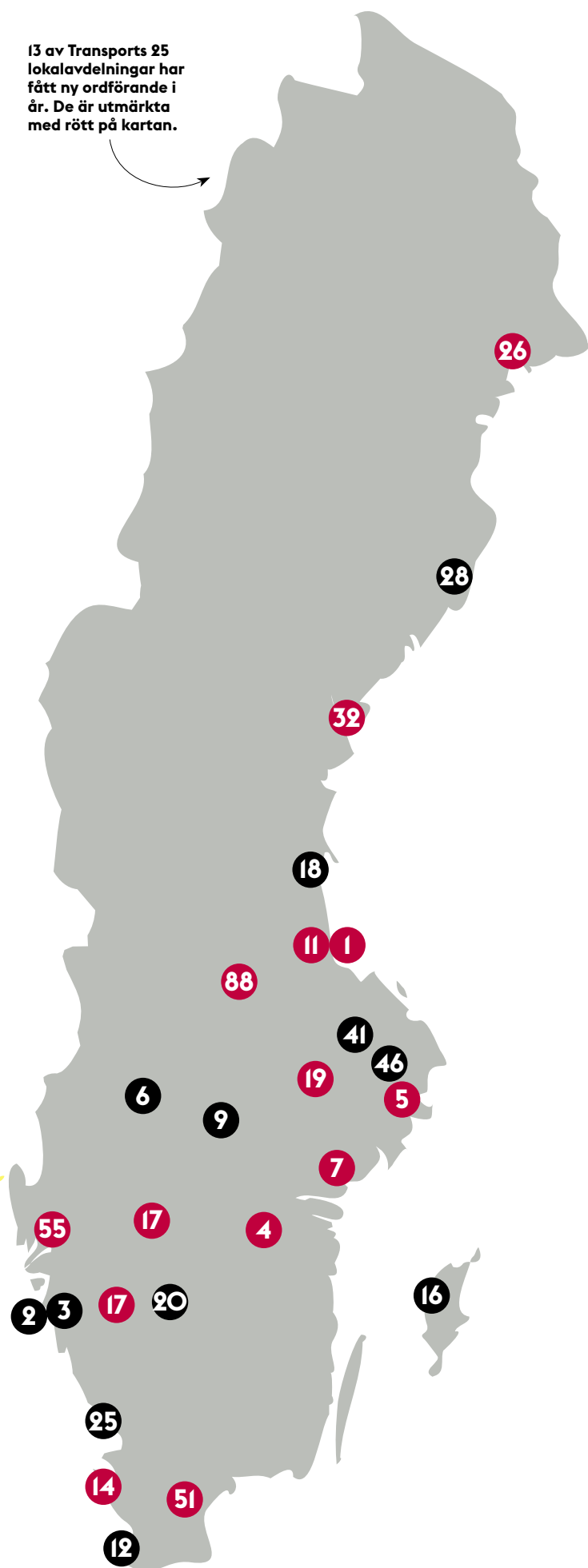
Ja, vad menar du med det egentligen?

– Det är tillsammansskapet som är grejen. När vi gör saker tillsammans kan vi känna trygghet, i Transport, på jobbet, i samhället ... i fackföreningsrörelsen.

För en nyvald ordförande funderar förstås också kring framtiden för hela facket:

– Rörelsen är inte på väg att dö, men vi kanske behöver transformera den. Jag tror att vi måste jobba mer tvärfackligt, kanske gå ihop till ett storfack, men med tydliga grenar där vi som är transportare kan behålla vår identitet, säger Sofia Södergren Poikulainen.

13 av Transports 25 lokalavdelningar har fått ny ordförande i år. De är utmärkta med rött på kartan.



JERRY WALTHÉRESO AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

1 – Jag började på Olssons åkeri i Skövde 2010. Där var jag på terminalen, körde truck och hjullastare. Har lokförarkort så jag växlade tåg och körde gods inne på terminalen också.

2 – Min klubbordförande på Olssons var väldigt dominerande och fick med mig i klubbstyrelsen. Sedan blev det naturligt att gå kurser och hamna i avdelningen.

3 – Allt är mer eller mindre viktigt, men mycket handlar om att få i gång en levande facklig verksamhet. Få klubbar och sektioner som fungerar och se till att avdelningens utåtriktade verksamhet fungerar.

KIMBERLEY WESTERMARK AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

1 – Jag har jobbat som vårdbiträde och är nu väktare sedan tre och ett halvt år. Jag har också varit ordförande i Unga Örnar i Skellefteå.

2 – Jag hade en kollega som var väldigt drivande och lockade med mig till avdelningen, där jag började hänga lite. Jag har alltid varit drivande när det gäller att ha det bra på arbetsplatsen.

3 – Massor! Speciellt eftersom jag bara har varit aktiv i avdelningen i ett år så måste jag vara öppen och lyssna in all nyttig kunskap. Men jag hoppas också kunna var nytänkande och drivande.

CRISTIAN BERGVALL AVDELNING 26 NORRBOTTEN

1 – Jag är väktare sedan 14 år och har varit skyddsombud de senaste 13 åren.

2 – Det började med en Transportutbildning här uppe i Jörn. Efter den började jag jobba mycket facklig-politiskt, gick med i Socialdemokraterna och nu sitter jag i kommunfullmäktige och socialnämnden. Samtidigt har jag engagerat mig minst lika mycket i det fackliga, med fokus på arbetsmiljön.

3 – Min roll som ordförande är att engagera medlemmarna. Både att få tillbaka medlemmar till facket och få dem att förstå varför facket är viktigt.

JOHAN MOLIN AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

1 – Jag har varit lite överallt. Kört lastbil och budbil och taxi.

2 – Det var ingen annan som gjorde något när det inte funkade med avtalen och arbetsmiljön. Så jag ringde Transport och började läsa på själv för att få koll på vad som gäller. Sedan gick jag mina utbildningar och på den vägen är det.

3 – Jag har inte riktigt hunnit sätta mig in i rollen än eftersom jag vikarierar som regional skyddsombud också. Men en av de viktigaste frågorna blir att få till fler medlemmar.

MARCUS SVENSSON AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

1 – Jag är miljöarbetare på ett kommunalt bolag, kör sopbil alltså.

2 – Det var ingen annan som ville ta det på jobbet... så jag började som informationsmottagare, sen blev jag skyddsombud och så har jag varit ordförande i sektionsstyrelsen och suttit i avdelningsstyrelsen.

3 – Att få i gång rötterna! Se till så att verksamheten i sektionerna fungerar.

DAN JOHANSSON AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

1 – Jag är chaufför och har sedan 13 år kört budbil på ett åkeri som kör för DHL.

2 – Egentligen var jag inte sugen, men när skyddsombudet gick i pension och vi fick en ny chef som inte hade så mycket koll var vi tvungna att föra något för att få ordning på jobbet. Jag tvingade fram en omröstning – och så valdes jag till skyddsombud. Sedan insåg jag att det var rätt så roligt att märka när det händer saker.

3 – Jag vill jobba så mycket jag kan med medlemsvärvning, inte bara rekrytera nya utan också informera de som vi redan har. Samtidigt vill jag se till att vi hänger med på sociala medier.

JENNY BJÖRNBORG AVDELNING 88 DALARNA

1 – Jag kommer från miljöbranschen och har jobbat på en återvinningscentral.

2 – Facket har funnits med sedan jag var barn och jag har alltid varit medlem. Så blev jag meddragen av en kollega som sa att jag skulle åka på utbildning 2008. Sedan har det bara rullat på, jag har suttit i avdelningens styrelse i flera perioder och varit ungdomsansvarig.

3 – Svår fråga, det är så mycket. Men allra viktigast är att förklara för folk varför fackföreningsrörelsen är viktig. Vi har det så bra i dag och många tror att det inte kan tas ifrån oss.

"Det handlar om att finnas där, lyssna på frågor om försäkringar, förhandlingar, ge sitt stöd och försöka använda sin kunskap", säger LO-basen Karl-Petter Thorwaldsson om ordföranderollen.



"Fundera igenom vad du vill åstadkomma"

En ordförande är aldrig ensam, enligt Karl-Petter Thorwaldsson. Det finns alltid någon att ringa. Och fullt av utbildningar för alla förtroendevalda, säger han som själv sitter på den högsta valda posten i LO.

Text Lena Blomquist Foto Fredrik Hjerling

De nyvalda i Transport har just gått sin egen ordförandekurs. Under närmare två dagar på förbundskontoret i Stockholm har uppdraget innehåll förmedlats och diskuterats.

Första dagen var det stadgar och formalia. Som att det är ordförande som också är mötesordförande på avdelningsmöten, berättar Jonas Persson, central studieombudsman och den som höll i utbildningen.

Andra dagen handlade det om strategier för medlemsvärvning och utåtriktad verksamhet som kampdagarna ute i avdelningarna.

Några av Transport ordföranderävar berättade om sitt sätt att jobba i avdelningen. De nyvalda tog också chansen att bilda ett eget nätverk.

KARL-PETTER THORWALDSSON är ordförande i LO, vald av representanter för 14 arbetarfack med sammanlagt närmare 1,5 miljoner medlemmar.

Hans fackliga bana startade 1983 när han valdes till jämställdhetsansvarig i Metallklubben på Bröderna Hammarstedt i Växjö. Han tror fortfarande att den fackliga idén är tidlös, även om fackets dagsform kan variera.

Fackligt engagemang för Karl-Petter Thorwaldsson är att vara en röst åt kollektivet, att ta vara på dem som valt honom.

De nya ordförandena i Transport är valda för att företräda medlemmarna både i samhällslivet och i deras ekonomiska liv. Det handlar om att finnas där, lyssna på frågor om försäkringar, förhandlingar, ge sitt stöd och försöka använda sin kunskap.

HANS ERFARENHET är att de som ställer upp, som blir valda till fackliga förtroendeposter, ofta är arga.

De har sett en orättvisa, de är ilska på något i arbetslivet och de vill ge något till sina kompisar på jobbet.

Till sist, ditt bästa råd till 13 nyvalda avdelningsordförande?

Var sann mot dig själv! Fundera igenom vad du vill åstadkomma som ordförande, vad just du vill uppnå. Försök inte kopiera någon annan.

Så kan du påverka



Vägen till att bli avdelningsordförande i Transport börjar med fackligt engagemang på basnivå. Här kommer förbundets egen raket för att påverka på jobbet:

→ Prata med dina arbetskamrater, börja med dem du har förtroende för. Identifiera problem på jobbet.

→ Sprid samtalet till flera. Har de samma uppfattning om situationen? Berätta att ni vill skapa förändring genom att organisera er fackligt.

→ Ta hjälp av Transports lokala avdelning. Välj fackliga representanter. Starta fackklubb.

"150–170 sopgubbar i Stockholm har lagt ner jobbet och ett 80-tal sopbilar står stilla", skrev transportarbetaren.se den 5 juli 2017. Vad de uppfattade som nyckelkontrollanter i bilarna blev droppen.

SÅ GICK DET SEN



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Stockholms stolta sopgubbar stred hårt, vad gör de nu? Och hur gick det för den polske lastbilsföraren Bogdan? Blev han blåst – igen? Läs, du som grunnat ...

Sopgubbarna som tog fajten

Stockholms sopgubbar stack ut genom sin unika sammanhållning och styrka. De stred för att få behålla sina löner och speciella lönesystem, skapade stora rubriker, men dömdes för olovlig strejk i Arbetsdomstolen. Och skingrades.

Text Justina Öster

Känslor och ohämtade sopor jäste när det stod klart att Reno Norden och Suez vunnit Stockholms stads upphandling 2017. Företagen gjorde klart att de tänkte sänka lönerna och lägga på renhållarna mer jobb. Renos anställda gick ut i vild strejk – och fick sympatistöd av kollegorna på företaget Liselotte Löf, som redan sagts upp.

Förhandlingar, massuppsägningar, sopkaos och en intensiv debatt om huruvida sopgubbar ska tjäna 10 000 kronor mer än vårdbiträden följde.

Hur gick det när krutröken lagt sig?

Två av talespersonerna för sopgubbarna tog jobb som säljare. Peder Murell från Liselotte Löf säljer motorbåtar. Jan Spanedal från Reno Norden cyklar runt stan, packar upp och kränger bröd. Men nu har han sagt upp sig och drar i gång ett mobilt hunddagis, efter sommaren.

Att bägge två blev säljare är inte så konstigt, tycker Peder Murell. I bägge yrkena behöver man vara problemlösare, om sig, kring sig och social, anför han som nu arbetar på hemön, Dalarö.

Peder Murell

Jobbet är nytt. Innan dess var Peder maskinist och körde kranbil, arbetade extra i snösvängen. Men det var säljare han siktade på.

– Det ger mer pengar och jag har nära till jobbet. Jag vill inte sitta i bilkör fyra timmar om dagen.

Enligt Peder har sopkaoset fortsatt

i Stockholm, men han uppfattar att få orkar klaga längre.

– All kunskap försvann ju med oss, men de styrande hade bestämt sig. Vi och vårt lönesystem skulle bort, till varje pris. De var nog livrädda att vår kamp skulle sprida sig. Vi var för starka.

Bitter över att sopgubbarna förlorade är han inte.

– Vi gav bolagen och staden en bra strid, man kan inte vinna allt. Vi lärde oss mycket under vägen och de ansvariga fick lära sig att man inte bara kan pissa på arbetare.

Peder berättar att några enstaka renhållare återvänt till Reno Norden. Medan flertalet gått vidare till andra jobb och verkar ganska nöjda. Han är realist, säger han, och längtar inte tillbaka.

– Det hade aldrig blivit som förr. Men arbetet hade sin charm, man jobbade under ansvar, skötte sig själv. Fast det var tungt som satan, få klarade sig kvar till

FOTO: PRIVAT



Peder Murell sadlade om till grävmaskinist och är nu båt försäljare.

pensionen. Att byta jobb var definitivt en vinst för kroppen.

Varför sprang ni så?

– Det låg i jobbets natur. Man ville bli klar och åka hem, stannade man upp blev man trött. Tillfredsställelsen låg i att se högar minska. Invånarna och restaurangägarna ställde klockan efter oss. Vi var mycket uppskattade, säger Peder Murell.

Jan Spanedal

Jan Spanedal är glad för insamlingarna efter konflikten, så att arbetarna som dömdes i rätten slapp betala skadestånden själva. Han var först ledsn, hade ställt in sig på att köra sopor livet ut.

– Som tur var hittade jag snabbt ett väldigt bra, likvärdigt jobb. Hade aldrig trott jag skulle bli brödgubbe, men vi tjänar bra, ungefär som med sopjobbet, har provision och jag säljer bra.

Till och från arbetet, inklusive nedslag i elva matbutiker, cyklar Jan 180 kilometer i veckan, så han får bra flås. Andra kör

”All kunskap försvann ju med oss, men de styrande hade bestämt sig. Vi och vårt lönesystem skulle bort, till varje pris.”

Peder Murell, före detta sopgubbe som sadlat om till säljare på Dalarö.

ut brödet, Jan tar bort gammalt, datummärker, plockar upp nytt bröd i hyllorna – och säljer in mer. Ibland blir dagarna lika långa som måndagarna i sopsvängen.

Visst längtar Jan tillbaka, fast jobbet finns ju inte kvar, så det är inget att längta till, resonerar han. Lite kontakt har han med tidigare kollegor. Några kör sopor för nya bolag, någon fettättervinning, andra har helt andra jobb, en studerar.

– Konflikten var både lärorik och jobbig. Det är skönt att det är över, tycker Jan.

Idén till att starta ett rullande hunddagis fick han av en vän. Det innebär att han åker runt till ägarna och hämtar på morgonen och kör tillbaka och lämnar hundarna på eftermiddagen. I en specialinredd buss, som han fixat själv.

– Jag har planerat det här i ett och ett halvt år, har studerat på distans och läst massor av böcker och ska nu praktisera för att få mitt diplom. Jobbet är självständigt, jag blir flockledare och får vara ute i skogen och röra på mig. Det blir roligt, jag vill göra roliga saker, säger Jan Spanedal.

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Jan Spanedal figurerade flitigt i media, blev brödförsäljare och startar snart ett mobilt hunddagis.

Blev Bogdan blåst – igen?

Lastbilsföraren Bogdan Sapek lämnade Krakow i Polen och flyttade till Gislaved med sin familj. 28 000 i månaden lät bra, men maratonpass, usel lön och blåsning av en advokat väntade.

Text Justina Öster

I Transportarbetaren nummer 4, 2013 berättade Bogdan Sapek hur han gått på pumpen hos ett mindre seriöst åkeri, omskrivet i pressen. Utlandsresorna var många och arbetsveckorna på mellan 80 och 100 timmar. När Bogdan började ställa krav fick han sparken.

Han gick till Transport och fick ombudsman Tommy Jonssons hjälp att räkna ihop ett lönekrav på 370 000 kronor. Bogdan var inte medlem och beslöt att själv driva sin sak i rätten.

AV SPRÅKSKÄL ANLITADE han en polsk advokat, men hamnade i slutändan med skulder till både sin egen advokat och arbetsgivaren, utan att hans fall prövats. Bogdan misstänkte att advokaten mutats av åkeriet.

Förra gången tolkade Bogdans son Mateusz, som i dag bytt IT-studier mot jobb i branschen. Nu pratar Bogdan mycket bättre svenska. Han och hans fru har flyttat till Anderstorp och Bogdan har fast tjänst som lastbilschaufför på Postnord i Värnamo, sedan fyra år.

– Det är bra, jag tjänar lite mindre men arbetet är mindre stressigt och stabilt. Jag har ett bra liv i Sverige med min familj, kan leka med barnbarnen och planera semestrar. I maj reser jag och min fru till Rhodos. Hon har fått fast jobb hos kommunen, städar.

– Hon och sonen är svenska medborgare. Jag väntar lite.

BOGDAN HÄMTAR PALLAR och burar med paket på sorteringen i Växjö och kör tillbaka till terminalen i Värnamo. Ett rutinjobb, men han uppskattar den goda planeringen.

– På mina tidigare chaufförsjobb var det alltid stress. Jag fick böta 10 000 kronor för att jag körde en timme för länge. På Postnord säger de till oss att köra lugnt. Jag vill inte jobba på fler oseriösa företag, då tar jag hellre lägre lön.

Skulderna är betalda och familjen har köpt ett hus, som Bogdan ägnar mycket tid åt att rusta.

– Nu är jag med i facket, det är bra om man behöver hjälp. Transport har hjälpt mig tre gånger, ett annat företag lurade mig på 25 000 kronor, säger Bogdan Sapek.

FOTO: PRIVAT

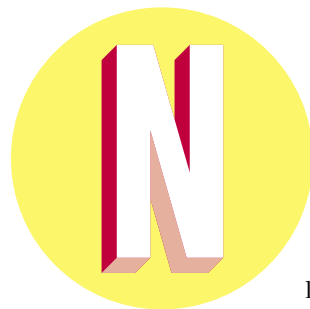


”Mitt liv var först dåligt i Sverige, nu har det vänt 180 grader. Jag kan ta semester, leka med barnbarnen och renovera vårt hus”, säger 53-åriga Bogdan Sapek.

Lättare kroppar och piggare liv

Tolv kilo mindre på vågen och ett piggare liv, det blev utdelningen för Fanny Bergsten och Mikael Lindmark när Tekniska verken i Kiruna hälsosatsade på sina chaufförer. Framgångarna är så stora att fler yrkesgrupper nu ska få delta.

Text och foto **MARIKA SIVERTSSON**



När Fanny Bergsten kommer hem från jobbet tar hon sig något att äta och snör sedan på löparskorna. Kroppen passar inte lika bra i soffan som tidigare. Efter ett år med hälsopepp från företagshälsovården vill den ut och röra på sig.

– Kroppen ber om det! Förr klarade jag knappt att springa två kilometer. Nu är mitt mål att pressa tiden på milen – jag ska ha lite bättre tid varje gång jag springer, säger hon.

Fanny Bergsten är en av 25 chaufförer vid Tekniska verken i Kiruna som har fått

ta del av en hälsosatsning. Den pågick i ett år och det är nu ett halvår sedan den avslutades. De goda vanorna fortsätter av sig själva. Hennes kollega Mikael Lindmark instämmer i att viljan har ersatts av lust. Vanan att gymma sitter i, och med LCHF håller han koll på vikten – han och Fanny har gått ned tolv kilo var.

Själv ökade han i vikt mer av familjerskäl: Som elithandbollspelare har han alltid hållit sig i trim, men så kom barnen. Med tre knoddar och stillasittande jobb blev det svårt att upprätthålla den goda fysiken. Efter hälsosatsningen är bra kost och motion en självklar del av livet för hela familjen.

– Viktnedgången började egentligen lite

tidigare, men med hälsosatsningen fick jag träna på arbetstid och då tog den fart. Min fru har hakat på också, hon är nästan mer aktiv än jag. Hon har till och med blivit hälsoinspiratör på sitt jobb, berättar han.

DE BÅDA ARBETSKAMRATERNA har parkerat intill varandra på återvinningscentralens gård. I sopbilen och grävmaskinshyten tillbringar de hela dagar sittande, och det försämrar deras förutsättningar för ett hälsosamt liv. Dels kan det vara svårt att gå ifrån, dels kräver yrket hög koncentration under hela arbetsdagen.

– När jag sitter i maskinen jobbar jag med huvudet. Det gäller att ha koll på vad som händer, att planera så att jag kommer



Med bättre hälsa blir jobbet inte lika utmattande. Nu har Mikael Lindmark och Fanny Bergsten krafter kvar när de kommer hem – en stor skillnad jämfört med förra året.

fram med grävaren, att inte slänga in fel saker i krossen ... jag är trött i huvudet och hungrig när jag kommer hem, och då är första tanken inte att ge sig ut och springa, säger Fanny Bergsten.

Men medarbetare på Tekniska verken har fri träning, så de kan gå vart de vill, efter arbetstid. Dagspass i slalombackarna ingår, liksom ridning eller yoga. Arbetsgivaren betalar per tillfälle. Med så många möjligheter är båda glada att orken är bättre.

ANLEDNINGEN TILL SATSNINGEN är att företagshälsovården, som gör regelbundna hälsoprofiler, år för år sett hur chaufförers och maskinförarens värden försämrats på flera olika områden. Vid tidigare försök att göra insatser har förbättringarna för just den gruppen uteblivit. Därför bestämde sig Tekniska verkens ledning för en riktad insats.

– Nyckeln till framgångarna den här gången är uthålligheten, att programmet har varit obligatoriskt, och delaktigheten. De har själva fått berätta vad de behöver hjälp med, berättar Cecilia Strandenhed, projektledare vid Företagshälsovården i Kirunahälsan.

Satsningen inleddes med att alla deltagare testades och fick en hälsoprofil.

”Nyckeln till framgångarna den här gången är uthålligheten, att programmet har varit obligatoriskt, och delaktigheten. De har själva fått berätta vad de behöver hjälp med.”

Cecilia Strandenhed, projektledare vid Företagshälsovården i Kirunahälsan.



FOTO: MATTIAS FORSBERG / TEKNISKA VERKEN

Under året som följde träffades gruppen varannan vecka på arbetstid. Fokus har varit fysisk aktivitet, men varje träff har haft både ett teoretiskt och ett fysiskt aktivt inslag. Provsvar, blodtryck, och liknande har följts upp och resultaten har varit viktiga i planeringen av olika insatser på individnivå.

– Vi kartlade också deras situation: Har de långpass, eller korta pass? Kan de gå ifrån och röra sig? Den största utmaningen är att de är fast i sina fordon. Ibland åker de många mil. Hur gör man då med

luncher och mellanmål? Vi kontorsmänniskor kan ta med något nyttigt till lunchen och gå ut och ta en promenad, konstaterar Cecilia Strandenhed.

Delaktigheten var väsentlig. Deltagarna har fått ge förslag på aktiviteter med utgångspunkt från vad som är relevant för var och en vid det givna tillfället. Vissa saker fick passas in i det individuella upplägget – en del behövde hjälp med viktnedgång och kondition, andra mer med stress – andra kunde ingå i gruppträffarna, som exempelvis en matworkshop.

– Vi har haft många olika teman. Och vi har provat alla anläggningar i Kiruna – gym, utegym, kommunala anläggningar, multihallar. På varje nytt ställe har vi fått en rundvandring med visning av anläggningen, hur man bokar tid och så vidare. Och de som känner att de vill ha fått teckna sig för ett kort.

Hon är väldigt glad för de goda resultaten, och för allas prestationer: – Vi har haft underbara deltagare som också har känt att de är utvalda – de har tyckt att de har fått världens chans. De hade lika gärna kunnat känna sig utpekade. Men det finns ingenting viktigare än hälsan och jag tror att vi lyckades förmedla det.

PENGAR ATT TJÄNA

→ Hälsofrämjande insatser mot rökning, alkoholberoende, brist på motion och dåliga matvanor lönar sig även för arbetsgivaren.

→ Karolinska Institutet har gjort ett analysverktyg som visar den ekonomiska effekten av hälsosatsningar. En lyckad satsning ger en avkastning på mellan 0,50 och 2,73 gånger insatsen. Varje satsad krona ger minst 1,50 tillbaka, enligt forskarna bakom verktyget.

Källa: Arbetarskydd

Fruktfaten i fika-rummet töms snabbt numera, även om de har konkurrens av fikabröd och godis på borden. Chaufförerna Fanny Bergsten och Mikael Lindmark har uteslutit socker ur kosten, båda två.



Hälsofokus i Kiruna

Projektet har utvärderats genom att deltagarnas kolesterol, blodtryck, vikt, midjemått och kondition mättes före och efter satsningen. Sammantagna visar värdena hur stort behovet av livsstilsförändring är.

80 procent av deltagarna hade stort behov eller behov av att förändra sin livsstil vid start. Efter ett år var andelen som behövde göra förändringar nere på 65 procent. Många av dem hade kommit en bit på väg.

Störst framgång uppmättes hos dem som hade sämst hälsa.

FRÅN KAMPALA TILL KIGALI

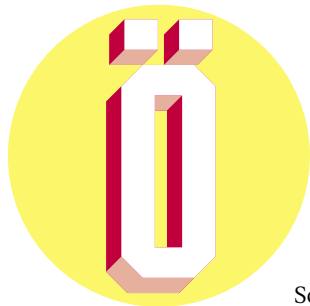
30 timmar

EN ÖSTAFRIKANSK ROADTRIP

Clever Nsbomoromana älskar sitt jobb som chaufför. Häng med Transportarbetarens utsända på en guppig resa genom Uganda och Rwanda i Östafrika. Med spannmål i lasten och mutpengar i hytten.

Text LENNART JOHNSON Foto STEFAN F LINDBERG





verallt på terminalen i Kampala i Uganda står lastbilar parkerade. Mest är det Mercedes, men också en och annan Volvo och Scania. Registrerings-skyltarna visar att bilarna främst kommer från Uganda, Kenya och Rwanda, och betydligt färre från Burundi och Sudan.

Det tar en stund innan vi hittar bilen vi ska följa med från Kampala till Rwandas huvudstad Kigali, en sträcka på runt 50 mil.

– Hej, välkomna ombord.

Till slut är det vår chaufför Clever Nsbomoromana och hans medhjälpare Prosper Nyonkuru som hittar oss. De kommer från Burundi. Mercedesen har följdriktigt nationalitetsbeteckningen BU.

Vi kommer inte i väg direkt på resan, som normalt tar från ett dygn och uppåt. Prosper måste först ordna så att alla papper är i ordning för spannmålslasten.

Därefter blir det en genomgång med Emmanuel Ainoyana från Ugandas transportfack ATGWU. Han är ordförande i lokalavdelningen för dem som kör tunga lastbilar.

– Killar har ni med ert fackliga medlemsbevis? säger han.

Clever och Nyonkuru nickar och visar medlemskortet. Där står att de som medlemmar i ATGWU, och därmed interna-

”Vi måste betala poliser för att få köra vidare flera gånger under varje resa. De beskyller oss för att ha brutit mot någon trafikregel, oklart vilken. Vår chef skickar alltid med mutpengar.”

Clever Nsbomoromana, lastbilschaufför

tionella transportfederationen ITF, har rätt till hjälp av transportfacken i Kenya, Uganda, Rwanda och Burundi.

– För oss i Uganda spelar det ingen roll från vilket land en chaufför kommer. Alla ska ha hjälp om de får problem, berättar Emmanuel Ainoyana.

EFTER ETT PAR timmar är det äntligen dags att komma i väg. Solen står högt på himlen när Clever startar bilen. Långsamt rullar vi fram på Kampalas gator. Vagnätet är inte dimensionerat för stora lastbilar. Vi samsas med fotgängare, cyklister, mängder av minibusstaxi och en och annan get.

– Var inte otåliga, snart är vi på den stora vägen, säger 31-åriga Clever uppmuntrande.

På sätena längst bak i förarhytten sitter

vi bra, även om bilen inte är dimensionerad för fyra personer. Han berättar att det var av en tillfällighet som han började köra lastbil för fem år sedan.

– Min dröm var att läsa vidare, kanske till och med få gå på universitetet. Jag hade bra betyg även om mina föräldrar var fattiga. Men inbördeskriget bröt ut i Burundi och vår by blev en krigszon, säger han sorgset.

– Skolorna stängdes på grund av kriget. Som så många andra började jag med jordbruk och gifte mig. Vår son är tio år i dag. På vår lilla gård har vi fyra kor.

Hur kommer det sig att du började köra lastbil?

– Jag har alltid varit intresserad av bilar och min pappa var chaufför. Så när en avlägsen släkting som hade ett åkeri hörde av sig om jag ville köra för honom tvekade jag inte. Arbetslösheten är skyhögt i Burundi, och att erbjudas ett jobb är nästan som att få högsta vinsten i ett lotteri. Inkomsterna från vårt jordbruk är små. Vi odlar mest för eget bruk.

Clever var medhjälpare ett par år i lastbilen innan han själv blev chaufför.

I dag kör han den bara tre månader gamla Mercedesen i låg fart, följer exemplariskt alla hastighetsbegränsningar. I varje liten by, och byarna ligger tätt, dämpar vägbulor farten. De behövs säkert då små barn leker vid vägkanterna och strykarhundar ofta korsar vägen.

De få privatbilarna gör ibland hisnande



Chauffören Clever Nabomoromana och medhjälparen Prosper Nyonkuru kommer både från samma lilla by i Burundi.



Väntetiderna är ofta långa för chaufförer i Östafrika, både vid terminaler som här i Kampala och vid gränsstationer.



”Visst är jag borta långa perioder från min familj, men att ha ett jobb är fantastiskt”, säger lastbilschauffören Clever Nsbomoromana.

omkörningar, de verkar inte hindras vare sig av lekande barn, vägbulor, överlastade cyklar eller hundar.

PLÖTSLIGT BROMSAR CLEVER in och svänger ut i vägrenen. Vi har hamnat i en poliskontroll. Barskt beordrar två polismän oss att gå ut ur bilen.

– Varför åker ni med en lastbil? Vad är det för dumheter! Det är inte lämpligt för turister. Ta hit era pass, ryter den ena polismannen.

Jag börjar stamma en förklaring då Clever lågmält säger något till polisen. Vi får tillbaka passen tillåts att gå ombord igen. Från fönstret ser jag att Clever ger polisen ett kuvert.

Det dåliga samvetet slår till. Tänk om han har varit tvungen att muta poliserna för att vi ska få fortsätta åka med.

– Lugn bara, säger Clever när han sätter sig bakom ratten igen.

– Vi måste betala poliser för att få köra vidare flera gånger under varje resa. De beskyller oss för att ha brutit mot någon trafikregel, oklart vilken. Vår chef skickar därför alltid med mutpengar. Värst är det i Kenya och nästa lika illa i Uganda. I Rwan-

da är det färre poliser som kräver mutor.

Mycket riktigt blir vi sent på eftermiddagen stoppade ytterligare en gång i en poliskontroll. Clever överlämnar ännu en gång ett kuvert till poliserna innan vi tillåts köra vidare.

Trots poliskontroller och oräkeliga trafikbulor förklarar Clever att han trivs med jobbet.

– Jag inte bara trivs med att köra lastbil, jag älskar det! säger han.

– Visst är jag borta långa perioder från min familj, men att ha ett jobb är fantastiskt. Att vara chaufför är ansvarsfullt och omväxlande.

Lastbilstransporterna från och till hamnstaden Mombasa i Kenya är en viktig livlina för Östafrika. Normalt tar en tur och returren Kenya, Uganda, Rwanda och Burundi två veckor för Clever och hans medhjälpare. Efter en eller två dagar hos familjen är det sedan dags för nästa körning. Clevers lön ligger på 200 dollar i månaden, cirka 2 000 kronor.

MEDHJÄLPAREN PROSPER NYONKURU är precis det som titeln säger. Han kör inte alls utan håller i all papersexercis och rycker

Informationskampanj mot hiv/aids



Gratis kondomer till lastbilschaufförer i Kampala.

om riskerna. Informationsmöten hålls regelbundet, kondomer delas ut gratis vid depåer och vid gränsstationer och förbunden erbjuder hiv/aids-tester med omedelbart resultat.

Fackförbunden trycker också på myndigheterna för att hanteringen vid gränsstationerna ska effektiviseras. Anledningen är att lastbilschaufförer ska slippa vänta ett dygn eller längre på att få passera.

Källa: WHO och ATGWU



Att byta däck vid en punktering ingår i Prosper Nyonkururs arbetsuppgifter.

”Vi kommer från samma by och när jag fick frågan om jobbet tvekade jag inte. För mig som kommer från bushen var det en unik möjlighet att få se andra länder.”

Prosper Nyonkuru, medhjälpare åt Clever Nsbomoromana

ut vid akuta situationer. Mot kvällen blir det just en sådan situation. Clever drar ner hastigheten mer och mer och till slut kör vi in på en rastplats. En stor bult har trängt in i ett av hjulen i släpet. Omgående börjar Prosper att ta av det skadade däckets för att sätta på ett reservhjul. Det ser fruktansvärt tungt ut. Först tänker jag att jag kanske borde hjälpa till, men inser att jag bara skulle vara i vägen. Prosper lyckas förbluffande snabbt fixa däckbytet.

Liksom Clever har han en liten gård. Han är gift och har fyra barn i åldrarna två till 16 år. Familjen har tre kor, fem getter och höns, och odlar sötpotatis, kål och ärtor för eget bruk.

I tre år har Prosper varit medhjälpare till Clever.

– Vi kommer från samma by och när jag fick frågan om jobbet tvekade jag inte. För mig som kommer från bushen var det en unik möjlighet att få se andra länder. Samtidigt behöver jag ett jobb för att försörja min familj. Normalt är min månadslön 100 dollar (1 000 kronor, reds anm).

Är det inte tufft att vara borta från din familj så mycket?

– Visst längtar jag ofta efter dem men vad är alternativet, vad ska jag göra i stället? Hemma i Burundi är det närmast omöjligt att hitta ett jobb.

Mercedesen rullar på och vi har för länge sedan passerat ekvatorn. Mörkret börjar lägga sig när vi gör nästa stopp vid en nattöppen bensinstation. Det är dags att laga det trasiga däckets och sätta på det igen. En stor folksamling dyker upp för att se på när Prosper tillsammans med en mekaniker lagar däckets. Kanske är de också nyfikna på passagerarna.

När hjulskiftet är klart kan jag inte låta bli att fråga varför en Arsenalvimpel hänger på vindrutan.

– För att det är vårt favoritlag i fotboll så klart, svarar Clever och Prosperoch undrar vilket lag jag håller på.

– Hammarby, svarar jag och möts av fyra förvånade ögon. Och i England är det Liverpool.



Clever och Prosper hinner med lite shopping under den flera timmar långa väntetiden vid gränsen mellan Uganda och Rwanda.

Med ett gapskratt gör de två killarna tummen ner när jag säger Liverpool.

NÄSTA STOPP ÄR det lilla samhället Lukaya. Här vägs och registreras den sammanlagda vikten av bilen och spannmålslasten innan det är dags för nattkörning. Totalvikten är 48 ton.

– Försök sova lite om ni kan, uppmanar Clever oss.

– Nu tänker jag stå på de sista timmarna till gränsstationen.

Det blir en markant fartökning. Mörkret innebär att trafikpoliserna har dragit sig tillbaka. Samtidigt som jag försöker sträcka på benen registrerar jag att det inte längre är några inbromsningar vid vägbulorna. Vi studsar upp och ner. Det känns nästan som en mindre storm till havs.

Tidigt nästa morgon når vi gränsstationen mellan Uganda och Rwanda.

Här är det en lång kö med lastbilar som väntar på att stationen ska öppna. Medan Clever hoppar upp för en stunds vila i överkojen går jag en runda i området. Synen jag möter är deprimerande. Överallt ligger skräp.

Trots den tidiga morgonen är flera barer öppna och discomusiken är örönbäövande. I Kampala har vi tidigare fått veta att barerna ofta är bordeller som ibland kontrolleras av tullpersonal. Och att detta kan vara en orsak till att bilar kan hållas kvar vid gränsstationen i ett dygn eller mer.

– Situationen har ändå förbättrats de senaste åren. Om vi inte har någon speciallast brukar vi ibland tillåtas passera efter bara några timmar, säger Clever.

Vi har tur denna gång och kör in i Rwanda mitt på dagen. Tre timmar senare når vi den kliniskt rena och gröna huvudstaden Kigali.

VÅR 30-TIMMARSRESA ÄR slut. För oss väntar möten med Rwandas transportfack. Det ska bli en bok framöver.

Clever och Prosper däremot fortsätter för att lossa godset i Burundi. Denna resa hinner de inte med att besöka familjerna där hemma. Efter lossningen har de fått order om att genast göra en ny tur till Mombasa.



Punkteringen beror på att en stor bult har trängt in i hjulet. Men däckbytet är snart avklarat.



Än är inte sista Herman Hedning-rutan ritad för Jonas Darnell. Nystartade Evil Ink Förlag AB fick en riktig kickstart och den matglade grottmannen återuppstod i tidningsform i början av april.

Herman Hedning härjar vidare

Förlaget gav upp och ville lägga ner Herman Hedning. Skaparen Jonas Darnell ville inte ge upp utan bestämde sig för att ge ut tidningen själv. Hans läsare stöttade honom med närmare två miljoner kronor.

Text och foto **JOHN ANTONSSON**

HAN TAR EMOT Transportarbetaren i sin ateljé på Södermalm i Stockholm. – Första halvtimmen tänkte jag ... skönt att inte ha en massa deadlines, nu kan jag göra något av alla andra projekt jag tänkt på. Kanske kan jag skriva den där boken. Men sen tänkte jag att man ska nog ha en serietidning i alla fall. Det är inte så att den inte säljer. Egmont är bara så stora att de behöver en stor vinst för att betala

alla kontor och anställda. Då gjorde Jonas Darnell som många andra entusiaster som vill bryta den gamla marknadslogiken, han gick till den nya tekniken. Jonas Darnell startade en kampanj på Kickstarter för att få in pengar till att finansiera utgivningen av Herman Hedning på eget förlag. – Vi tänkte att vi skulle kanske få in 300 000, max 400 000 kronor.

Kampanjen blev en av de mest framgångsrika i Sveriges historia, och drog in närmare två miljoner kronor.

I APRIL LANDADE ett 100-sidigt nummer i brevlådan eller på hallgolvet hos backarna som hade tecknat prenumeration.

Just under titeln står det "reboot". Det blev ju en omstart för Herman, som började sin resa på Fantomens redaktion 1987.

I slutet av tiden i lumpen fick Jonas Darnell en 91:an i sin hand. Han hade inte läst den innan men såg en tävling. Det var en plansch där man skulle skriva repliker i pratbubblor för att vinna en vindsurfingbräda. Han bröt mot reglerna: ritade av planschen och la till några gubbar. Redaktionen ringde upp honom. De meddelade att han blivit diskad, han bröt ju mot reglerna, men att han kunde få provteckna för 91:an.



Herman Hedning, räddad av fansen.



"I min läsekrets finns många chaufförer", berättar Jonas Darnell och granskar omslaget till premiärnumret.



Sista numret som gavs ut av Egmont förlag.

TRE SERIETIDNINGAR JONAS DARNELL JOBBAT PÅ

- 1 Bacon och Ägg** Under två år på 1990-talet gavs Bacon & Ägg ut av förlaget Semic. Det var en humortidning med flera serier tecknade av just Jonas Darnell. Tidningen drog dock inte in några pengar och lades ned när Egmont hade köpt förlaget.
- 2 91:an** 91:an Karlsson inledde sin värnplikt 1932 och väntar fortfarande på att mucka. Han har haft en egen tidning sedan 1956. Humorn och stilen har förändrats genom åren. På Seriewikin nämns Jonas Darnell som en av dem som tagit in influenser från europeiska serier och gett historierna en annorlunda prägel.
- 3 Svenska serier** Idén var att ge ut serier av amatörer och vara en slags plantskola för de större titlarna. Första omgången gavs tidningen ut mellan 1979 och 1982, men var inte lönsam. Svenska serier återlanserades 1987 och den gången var halva tidningen gjord av amatörer, andra halvan av proffs. Men den drog inte heller in några pengar och lades ned 1996.

Källa: Seriewikin

– Serietecknare är inget yrkesval man kan göra längre, men på den tiden fick man till och med betalt för att provteckna.

HAN FLYTTADE SNART till Stockholm. Det var tråkigt att jobba hemifrån. Så han lånade en liten plats på Fantomen-redaktionen.

– Redaktören Uffe Granberg kom till mig och sa att du ska rita en humorserie som vi ska ha i Fantomen, annars kastar vi ut dig. Jag tyckte inte att jag hade tid, men då lovade han mig bra betalt, lika bra som Fantomen-tecknarna.

Jonas Darnell kom på karaktären Herman Hedning 1987. Året därpå gjorde den odräglige huvudfotingen med mc-hjälm debut i Fantomen, där han skulle bli kvar till 2013. Tidningen Herman Hedning startades 1998.

– Jag har gjort ganska mycket. För en tid sedan räknade jag ut att jag gjort över 3 000 sidor serier.

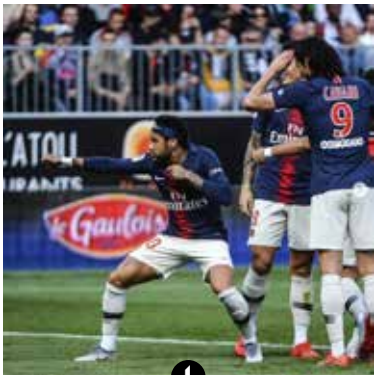
HERMAN HEDNING ÄR en brutal karaktär som förstör planerna för alla, från Gud till Satan. Men mitt i humorn finns en satirisk ådra.

– Jag försöker göra som Asterix, den kan läsas av alla. Där finns en massa fransk politisk satir, det kan vara att en karaktär är ritad för att efterlikna en fransk minister. Vi förstår inte det i Sverige, men serien fungerar alldeles utmärkt ändå. För den som inte kan läsa kan titta på bilderna och roas av slapstick-humor. I de bästa serierna händer det saker på många nivåer.

– Om jag stoppar in något som bara jag och 40 personer till fattar ska det inte störa någon. Men de här 40 personer kan tycka att just det är jävligt bra. Det är sänt som gör att man älskar serierna.

ATT DET FINNS många trogna läsare har Jonas Darnell erfårit redan före den egna förslagsstarten. Han har mappar på datorn med bilder som bevis.

– I min läsekrets är det mycket chaufförer. Och det finns jättemånga bilar med motivlackade karosser, många har Herman-tatueringar. I mejlskörden märker jag att det finns en stor kluns lastbilschaufförer, det är en av mina största läsegrupper tillsammans med datornördar och studenter.



Följ en fotbollsspelare

Du är inte ensam om du gillar att titta på din idol inom sporten som ibland kallas det gröna fältets schack. Just fotbollsspelare ligger bakom två av de tre instagramkonton som har flest följare i världen.

- 1 @neymarjr** Brasilianska liraren Neymar da Silva Santos Júnior spelar i franska Paris Saint-Germain. Har fått pris för 2011 års vackraste mål i världsfotbollen.
- 2 @leomessi** Lionel Messi, argentinsk fotbollsspelare som också är spansk medborgare. Han spelar i Barcelona och har flera målrekord i både spansk och internationell fotboll.
- 3 @natgeo** Den amerikanska tidskriften National Geographic står bakom det tredje största instagramkontot. Den ges ut i 27 länder och på 25 språk, bland annat svenska. Riktigt snygga bilder både i pappersmagasinet och på nätet.

LB

Kär i en främling



Bruno Franzon är inte bara tidningsbud i Värnamo. Han är författare också. Vi har skrivit tidigare om hans lyrik och den första

romanen *Lodjursträdet*.

I nya *Kärlek till främlingar* blandar han berättelser om olika människor som älskar en främling – eller på annat sätt berörs av främlingskärlek. Resultatet är tolv noveller som utspelar sig i Stockholm, Gnosjö, Dubrovnik och Barcelona. Bland annat.

LB

VINN BRUNOS SENASTE

Vi lottar ut två ex av *Kärlek till främlingar*. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se senast den 11 juni. Skriv "Främling" i meddelanderaden.





SMIDES- HÄRDEN	LABORA- TORIE- PROV	WING- FIELD	ÅKER MED STRÖM- MEN	DEL AV MYNDIG- HETEN	HÅGLÖS HELIGT LOVAD	BLIVIT BETAD KILLAS	MAG- KATARR	BORT FINA FOLKET	ORT
HÖG- TIDLIG									
LUMPEN BEKLA- GAR			HÖGG GREKISK Ö		SPARA HUND- RAS			TIDIGT MÅL	STOPPAD STOL
			GET- UNGE FÖRR TÄTAR	SAMT- LIGA SAM- LATS		FÖRLOPP KF- TIDNING			
EN GÖRE								ORÖRLIG PROSA- VERK	
ENFAS	GER KANA TALA		ETT LÅNGREI INTE DETTA	UPPSY- NEN SÄTTA FYR				ÄRA	
AKA- DEMI- TAL	SJUK- DOM FÄLLA UTSLAG		FINA STENAR LAGRAS		ADRESS- TYP SNIT- TADE		RÅ OM OZELOT		
				ANFÖR- ANDE EN GELLER	TIPSELVA RÖT- SIMPA		FICK UR SIG MED- GIVANDE		MYCKET LÅNG TID
HUNDRA- DEL			PRISAD VARA EN MÅNE		TÄCKER BORD SKALTON				
TITEL	TECKNAR			BAREJ VAPEN			ANSE		
			STAM- FASTIG- HET?		DEN DRASI GÅNG				

Lösningen ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, IOI 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 11 juni. Märk kuvertet **"Junikryssset"**.

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.

När ska schemat senast lämnas ut?

Hej! Jobbar som väktare och undrar när schemat senast ska ges ut för kommande månad? Våldigt ofta får vi ut schemat två till fyra dagar före månadsslutet, vilket medför stora problem eftersom ingen kan planera något.

Vänligen, KJ

Svar: Hej, det där låter inte rätt. Schemat ska omfatta minst en kalendermånad, enligt kollektivavtalet. Det ska levereras i digital form, eller på papper om du själv begär det.

Enligt avtalet ska du få det senast fem dagar före "tjänstgöringsperiodens början", det vill säga innan det börjar gälla. Alltså ska schemat komma minst fem dagar före månadsskiftet, även om din första arbetsdag inte infaller den 1:a i månaden.

Hör av dig till din Transportavdelning om ni inte får ordning på detta.

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport

Arbetsstidsförkortning för däckmontörer?

Hej, jag undrar ifall min arbetsgivare som har kollektivavtal med Transport är skyldig att ge arbetsstidsförkortning? Jag är anställd som däckmontör.

Lars

Svar: Det korta svaret är nej. Det finns ingen arbetsstidsförkortning i ditt avtal.

Däremot är grundreglerna i gummiverkstadsavtalet jämförelsevis förmånliga när det gäller de ordinarie arbetstiderna. Arbetsgivaren måste begära förhandling och göra en lokal uppgörelse med Transport om arbetstiden ska förläggas före klockan sju på vardagar, efter klockan 20 måndag till torsdag eller efter klockan 17 på fredagar. Det kan även förekomma skiftarbete under särskilda förutsättningar eller efter en lokal överenskommelse med Transport.

Det kan alltså vara en god idé att kolla med din avdelning, om där eventuellt finns några lokala överenskommer med din arbetsgiva-

re, och vad de i så fall innehåller.
Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Ingen mödravård på betald arbetstid

Hej! Jag är gravid, och undrar om jag kan få någon ersättning för alla besök hos mödravården? Eller måste jag plocka ut ledighet? Jag jobbar i Strängnäs men bor i Eskilstuna, och jag går på alla mina kontroller i Eskilstuna. Det blir ett jåkla farande fram och tillbaka och dessutom jobbar jag oregelbundna tider som ordningsvakt.

Jasmine

Svar: Du har ingen rätt att få betalt av arbetsgivaren när du går på kontroller och annat nu när du är gravid.

Däremot har du, enligt föräldraledighetslagen, rätt att ta ledigt från jobbet med start sju veckor före den beräknade tidpunkten för förlossningen. I samband med detta informerar Försäkringskassan på sin webb att den som är gravid också kan börja ta ut föräldrapenning 60 dagar före den beräknade förlossningen. Och att detta även gäller för båda föräldrarna vid föräldrautbildningar och besök på mödravården under samma period.

Jerker Nilsson, central ombudsman på Transport

Funderingar kring pensionen

Hallå, Transportarbetaren! Jag har fyllt 63 och börjar fundera på pension. Jag jobbar heltid på en bensinmack och nu undrar jag om det är ok att börja ta ut pensionen, ha kvar tjänsten men jobba 50 procent från och med i höst?

Agnet

Svar: Hallå! Mitt råd är att du först undersöker de ekonomiska konsekvenserna av att börja ta ut pensionen. Pensionsmyndigheten bör kunna hjälpa dig.

Sen till din fråga: Du har ingen automatisk rätt att gå ner i arbetstid för att ta ut pension. Du får lyfta frågan med din arbetsgivare. Det är ju möjligt att hen ser fördelar med att du går ner till halvtid, och eventuellt är beredd att hoppa in och jobba extra om det behövs.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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

Nattens hjältar

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



Grattis!

Förra månadens lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Pernilla Pettersson, Sala
Ann-Charlotte Olsson, Piteå
Helge Lundgren, Härnösand.

Vinnarna av en trisslott:
Anssi Palma, Mårsta
Andreas Johansson, Hjo
Kjell Jonasson, Enköping.

Vem betalar priset för fri frakt?

Antalet transporter i samhället ökar och tempot likaså. Varor ska helst inte ligga stilla alls och det som tidigare fick ta fem timmar att transportera ska nu förflyttas på tre. I varu- och budbranschen är tempot ännu högre. Som kund förväntar du dig snabb leverans av varor du köper på nätet. Gärna samma dag, i värsta fall inom en eller ett par timmar och helst utan kostnad. Det i sig behöver inte vara något fel, men vi måste diskutera konsekvenserna. Här vill jag vara tydlig, det finns inget som heter "fri frakt". Frågan är bara vem det är som betalar. Alltför ofta är det den som kör som på olika sätt drabbas av den här utvecklingen, och det sker i hela branschen.

JAG SÄGER DET igen, transporter måste få kosta! Det är bara så vi värnar både schysta villkor och en klimatomåttlig hållbar utveckling. Då går det inte att dumpa villkor, äventyra trafiksäkerhet och strunta i klimatet för att köra ut en ask huvudvärkstabletter med så kallad fri frakt. Då går det inte att utnyttja dem som står längst ifrån arbetsmarknaden som en slit- och slängvara och brickor i ett oseriöst affärsspel.

I dag ligger en alltför stor del av ansvaret på den som kör, både när det gäller att följa lagar och regler och när det gäller de egna villkoren och arbetsmiljön. De är ofta i total beroendeställning gentemot arbetsgivaren, i den mån det finns någon. Den stora avarten är plattformsföretagen. Där kan cykelbud stå helt utan arbetsgivare och själva få ansvara för sitt skyddsnät. Men även varutransporterna brottas med stora problem. Arbetsgivarna staplar tillfälliga anställningar på varandra. Man tillhandahåller bilar med blankslitna däck utan tillstånd och uppmanar till systematiskt fusk, genom till exempel överlast. Och då pratar vi inte om ett par kilo, utan om extrem överlast med förödande konsekvenser för trafiksäkerheten. Naturligtvis ska varje chaufför ha ett ansvar för att följa lagen. Men det är också självklart att arbetsgivare som sätter i system att tvinga sina anställda att begå lagbrott ska bära en del av ansvaret. När det gäller business to business vill vi se ett utökat beställaransvar kopplat till transporten.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



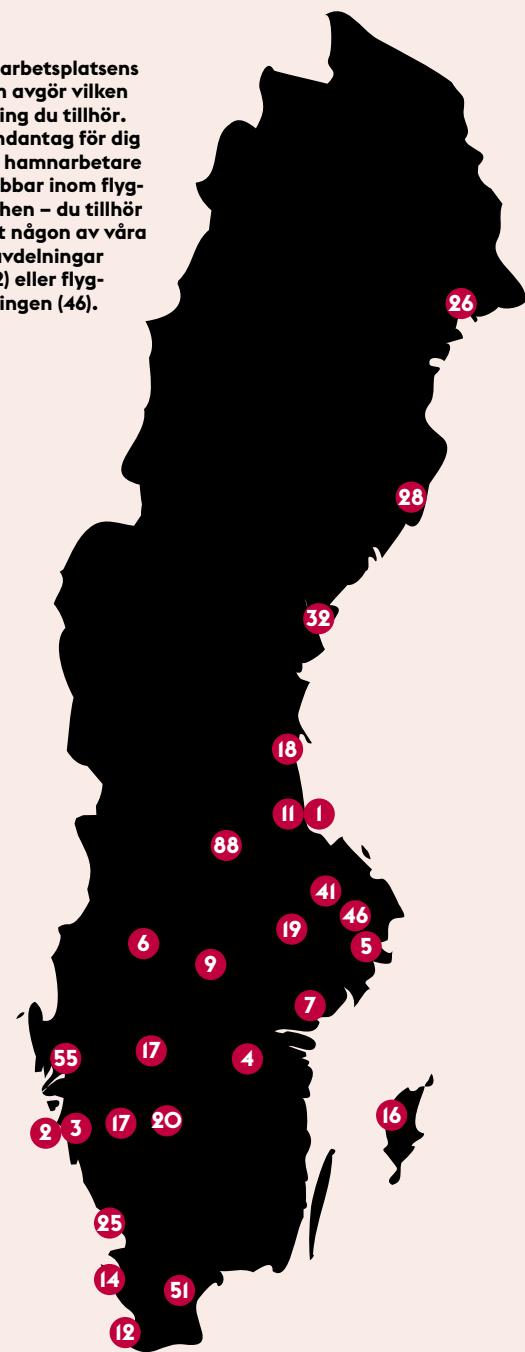
”

Transporter måste få kosta! Då går det inte att dumpa villkor, äventyra trafiksäkerhet och strunta i klimatet för att köra ut en ask huvudvärkstabletter med så kallad fri frakt.

DET FINNS INGET som heter fri frakt, oavsett vad som står i köpvillkoren. Vi vet i grund och botten vilka det är som får betala i dag. Förarna. Transport driver frågan på flera olika sätt, och du som medlem kan hjälpa till. Jobbar du som väktare i en reception och tar emot försändelser? Fråga om budet är medlem! Jobbar du inom bilvård, gummi eller på bensinstation och får ett paket via bud? Fråga om personen är medlem! Träffar du dessa personer i ditt arbete som lastbilschaufför, visa på medlemskapets värde och värva en medlem! Köper du en vara på nätet, ta reda på hur den skickas till dig och varför inte fråga om den som ringer på dörren är medlem i Transport?

Vi måste höja ambitionsnivån när det gäller att skapa hållbarhet, rimlighet och säkerhet i transportsektorn. Vi måste se till att människor inte sätter både sin egen och andras säkerhet på spel i överlastade bilar från parthandeln. Vi måste se till att de som kammar hem vinsten faktiskt också är de som betalar investeringarna i säkra fordon och vettiga villkor. Det finns nämligen inget som heter fri frakt.

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

Material till nästa nummer lämnas senast den 11 juni till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Seniormöte Pensionärssektionen har möte tisdagen den 4 juni kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, våning 8. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Vill ni ha besök på er arbetsplats? Vi kommer gärna ut och hälsar på er. Hör av er till medlemsvärvare Christian Öström på OIO-480 3145 eller christian.ostrom@transport.se.

Eller kontakta ordförande Joakim Carlsson på OIO-480 3138 eller joakim.carlsson@transport.se.

Vi önskar alla medlemmar en trevlig sommar.

AVDELNING 5 STOCKHOLM

Kamrater! Sommar och välförtjänt semester står för dörren efter en spännande och givande vår. Vi har haft en hel del utbildningar, kampdagar och medlemsmöten och även en mycket bra första maj!



STOCKHOLM PRIDE 2019
Kom och gå med avdelningen i Prideparaden lördagen den 3 augusti!

Information kommer att finnas på vår hemsida samt på Facebook, www.facebook.com/TransportFacketAvd5/.

Vad som sker i övrigt på avdelningen hittar du i vanlig ordning på vår hemsida transport.se/avdelningar/stockholm/ och på vår Facebooksida.

Önskar alla en skön sommar!

Kamrater tillsammans.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Ny uppsökare
Avdelningen har projektanställt Mats Ericsson för att driva "Mentorsprojektet". Mats



Transportkortet – laddat med förmåner och rabatter

Transportkortet är ett medlemsbevis som ger rabatter och förmånliga erbjudanden på allt från hotellvistelser och hyrbilar till glasögon och böcker.



Alla aktuella erbjudanden finns samlade på sidan lomervarde.se. På samma sida kan du också ansöka om att uppgradera kortet till Transportkortet Mastercard, med betalfunktion – utan årsavgift.

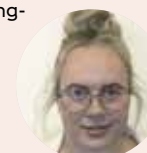
kommer att finnas ute i hela länet där lastbilar stannar för att tanka. Han kommer även att göra besök på olika företag inom våra branscher. Vill du att Mats kommer till din arbetsplats? Hör av dig till honom på 076-100 6615.

Karlstads Stadslopp Den 8 juni kommer avdelningen medverka i Karlstads Stadslopp och avdelningen bjuder alla medlemmar som vill vara med att springa på startavgiften. Anmälan ska ske till Andreas "Bamse" Hagström på tel 070-147 4090.

Har du inte möjlighet att vara med att springa, så kom dit och heja fram våra Transportare.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Nyvald Avdelningen har fått en ny ungdomsansvarig. Hon heter Emelie Eriksson, och jobbar inom åkeri.



Vi har startat en kvinnokommitté, är du intresserad av att vara med kontakta oss på OIO-480 3007 eller transport.7@transport.se.

Ring först Om du tänker besöka avdelningen under semesterperioden är det bra att först ringa och kontrollera att någon finns på plats.

Trevlig midsommar och skön semester!

AVDELNING 9 ÖREBRO

Vi på avdelning 9 vill önska alla medlemmar en riktigt härlig midsommar!

Nästa Startpunktstillfälle är den 28 augusti. Vid intresse, kontakta studieorganisatör Daniel Karlsson på studier.9@transport.se.

MEDLEM

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND/NORDUPPLAND

Vi vill önska alla medlemmar en fin sommar!

Sommartider Våra öppettider är lite annorlunda under juli och augusti, när vi på avdelningen har semester. Det finns alltid någon här, men vi kan vara ute på besök. Ring gärna till oss på OIO-480 3011 för att kolla om någon är inne.

Vill du gå en utbildning, som Startpunkten, Avtalspunkten eller Vi i Transport, och lära dig mer om vad Transport står för? Hör av dig till avdelning 11 på tel OIO-480 3011.

Till alla medlemmar Logga in på Transports hemsida och kolla att era kontaktuppgifter stämmer. Man loggar in med BankID.

AVDELNING 16, GOTLAND

Utbildningar 2019 tvåfackligt

Medlem i facket 8-IO/IO-2019. Målgupp, medlem i något av LO:s fackförbund, inga förkunskaper krävs. Ledighet enligt studieledighetslagen, skattefritt utbildningsstipendium. Kontakta avdelningen.

Uppsökteri taxi Vi har besök av Mats från avdelning 4 Linköping, under vecka 24, måndag till onsdag. Ett av Mats huvudområden som ombudsman är taxi. Meningen med besöket är att träffa anställda inom taxi-branschen under dessa dagar.

Besök avdelningens hemsida för mer information om vilka tider vi har öppet hus på avdelningen, och när vi är ute på uppsökteri.



ALMEDALSVECKAN

Årets almedalsvecka pågår mellan den 30 juni och 7 juli.

Avdelningen kommer i samarbete med LO-distriktet att närvara under några av dagarna.

Transportarbetareförbundet centralt kommer att hålla två seminarier under måndag och tisdag vecka 27. Ett kommer beröra företaget Amazon, det andra kommer att handla om bevakningsbranschen.

Kontakt med avdelningen
Ring OIO-480 3016 eller mejla transport.16@transport.se, thomas.gahnstrom@transport.se eller patrik.gardelin@transport.se.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS



BORÅS PRIDE 2019

Sektionsstyrelsen i Södra Älvsborg hälsar alla medlemmar välkomna att tillsammans med oss delta i Borås prideparad, lördagen den 29 juni.

Samling kl 17, avmarsch kl 18! Plats: Knalleland, Bergslagensgatan i Borås.

Vi vill visa att Transport står upp för allas lika värde!

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först! Vi uppmanar er som har för avsikt att göra ett besök på avdelningskontoret att höra av er innan och kolla att någon av oss finns på plats när ni kommer.

Vi på avdelningen
► Ordförande Jan Ivan Persson: OIO-480 3343, jan.ivan.persson@transport.se.

► Ombudsman Christina Mattisson: OIO-480 3340, christina.mattisson@transport.se.

► Ombudsman Magnus Dawest: OIO-480 32 46, magnus.dawest@transport.se.

► RSO Johnny Wiklund OIO-480 3341, johnny.wiklund@transport.se.

► Studieorganisatör Mikael Humlin: OIO-480 3042, mikael.humlin@transport.se.

Kampdagar:
► 4 juni i Ovanåker.
► 19 juni i Ljusdal.
► 4 juli i Söderhamn.
► 19 juli i Hudiksvall.
► 29 juli i Bollnäs.
► 13 augusti i Ovanåker.

➤ 28 augusti i Ljusdal.

Vi kommer att vara ute på arbetsplatsbesök under vecka 26 på följande orter:

- 25 juni: Söderhamn.
- 26 juni: Hudiksvall.
- 27 juni: Ljusdal.
- 28 juni: Bollnäs.

Hör av dig om du vill ha besök på din arbetsplats.

Vi passar på att önska alla medlemmar en glad midsommar!

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Kamrater. Vi på avdelningen önskar alla våra medlemmar en härlig sommar.

Under sommaren kommer det stundtals vara liten bemanning på avdelningen, det kommer hela tiden finnas någon i tjänst men vi uppmanar er att boka besök via telefon för att säkerställa att vi är på plats.

Som vanligt uppmanar vi er att hålla koll på hemsidan.

Trevlig sommar, önskar personal och avdelningsstyrelse.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte
Torsdagen den 13 juni kl 9 på avdelningen i Halmstad.

Sektionsstyrelseutbildning
Tisdagen den 11 juni. Kalleiser kommer per mejl till de berörda.

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Startpunkten är en utbildning om Transport, vad du får i ditt medlemskap och varför det är bra att vara medlem. Utbildningen är öppen för alla, även de som inte är medlemmar än. Kontakta avdelningen och anmäl ditt intresse om du inte blivit kontaktad än.

ViT Vecka 46 kommer avdelningen ha en Vi i Transport-utbildning som är en fördjupningskurs på fem dagar. Då det är ett begränsat antal platser ser vi gärna att ni är snabba att anmäla er till kursen. Kontakta avdelningen på OIO-4803026 eller transport.26@transport.se för att anmäla er.

Medlemsvärvare Vi har nu två medlemsvärvare som kommer att vara ute på olika arbetsplatser, för att träffa medlemmar – och dem som vill ha hjälp med att bli medlemmar.

Vill du att värvarna kommer och besöker din arbetsplats, och berättar mer om vad Transport gör och varför det är bra för dig att vara medlem, så hör gärna av dig till avdelning-en.

Mötesvecka Under vecka 37 är det möten i våra sektioner.



Stämmer dina medlemsuppgifter?

- Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?
- Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?
- Har du fått högre eller lägre lön?
- Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter.

Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**. Du kan även ringa Transport på **OIO-4803000**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

För dig är det en stor fördel att komma på sektionsmötena så du får information om vad Transport vill, gör och arbetar med.

Avslutningsvis vill avdelningen önska er alla en bra sommar med skön ledighet och trevliga stunder i solen. Kom ihåg att ta det lugnt i trafiken om ni ska ut och köra.

AVDELNING 28 I NORR

Sektionsmöte den 31 maj. För mer information och tider, besök avdelning 28 på Transports hemsida.



HYR VÅR FJÄLLÄGENHET

Avdelningens fjällägenhet i Hemavan finns tillgänglig för uthyrning.

På vår hemsida hittar du information om lägenheten samt en blankett för intresseanmälan.

Ska vi hälsa på? Vill du att vi ska komma och hälsa på din arbetsplats, eller har du någon bra idé på aktivitet som du tycker att vi ska genomföra?

Hör av dig till Sandra, OIO-4803435 eller sandra.jakobs-son@transport.se.

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

AVDELNING 46 FLYG (MÄRSTA)

Kamrater! Nu vankas det semester och sommar.

Jag vill passa på att tacka för allt engagemang från förtroendevalda och medlemmar under våren.

Vi kör på som vanligt på flygavdelningen under sommaren, trots lite semester även här.

Alla våra kontaktuppgifter finns på vår hemsida, transport/flygavdelningen.

Även löpande händelser finns att hitta på vår Facebook: Transport flygavdelningen.

Ha en bra sommar!

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Ny medarbetare Vi hälsar Camilla Stridh välkommen till avdelningen. Hon har gått in som vikarierande regionalt skyddsombud. Tillsammans med Kersti Norén Dahlström och oss övriga kommer Camilla att hjälpa till att vaka över arbetsmiljön i våra avtalsområden.

Ring före besök Under sommar- och semestertider är det inte alltid bemannat på avdelningen. Vår verksamhet fortlöper som vanligt.

Vi har alltid någon i tjänst under sommaren, men är vi ute kan det bli tomt på kontoret. Därför är det extra viktigt att ni förboka era besök, för att slippa mötas av en tom avdelning.

Sektion 1 (Nordöstra Skåne) Vi önskar er alla en riktigt glad sommar.

Sektion 2 (Blekinge) Instämmer med föregående.

Sektion 3 (Kronobergs län) Förutom att instämma med föregående vill vi även påminna om att vi *den 28-30 juni* kommer befinna oss på Åseda Truckmeet.

Så besök oss gärna för att diskutera fackliga frågor, svara på vår frågesport och tävla om fina priser – eller bara hälsa och umgås. Hoppas att vi ses där!

Sektion 4 (Kalmar län) Vi önskar alla en riktigt härlig och god av kopplande sommar med mycket fritid, sol och bad.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Öppettider Avdelningen är öppen måndag-torsdag: kl 8-16.40. fredag: kl 8-15. Lunchstängt kl 11.30-12.30.

Vill du kontakta oss? Ring OIO-4803055 eller mejla till transport.55@transport.se.

Nyvald Avdelningen har en ny ordförande efter senaste årsmötet. Han heter Dan Johansson och kommer från Åkerisidan. Dan har kört budbil de senaste 13 åren. Han nås på tel OIO-4803625 eller dan.johansson@transport.se.

Studier ➤ Startpunkten, grundutbildning även för icke medlemmar: Tisdagen den 11 juni kl 17-21. Kursen hålls på avdelnings-expeditionen.



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.



**TRANSPORT-
ARBETAREFÖRBUNDET**

➤ Avtalspunkten: Grundutbildning på fyra till åtta timmar i ditt kollektivavtal (endast för medlemmar).

Är du intresserad av att gå någon av kurserna? Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter, OIO-4803622 eller alexander.hutter@transport.se.

FRÅGA OSS!

Har du frågor angående arbetsmiljö eller försäkringar?Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på tel OIO-4803628 eller anders.dristig@transport.se.

Har du frågor angående kollektivavtal eller arbetsrätt?Kontakta Jan Lendin, OIO-4803147 eller jan.lendin@transport.se, eller Lennart Sköld, OIO-4803757 eller lennart.skold@transport.se.

Fackligt-politiskt Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete – eller av politik generellt? Hör av dig till Fackligt-politiska gruppen, transport.55@transport.se.

AVDELNING 88 DALARNA

Studier Hör av dig till studieorganisatör Jenny Björnberg på tel OIO-4803638 om du har några frågor om, eller vill gå, någon utbildning.

transport.se Kom ihåg att gå in på hemsidan för aktuell information och passa då även på att se över så dina kontaktuppgifter stämmer.



Månadens sektion

Tiden – ett av de stora problemen

På tidningsbudens fackexpedition i Stockholm hittar vi fackrepresentanterna som helst vill införa stämpekklocka i branschen.

Text och foto Lena Blomquist

– Arbetsgivarna tjänar otroliga pengar på bud som inte anmäler att de jobbar extra tid, säger Håkan Norborg.

Tillsammans med Vamsi Savaram (Vamsikrishna står det i passet) turas han om att bemanna expeditionen, med ingång från gatan på Kungsholmen mitt i stan.

BÅDA SITTER i tidningsbudssektionens styrelse, som i mycket liknar en arbetsplatsklubb eftersom alla bud i Stockholmsområdet har samma arbetsgivare: Premo. Båda två är också skyddsombud.

Och en natt i veckan är de ute på någon av de 36 filialerna och träffar buden innan de ska ut på sin rund. Vid senaste besöket fick

Transport fem nya medlemmar. Andra gånger blir det mest skäll på att "facket inte gör nåt".

ATT JUST TIDEN är ett av de stora problemen för tidningsbuden och Transports sektion i Stockholm är tydligt. Var och en ska själv ringa in på morgonen om trakten tar längre tid än vad som står i schemat.

– Men många låter bli. En del vill hjälpa arbetsgivaren och på så sätt få mer ordinarie tid. Andra är här på arbetstillstånd och måste ha sitt jobb i fyra år för att få stanna i Sverige, och de vill inte göra sig obekväma, berättar Håkan Norborg.

Att få betalt för den inrapporterade extratiden kan

också vara svårt ibland. Då blir det en fråga för facket.

BLAND STOCKHOLMS tidningsbud finns de som försöker leva på sitt jobb. Det finns extraknäckare som kanske studerar parallellt – och det finns de som kommer från länder utanför EU och har arbetstillstånd från Migrationsverket kopplat till

sitt jobb. De olika grupperna har skilda förväntningar på vad facket kan och ska göra.

– I höst ska vi komma i gång med fackliga utbildningar på engelska igen, säger Håkan Norborg.

Vamsi Savaram har själv sitt ursprung i Indien, och har arbetstillstånd från parallellt med tidningsut-

delning och fackligt engagemang. Han tar upp en fråga som speciellt engagerar dem som har sitt hemland långt från Sverige:

– Vi är tvungna att ta semestern på sommaren ... och då är det 40-50 grader i Indien. Många av oss som är utlänningar vill ta den långa semestern på vintern i stället.

HITTILLS HAR DET varit svårt att övertyga arbetsgivaren om en kompromiss då buden skulle få turas om att ta vintersemester.



Från början var alla Stockholms tidningsbud kvinnor, därav statyetten på dagens fackexpedition.

**TIDNINGSBUDS-
SEKTIONEN I STOCKHOLM**
Antal medlemmar: Cirka 350.

Tillhör: Avdelning 5.

Historia: Buden bildade egen fackförening i Stockholm 1905, alla var kvinnor.



FOTO: LENA BLUMQUIST

Månadens medlem

"Köp en biljett och åk!"

Nu är det jobbet som gäller. Daniel Odlander ska köra lastbil hela sommaren. Sedan väntar nästa tågluff i Europa – tillsammans med resekompisen Hälge.

Text Lena Blomquist

Vi hittade honom i tågälskarnas och klimatkramarnas Facebookgrupp. En tågluffare som i början av maj vände hemåt till lastbilen. "Godset måste levereras", skrev han.

– Det här sättet att resa är inte så vanligt i branschen. Men det passar mig, jag vill ha mer tid på mig för resandet och kunna välja när jag vill stanna till några dagar. Jag kan vakna en morgon på vandrarhemmet i Berlin och bestämma mig för att fortsätta till Prag.

– Visst snackas det lite bland kollegorna. Men jag jobbar på ett litet åkeri och där tycker alla att det är häftigt och frågar mycket om mina resor, säger Daniel Odlander.

HUR DET BÖRJADE? Och vad som hände?

Daniel Odlander berättar att han var blyg, extremt blyg, och varken pratade eller mötte människor med blicken. Han var 23 och stod inför sin första lite längre semester. Tänkte att det kunde vara chansen att göra slut med blygheten.

Han gick in på stationen, köpte ett

interrailpass och bokade ett par biljetter söderut. Två veckor senare kom han hem. Som en annan människa.

– Jag var totalt förändrad – till det bättre! Resan tvingade mig att fråga, att öppna mig för andra. Och jag lärde mig mycket om mig själv, och Europa.

Sedan har det rullat på, på tåg alltså. Året därpå blev det en långresa, fyra veckor som backpacker i Europa. Daniel Odlander har blivit förälskad i Slovenien, både i landet och en kvinna där. När förhållandet tog slut blev de i stället vänner för livet, och Ljubljana är ett återkommande stopp på Daniel Odlanders resor.

– I september åker jag igen. Blir borta i fem, sex veckor, men har inte bestämt exakt vart jag ska åka. Det blir nog en runda på Balkan.

HÄLGE HÄNGER FÖRSTÅS med. Daniel Odlander minns inte riktigt hur det började med den lilla tygälgen, Hälge har alltid funnits.

– Från början var det kompisar och min familj som fick se och läsa om honom. Men så provade jag att lägga upp en bild från Hamburg hauptbahnhof på *Tågsemester*. Folk gillade det och ville bara ha mer av Hälge.

Daniel, vilket är ditt bästa tips till den som funderar på prova tågsemester?

– Köp en biljett och åk! Det mesta ordnar sig allt eftersom.



Kort om Transport

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

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

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

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuveri-avdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001. Telefontid: Vardagar 9.00–11.00. Plus 13.00–14.00 måndagar och onsdagar.

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

Våra väktare och vakter behövs – men skärp kraven

"Vi välkomnar regeringens utredning av ordningsvaktlagen. Ett tänkbart framtida krav är att ordningsvakter ska ha en väktarutbildning i botten."

Vårvinterns granskningar av bevakningsbranschen belyser ett antal problem som vi måste ta på allvar. Det handlar om lämplighet och kontroller, men det handlar också om att de yrkesgrupper som är beredda att ställa sig mellan fara och medborgare ska ges rätt förutsättningar.

Branschens uppdrag är att skydda demokratin. Den som inte delar de demokratiska värderingarna är inte lämplig att arbeta i branschen, och det behövs resurser för att kontrollera lämpligheten.

Samhällets väktare och ordningsvakter har en helt avgörande betydelse i trygghetsarbetet. Förtroendet från samhället är ett privilegium som måste förtjänas varje dag. Det blir särskilt viktigt när en allt större del av arbetet sker på det offentliga uppdrag och i publika rum som köpcentrum och kollektivtrafik.

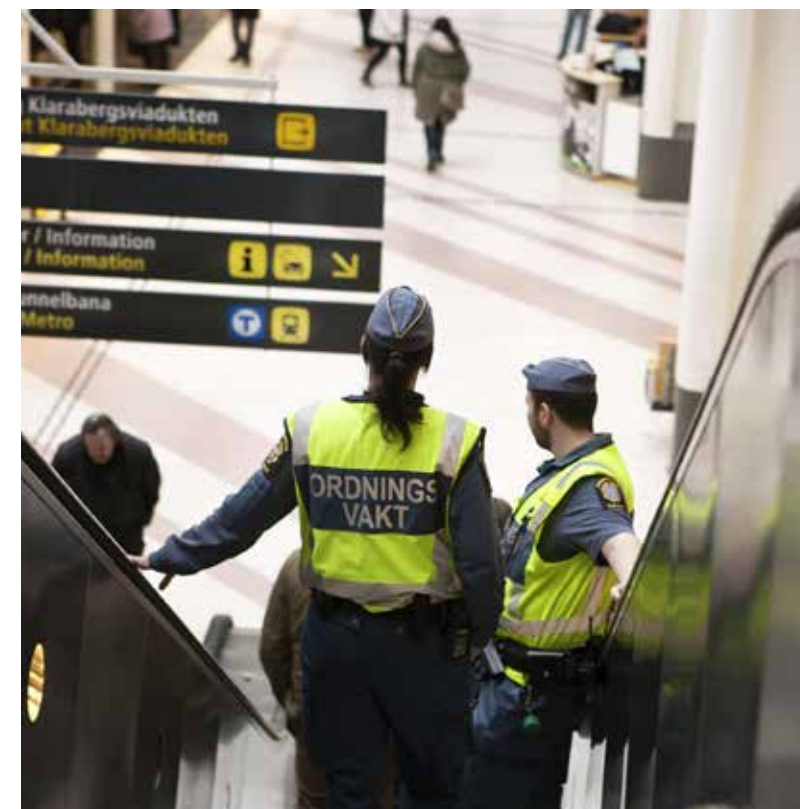
I DEN ALLMÄNNA debatten framstår det ibland som om säkerhetsföretag skulle ersätta polisen, men det är inte sant. Väktare och ordningsvakter kompletterar polisen. Vi välkomnar att regeringen aviserat ett utökande av antalet poliser, eftersom branschens medarbetare är bland de som drabbas hårdast när det dröjer tills polis finns på plats när något inträffat. De förväntas ofta agera socialsekreterare, brandmän och sjukvårdspersonal utöver sitt ordinarie uppdrag.

Men det kommer att ta tid tills vi har fler poliser på våra gator. Fram till dess kan branschen avlasta med de uppgifter som ryms inom våra befogenheter.

MOT DEN BAKGRUNDEN är det självklart för oss att anställning i branschen måste vara förenat med en hård kontroll av lämplighet. I dag har vi en lagstadgad modell där såväl företag som varje medarbetare granskas, godkänns och auktoriseras av länsstyrelsen med stöd av Säpo.

Självklart är varje enskild anställning företagets ansvar. Men den del av granskningen som gäller en persons lämplighet kommer alltid att utföras bäst av myndigheter, då det är där man har tillgång till relevant information.

I dag gäller generellt att en arbetssökande måste ha varit straff-



Ska vissa brott omöjliggöra en anställning i ett bevakningsföretag för all framtid? Det anser de fyra debattörerna.

fri i fem år för att få anställning i branschen. Vi önskar att den tiden förlängs. Likaså bör det övervägas om vissa brott ska omöjliggöra en anställning i ett bevakningsföretag för all framtid.

Dessutom behöver länsstyrelserna få mer resurser för att kunna genomföra de kontroller av bevakningsföretag och personal som lagstiftningen uttryckligen kräver.

VI SOM PARTER tar tydligt och med eftertryck avstånd från alla former av rasism. Mångfalden i branschen är helt avgörande för att klara av dagens bevakningsuppdrag. Just de som drabbas hårdast av den växande otryggheten är grupper som också är de mest utsatta i samhället, och det är inte minst där som väktare och ordningsvakter kan göra skillnad.

För att fortsatt klara dessa uppdrag vill vi också se över relevanta regelverk och utbildningar. Vi välkomnar regeringens utredning av ordningsvaktlagen. Ett tänkbart framtida krav är att ordningsvakter ska ha en väktarutbildning i botten.

Därutöver bör utbildningarna kompletteras med särskilda special-

utbildningar för de olika inriktningar framtidens bevakningsyrken kommer att ha. Här kan allt från utbildning i bemötande av människor i svåra eller hotfulla situationer, bättre sjukvårdsutbildning, drogekunskap, terrorberedskap och utbildning i socialtjänstlagen ha en given plats.

I ARBETET MED att skapa ett tryggare och säkrare Sverige spelar väktare och ordningsvakter en helt avgörande roll. Vår samverkan med Polisen blir också allt bättre och mer konkret. Som bransch vill vi därför gemensamt uppmåna beslutsfattare att stärka förutsättningarna för seriösa aktörer och medarbetare att göra ett bra jobb. En trygg bevakningspersonal ger ett tryggare samhälle.

Delta i debatten!

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

Från baksätet

Miljöpolitik på glid i Stockholm

Kortsiktighet är det nya ledordet i Stockholms trafik- och energipolitik. I förarsätet sitter miljöpartisten och trafikborgarrådet Daniel Helldén.

Han är en varm förespråkare av miljözoner och förbud för dieslbilar i stadens mer centrala delar. Kruxet är att ledande forskare dömer ut idén. Luften i Stockholm har stadigt blivit bättre och dieselförbudet är överkurs, anser man.

Hotet om miljözoner har redan fått effekt. Fler stockholmare köper bensindrivna bilar – med ökade klimatutsläpp som följd.

Vän av ordning säger förstås att lösningen är elbilar. Hundratusentals huvudstadsbor förväntas investera i en batteribil. Som ska stå på laddning någonstans.

Frågan är var.

NYLIGEN STOD DET klart att Stockholm stänger ner ett stort kraftvärmeverk. Det kommer att leda till elbrist. Framför allt är det försörjningen in till huvudstaden – kraftledningarna – som är underdimensionerade.

En nätoperatör höjde ett varningens finger och hotade med stopp för att ansluta nybyggda bostäder till elnätet. Detta i en stad med skriande behov av just nya bostäder.

Och då menar jag sådana som vanliga människor har råd med.

Har ni inte förutsett bristerna i nätkapaciteten, undrade en frågvis reporter.

Nä, svarade en ansvarig maktbärare.

År efter år har elnätsbolag med monopol på kablarna tagit ut ockerpriser av abonnenter som inte haft något annat val än att betala. Motiveringen har varit nödvändiga investeringar i nätet. Okej, var ser vi dem?

LIKA BESYNNERLIG ÄR Storstockholms drivmedelsförsörjning. I Stockholm och grannkommunen Nacka har lokalpolitikerna slagits stenhårt för att få bort stadens två kvarvarande oljehamnar.

I Stockholm har Daniel Helldén lyck-

ats. Loudden avvecklas inom kort och när marken väl sanerats blir det nya bostäder längs stranden. Billiga hyresrätter då? Förlåt, det var ett skämt.

VARIFRÅN SKA DET framtida drivmedlet tas – oavsett om det är fossil olja, gas eller biobränsle?

Från Södertälje hamn hävdar de styrande. Jaha, fast de två stora oljebolagen på Loudden, OKQ8 och Preem, har inte lust att göra de nödvändiga investeringar som krävs där, utan tänker köra bränslet i tankbil från Norrköping och Västerås. Det handlar om hundratal tillkommande tunga tankbilstransporter i veckan.

Är det smart miljöpolitik?

MAN KAN JU fråga sig om det inte finns genomtänkta planer för hur energiförsörjningen ska gå till i en region med uppåt två miljoner invånare.

Svaret är tyvärr nej. Till slut ingrep regeringen och tvingade fram en utredning som ska ge oss lösningarna.

Innan den är klar lär det nog komma fler överraskningar.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”**Man kan ju fråga sig om det inte finns genomtänkta planer för hur energiförsörjningen ska gå till i en region med uppåt två miljoner invånare.**”



Hallå där!

MARLENE SVENSSON

... miljö- och avfallspedagog, som guidar elever på sorteringsgårdssafarin som blivit en succé i Jönköping.

Hur tänker ni hos June miljö och avfall att skolelever ska upptäcka återvinningens "big five"?

– Det handlar om att göra något spännande genom liknelsen. Storviltsjägarna i Afrika delar in djuren efter hur farliga de är och talar om "de fem stora" – våra är farligt avfall, elavfall, metaller, isolering och restavfall.

Vilka reaktioner har du som safariledare fått från de ordinarie guiderna, miljöarbetarna?

– De är väldigt positiva och ger mycket hjälp, att avfallet hamnar rätt ligger ju verkligen i deras intresse. Vi tycker alla att det känns rätt att börja med unga, i första hand mellanstadieelever, som sedan kan sprida kunskapen till föräldrar och andra vuxna. Barnen är kloka och vill göra rätt.

Är det en djungel vid sorteringen i vanliga fall?

– Nej, kommer bara saker på rätt plats från början så finns det folk som tar hand om det. Problemet är när till exempel batterier slängs i restavfall. Under safariveckorna är sortergården en savann med containrar. Efter rundturen går vi in i safaritältet och gör experiment.

Hur har intresset från skolorna varit?

– Stort! Vi är fullbokade nu i maj och kommer att ha safari under två veckor i höst också. Vi måste ha en viss begränsad tid då det påverkar den vanliga verksamheten.

LILLY HALLBERG

Toppen & botten

↑ Att Norge är kass i ishockey.

↓ All pollen. Går det inte att förbjuda växterna från att ha så mycket sexliv?