

TRANSPORT

ARBETAREN

Nummer 9 september 2018

**Migrantarbetare
betalar för att få jobb**

Val 2018

**Partierna ger besked
om transportfrågor**

**Politik och lastbilar
på Elmiamässan**

KULTUR
*Prylbanta
ditt liv*

När livet slår knock out

Christina Persson är macken trogen

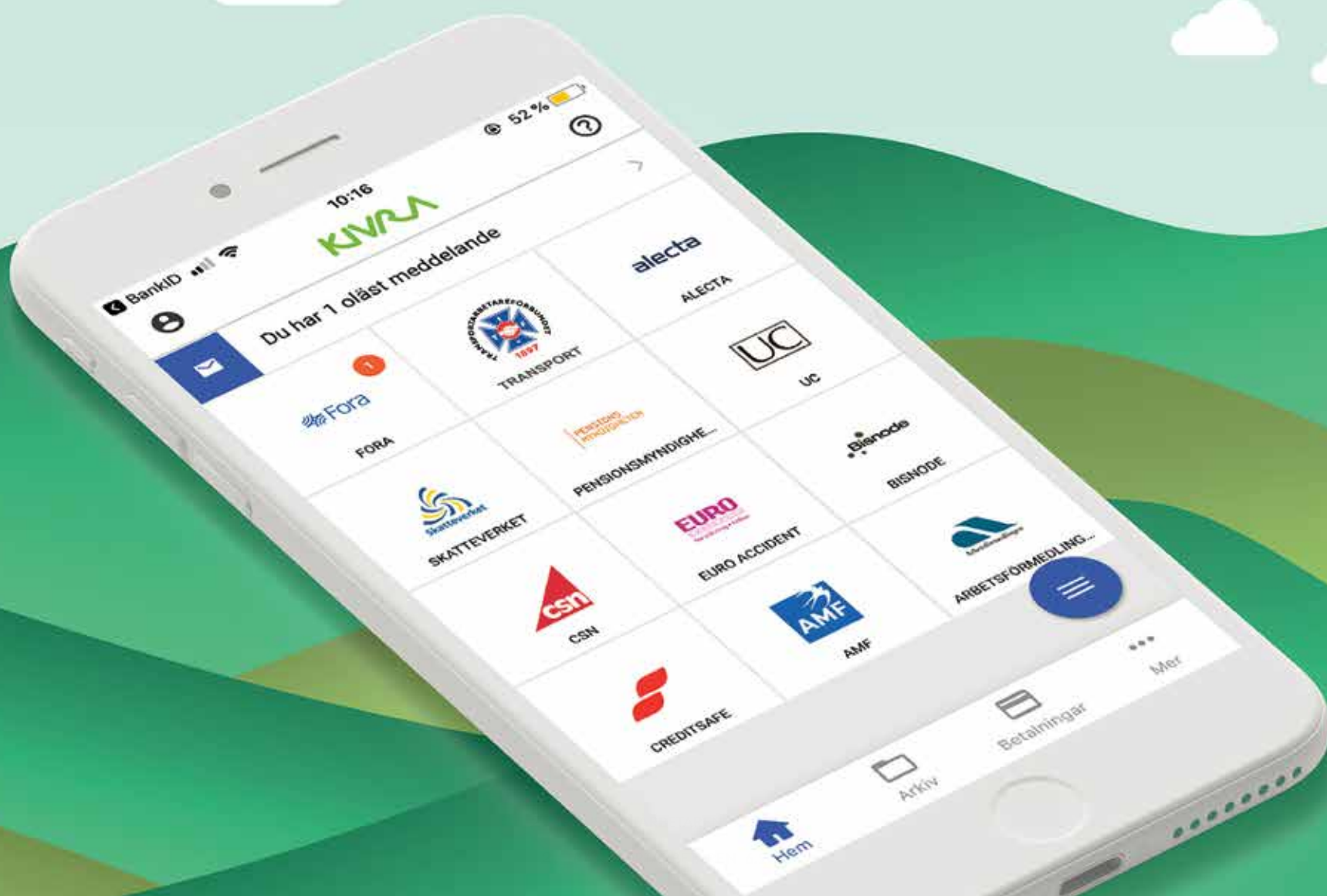
Truckförare 222 huvudvridningar i timmen – drabbar nacken **Tidningsbud** Chefen
läxade upp man som hotade budet **Matbud** Chaufför blåst på lön och milpeng

Nu börjar Transport använda Kivra – digital brevlåda för dina avgiftsavier

Nu kan du automatiskt få dina avier för fackavgiften i den digitala brevlådan Kivra! Du som är ansluten till Kivra får din första digitala avi från Transport i mitten av juni.

Till dig som inte har Kivra skickas avierna ut som vanligt, och det blir inte heller någon skillnad för dig som har autogiro eller e-faktura.

Vill du också använda Kivra och börja ta emot digital post från oss, andra organisationer, myndigheter och företag? Gå in på kivra.com och registrera dig. Det är gratis och tar inte mer än en minut!



TRANSPORT
ARBETAREN

Svenska Transport-
arbetareförbundets
tidning.

Box 714, 101 33
Stockholm.

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

Omslagsfoto:
Justina Öster

ANNONSER

da Media AB,
08-786 03 34
annons@da-media.se

TRYCK

Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2018.
TS-kontrollerad upplaga:
59 800.

Nästa nummer utkommer
den 27-28 september.

PRENUMERATION

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

REDAKTION

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



JAN LINDKVIST
Chefredaktör
och ansvarig utgivare
010-480 33 01



LENA BLOMQUIST
Redaktionschef
010-480 33 08



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06

Innehåll Nr 9



4 VÄLKOMMEN
Lena Blomquist om att
läsa på nätet.

6 VAL 2018
Vi ställer frågorna –
partierna svarar.

11 VAL 2018
Skyddsvakten Madeleine
Amberman (S) ställer
upp.

12 AKTUELLT
Åtta sidor om vad som har
hänt sen sist.

14 REKORDVÄRME
Så klarade transportar-
betare sommarens hetta.

**19 KRÖNIKA DAVID
ERICSSON**

**20 SPECIAL MIGRANT-
ARBETARE**
Sami berättar hur han
fick betala chefer för sitt
arbetstillstånd.

**26 ARBETSPLATS
SKOGSBRAND**
Lastbilsförare och vakter
släckte eldar.

**30 MÖTET CHRISTINA
PERSSON**
En kämpe som jobbat på
mack hela livet.

34 KULTUR
Prylbanta – tips för den
som äts upp av sina saker.

36 SEPTEMBERKRYSSET

37 FRÅGA FACKET

**38 KRÖNIKA TOMMY
WREETH**
Transports ordförande
har ordet.

38 MEDLEMSSIDOR
Det här händer i din
avdelning.

42 MÅNADENS MEDLEM
Mera cykelmekande när
Roland Berglund slutar
som tidningsbud.

43 MÅNADENS KLUBB
Facket på Securitas i
Närke är på rätt väg.

44 FRÅN BAKSÄTET
Chefredaktör Jan
Lindkvist skriver från
baksätet.



Nu börjar en spännande höst

Välkommen till en höst med val i Sverige. Men också en höst med fortsatta förhandlingar om EU:s transportpolitik i Bryssel och en världskongress för transportfack i Singapore. Vi kommer att hålla dig informerad om vad som händer, både i de världsomspännande frågorna och på arbetsplatser runt om i landet.

DET HAR GÅTT två månader sedan du senast fick Transportarbetaren i brevlådan. Och då vill jag ställa en samvetsfråga: Har du följt oss på nätet? Eller har du kanske ägnat dig åt helt andra saker under den varmaste sommaren på minst 260 år?

När vi kollar webbläsningen från midsommar och framåt anar vi att intresset har svalnat i takt med den stigande temperaturen.

Förra årets rekordnoteringar är fortfarande unika när det gäller sommarläsning. Då lästes ett antal artiklar om sopstrejken i Stockholm och andra dramatiska händelser inom avfallshandlingen cirka 10 000 – eller till och med 20 000 – gånger. Ett par av artiklarna fick över 30 000 klick!

I år har historien om matbudet Joakim Åman, som blev blåst på både lön och milersättning, lockat närmare 7 000 nätläsare. Den storyn, och några andra som du kanske har missat, hittar du på aktuelltidsidorna i denna papperstidning.

EN ARTIKEL SOM känns som en repris handlar om tidningsbud som hotas, rånas och misshandlas under varma, ljusa sommarnätter. Jag minns att vi skrev den för två år sedan också.

I år finns en smula solsken med i den annars sotsvarta historien om attacker mot dem som gör sitt jobb. Det handlar om en områdeschef som själv åkte hem till den hotande mannen och pratade förstånd med honom. Jag kan inte annat än hålla med när hon ger sin förklaring:

”Vi kan inte tillåta att vår personal blir hotad.”

Lena Blomquist är redaktionschef på Transportarbetaren.

”

Vi kommer att hålla dig informerad om vad som händer

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se.

f Sagt på facebook

Vi skrev om matbudet som blev blåst på lön och milersättning:

”Klassiska svar från företag. Det är inte deras fel utan någon annans. Någon dom hyrt in ... Beställansvar måste in i våra avtal. Man ska inte kunna skylla ifrån sej så här.”

MRG

”Lite samarbete mellan Skatteverket och facken vore på sin plats. Om företaget haft egen utkörning så kunde de införa rätta inte neka att de vet vad det egentligen kostar.”

MMR

Mest läst på webben

under sommaren:

1. Matutkörningen blev en mardröm för Joakim.
2. Värt att veta om nya taxiavtalet.
3. Väktare vaktar bränder – men inte här.

t Sagt på twitter

Vårens artikel om taxiförarnas anorlunda uppdrag i Lycksele upprörde inte denna twittrare:

”En taxichaufför kan inte åka på trygghetslarm från en hemtjänstbrukare – men en väktare får finna sig i att göra precis allt mellan himmel och jord. Glöm inte att det inte är många år sen taxibolag i Norrbotten körde ambulans.”

Ghetta Life

Insänt

Överväger att lämna

Jag är en 70-årig medlem, jobbar 60 procent och tänker så göra fem år till, om kroppen hänger med. På årsmötet fick jag diplom för 50-årigt medlemskap i Transport!

Jag blir ledsen och bestört nu när jag har försökt läsa vår hemsida. Uppenbarligen räknas man inte som fullvärdig medlem om man inte har Facebook, eller vill förbundet tvinga in alla i denna saliga gemenskap? Jag hade aldrig, aldrig trott att jag skulle överväga att lämna facket, nu efter 50 år. Men diskrimineringen har fått mig att överväga att köra de sista fem åren som oorganiserad ...

Per Olof Lundin Ockelbo avd 11

En artikel om flera fall av hot och våld mot tidningsbud kommenterades så här:

o Sagt på webben

”Tja, jag har fått på öronen över 25 gånger under mina år som tidningsbud. Samtliga ärenden förutom ett har lagts ner och det som faktiskt gick till åtal gav endast en friande dom, trots att den åtalade pekades ut inom tio minuter efter händelsen av en person som kände vederbörande.

Det är ett farligt jobb, men det handlar ofta om att befinna sig på fel plats vid fel tidpunkt och då träffa fel person.”

KS

f Sagt på facebook

”Mycket bra att ni belyser detta! Våld är aldrig okej och att få sin arbetsplats otrygg är hemska. När polisen inte gjorde sitt jobb så såg Annika på Prolog till att det blev gjort. Önskar att alla fick möjligheten att ha en sådan chef. Tyvärr verkar polisen inte på något sätt prioritera fall som detta.

Kämpa på alla ni där ute. Ni är guld värda!

Tidningsbudets mamma

Läsarbilden



FOTO: LENNART UNÉR

”Jag hade några minuter över innan jag skulle hämta en kund”, berättar Lennart Unér som kör färdtjänst och sjukresor i Värmland. Då blev det en försommarbild på allén mot Krokstad herrgård i Säffle.

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



Volvo eller Scania?

INTE ALLA PÅ årets lastbilmässa engagerade sig i den eviga frågan. Den här killen, till exempel, hade fullt upp med extrautrustningen och brydde sig måttligt om själva lastbilarna. Elmia i Jönköping var som vanligt både ett familjenöje och en avancerad yrkesmässa.

Till Transports monter kom det dessutom vågor av gymnasieelever som fick börja terminen med ett studiebesök bland krom, fjärrljus, svarta gummidäck och gamla veteranlastbilar.

FOTO: JAN LINDKVIST

Vad vill partierna?

Det här tycker riksdagspartierna om cabotage, strejkrätt, utbildning för bevakningspersonal och arbetstidsförkortning.

Text JOHN ANTONSSON Grafik CHRISTINA AHLUND



				
Rätten att vidta fackliga sympati-åtgärder ska begränsas.	Nej. Absolut inte.	Nej. Strejkrätten är grundläggande i den svenska modellen.	Nej.	Ja. En proportionalitetsprincip för arbetsmarknads-konflikter bör införas.
Nu höjs lägsta pensions-åldern gradvis till 64 år. Den behöver höjas ytterligare.	Nej. Först måste vi skapa ett hållbart och jämställt arbetsliv så att människor kan och orkar arbeta till pensionen.	Nej. Vi har inga sådana förslag.	Ja. För att finansiera framtida pensioner. I samma steg vill Miljöpartiet också förkorta normalarbetstiden.	Ja. Vi är friskare och lever allt längre och pensionsåldern behöver anpassas därefter.
Taket i sjuk-försäkringen ska höjas.	Ja. Vi har tillsammans med regeringen höjt taket, men ytterligare höjningar är behövliga.	Ja. Vi vill höja taket i sjukförsäkringen så att fler kan få ut 80 procent av inkomsten.	- Det är inget vi driver. Miljöpartiets långsiktiga mål är en gemensam, skattefinansierad försäkring för både sjukdom och arbetslöshet.	Nej. Ersättningsnivåer och regler påverkar mängden och längden på sjukskrivningarna, det visar forskning och erfarenheter.

Det finns inget facit

Sveriges riksdag sitter åtta partier. De fick 16 frågor att svara på. Ett urval av svaren finns på det här uppslaget. Resten hittar du på transportarbetaren.se.

Vi på tidningen har utgått från ställningstaganden från Transports kongress och utspel som facket gjort inför valet, när vi har formulerat påståenden som partierna får ta ställning till.

Som ni kan se varierar längden på svaren. Vi bad om ja eller nej, och möjligtvis en mening om de ville förtydliga. Som du som läsare ser så är vissa svar lite längre.

Man ska ha klart för sig att svaren handlar om vad partierna själva säger att de tycker just nu. Låt oss ta ett par exempel.

Inför förra valet sa Socialdemokraterna blankt nej till att höja skatten på drivmedel. Men efter förhandling med Miljöpartiet och Vänsterpartiet kom höjningen i alla fall.

Sverigedemokraterna säger i enkäten ja till att ställa krav på löner och andra förmåner i nivå med kollektivavtal. Under mandatperioden har partiet däremot röstat nej till ett liknande förslag i riksdagen.

”

Politiken är ett spel som ibland känns cyniskt och tröttsamt. Men det är också en värld full av ideellt engagemang och en vilja att förbättra.

Partier byter åsikt ganska ofta. Det är inte så konstigt egentligen. Väljare, medlemmar och ledare tycker olika saker. Ibland har en sida av ett parti mer att säga till om, ibland en annan. Maktbalans förskjuts, det ges och tas. Dessutom kommer nya argument som gör att människor ändrar sig. Så ta inte den här enkäten som en riktning över hur det politiska landskapet ser ut in i evinnerligheten. Se det snarare som en riktningsskompass för att sedan kunna djupdyka i de frågor och partier som intresserar just dig.

POLITIKEN ÄR ETT spel som ibland känns cyniskt och tröttsamt. Men det är också en värld full av ideellt engagemang och en vilja att förbättra.

Efter den stora partienkäten får du träffa två Transportmedlemmar som lägger kvällar och helger på att förändra samhället efter sin ideologi.

John Antonsson är reporter och redigerare på Transportarbetaren.



Ja.

Vi vill öka proportionaliteten vid konflikter och begränsa möjligheten till sympatiåtgärder.

Ja.

Det måste finnas en proportion i stridsåtgärder för att begränsa användning av samhällsfarliga konflikter.

Ja.

Vi vill införa en proportionalitetsprincip vid sympatiåtgärder.

Nej.

Rätten att vidta fackliga sympatiåtgärder ska begränsas.

Nej.

I takt med att medellivslängden stiger. Men det är viktigare att höja den övre gränsen, så att människor som vill jobba länge får det.

Ja.

Ja.

På sikt. I takt med att vi lever allt längre och blir allt friskare behöver vi också arbeta högre upp i åldrarna.

Nej.

Nu höjs lägsta pensionsåldern gradvis till 64 år. Den behöver höjas ytterligare.

Nej.

När budgetutrymme och samhällsekonomin tillåter.

Ja.

Nej.

Den som är sjuk ska självklart få hjälp och stöd, men det ska också finnas drivkrafter för återgång till arbete.

Nej.

Taket i sjukförsäkringen ska höjas.



Vid offentliga upphandlingar ska det ställas krav på lön och andra anställningsvillkor i nivå med kollektivavtalen.

Ja.

Ja.

Ja.

–

Det är viktigt med schysta villkor och det måste vara upp till den upphandlande parten vilka krav som ska ställas vid respektive tillfälle. Vi vill inte reglera det från centralt håll.

När kommuner upphandlar sophämtning och annat miljöarbete och det sker byte av entreprenör ska personalen få följa med över.

Ja.

Ja.

Nej.

Nej.

De som arbetar inom offentligt finansierade verksamheter som upphandlas regelbundet ska ha samma anställningstrygghet som andra.

Men vi vill underlätta för de som varslas att få nya jobb.

Det ska vara upp till det företaget som vinner upphandlingen vilka de vill ska anställas i företaget.

Behåll skatteavdraget för fackföreningsavgiften.

Ja.

Ja.

Ja.

Nej.

Det är en reform vi har drivit igenom och tycker är viktig, så den vill vi givetvis behålla.

Vi tycker det är rimligt att staten förhåller sig neutral i förhållande till vilka föreningar människor väljer att engagera sig i.

Inför skatteavdrag på a-kasseavgiften.

Ja.

Ja.

–

Nej.

Inget vi tagit ställning till.

I stället för en skattereduktion på a-kasseavgift är vår mening att skatten på arbete bör sänkas generellt.

Skärp reglerna för arbetskraftsinvandring från länder utanför EU.

Ja.

Ja.

Nej.

Nej.

Människor ska inte utnyttjas och den svenska modellen ska inte urholkas.

Det är viktigt att inte ta hit arbetskraft som utnyttjas.

Vi vill ha en öppen arbetskraftsinvandring.

Den som försörjer sig själv ska få stanna i Sverige. Det råder arbetskraftsbrist i allt fler branscher och arbetsgivarna är de som bäst kan bedöma vilket behov de har.

Inför kilometerskatt för vägtransporter.

Ja.

Ja.

Ja.

Nej.

Viktigt dock att den utformas på ett sätt så att den blir träffsäker.

Vi vill ersätta dagens tidsbaserade vägavgift med en vägsлитageskatt. Skatten ska jämnas ut konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare.

Kilometerskatten skulle slå hårt mot människor och företag på landsbygden eftersom den baseras på avstånd.

Det är dags att öppna upp för förare/företag utan tillstånd, likt Uber Pop och Heetch, att utföra persontransporter.

Nej.

Nej.

Nej.

–

Vi hade velat se en mycket modernare lagstiftning för taxi och annan yrkesmässig personbefordran än den som regeringen lade för riksdagen i våras.

Höj utbildningskraven för bevakningspersonal.

Ja.

Ja.

Ja.

Ja.

Ett försiktigt ja.

Cabotageregler, som möjliggör för utländska företag att köra inrikestransporter i Sverige, ska skärpas.

Ja.

Ja.

Ja.

–

Vi vill att polisens arbete med kontroller av cabotagettransporter ska vidareutvecklas och insatserna på området kraftigt öka.

Just nu förhandlas det om nya cabotageregler inom EU och dagens system kommer att förändras. Vi vill ha en kortare tidsperiod än de fem dagar som EU-kommissionen först föreslog.

Vi vill förbättra arbetsreglerna för transportsektorn inom EU.

Det är inte reglerna som felar utan bristen på tillsyn och möjlighet att stävja fusk mot regelverket. Sanktion vid brott mot cabotagereglerverket behöver också stärkas.



Ja.	Nej. Regelverk och enskilda upphandlingar behöver utformas så att de ger utrymme för innovation och nya aktörer, både små och stora.	Nej. Men vi anser att det är rimligt att vid behov ställa vissa krav gällande arbetstid, lön och semester.	Ja.	Vid offentliga upphandlingar ska det ställas krav på lön och andra anställningsvillkor i nivå med kollektivavtalen.
Nej.	Ja. Men det ska vara upp till arbetsgivaren och den anställda att komma överens om.	Nej. Vi har inga förslag om sådana krav utöver de regler som finns i dag och som skyddar anställning och villkor vid verksamhetsövergångar.	– Det bör vara möjligt men inte ett krav.	När kommuner upphandlar sophämtning och annat miljöarbete och det sker byte av entreprenör ska personalen få följa med över.
Nej. Fackanslutningen ska inte vara subventionerad av skattebetalarna.	Nej.	Nej. I stället för en skattereduktion som baseras på en persons föreningsmedlemskap är vår mening att skatten på arbete bör sänkas generellt.	Nej.	Behåll skatteavdraget för fackföreningsavgiften.
Ja. Vi har föreslagit ett skatteavdrag på a-kasseavgiften för att fler ska ha en inkomstförsäkring. Det skulle vara bra både för den enskilde och det offentliga.	Nej. Däremot vill vi att a-kassan ska vara statlig och obligatorisk.	Nej. Vi har inga sådana förslag. Däremot vill Moderaterna sänka skatten för alla som arbetar, och särskilt för lägre inkomster.	Nej. A-kassan bör förstatligas.	Inför skatteavdrag på a-kasseavgiften.
Nej.	Nej. Svenska företag måste kunna anställa människor med nyckelkompetens från andra länder.	Ja. Vi vill bland annat skärpa straffen för brott mot reglerna och införa ett nytt brott: arbetskraftsmissbruk.	Ja.	Skärp reglerna för arbetskraftsinvandring från länder utanför EU.
Nej.	Nej.	Nej. Moderaterna är emot straffbeskattning av avstånd.	Ja. Om svenska åkerier får sänkt skatt på drivmedel.	Inför kilometer-skatt för vägtransporter.
Nej.	Ja. Privatpersoner ska få skjutsa andra privatpersoner mot betalning. Skatt ska betalas. En reglerad marknad för samåkning kan skapa fler enkla jobb.	Nej. Men Moderaterna vill göra en översyn av taxiutbildningen och taxilagstiftningen i syfte att släppa in digitaliseringen och delningsekonomin i branschen.	Nej.	Det är dags att öppna upp för förare/företag utan tillstånd, likt Uber Pop och Heetch, att utföra persontransporter.
Nej. Vi har i dagsläget inga sådana förslag.	Ja.	Nej. Vi har inga sådana förslag i nuläget. Det är dock viktigt att ordningsvakter och annan bevakningspersonal får den utbildning som krävs för att utföra uppdraget.	Nej.	Høj utbildningskraven för bevakningspersonal.
Nja. Vi vill se skärpning av lagarna när man bryter mot cabotagereglerna.	– Det ska vara ordning och reda på våra vägar. Både utländska och svenska åkeriföretag ska följa de regler som gäller för tunga gods-transporter.	Ja. Dagens cabotageregler är otillräckliga och svåra att följa upp.	Ja.	Cabotagereglerna, som möjliggör för utländska företag att köra inrikestransporter i Sverige, ska skärpas.



Från norr till söder finns Transportmedlemmar som kandiderar till kommuner, landsting och riksdag. Vi har träffat två.

Text och foto JOHN ANTONSSON

”Jag tror det blir mer produktivt med en arbetstidsförkortning”

Väktaren Niklas Strand kör raggabil, är hemvärnsman och folkvald vänsterpartist. I höstens val siktar han på att bli återvald till region Västmanland.

Redan när han som ung var aktiv i Ung Vänster gillade Niklas Strand att vara en fixare. Skulle någon köra saker eller fixa i köket så ställde han upp. Till höstens val har han därför tagit på sig att sätta upp valaffischerna för partiet i Västerås. Helst hade han kört runt i sin Dodge och gjort det, men motorn rasade på väg mot Rättvik i början av augusti.

Niklas Strand jobbar som väktare på Nokas. Arbetsgivaren är van vid att han

är borta en del. Dels är det politiken, ja och så hemvärdet, och periodvis blir det mycket facklig tid. Som till hösten. Då ska Niklas Strand jobba heltid med organisation för Transports Västeråsavdelning.

NIKLAS STRAND ÄR på så kallad valbar plats till region Västmanland. Han har redan suttit där i sex år. Som medlem i Transport har det varit självklart att engagera sig extra noga i upphandlingar.

– Vi var flera som försökte få till en bättre taxiupphandling, men det gick inte så bra den gången. Vi beslutade att inte ha provisionsbaserad lön i färdtjänsten, men förvaltningsrätten stoppade det.

Vad hoppas du på inför nästa mandatperiod?

– Vi har den här taxin som ska upphandlas igen, nu siktar vi på att få till bättre villkor...

– Det ska byggas mycket här. Då är det åtskilligt som ska upphandlas. Vi ska se till så att vi inte har utländsk arbetskraft som ligger och sover inne på byggena, man ser mycket sånt när man är väktare.

Niklas har också ambitionen att få till fler krav när transporter upphandlas.

– Regionen är duktig på att köpa Fairtrade och ekologiskt. Men vi måste också se till att leveranserna är schysta så att de som kör grejer har schysta villkor i hela kedjan. Vi kan ställa de kraven, men det är en ganska svår uppgift att få de andra politikerna att inse att det går att göra på det viset. De har blivit matade med att det inte går. Men lagen ser annorlunda ut nu och det är helt nya spelregler som gäller, säger han.

EFTER VALET 2014 styrde Socialdemokraterna och Miljöpartiet landet med Alliansens budget det första året, eftersom Sverigedemokraterna röstat för den. Efter statsministerns hot om nyval kom den så kallade Decemberöverenskommelsen. Den har fallit men i praktiken har det inneburit att regeringen har förhandlat fram budgetarna tillsammans med Vänsterpartiet.

Vad är det bästa vänstern har fått igenom?

– Jag vet inte. Det är en så lång lista, säger Niklas och skrattar.

Vad har de inte fått igenom, som du verkligen vill se?

– Det är sex timmars arbetsdag. Jag tror att det är nödvändigt. Jag hoppas kunna driva och få igenom det i regionpolitiken. Det blir så uppenbart när man är ute och surrar med vårdpersonalen att man måste vara bättre arbetsgivare för att få behålla personalen och få in nytt folk. Det är ju grym brist på sjuksköterskor och undersköterskor.

– Jag tror det blir mer produktivt med en arbetstidsförkortning. En kortare arbetsvecka skulle vara bra i många branscher. Se bara på mitt jobb. En trött väktare är inte lika uppmärksam, då kan man missa viktiga grejer. Många jobbar tolv timmarspass, kör bil hela nätterna, vad är man i för skick då? Om vi var mer uppmärksamma skulle vi förebygga ännu fler brott än vi redan gör.



NIKLAS STRAND

Ålder: 41 år.

Jobb: Väktare på Nokas.

Hobby: Bilar (jänkare) och är hemvärnsman, utöver politiken och det fackliga.

Aktuell: På Vänsterpartiets lista till region Västmanland och Sveriges riksdag.

Niklas Strand har varit politisk aktiv sedan tidiga tonåren. Han provade SSU men fastnade för Ung vänster.



”Ska man vara med och bestämma är det politiken man ska in på”

Madeleine Amberman är skyddsvakt, student och småbarnsförälder. Hon är också kandidat till kommunfullmäktige för Socialdemokraterna i Mönsterås.

När Transportarbetarens bil rullar in på Madeleine Ambermans gård står hon fortfarande på uppfarten. Hon har just kommit hem från jobbet på kärnkraftverket i Oskarshamn. Det röda huset ligger på vägen mellan centralorten Mönsterås och byn Fliseryd. Hästarna står i hagen, sonen och dottern hänger i gungorna och näst sista arbetsdagen före semestern är avklarad.

Madeleine Amberman kom in i politiken via facket. Efter något år som skyddsvakt gick hon med i Transport 2010, det skulle dröja fyra år innan hon blev aktiv. Sedan gick det fort. Hon åkte på LO:s ungdomsforum och i slutet av helgen gick hon med i Socialdemokraterna.

– Ska man vara med och bestämma och påverka så är det politiken man ska in på, man har ingen chans annars, säger hon.

Knappt hade hon gått med i sitt parti förrän hon fick ett telefonsamtal, och tackade ja till att sitta i den lokala styrelsen. Sedan kom fler uppdrag. Först som ersättare i Mönsterås kulturnämnd och sedan som ersättare i kommunstyrelsen. En kommunstyrelse är lite som en kommuns regering, men oppositionen sitter också med. Madeleines parti är i opposition i Mönsterås, som länge styrts av Centerpartiet.

– Jag hade aldrig trott att det skulle gå så fort.

Varför ska man som facklig vara med i politiken?

– Jag fastnade för arbetsrätten och vad arbetsgivarna gör för att försöka förändra våra lagar. Det är som att man är tillbaka i en tid då man behöver ta hjälp av politiken för att inte bli överkörd i det fackliga arbetet.

MADELEINE SER UT att komma in i kommunfullmäktige efter valet. Där har hon redan sett ett eget förslag komma upp på den politiska dagordningen i kommunen. Allt hade sin grund i att både hon och sambon Micke jobbade skift för Securitas på kärnkraftverket. Så här gick det till: Barnen går på förskola i närliggande byn Fliseryd, men kommunens enda nattis ligger inne i Mönsterås. Ibland öppnar barnens förskola samtidigt som skiftet börjar i Oskarshamn.

– Jag satt på ett möte och berättade: Jag har ett problem: Barnomsorgen vill inte öppna tidigare, så att jag hinner i tid till jobbet. Man kommer sent eller får stressa i bilen på vägen. Så jag fick hjälp att skriva en motion om flexiblare barnomsorg.



Först sa hennes parti ja till motionen, men i kommunfullmäktige tog det stopp. Majoriteten ville först säga nej, men efter kompromisser gick kommunen med på att undersöka hur stort behovet var.

– Det står och väger beroende på vem som får styra efter valet. Om vi får makten får vi igenom förslaget.

SVERIGES STATSMINISTER kommer från samma parti som Madeleine Amberman. Hon tycker att höjd lägstanivå i a-kassan och ett par extra hundralappar i barnbidrag är två saker regeringen har gjort bra. Men en sak är hon besviken på.

– Det de har klantat sig med är hamnen, när Ylva Johansson klev ut och började fundera på att ändra i strejkrätten. Då var de fel ute. Det får Socialdemokraterna absolut inte göra, säger hon.

Yngsta barnet var bara en månad när hon fick följa med Madeleine Amberman till ett möte i Mönsterås kulturnämnd. Och det är när hon tänker på barnen hon hittar mycket av sin politiska glöd.

– De ska ha världens möjligheter för vad de vill göra även om man inte har ekonomin hemma. Deras framtid ska inte vara utstakad bara för att jag kommer från en viss bakgrund, säger Madeleine Amberman.

Vem ställer upp där du bor?

På transportarbetaren.se finns en lista på medlemmar i Transport som ställer upp i valet.



MADELEINE AMBERMAN

Ålder: 31 år.

Jobb: Studerar programmering och jobbar som skyddsvakt för Securitas.

Hobby: Hästarna som bor i stallet hon byggt tillsammans med sambon Micke.

Aktuell: På Socialdemokraternas lista till kommunfullmäktige i Mönsterås.

Madeleine Amberman tycker att höjd nivå i a-kassan och ett par hundralappar extra i barnbidrag är saker som regeringen gjort bra.



För den som gillar motivlackerade lastbilar fanns det mycket ögonodis. För den som föredrar politiker från riksdagen fanns det också många att lyssna på.

Politik i lastbilarnas paradis

Elmia. Inne i mässhallarna flockas besökarna kring lastbilar så välputsade att de skulle platsa hemma i vardagsrummet. Ute på gräsplanen sticker kranarmarna upp som långa tandpetare mot himlen.

Text och foto Jan Lindkvist

Elmias lastbilmässa i Jönköping präglades mycket av politik i år. I ett antal debatter fick politiker, branschfolk och facket komma med sina utspel och åsikter inför valet den 9 september.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) passade på att presentera ett par vallöften: Längre lastbilar ska tillåtas och en ny yrkestrafikinspektion ska kontrollera branschen.

I EN AV debatterna argumenterade både allianspartierna och de rödgröna för gps-övervakning av den tunga lastbilstrafiken. Temat var beställarsansvaret och vägsitageavgiften – ekoskatten.

På plats på scenen fanns fem av åtta riksdagspartier (C, M, V, S och SD), plus Transport och branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag. Diskussionen om ekoskatten blev

tam. Alla partier ställer upp på ett system med gps-transpondrar som kartlägger lastbilarnas rörelser i Sverige.

TRANSPORTS förbundssekreterare Lars Mikaelsson höll med:

– Med dagens teknikutveckling är det inte mycket att fundera på. Vi behöver veta vad som rullar på vägarna. Fast Transport har inget intresse av att försämra den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Moderaternas representant, Sofia Westergren, sa bestämt nej till att gps-övervakningen ska följas av en ny skatt som baseras på den körda sträckan:

– Vi behöver färre skatter, inte fler.

Centerpartiets man, Anders Åkesson, höll med. Teres Lindberg, Socialdemokraterna, står däremot bakom den nya ekoskatten och försökte mildra oron bland åhörarna:

– Ekoskatten handlar både om klimatet och att skapa ordning och reda på vägarna. Vi måste ha ett regelverk som skyddar seriösa inhemska åkerier. Skatten utreds just nu. Det slutgiltiga förslaget måste vara så väl avvägt att vi kan upprätthålla

en sund konkurrensnivå.

Panelen var också överens om att ett utvidgat beställarsansvar för transportköpare i grunden är bra. Men flera röster var skeptiska till att den nuvarande skrivningen ger önskad effekt.

– Det är mycket ull och lite verkstad, sa Thomas Morell, som sadlat om från bilinspektör inom trafikpolisen och regionchef på Sveriges Åkeriföretag till SD-politiker.

– Risken är stor att vi missar alla som kör cabotage olagligt, eftersom hela fokuset ligger på att det ska finnas giltiga tillstånd.

EN FRÅGA FÖR den som lyssnat klart på politikerna var om det går att hitta nyheter bland alla utställare på Elmia? Ja, säkert. Går det att hitta innovationer som är bra för chaufförerna och deras arbetsmiljö?

En sådan är kanske Exeros frontsandare. En plåtlåda som sänder framför lastbilen när halkan slår till, inte bakom. Miljöföretaget Nordrens sopbil har ett lågt insteg, som underlättar för renhållarna.

Inte långt därifrån åker en Scania omkring utan chaufför. Bilen är fjärrstyrd. Det ser lite komiskt ut

när ratten snurrar, med en tom förarstol.

VOLVO VISAR OCKSÅ upp en bil som fjärrstyrs. Bredvid finns företagets nya motor för flytande gas, LNG, med den termoslika tanken som ska se till att gasen hålls kall.

Inne på Volvos scen är det föredrag. Det handlar om självkörande lastbilar.

– Förarna behövs även i framtiden, försäkrar Lars Mårtensson, från Volvo lastvagnar.

Han beskriver chaufförsjobbet som ett framtidsyrke. Ett arbete där de anställda kommer att ha nya system för "förarstöd". Där bilarna kan köra sig själva, men där det under lång tid framöver kommer att krävas en chaufför i hytten.

Fakta

Elmia Lastbil är Nordens största lastbilmässa.

Den hålls vartannat år sedan 1983, i år mellan den 22 och den 25 augusti.

Årets utställare var 409 stycken.

Besökarna landade runt 35 000 personer.

"Vi ska ha samma villkor"

Åkeri. – Ska jag vara ärlig så klarar vi oss inte längre utan utländska chaufförer i Sverige. Men de ska ha samma lön och rättigheter som vi, säger Jimmy Ovesson. Han har tagit klivet in i Transports verksamhet för att försöka bringa ordning och reda i åkeribranschen.

Text och foto Justina Öster

För några år sedan startade Transport projektet Ordning och reda i åkeribranschen. Siftet var att granska, upplysa politiker och myndigheter och väcka opinion om den hårt konkurrensutsatta sektorn.

PROJEKTET ÄR NU en integrerad del i förbundets internationella verksamhet. Och Jimmy Ovesson arbetar sedan i försomras tillsammans med Tommy Jonsson. Den senare kommer från Jönköpingsavdelningen och var med från start. Han har kartlagt utländska transporter och åkt landet runt på upplysningsturné bland tjänstemän, makthavare och Transportmedlemmar.

Jimmy Ovesson, från avdelning 51, började som murarlärling, men bytte bana till lastbilschaufför när utländska konkurrenter blev allt vanligare i byggbranschen. Som tankbilschaufför, bulk-, farligt gods- och fjärrbilsförare har han sedan upplevt samma utveckling i transportsektorn.

Varför vill du jobba med ordning och reda inom åkeri?

– Därför att jag kommer från



Jimmy Ovesson gör Tommy Jonsson sällskap i Transports arbete för ordning och reda i åkeribranschen.

branschen och fortfarande är tankbilsförare i hjärtat. Jag vill vara med och jobba för en förbättring.

– När jag körde fjärrtransporter i Norden och låg ute på vägarna gjorde jag samma jobb som chaufförerna från öst. De var mina kollegor, men skillnaden var att jag gick in på vägkrogarna och åt medan de stod ute och lagade sin mat. Jag vill att vi ska ha samma löner och villkor.

Dagens situation beskriver Jimmy Ovesson som ett svek mot den svenska modellen med kollektivavtal, som "våra fackliga föregångare byggt upp".

– Som de utländska chaufförerna lever i Sverige nu levde vi för hundra år sen, säger han.

Är det någon åkerifråga du brinner särskilt för?

– Det jag brinner extra för är att förhindra att stora svenska och globala företag utnyttjar systemet. Bolagen har ofta kollektivavtal på arbetsplatserna i hemlandet och skriver fina uppförandekoder, code of conducts. Men sen utnyttjas underentreprenörerna hårt. Det är likadant inom både bygg och åkeri, man bryr sig inte.

Ordning och reda samarbetar med flera nationella och internationella fack. Annars jobbar duon med kartläggning av ett antal åkerier, vilka transporter de har och om företagen finns regelmässigt i Sverige eller lämnar landet efter leveranserna.

Två väktare mitt i polishusattack

Bevakning. De två väktarna tog sig i säkerhet i ett skyddsrum när polishusbygget i Rinkeby attackerades av flera maskerade personer. Angriparna forcerade en grind med bil. De kastade sten, smällare och molotovcoctails mot de två väktare som fanns på platsen. Senare tände de eld på bilen som de hade kommit med.

– Tack vare att vi hade gjort en riskbedömning och att vi krävt av kunden att väktarna skulle ha ett safe room gick det bra, säger Karl Sandberg, personalchef på bevakningsföretaget Nokas.

Han beskriver skyddsrummet som en järntärning där de två väktarna kunde hoppa in.

Polisen har startat en förundersökning. Händelsen rubriceras som mordbrand och försök till grov misshandel. **LB**



FOTO: FREDRIK BRÄDD

Hamnarbetarna lossade inte förrän avtal var tecknat.

Facklig blockad gav sjömän ett avtal

Hamn. Efter tio dagar i Köpings hamn fick sjömännen ombord på ryska Navi Star kollektivavtal. Uppgörelsen är ett resultat av förhandlingar mellan Transport, sjömännens svenska fack Seko och Ryska sjömansunionen (SUR) på ena sidan och det ryska rederiet på den andra.

– Avtalet är i det närmaste lika bra som de vi brukar teckna med enstaka fartyg som kommer till en svensk hamn, säger Transports internationella chef Peter Lökvist. Men det här gäller för rederiets hela flotta.

Transport hade tagit ut hamnarbetarna i blockad, så fartyget kunde inte lossa sin last förrän ett avtal var i hamn. **LB**

FOTO: JOHN ANTONSSON



Liggare ska stoppa skattefusket på däckfirmor och bilrekond

Gummi. Frisörer och byggfirmor har det redan. Nu ska också fordonsföretag ha personalliggare. Däckfirmor och bilrekond är två typer av företag som påverkas av den nya lagen. Målet är att bekämpa svartarbete och social dumping.

Arbetsplatserna måste från halvårsskiftet i år alltid ha en liggare antingen på papper eller digitalt. Arbetsgivaren ska dagligen rapportera vem som finns på plats på jobbet. Informationen kan sedan användas för att se om det är rimliga nivåer som

anges när arbetsgivaravgifter rapporteras. Skatteverket räknar med att kontrollera liggarna vid oannonserade besök.

Magnus Thelander är central ombudsman på Transport och ansvarar för gummiavtalet, han är positiv:

– I den här branschen finns ambulande däckverkstäder som ställer upp tält några veckor om året när det är dags att byta däck. I rekondbranschen finns det också en hel del mindre seriösa företag.

JA

3 600

nya lastbilsförare behövs under de närmaste sex månaderna. De befintliga utbildningarna klarar dock inte att förse branschen med tillräckligt många utbildade förare.

Källa: Tya

5 tycker till

Hur påverkades du av årets sommarhetta på jobbet?



Marika Modig, lastbilschaufför, Gnosjö:

– Jag hade semester de fyra veckorna som var allra varmast ... och då längtade jag faktiskt till lastbilen. Där har jag AC, men det går ändå åt mycket vatten. Jag drack nog fyra liter om dagen, om inte mer. Risken är att man blir förkyld när man måste ut ur hytten och sedan kommer in i den kalla luften igen.



Daniel Börjesson, hamnarbetare, Göteborg:

– Jag har varit lite seg och ganska matt. Men eftersom jag jobbat fackligt på heltid har jag suttit på kontor. De som jobbar ute har haft det varmare, och maskinförarna kan inte jobba alls om inte AC:n fungerar i hytten.



Martin Henriksson, sopgubbe, Jönköping:

– Soporna måste ju hämtas så det har bara varit att dricka vatten och se glad ut. Men det var väldigt varmt på jobbet och det har knappt gått att sova på nätterna. Jag börjar sex på morgonen, men hade gärna satt i gång tre timmar tidigare i stället. Med värmen har det också blivit mycket mask och småflugor i sopkärlen.



Patrik Forsberg, bilbärgare, Sundsvall:

– Det var tufft. Med tanke på skyddskläderna vi måste ha också, det är ju viktigt att vara så orange som möjligt på vägen. Vi har AC i hytten och så möts man av en smocka när man kliver ut. Det gör att jag har blivit lite krasslig i halsen också.



Hampus Edlund, fälttekniker inom flyget, Kungälv:

– Jag vande mig med tiden. Det var ju så varmt redan i maj. Min huvudsakliga syssla på sommaren är att måla linjer på landningsbanorna, så det blir mest utejobb. Jag har varit lättklädd och druckit mycket.



Marcus Horn valde att starta jobbet vid fyra på morgonen under de hetaste dagarna. Han har jobbat med sophämtning i elva år – och aldrig upplevt en varmare sommar.

FOTO: MALIN PALM

Jobb i gryningen för att klara den tropiska hettan

Miljöarbetare. Årets julimånad är den varmaste hittills i Sverige. I skånska Skurup betydde det att sopgubben Marcus Horn kunde börja arbetsdagen klockan fyra på morgonen. Hans chef har inspirerats av sophämtningen vid Medelhavet.

Text **Lena Blomquist**

– Det är skönt att kunna utnyttja de svala timmarna, säger Marcus Horn. Den värsta värmen kommer vid åttatiden, och vid tolv har jag jobbat färdigt.

HAN VALDE ATT tidigare lägga arbetet under den hetaste veckan i juli. Då landade termometern på ungefär 32 grader.

– Jag skulle inte orka jobba de tiderna under flera veckor, säger Marcus Horn. Men det är en bra lösning när det är extremt varmt.

Idén med den flyttade arbetstiden fick Ulf Dock, avdelningschef i södra Skåne för Suez recykling, på sommarens semester i södra Frankrike. Där hämtades sopor på natten under de varma sommardygna. Och när Ulf Dock kom hem igen var det ännu hetare i Skåne än på franska sydkusten.

– Rent krasst har vi ett antal soptunnor som ska tömmas varje dag, säger han. Vi kan inte ta bort

några. Det skulle också vara svårt att tillföra fler fordon.

Hans lösningar blev i stället: – Vi förser de anställda med mycket dricka. Vi uppmanar dem att ta mycket rast och jobba i ett mer behärskat tempo än vanligt.

Men han införde också den medelhaviska modellen med tidigare lagda arbetsdagar i södra Skåne.

– Jag pratade med kommunerna som anlitar oss, berättar Ulf Dock. De visade stor förståelse för arbetssituationen och gick med på att sophämtningen kunde starta vid fyra när temperaturen förväntas bli 30 grader eller mer.

Gryningsarbetet är frivilligt. Marcus Horn tvekade inte att testa, men de flesta av kollegorna valde att jobba sina vanliga tider. Dock i ett lugnare tempo, enligt avdelningschefen.

INNE I HYTTEN har renhållningsarbetarna luftkonditionering, men de flesta rör sig utanför bilen under den största delen av arbetsdagen. Marcus Horn tömmer flera hundra soptunnor om dagen i Skurups villaområden. Och hans tempo är högt.

Arbetsmiljöverket har inga temperaturgränser för när arbete inte får utföras utomhus. Men Transports centrala arbetsmiljöombudsman, Martin Miljeteig, har många

gångar pekat på arbetsgivarens huvudansvar för de anställdas arbetsmiljö, som även omfattar klimatet. Miljeteig lyfter då medarbetarnas rätt att avbryta jobbet – om de upplever att arbetet är så farligt att det riskerar personalens liv och hälsa.

– Men då måste man genast underrätta arbetsgivaren, är Martin Miljeteigs budskap.

Runt om i landet finns det många sopgubbar som gärna skulle ha startat före sex på morgonen under värmeböljan. Vittnesmålen om svettiga arbetspass strömmade in på deras egen Facebooksida efter artikeln om Skurupmodellen.

Supervärmen

SMHI varnar befolkningen vid och inför höga temperaturer:

Klass 1-varning utfärdas vid maximal dygnstemperatur på 30-32 grader i minst tre eller fyra dagar i följd. Värmen innebär en ökad påfrestning på kroppen och kan ge problem för framförallt riskgrupper.

Klass 2-varning utfärdas vid extremt höga temperaturer. Det gäller vid maxtemperatur över 30 grader under fem dagar i följd. Eller vid maximal dygnstemperatur på 33 grader eller mer, tre dagar i följd. Faran är störst för riskgrupper som gamla och sjuka.

Chefen sökte upp mannen som hotade tidningsbudet

Tidningsbud. Tre augustinätter. Tre tidningsbud på olika håll i landet misshandlade, hotade eller bestulna. I Norrtälje tog områdeschefen själv tag i brottsbekämpningen och åkte ut till den man som hotat att kasta gatsten mot ett tidningsbud.

Text **Lena Blomquist**

– Vi kan inte tillåta att vår personal blir hotad, säger Annika Kjell Dahl, områdeschef på Prolog i Norrtälje.

EN SOMMARVIKARIE PÅ distributionsföretaget drabbades av en mycket hotfull man. Hon delade ut tidningar i ett sommarstugeområde utanför staden när mannen hoppade fram, slog på bilen och tvingade henne att stanna. När han stod mitt i vägen hotade han budet med en sten som såg ut som en kullersten. Han hängde över motorhuven och skrek ”om du gör om det där ska jag se till att du blir ordentligt skadad”.

Mannen verkade tycka att hon hade kört för fort.

Händelsen polisanmälades, men

”Jag snokade rätt på vem det var och åkte ut till farbrorn.”

Annika Kjell Dahl, områdeschef Prolog

budets chef agerade snabbare än polisen.

– Jag snokade rätt på vem det var och åkte ut till farbrorn, berättar Annika Kjell Dahl. Han erkände och blev väldigt ångerfull över att han tagit i så hårt.

Mannen hävdade att bilen körts i någonstans mellan 80 och 90 kilometer i timmen.

– Hastigheten går att kontrollera i våra bilar. Budet körde 44 kilometer i timmen, säger Annika Kjell Dahl.

Områdeschefen berättar att tidningsbudet mår okej efter händelsen. Hon har fått byta område med en annan distributör.

En annan augustinatt blev ett tidningsbud i Bjärnum, Hässleholm, både hotat och misshandlat.

Det började med att en bil kom farande och var nära att fron-

talkrocka med tidningsbudets, berättar tidningen Norra Skåne. När budet gick fram till det andra fordonet såg han tre unga män. Föraren var maskerad och hotade honom med en elpistol. Samma man slog honom i ansiktet med flera knytnävslag.

Polisen larmades, och kunde gripa de tre männen efter att de hade kört in i ett träd.

DET TREDJE BROTTET mot en tidningsdistributör skedde i Västerås.

Två personer cyklade i väg på budets elcykel, försedd med två korgar för tidningarna hängande på sidorna. Dock lyckades tjuvarna inte hantera cykeln, tror polisen. De övergav den efter ett hundratal meter då de troligen upptäckte att de var förföljda.

Speditör inför rätta om beställaransvar

Åkeri. Kan speditören krävas på dryga böter när företaget har anlitat ett utländskt åkeri som kör olagligt i Sverige?

Mikael Bäckström, kammaråklagare i Östersund, har stämt en speditör inför Uppsala tingsrätt. Domstolen ska pröva om speditören levt upp till beställaransvaret i yrkestrafiklagen.

Det är en bestämmelse som skärptes i juli 2018. Nu ställs tydligare krav på att beställaren kontrollerar att anlitade transportörer har de tillstånd som krävs. Åklagaren har yrkat på en företagsbot på 100 000 kronor. Rättegång är planerad till september, enligt tidningen Trailer.

JL



Under många år har chaufförer bett om säkra uppställningsplatser.

Trafikverket utreder säkra rastplatser

Åkeri. Mitt i sommaren tillsatte regeringen en utredning för att se över hur uppställningsplatserna kring landets större vägar kan förbättras. Argumenten som presenterades är att säkrare uppställningsplatser behövs för att minska riskerna för stölder och för att öka tryggheten för chaufförerna.

Uppdraget är att granska hur det ser ut i dag och lyfta fram olika åtgärder för att underlätta och få fart på byggandet av nya rast- och uppställningsplatser. JL

Inte odelat positivt efter löst hamntvist

Hamn. En segsliten tvist i Luleå hamn är löst. Transport och stuveribolaget Shorelink har skrivit på ett lokalt avtal som innebär att helgarbetet har återupptagits i hamnen.

Uppgårelsen som tecknades i juli innebär att helgarbetet i Shorelink schemaläggs, i stället för att göras på övertid. I gengäld får stuveriarbetarna en rejäl arbetstidsförkortning. Den ordinarie veckoarbetstiden blir 34 timmar och 40 minuter. Bolaget har också uttalat att åtta nya tjänster ska inrättas.

Fackmedlemmarna i hamnen, som gillade övertidslösningen, var inte odelat positiva till uppgårelsen. JL

FOTO: HENRIK KARMEHAG



En lastbil söker efter sina rötter

Chaufförer. Ett gäng holländska chaufförer söker sina bils ursprung. Fyra fordon, ungefär 50 år gamla, syntes i Umeå en dag i mitten av augusti.

– Precis som gamla människor vill komma tillbaka till sina hemorter, så tar vi hem de gamla lastbilarna för att visa dem var de ursprungligen föddes. De kommer hem, säger en av förarna till Folkbladet.

På lastbilskaravanens rutt finns Volvos hyttfabrik i Umeå, motortillverkningen i Skövde, växellådsfabriken i Köping och monteringsfabriken i Göteborg. Och för att bilarna ska få se sina djupaste rötter ingår också ett besök i järnmalmgruvan i Kiruna.

För Geert Dijkstra och hans kompisar betyder resan sammanlagt 750 mil i hytten.

LB

Fler hör av sig om dålig arbetsmiljö

Arbetsmiljö. Dåliga lokaler, fallrisk, farligt långa arbetsveckor. Arbetsmiljöverket får in allt fler tips om missförhållanden på jobbet.

Totalt kom 2 294 tips och frågor in under de första sex månaderna i år. Det är en ökning med tio procent jämfört med samma period året innan. Av dem skickades 1 925 vidare till inspektörer.

Vad beror ökningen på?

– Det är svårt att säga. Allmänt så finns det mer benägenhet att höra av sig till oss. Men folk mår också sämre i vissa branscher, säger Pehr Lindholm på Arbetsmiljöverket.

Under årets första halva handlade 116 tips och frågor om arbetsmiljön i transportbranschen, 89 skickades vidare till inspektörer. Arbetstider var ett vanligt tema.

Förra året ökade antalet tips betydligt mer dramatiskt. Förklaringen är att myndigheten då hade tagit fram sin digitala modell för anmälningarna. JA

Adhd gör inte att förare kör sämre

Chaufförer. Bilförare med adhd kör inte sämre än andra. Det visar tester i körsimulator som gjorts vid Statens väg- och transportforskningsinstitut.

I studien fick 60 förare ta plats i en körsimulator. 40 av dem hade diagnosen adhd, 20 saknar den. En knapp tredjedel var yrkesförare.

Deltagarna fick "köra" i ett 25 minuter långt pass där de ställdes inför olika trafiksituationer som kräver ingripande. Exempelvis lekande barn och en älg som korsar vägen.

Forskarna tittade efter beteenden och uppmärksamhet. Data samlades in om hastighet och reaktionstider. Förarna fick också svara på frågor om hur de själva såg på sin körförmåga.

Jämförelsen mellan förargrupperna visade inte på några specifika skillnader, varken när det gäller krockar, hastighet eller dikeskörning. JL

63 000

viltolyckor inträffade förra året. En ökning med 30 procent sedan 2010.

Källa: Motormännen

Nacken tar stryk av jobb i trucken

Truckförare. Hälften av alla truckförare har eller har haft ont i nacken. Ännu fler har smärtor i skuldrorna. De vrider på huvudet 222 gånger varje timme. Johnny Lans är inte förvånad över dessa vetenskapliga fakta om sitt yrke.

Text Lena blomquist

– Jättebra att forskare tittar på truckförarjobbet, säger han som själv jobbar på DHL Freight's terminal i Jönköping.

– Då får företag och skyddsombud något att jobba med för att arbetsmiljön ska bli bättre. När nya truckar ska köpas in till exempel.

OCH JUST DETTA vill ergonomen Charlotte Wählin att hennes forskning så småningom ska svara på. Hur skador och besvär hos en utsatt yrkesgrupp ska kunna förebyggas genom en bättre arbetsmiljö och ändrade arbetssätt.

Den aktuella rapporten, som snart ska presenteras på en internationell ergonomisk konferens, handlar om hur det ser ut. Åtgärder för att minska riskerna kommer i en eventuell framtida studie.

– Vi började med en enkät till truckförare, säger hon. Sedan har vi varit ute på en arbetsplats och studerat vad som händer under



FOTO: JUSTINA ÖSTER

Johnny Lans är glad över att forskare tittar på arbetsmiljön i trucken.

en arbetsdag. Förarna har filmats och vi har mätt vinklarna i lederna under varje rörelse som de gör.

Charlotte Wählin jobbar på kliniken för arbets- och miljömedicin i Region Östergötland. Dit kommer patienter som skadats i sitt arbetsliv, på remiss från den vanliga vården.

– Det kom en truckförare med nackbesvär för många år sedan, berättar hon. Vi tittade på hans arbetsplats, och insåg att det saknades forskning kring detta.

I dag finns mer kunskap. Forskar-teamets studie visar att:

→ Truckförare vrider på huvudet i genomsnitt 222 gånger per timme.

→ De saknar stöd för underarmarna.

→ De är bundna till sin truck två tredjedelar av arbetstiden.

→ 49 procent av truckförarna rapporterar att de haft smärta i nacken.

→ 63 procent har haft ont i skuldrorna.

ETT RESULTAT AV forskningen är att risken för att drabbas av besvär i nacke eller skuldror är dubbelt så hög för truckförare som för tjänstemän. Detta gäller redan för den som har jobbat mellan ett och två år i branschen.

– Vissa stressiga dagar känns det i nacken, bekräftar Johnny Lans. Och jag vet att de som har jobbat här i många år ofta har problem med nacke och axlar.

Chaufför förgiftad – rutiner ändras

Slamchaufför. Giftigt svavelväte fick slambilsföraren Leif Andersson att svimma när han lossat slam på Långeviks reningsverk i Lysekil. Han hamnade vid slammrummets dörr och kunde kravla sig ut i säkerhet när han vaknade till.

Olyckan utreds av de två inblandade företagen, polisen och Arbetsmiljöverket samt är anmäld till Försäkringskassan.

Leif Andersson är tillbaka i arbete igen. Han kör för Rambo AB som i sin tur anlitas av företaget Leva för att transportera slammet. Rambos vd Lars Johansson förklarar att det extrema sommarvärdet, med ihållande värme och inget regn, har gjort att röta

bildas i ledningar och slam.

– Den här hanteringen förekommer på många ställen i landet och jag hoppas att fler företag nu går igenom sina rutiner, säger han.

Rambo har på kort sikt sett till att chaufförerna framöver alltid ska ha gas-varnare på sig. Dörren till det aktuella cisternrummet ska stå öppen. Den avstängda ventilationen ska slås på igen. Och personal från Leva ska se till att det alltid är dubbelbemannat när Rambos chaufförer gör jobb på reningsverket.

En åtgärd på längre sikt är att slammottagningen ska byggas om och all utrustning kunna styras utomhus. LB



FOTO: PRIVAT

Åkeri kan stämmas för uteblivna löner

Åkeri. Sex chaufförer väntar på lön eller traktamente från ett åkeri i Malmö. Transports ombudsman har upprepade gånger försökt få företaget till förhandlingsbordet. Nu har fackens juristbyrå tagit hand om kraven från Transportmedlemmarna.

Text Lena Blomquist

– Jag har gått igenom materialet och behöver diskutera mer med ombudsmannen. Min gissning är att jag kommer att stämma arbetsgivaren och att det blir sex olika mål i tingsrätten, säger Mattias af Malmberg, jurist på LO-TCO Rättsskydd.

HISTORIEN OM ADMENT Åkeri startade någon gång under förra året, berättar Michael Detterstam, en av chaufförerna som inte har fått lön för sitt arbete på företaget. Han stannar lastbilen när Transportarbetaren ringer för att höra hans berättelse.

– Jag jobbade fyra veckor i oktober 2017. Det var lite luddigt och det kom aldrig något anställningsbevis. Men jag har ett företag så när jag inte fick någon lön fakturerade jag i stället.

ÅKERIET IGNORERADE HANS fakturor. Först när de hade gått till inkasso fick Michael Detterstams advokat kontakt med Adment.

– De kom överens om att jag skulle få lönen om jag rev mina fakturor, säger Michael Detterstam.

Så blev inte fallet. Han har nu ett lönekrav på över 33 000 kronor

plus traktamente på ungefär 3 000.

Transports ombudsman i Malmö har föreslagit ett antal olika förhandlingstillfällen till både den ursprungliga ägaren av företaget och en ny, som gav sig till känna i maj i år. Ingen kontakt.

– Det går inte att få tag på personen som var ägare, vd och transportledare när jag jobbade där, säger Michael Detterstam. Ingen dyker upp på möten och ingen svarar på företagets telefon.

UTÖVER HANS FALL har Transport drivit fem andra medlemmars krav mot Adment åkeri. En chaufför saknar 6 000 kronor i traktamente, men har fått sin lönefordran. Fyra chaufförer saknar utbetalningar på hela eller delar av den lön de säger sig ha varit överens med företaget om. Förarna uppger att de har jobbat på åkeriet från några dagar och upp till fyra månader.

FLERA ANDRA CHAUFFÖRER har, enligt uppgift, också blivit utan lön. Men Transport driver bara de fall som gäller fackmedlemmar.

Samma sak gäller LO-TCO Rättsskydd som nu har tagit över ärendena.

– Eftersom företaget inte har kollektivavtal är det här en fråga för tingsrätten. Jag gissar att jag kommer att lämna in sex olika stämningar, säger juristen Mattias af Malmberg.

Transportarbetaren har sökt Adment åkeri via telefon och mejl men inte fått någon kontakt.



NYCKELN TILL EN SCHYSST PENSION

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

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

Enligt Risk & Försäkrings årliga jämförelse, nr 10 2017, har vår avkastning till våra fondsparare legat i topp, sett över 10 och 5 år.

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



S: Ge ordningsvakter mer att göra

Bevakning. Vilka befogenheter ska framtidens ordningsvakter ha? Socialdemokraterna vill se över reglerna och förlänga utbildningen.

En utredning utlovas, om partiet sitter kvar vid makten efter valet. Förslaget finns i ett dokument där S presenterar sin politik för dem som jobbar i "uniformsyren". Ordningsvakterna ska användas "som en trygghetsskapande reseurs i större utsträckning än nu".

– De ska komplettera poliserna men inte ta över deras roll, säger justitieminister Morgan Johansson (S).

Han anser att gränsdragningen mellan polis och bevakningsbransch behöver ses över. En utredning ska också granska vilka och hur stora områden ordningsvakter ska få ha förordnande i. Ett annat S-förslag är att förlänga utbildningen för ordningsvakter. Den är i dag 80 timmar.

LB



Max i Norrköping var en av restaurangerna som Joakim Åman körde ut mat från. Arbetstiderna höll på att knäcka honom. Joakim sa upp sig efter att arbetsgivaren, ett bemanningsföretag, lurat honom på lön.

Perfekta jobbet – en mardröm

Åkeri. I fyra månader körde Joakim Åman ut mat från restauranger som Max och Pizza hut. Maten beställdes genom sajten hungrig.se. Men bolaget där han formellt var anställd, FLX consulting, blåste honom på lön och milersättning.

Text och foto Jan Lindkvist

– Den här affärsverksamheten växer i hela landet. Vi har hjälpt flera chaufförer som haft nästan slavliknande förhållanden, säger Mats Andersson, ombudsman på Transport i Linköping.

När denna artikel publicerades på nätet i somras blev det fart. Företaget bakom sajten såg till att Joakim Åman och flera andra chaufförer fick den lön och milersättning som underentreprenörerna inte hade betalat dem.

NÅGRA MÅNADER TIDIGARE hade Joakim Åman sett jobbbannonsen: Köra ut restaurangmat i Norrköping.

– Det lät perfekt. Jag har kört bud tidigare och hittar överallt i stan, säger han.

I februari åkte han till Stockholm och skrev på anställningskontraktet. Heltid, 40 timmar i veckan och företagsbil. En röd Toyota med loggan hungrig.se. Arbetsgivare var FLX consulting AB.

Kollektivavtal fanns inte och lönen kunde ha varit bättre, 100

kronor i timmen, men han var ändå glad.

– De första veckorna funkade det. Det var inte jättemycket att göra, men fler och fler restauranger anslöt sig. Sedan pajade företagsbilen och jag uppmanades att ta min egen privata. Jag skulle få 18:50 kronor per mil. Men jag fick aldrig någon milersättning.

LÖNEN OCH ARBETSTIDERNA blev inte heller som Joakim förväntat sig. Hungrig.se erbjuder utkörning mellan klockan 10.30 och 22.00 på kvällen. I början jobbade han antingen dag- eller kvällspass. Men bristen på förare gjorde att arbetsdagarna blev allt längre.

– Chefen ringde jämt och tjuvade om att jag skulle rycka in extra. Det blev nästan sju dagars jobb i veckan och uppåt 60 timmar.

– Det hjälpte inte att jag se nej, jobbet blev en mardröm till slut. Jag visste aldrig när jag kunde vara ledig.

DROPPEN KOM NÄR arbetsgivaren plötsligt sa att hans anställning hängde på en skör tråd. Han skulle få behålla jobbet, men bara om han gick ner i lön. Till 40 kronor i timmen, plus 25 kronor för varje leverans.

– Det kändes märkligt, säger han. Jag som verkligen hade ställt upp för företaget. Jag förklarade att jag

”Vi har hjälpt flera chaufförer som haft nästan slavliknande förhållanden.”



Mats Andersson, ombudsman på Transport.

inte skulle klara mig på den lön de erbjöd.

Joakim Åman kontaktade facket, Transport. Då hade det varit problem med löneutbetalningarna alla månader, utom en. När det var dags för betalning för maj kom inga pengar alls. Ombudsman Mats Andersson sökte huvudmannen på FLX consulting, Salam Mohammad.

– Han lovade dyrt och heligt att pengarna var på väg in på Joakim Åmans konto. Men det var bara en bluff, pengarna kom aldrig. När jag gjorde nya försök gick Mohammad under jorden, säger Mats Andersson.

UNDER PROCESSEN BLEV Joakim Åman plötsligt kontaktad av ett annat företag – T Group logistics. Bolaget erbjöd sig att ta över anställningen och betala halva den löneskuld som uppstått hos FLX consulting. Jobbet – att köra ut mat för hungrig.se – var detsamma.

Mats Andersson började då nysta

i en härva av bolag och uppdragsgivare. Under grävandet kunde han konstatera att FLX consulting inte betalat in några skatter eller arbetsgivaravgifter sedan bolaget startades i början av 2018.

Transportarbetarna har sökt den ansvarige på FLX consulting. Utan framgång. I stället tar vi kontakt med sajten hungrig.se som drivs av företaget Restaurang online, med säte i Lund. Vd är Samir Bachkami. Han säger sig vara upprörd över det som framkommit om uteblivna löner:

– Vi har tecknat avtal med T Group logistics. Det är de som tagit in ett bemanningsföretag, utan vårt medgivande. Alla våra underentreprenörer skriver på avtal där man förbinder sig att betala skatter och avgifter och ha giltiga tillstånd.

Hans företag har nu betalat underentreprenörernas skulder till de anställda.

Läs en utförligare artikel på transportarbetaren.se

Oenighet stoppade nya cabotageregler

EU. Det blir inga förändringar i EU:s transportpolitik den närmaste tiden. Regler om cabotage och vilotid har skickats tillbaka för omförhandling i EU-parlamentets utskott.

Text John Antonsson

EU-parlamentet hade frågorna på dagordningen vid ett sammanträde i början av sommaren.

– Det är bara att konstatera att man är väldigt oense och att det är en väldigt het fråga. Vi får inga bättre regler nu, men vi får inga sämre heller, säger Magnus Falk, internationell politisk sekreterare på Transport.

Europaparlamentarikern Marita Ulvskog (S) var spänd inför omröstningen. Hon hade en viss förhoppning om att parlamentet skulle nå en uppgörelse om regler som skulle förbättra utländska chaufförers villkor och begränsa cabotagetrafiken.

– Ingen vann och ingen förlorade. Därför valde en majoritet att skicka tillbaka förslagen till utskotten. Frågan kommer att behandlas igen i både transport- och sysselsättningsutskotten. Jag sitter i båda och får verkligen tillbaka frågorna i knät, säger Marita Ulvskog.

PARLAMENTET HANN FÖRST ta ställning till hundratals delförslag innan en majoritet valde att skicka tillbaka alltihop till utskotten igen.

Till exempel valde parlamentet att med en rösts övervikt säga nej till att yrkeschaufförer har rätt till samma lön för samma arbete på samma plats.

I utkastet om kör- och vilotider föreslogs att chaufförer skulle få ligga ute på vägarna i upp till fyra veckor utan att resa hem. Det sa parlamentet nej till, och ändrade till två veckor.

OBEGRÄNSAT CABOTAGE i upp till 48 timmar föreslogs i cabotagerapporten. Parlamentet tog ställning för att den lastbil som genomfört en internationell transport ska få göra obegränsade inrikeskörningar i upp till fem dagar. Med dagens regler får en bil ta tre körningar under sju dagar. Parlamentet sa också att en förare som utför cabotagetransporter ska räknas som utstationerad från dag ett. I Sverige innebär det att arbetarna får rätt till lön och vissa andra villkor i enlighet med Transports kollektivavtal.

MEN VAD HÄNDER nu då?

Utskotten ska förhandla fram nya förslag. Hur lång tid det tar återstår att se. I maj nästa år är det val till EU-parlamentet och det är inte troligt, men fortfarande möjligt, att nya förslag ligger på bordet innan dess. Utskotten kan välja att lyssna på vad parlamentet har tagit ställning till. Men det finns fortfarande möjlighet att nå nya kompromisser.

– Min analys är att sannolikheten att nå en överenskommelse med ministerrådet är mer eller mindre obefintlig nu. Det betyder att man lyfter över ansvaret på det parlament, som väljs i maj nästa år. Efter det kommer en ny EU-kommission, och vi vet inte vilka intressen den har, säger Transports Magnus Falk.

Fler åkerier fast för cabotagebrott

Åkeri. Under årets första halvår syns en kraftig ökning av uttaga sanktionsavgifter för brott mot reglerna om cabotage och kombitransporter på de svenska vägarna. När någon bryter mot dessa regler kan polis eller bilinspektör på plats ta ut en så kallad sanktionsavgift, som Transportstyrelsen sedan ska fatta slutligt beslut om. I fjol rörde det sig om 13 sanktionsavgifter mellan den 1 januari och den 30 juni, i år 132. Under hela 2017 hade Transportstyrelsen 65 ärenden kopplade till cabotage och kombitransporter. Det finns flera förklaringar till ökningen:

1. Innan förra sommaren gjorde Polisen och Transportstyrelsen olika tolkningar om när sanktionsavgift skulle tas ut. Det ledde till att polisen nästan helt slutade kräva in avgifter. Sedan dess gäller nya och tydligare regler.

2. Utifrån de nya reglerna gjorde Transportstyrelsen en ny vägledning om när och hur avgifter ska tas ut.

3. Den kanske viktigaste förklaringen är att trafikpoliser under våren har fått utbildning om hur och när sanktionsavgift kan tas ut. Då har de också haft praktik ute på vägarna. JA

David Ericsson

På den tiden det regnade om somrarna

Människor är egon och kanske är jag ett av de största. Vi är oss själva närmast och samarbetar bara om vi är absolut säkra på att vinna på det.

Kanske är det ändå dags att lyfta blicken och tänka ett varv till (eller första varvet). Att klimatet förändras så att isbjörnar dör bryr vi oss såklart inte om. Få har ändå varit i närheten av dem och de som verkligen varit det har blivit uppätta.

Men något har hänt, vinden har vänt. Den ständigt fuktiga västliga vinden från Norge och golfströmmen har ersatts av en mestadels torr nordostlig vind från Sibirien. Det många klimatforskare varnat för verkar ha skett: att Golfströmmen har stannat av, dränkt av kallt sötvatten från smältande isberg i Arktis.

Skogsbränderna blir monumentala, precis som det varnat för i decennier. Spannmålet torkar in liksom djurfodret. Mjölken kommer att sina och biffkorna nödslaktas av foderbrist – till ingen nytta för köttet kommer knappt duga till köttfärs.

NATURLIGTVIS SKA VI ändå fortsätta flyga utomlands en gång om året (sju kvadratmeter isberg per person och resa försvinner varje gång). Vi ska köra bil trots att buss och tåg går jämsides, eller bara för att köpa tidningen i kiosken tio minuters gångväg hemifrån.

Transporterna ska gå med billiga utländska lastbilar med bunkerolja från forna Sovjet i stället för med tåget som tar några timmar extra.

För det är tiden som är bristvaran för oss och för speditörerna då de fjäskar för industrin. Men kostnaderna för tidsbesparingarna blir enorma för miljön och klimatet.

NATURLIGTVIS VILL VI inte erkänna det, varken jag eller någon annan. Men vi börjar nog inse att ett tyst strilande sommarregn snart kan vara ett minne blott.

Något måste göras, men Alliansen kan inte ens tillåta en ytterst marginell flygskatt. Ändå är vi tvungna att minska de fossila utsläppen med minst sju procent om året för att klara tvågradersmålet för jordens uppvärmning.

Det verkar omöjligt men faktiskt; jag tror att det går! Freonutsläppen stoppades en gång och därmed räddades ozonskiktet. Skogsdöden på västkusten hejdades då koleldningen nästan upphörde i England.

Ingen kan göra allt men alla kan göra något: om vi cyklar eller går i stället för att ta bilen. Om vi hoppar över flygresan och i stället njuter av den nya sommarsibiriska värmen här hemma. Om vi alltid försöker tänka på klimatet!

Då kan det gå att rädda situationen och vi slipper berätta för barnbarnen hur det var på den tiden det regnade om somrarna.

Toppen & botten

↑ **Allt vi kan göra om vi verkligen vill.**

↓ **Klimathotet som nu blivit mer än ett hot.**

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Ikklorna

på

chef



en

Vi får inte tag i arbetskraft, säger arbetsgivarna. Ni dumpar lönerna, svarar LO. En statlig myndighet konstaterar att gästarbetare utnyttjas och i vissa fall tvingas betala för att få jobb.

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

T

ransports ombudsmän kontaktas av migrantarbetare som råkat illa ut på den svenska arbetsmarknaden och upplever baksidan av arbetskraftsinvandringen från "tredje land". Det vill säga länder utanför EU.

Du möter några av gästarbetarna på följande sidor.

2008 INFÖRDES NYA regler och Sverige fick ett av världens mest öppna och liberala system för arbetskraftsinvandring från länder utanför EU. Tidigare gjordes en statlig prövning av om det råde brist på arbetskraft i en viss bransch. Efter avregleringen är det upp till arbetsgivarna att bestämma om de vill hämta anställda till exempelvis lagerarbete, bensinmackar eller tidningsdistribution. Bakom förändringen stod den borgerliga Alliansen och Miljöpartiet, som med stöd av företagen argumenterade för att motverka brist på arbetskraft.

Helt fri är dock inte den svenska arbetsmarknaden. Företagen måste söka tillstånd hos Migrationsverket innan en anställd från ett utomeuropeiskt land flyttar hit. Det första tillståndet gäller i upp till två år och myndigheten prövar i huvudsak två saker:

- att personen omfattas av försäkringar och får avtalsenlig lön.
- att den anställda tjänar minst 13 000 konor per månad, den nivå som bedöms rimlig för att personen ska klara sin försörjning.

REGLERNA SÄGER OCKSÅ att Migrationsverket ska skicka ansökningarna om arbetstillstånd till berörda fackförbund, som Transport. Men facken får bara yttra sig om löner och anställningsvillkor, inte behovet av personal eller seriositeten i branschen.

LO har riktat kritik mot att systemet har luckor, att migrantarbetare utnyttjas och tvingas jobba på dåliga villkor med låga löner. Facken pekar också på att Sverige redan har många nyanlända flyktingar, som behöver jobb.

Cirka 20 000 arbetskraftsinvandrare har i dag tillstånd att arbeta i Sverige, enligt Riksrevisionen som granskar statens verksamhet. Granskaren la 2016 fram en rapport om hur systemet fungerar. Där konstateras att den största gruppen som kommer till Sverige är it-specialister, vilket stödjer argumenten om att fylla luckor i bristyrken. Men många gästarbetare tar också lågkvalificerade jobb som restaurangbiträden och städare.

Arbetsgiversidan klagar över att handläggningen av tillstånd tar för lång tid och bromsar upp rekryteringen. Riksrevisionen svarar att det delvis beror på den kontroll som behövs för att förhindra missbruk, men föreslår vissa åtgärder. Samtidigt pekar myndigheten på en del fusk, som bland annat fejkade jobb, löner som kryper under det som lovats och att gästarbetare tvingas betala för att få jobb. Summor på 20 000 och upp till över 100 000 kronor nämns. Att kontrollera att lönerna ligger på avtalsnivå har också visat sig svårt i företag som saknar kollektivavtal, konstaterar Riksrevisionen.

Bakgrund

Texab-anställda migrantarbetare på Postnords lager i Göteborg har i artiklar i Transportarbetaren vittnat om misshandel, särbehandling, diskriminering och hot om att inte få stanna i Sverige, i fall de inte jobbar tillräckligt hårt. De uppger att de utnyttjats som daglönare och ringts in, trots att Texab utlovat heltidsjobb och heltidslön till Migrationsverket.

Efter förhandlingar mellan Transport och arbetsgivaren har tre medarbetare lämnat Texab i Göteborg, med hemliga uppgörelser. Förhandlingar om ytterligare en anställd pågår.

Läs mer i Transportarbetaren nr 2, 2018. Tidningen finns att läsa och ladda ner i pdf-form på vår hemsida.

”Jag har inte alla de pengarna, men du kan få lite nu och så betalar jag av resten efter hand”, svarade Sami.

I början av februari 2017 träffade Sami personen med ledande position i företaget och arbetsledaren, som han pratat med i telefon. De stämde träff på kafé Bab Al Hara på Brahegatan i Göteborg mellan klockan 18 och 19. Sami räckte över ett kuvert med 50 000 kronor i kontanter till arbetsledaren, och de kom överens om att nästa betalning skulle ske i juli, samma år, uppger Sami.

I juli var det dags för nästa betalning, Sami minns inte exakt datum, men Boris och Goran kom till centralstationen i Göteborg. Klockan var cirka 22 och Goran tog emot Samis kuvert med 20 000 kronor i kontanter.

Den tredje kontanta betalningen (med sedlar i ett kuvert) gjorde Sami på sin arbetsplats, Postnords lager i Göteborg, i september. En släkting till Boris, också anställd på Texab i Stockholm som vi kan kalla Jasmin, kom dit. De båda hade inte bokat träff, men Sami tog Jasmin åt sidan, hämtade pengarna i sitt skåp och gav dem till henne. Klockan var 15-16.

Så här långt är det Samis berättelse.

TOTALT BETALADE SAMI 90 000 kronor, säger han. Men han vet inte om de som tog emot pengarna behöll dem eller om de lämnades vidare till någon eller några andra inom företaget.

När Sami inte ville betala mer fick han problem och utsattes för systematiska trakasserier på jobbet, hävdar han. En ny arbetsledare hade anställts i Göteborg och en dag kom han till Sami på jobbet med en telefon. Goran var i luren och sa:

”Du är skyldig oss 30 000 kronor.”

Sami blev uppmanad att ge pengarna till arbetsledaren i Göteborg. När han sa att han redan fått sitt arbetstillstånd och inte ville betala mer hotade arbetsledaren att göra så att han blev utvisad ur Sverige, uppger han.

SAMI HAR INGA vittnen eller inspelningar, vare sig av telefonsamtalen eller överlämnningarna av pengar. Men han har berättat samma sak i förhör med polisen i Göte-

borg den 12 juli i år.

Pengarna säger han sig ha tjänat in under sitt arbete på Texab och lånat ihop av vänner. Nu är Sami skuldsatt och ligger efter med hyran.

SAMI BÖRJADE JOBBA på Texab våren 2015 medan Amin kom i början av 2017.

Så här berättar han:

Den 22 oktober 2017 kom Boris, Goran och företags vd, Torbjörn Ulf, till Postnords lager i Göteborg.

”Det var första gången jag träffade cheferna. Jag stod inne i en container och lossade gods tillsammans med en kollega. De kom in och skickade i väg min kollega”.

Torbjörn Ulf pratade, Goran tolkade och Boris var också med. Torbjörn Ulf sa:

”Vi ska ge dig ett arbetstillstånd så att du kan stanna kvar i företaget. Du behöver inte betala så mycket som andra, bara 30 000 kronor.”

Amin sa nej och de tre gick arga därifrån. Efter det utsattes även han för särbehandling och trakasserier på lagret, hävdar han.

TILLBAKA TILL SAMI. Den 12 juli i år förhöordes han av polisen, i ett annat ärende, efter konflikter på arbetsplatsen. Sami berättade då om pengarna han betalat för att få arbetstillstånd, men polisen kommer inte att driva frågan vidare, säger förundersökningsledare Lina Mosskull. Undersökningen om konflikten är nedlagd.

– Vi diskuterade det, men i nuläget har vi inte upprättat något nytt ärende. Det behöver inte betyda att vi aldrig kommer att göra det, tillägger hon.

En annan källa inom polisen uppmanar Sami att göra en polisanmälan, men bedömer att bevisläget är dåligt, att ord kommer att stå mot ord och att en förundersökning i frågan riskerar att också läggas ner.

TRANSPORTARBETAREN TRÄFFADE SAMI och Amin på Transports avdelning i Göteborg. En av förbundets arabisktalande ombudsmän tolkade. Uppgifterna kontrollerades och kompletterades sedan, med tolkhjälp.

Fotnot. Postnord har sagt upp avtalet med Texab, som avslutar sin entreprenad i Göteborg den 31 oktober. Vem som tar över uppdraget är inte känt när detta trycks.

Fakta om företaget

→ **Texab är ett bemannings- och logistikföretag. I april i år sålde Texab-koncernen sitt flyttföretag Texab Moving till Stadsbudskontoret SBK Moving. Personen med ledande position i företaget, en av dem som pekats ut för att ha tagit emot pengar under bordet ("Boris") slutade enligt företags vd, Torbjörn Ulf, i samband med försäljningen.**

→ **Texab har, enligt uppgifter på hemsidan, texab3pl.se, kontor och lager i Stockholm, Göteborg och Ängelholm. Huvudkontoret finns i Stockholm.**

Texabs vd nekar till anklagelserna

– De anklagelser som förs fram via tidningen är ytterst allvarliga. Dock är vi väldigt tveksamma till sanningshalten.

Så bemöter Texabs vd Torbjörn Ulf uppgifterna om att migrantarbetare ska ha betalat för att få arbetstillstånd och jobb på företaget.

Att vd:n är tveksam till sanningshalten i anklagelserna hänvisar han till att Texab och facket har en pågående förhandling kring uppsägning av en av migrantarbetarna i Göteborg. Frågan väntar på avgörande i Arbetsdomstolen. Konflikterna har pågått länge på Postnords lager och känslorna är upprörda.

Torbjörn Ulf skriver att bolaget haft fem migrantarbetare med arbetstillstånd, som jobbat i Göteborg. Han skjuter över ansvaret för rekryteringen på en av dem som arbetade som arbetsledare, innan han sades upp efter anklagelser, motanklagelser och en facklig uppgörelse. Vi kan kalla honom Wassim. Torbjörn Ulf svarar i ett mejl:

”Det är Wassim som ombesörjt rekryteringen av de andra fyra och medverkat till arbetskraftsinvandringen och uppgifter till Migrationsverket. Att alla fem är avskedade eller kommer att tvingas sluta, menar vi är tillräckligt för att ställa oss väldigt skeptiska till de uppgifter ni för fram.”

Att flera arbetsledare och anställda, främst med anställning i Stockholm, uppges ha varit inblandade och ska ha tagit emot pengar, kommenterar Ulf:

”Vi är som sagt skeptiska till dessa uppgifter på grund av att vi bedömer era uppgiftslämnare som icke trovärdiga.”

Känner du till att ansvariga på Texab begärt pengar för arbete och arbetstillstånd?

”Ja, vi fick dessa uppgifter från en tidigare anställd i samband med att Wassim avskedades. Vid de fackliga förhandlingar som följde framfördes detta till ombudsmännen på Transport. Det avfärdades dock av ombudsmännen som uppdiktade historier.”

Torbjörn Ulf riktar alltså anklagelserna om att ha tagit emot pengar mot Wassim och säger att han misstänks ha begärt 25 000 kronor för att hjälpa till med arbetstillstånd.

I samband med konflikterna och uppsägningen av Wassim vittnade andra migrantarbetare om att ni försökte få dem att berätta om misstankarna mot honom. Stämmer det?

”Ja, i syfte att få vår misstanke mot Wassim styrkt ville vi ha ytterligare vittnesmål för att eventuellt kunna polisanmäla. Dock fick vi inte det.”

Att Torbjörn Ulf själv skulle ha närvarat när Amin uppmanades att betala 30 000 kronor betecknar han i ett mejl som ”rena falsarier, något sådant har inte inträffat.” Han ser det som smutskastning av företaget från tidigare anställda. Vd:n gör dock ett tillägg:

”Stämmer uppgifterna ni nu gett oss, och de kan verifieras på ett sätt som skulle kunna innebära en ordentlig polisiär utredning med åtal och fällande domar som mål, så kommer vi omgående att polisanmäla. Vi uppmanar också Transport att göra en polisanmälan.”

Att Texab sedan 2008, då nya regler för arbetskraftsinvandringen infördes, har anställt personer från länder utanför EU förklarar Torbjörn Ulf med svårigheter att rekrytera personal. Han skriver:

”Att arbeta på lager är dessvärre inte attraktivt för merparten av dagens unga, svenskfödda befolkning. Vi betalar kollektivavtalsenliga löner och erhåller inget som helst anställningsstöd för den här kategorin anställda”.

Justina Öster

Skrupelfri mackägare blåste flera på lönen

Transports Niclas Sandström började nysta i lögnerna

En mackägare i Gävle satte i system att lura migrantarbetare på lön. En kvinna från Balkan fick jobb, trots att hon saknade arbetstillstånd. När hon kopplade in Transport och krävde sin lön kontrade arbetsgivaren med att sparka henne. För att hon jobbade illegalt i Sverige.

Text och foto Jan Lindkvist

Macken ligger i centrala Gävle. Sedan några år tillbaka drivs den av en man som vi kan kalla Ali.

Att det fanns problem på arbetsplatsen stod klart för Transports Gävleavdelning redan sommaren 2017.

En ung kille, Mirza (fingerat namn), är med i facket. Han kontaktar avdelningen och berättar att han jobbat massor av timmar på stationen, utan att få någon lön.

Ombudsman Niclas Sandström börjar nysta i trådarna. Han kallar företaget till förhandling och lämnar över ett lönekrav som från början är på 66 000 kronor, men som efter hand växer till cirka 96 000 kronor.

Mackägaren hävdar att fordran inte stämmer. Han uppger att Mirza, som kommer från ett Balkanland utanför EU, fått betalt direkt ur kassan.

Niclas Sandström säger:

– Jag begärde att få se kvitto på utbetalningen, men någon sådan fanns inte. Mackägaren slingrade sig. Ena sekunden hävdade han att skälet till att lönen inte betalats ut på vanligt sätt var att Mirza inte har något bankkonto.

– I nästa andetag påstod han att Mirza inte ville ha några pengar. Det lät ju lite konstigt med tanke på hur han slitit på macken. I juni kom han upp i 272 timmar.

Transport genomför flera förhandlingar. I samtal med personalen kommer det fram att Ali haft en minderårig flicka som jobbat kvällar och nätter. Flickan hämtas till slut av socialtjänsten, uppger anställda.

– När jag tar upp saken med Ali påstår han att det bara var fråga om två veckors praktik, säger ombudsman Niclas Sandström.

Till slut lyckas Mirza skaffa ett skattekonto och ett så kallat samordningsnummer. Med hjälp av facket får han ut sina pengar.

MEN DET DRÖJER inte länge innan nästa ärende seglar upp. Amela (fingerat namn) är en ung kvinna som sökt sig till Sverige från ett land utanför EU. Hon kämpar för att ordna ett tryggt liv för sig själv och barnen.

Efter några osäkra påhugg hamnar hon i Gävle och får tips om macken som söker personal.

– Jobbet lät perfekt. Jag ville verkligen att det skulle vara en seriös anställning som pågick i flera år, så att jag får rätt att stanna i Sverige permanent.

Amela börjar på macken, våren 2016. Hon säger:

– Jag litade på Ali, jag hade egentligen inget val. Han visste att jag inte hade arbetstillstånd, men sa att det inte behövdes. Tillsammans gick vi till Skatteverket och ordnade ett skattekonto. Det enda som krävdes var att jag kunde visa upp ett anställningsavtal.

Jobbet blir tufft, beskriver hon:

– Ali körde väldigt hårt med mig. Vid några tillfällen jobbade jag 24 timmar i sträck. När jag började på stationen var det nästan bara svensk personal, men de slutade en efter en.

– Egentligen är bensinmack ett drömjobb. Det är bra betalt, särskilt när man

jobbar kvällar, nätter och helger. Man får träffa mycket folk.

Fast det finns en hake. Lönen. Månaderna går utan att Amela får en krona. När hon frågar påpekar Ali att hon saknar bankkonto. Därför kan han inte betala ut någon lön. Amela föreslår att hon ska få kontant betalning, mot kvitto.

– Han slingrar sig. Säger att det inte går. Han hävdar också att jag inte kan öppna bankkonto i Sverige.

AMELA HAR GÅTT med i facket, Transport. Hon lånar pengar av anhöriga och blir allt mer pressad. Konflikten med arbetsgivaren trappas upp.

Transport får tips om Amelas problem. På senhösten 2017 får hon två utbetalningar, sammanlagt 25 800 kronor. Men det fattas mycket pengar. I november är hon helt slutkörd och blir sjukskriven.

Facket tar sig an Amela. Arbetsgivarens attityd hårdnar, berättar hon:

– Ali hävdade att bolaget skulle gå i konkurs om jag fick mina pengar. Han hotade mig och sa att han skulle förstöra mitt liv. Om jag ändå lyckades få ut lönen skulle han komma på sätt att ta tillbaka pengarna.

– Vid ett flera timmar långt möte satt



I somras var macken i Gävle till salu. Ägaren vägrar att prata med Transportarbetaren.



När lokalombudsman Niclas Sandström börjar nysta i trådarna klarnar bilden av en arbetsgivare som satt i system att anställa och utnyttja migrantarbetare. Och med hjälp av lögnar och hot blåsa dem på lönen.

han och försökte förmå mig att skriva på ett fejkat anställningsavtal. I det stod att jag började jobba först i oktober 2017. Inte i början av juli, som det stod i originalet. Egentligen började jag redan i juni, men det var praktik första veckorna.

Mackägaren tar hjälp i försöken att pressa Amela. Han skickar en kvinnlig anhängig som söker upp henne.

– Den anhängiga sa att jag och Ali måste bli sams. Att jag absolut måste skriva på det nya anställningsavtalet, med fejkade datum. För att lura Skatteverket. Annars skulle jag få ett helvete.

– Jag frågade på vilket sätt. ”Jo, du har ju jobbat svart här.” Nej, sa jag. Jag har jobbat vitt och blivit lurad på lön!

I BÖRJAN AV DECEMBER 2017 är Amela fortfarande sjukskriven. Hon får ett brev, en uppsägning. Det framgår att arbetsgivaren häver anställningen. Motiveringen är att Amela jobbat illegalt, utan arbetstillstånd.

– Ali ringde Migrationsverket och lämnade ut mina uppgifter. Han sa att jag jobbade här utan tillstånd, förklarar Amela.

Både ombudsman Niclas Sandström och Amela intygar att mackägaren var väl medveten om att Amela saknade arbetstillstånd, när hon anställdes på stationen. Amela och Ali hade tillsammans gått till en advokat för att diskutera just den frågan.

I början av 2018 driver Transports Gävleavdelning Amelas lönekrav. Parterna kan inte enas och det blir till slut central förhandling.

Det är den 3 maj när parterna träffas. Ali företräds av Motorbranschens arbetsgivareförbund, där han är medlem. Det blir en hård dust. Amela vägrar ge efter. Hon vill inte ha jobbet tillbaka, men kräver betalt för varje arbetad timme. Inklusive ob.

– Pengarna var faktiskt inte det viktigaste. Jag kunde ha skänkt bort dem till nästan vem som helst, som Röda Korset. Men inte en krona till Ali! Han ska inte få förstöra livet för fler människor.

Efter nio långa timmar träffas en överenskommelse. Innehållet är sekretessbelagt, något som är vanligt vid den här typen av förhandlingar.

Amela är nöjd. Samma kväll är hon på hemväg och upptäcker att hon är förföljd. Mackägaren och en anhängig till honom kör efter henne i bil. Amela blir livrädd. Desperat ringer hon till facket.

– Niclas Sandström kom direkt och hämtade mig. Dagen efter fick jag hjälp av facket att gå till polisen. Vad som hänt med min anmälan vet jag inte. Kanske är undersökningen nedlagd.

AMELA ÄR SAMLAD när vi träffas en varm juli dag. Hon är rädd för att möta Ali på stan, men börjar ändå få tillbaka framtidstron.

”Ali hävdade att bolaget skulle gå i konkurs om jag fick mina pengar. Han hotade mig och sa att han skulle förstöra mitt liv. Om jag ändå lyckades få ut lönen skulle han komma på sätt att ta tillbaka pengarna.”

”Amela”

– Sverige är ett bra land. Jag läste på och sökte mig hit för att det är jämlikt och tryggt. Det är bara synd att det finns oseriösa arbetsgivare. Jag fick hjälp av facket. Många andra drabbade är inte medlemmar och får ingen hjälp. Jag tycker att svenska myndigheter borde ha bättre kontroller av företagen.

I dag har Amela fått medborgarskap i det land hon föddes, ett land som tillhör EU. Det gör att hon har rätt att söka arbete i hela unionen, inklusive Sverige. Just nu funderar hon på att börja plugga.

– Min svenska behöver bli bättre, säger hon.

I somras var macken till salu. Transportarbetaren har gjort upprepade försök att nå Ali. Både via telefon, besök på stationen och genom meddelande till personal som arbetar på macken.

Vi har inte lyckats nå honom och han har valt att inte kontakta Transportarbetaren.

Torkel Holst jobbar på
Leksands kommun som
fritidschef. Men han är
också markägare.

Släckning pågår



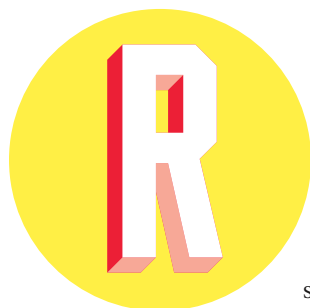
Vid Jerkersbodberget i Dalarna förs en svettig kamp mot en av sommarens många skogsbränder. Vattnet kommer från miljöchauffören Kjell Arvidsson som kör lass efter lass med sin tankbil.

Text och foto JAN LINDKVIST





Spolbilschauffören Kjell Arvidsson hämtar mer vatten att släcka med i en liten tjärn.



öken ligger som ett dis i dalsänkorna. En frän lukt sticker i halsen. Tre män med sotiga kläder och ansikten går med tunga steg nerför det 500 meter höga Jerkersbodberget, som ligger i oländig terräng mitt mellan Leksand och Dala-Järna. Transportarbetaren besöker skogsbranden när den fortfarande pyr i marken, en julidag extremsommaren 2018.

Männen nickar, jag nickar tillbaka och vet ännu inte att de är tre vitryssar som jobbat hela natten med brandsläckningen. Som frivilliga.

Jag följer slangen uppför, uppför, upp-

för och svettas i den 28-gradiga värmen. Omkring två kilometer slang är utrullad från skogsvägen till brandplatsen. Sju timmar tog det att nå fram till brandhärden, får jag senare veta.

HÖGST UPP PÅ kullen förvandlas den täta skogen. Det är surrealistiskt. En kolsvart stinkande värld. Avbrunna träd reser sig ur det som en gång var mossor och blåbärsris. Värmen från marken känns genom gymmaskorna. Det pyr här och var. Små rökslingor som avslöjar att glöden finns kvar i rotsystemen.

– Bara det inte börjar blåsa. Då kommer branden garanterat att blossa upp igen, säger Torkel Holst.

Till vardags är han fritidschef i

Den enes död...

Katastrof för människor som bor i brandområdena. Stora förluster för skogsbruket.

Men det finns de som gillar bränderna och dras till nybränd skog: skinnbaggar, sotsvarta praktbaggen, rökdansflugan, vissa nattfjärilar, många flugor och andra insekter samt fåglar som trädlärka, nattskärna och göktyta.

Pyrofiler kallas djur, växter och svampar som har svårt att överleva utan skogsbränder.

Källa: TT



"Jag har precis kommit tillbaka från semestern. Det här var ett annorlunda uppdrag. Normalt tömmer jag brunnar och sånt."

Miljöchauffören
Kjell Arvidsson



Tolv kubikmeter vatten hade Kjell Arvidsson med sig till branden vid Jerkersbodberget.

Leksands kommun. Nu har han avbrutit semestern för att göra debut som brandman. Fast det går inte som han vill. Trycket i slangen försvinner undan för undan och den räcker heller inte fram till de ställen han behöver spruta vatten på.

En man från räddningstjänsten kommer fram. Han förklarar att branden gått djupt ner i den snustorra marken.

– Jag gissar att vi måste bevaka platsen i uppåt 14 dagar, säger han.

Nere på skogsvägen ökar aktiviteten. Räddningstjänstens tankbil får sällskap av en spolbil från åkeriet Hedemora miljö, som kör för Maserfrakt. Föraren, Kjell Arvidsson, har precis kommit med tolv kubikmeter vatten.

Nu ska spolbilen trycka upp det till

fritidschefen och hans kommunala kompisar på den avbrända kullen.

Fast det blir problem. Slangen spricker, vattnet sprutar och Transportarbetarens kamera får en rejäl dusch. Kjell Arvidsson skär av slangen och fixar en ny klämma.

En stund senare är han nere på landsvägen, vid en liten skogstjärn där räddningstjänsten hämtat vatten ända sedan branden bröt ut för fem dagar sedan.

KJELL FÅR I GÅNG det mobila pumpaggregat som står nerbackat vid tjärnens mörka vattenspegel.

– Jag har precis kommit tillbaka från semestern. Det här var ett annorlunda uppdrag. Normalt tömmer jag brunnar och sånt, säger han.



FOTO: MARTIN TOMTLUND

Här pågår släckning i Trängslet i Älvdalen.

Tusentals frivilliga har bekämpat skogsbränderna

Martin Tomtlund hjälpte till att släcka en av sommarens stora skogsbränder. Han är skyddsvakt i det civila, men när han drog slangar i Trängslet i Älvdalen var det som soldat i hemvärnet.

– Jag var trött men glad efteråt, berättar han. Det här var ett rejält uppdrag, en samhällsinsats som gjorde skillnad.

Martin Tomtlund var på brandplatsen i Dalarna i två omgångar, som frivillig inom försvarsmakten. När branden tagit fart en andra gång slet han 31 timmar i sträck.

Under denna historiskt varma sommar har tusentals personer ägnat sig åt brandbekämpning i Sverige. Från brandkårer och försvaret i första hand, men också tankbilschaufförer, kommunaltjänstemän, markägare och andra frivilliga.

En fredag i juli var omkring tusen personer i gång i Hälsingland, Jämtland, Dalarna och på andra platser. Just den dagen räknade SOS Alarm till 83 bränder runt om i landet. I början av augusti drabbades också södra delarna av landet av flera bränder.

GENOM EU FICK Sverige hjälp av en rad andra länder när skogsbränderna rasade som värst. TT berättar att Italien, Frankrike, Tyskland, Litauen, Danmark, Portugal och Polen har bistått på olika vis. Bland annat har sju flygplan, sex helikoptrar, 67 fordon och 360 brandmän stöttat. Dessutom har Österrike, Tjeckien och Turkiet haft stående beredskap.

Hur mycket detta kostar Sverige har ingen räknat ut än.

I slutet av juli drabbades Grekland av en katastrofbrand. Nyhetsbyråerna rapporterade om 88 döda, bland dem många barn. Hårda vindar gjorde att elden spred sig snabbt i två olika områden, båda några mil från huvudstaden Aten.

Även Grekland begärde och fick hjälp att bekämpa bränderna via EU. Premiärministern Alexis Tsipras utlyste tre dagars landssorg.

KLIMATEXPERTER PEKAR UT den ihållande värmen, torkan och skogsbränderna som en följd av klimatförändringarna. De svenska värmeböljorna är betydligt vanligare – och dessutom hetare – än för 40 till 60 år sedan.

– Sannolikheten att det ska var onormalt varmt har ökat hundra gånger sedan 1960-talet, säger meteorologen och klimatexperten Martin Hedberg till TT.

Lena Blomquist



Pengar är inte allt. Visst behövs de, men man kan leva med små medel också. Att finnas för andra är viktigare, tycker Christina Persson. "Åk och hälsa på varann, kom oinbjudna, strunta i städningen! Var inte bara vänner på Facebook".

Christina om...

→ **Sina resor:** Sri Lanka, Libanon, Syrien, Jordanien, Egypten, Italien, många platser i Grekland, Turkiet, Tjeckien, Barbados, Island, Danmark, Norge, Finland. "Jag har alltid tyckt om upplevelser, allt som är fint att titta på".

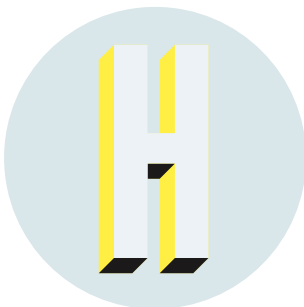
→ **Det bästa:** "Att åka till husvagnen i Hamra i Funäsdalen. Där finns inga måsten, man gör precis som man vill. Dagen går, jag ser på tv, spelar spel på datorn och mobilen, lägger patients, håller hjärnan i gång. Till slut får jag huta åt mig: Persson, nu klär du på dig och går ut och går."

→ **Sin lön:** "Vi tjänar jättebra på macken. Efter min stroke är jag sjukskriven på 25 procent och jobbar 62. Jag pratade med en man som arbetar heltid som städare på kommunen, vi tjänar lika mycket".

”Jag är ingen hoppetossa”

Christina Persson är som en vippe docka med tyngd i botten. Reser sig igen och igen – när livet slår knock out.

Text och foto JUSTINA ÖSTER



CHRISTINA PERSSON

Ålder: 58 år.

Yrke: Jobbar på bensinstation sen nionde klass.

Familj: Mamma och syster.

Fackliga uppdrag: Skyddsombud.

Antal steg: 12 000 på ett arbetspass.

Ledstjärnor: Ett projekt i taget. Alla gör vi vad vi klarar av.

on kommer rusande ut ur OKQ8-macken i Bollnäs, viftar högt i vädret med en plånbok i hasorna på en bil, men föraren rullar på.

– Jag tänkte han skulle titta i speglarna, pustar Christina och stryker några svett droppar ur pannan. Men det är inte så många som gör det nu för tiden.

Det är mitt i sommaren och värmen står som en vägg utanför butikens air condition. Under de rågade 30 år som Christina jobbat på stationen har hon luskat rätt på åtskilliga telefonnummer till kunder som tappat och glömt både det ena och det andra. Vissa har krävt mer detektivarbete. Just den här mannen är strax tillbaka och tar leende sin plånbok. Samtidigt räcker Christina ännu ett internet-paket över disken och frågar uppringaren i luren:

– Vill du ha skåpvagn, grindvagn eller öppen vagn?

En kvinna kör för en biltvätt, en liten. – Ska du inte ta under också? Det är alltid bra, då rostar det mindre, råder Christina.

En stammis andas ut när hon är där, behöver fråga om rätt olja till sin Citro-en. De som möter hennes leende och småprat anar inte att Christina är på plats igen efter en riktig käftsmäll för fem år sedan. Eller snarare: två. Inom loppet av fem veckor drabbades hon av stroke och genomgick en tuff bröstcancer-behandling.

Då hade det gått elva år sedan Christinas Gunnar tog livet av sig.

FÖRSTA GÅNGEN JAG träffade Christina Persson jobbade hon i ett försäkringsprojekt inom LO och Transports avdelning i Hälsingland. Minnet dröjde kvar. Hon var en ljus person, öppen. Projektet gick ut på att kontakta transportare och berätta om avtalsförsäkringarna som alla medlemmar har, via kollektivavtalet. Budskapet var: Du kan ha pengar att hämta om du begär ersättning för sjukdom, arbetsskador, föräldraledighet.

Christina vet. Hon fick 50 000 kronor från Afa försäkring efter bröstcancer och lika mycket efter sin stroke. Tillsammans med andra hopgnetade slantar räckte det till en ny bil.

– En Volvo V70, diesel, årsmodell 14,

säger hon och ler när vi träffas hemma i trädgårdsoffan utanför hennes gula trähus.

Sambon Gunnar köpte det av sina föräldrar och det ligger i kanten av Bollnäs tätort, fast Christina som ung svor att aldrig bosätta sig bland ”snobbarna” där. Hon åkte hellre till Järvsö, där de ”var mer mänsklig”. Nu viftar Christina bort tonårsflickans fördomar och för oss tillbaka till pappans mack, där hon ryckte in på kvällar, lov och helger. Så mycket som möjligt för att tjäna pengar.

– Jag var väldigt blyg. Första gången jag skulle ta betalt av en kund sprang jag i väg, gömde mig bakom en dörr och grät. Sedan fick mamma eller pappa stå bredvid och det gav med sig.

Bensinstationen låg i Arbrå, tolv kilometer norr om Bollnäs. De bodde så de såg den och både mamman, pappan, storasyster Elisabet och hon hjälptes åt att serva kunderna. Två anställda fanns där också, ett tag tre, som jobbade i verkstan, mekade bilar, motorsågar och allt möjligt som folk kom med.

Macken var en träffpunkt. Det satt alltid folk i köket och drack kaffe, ändå hann Christina med vad hon skulle.



”De bästa kunderna på macken är trevliga och pratar, hälsar framför allt. De värsta har solglasögonen på och pratar i mobilen. Dem har jag ingen lust att serva.”

– Vi var jättenära kunderna där. Sen kom jag på OK och det blev en helt annan distans. Fast ... det gick bra ändå för jag hade jättebra arbetskamrater. En av dem har jobbat längre än jag, Nina, som är två år yngre. På den tiden satt vi alltid och fikade innan vi började. Nu kommer alla, slänger av sig kläderna och ”jobber”.

– Så blir det ju, när de drar ner på timmar. Men jag saknar den där riktiga gemenskapen, att sitta och prata skit, privata grejer. Nu känner vi inte varann längre, inte på samma sätt.

I Arbrå sålde familjen olja i lösvikt från ett oljerum bredvid stationen, motorolja, sågolja, olja av alla de slag. Christina trivdes och självförtroendet växte när pappan lät henne sköta allt mer. Som att slipa motorsågskedjor och kompletteringsdubba däck.

”Jag saknar den där riktiga gemenskapen, att sitta och prata skit, privata grejer. Nu känner vi inte varann längre, inte på samma sätt.”

– Sånt gör man inte längre, inflikar Christina.

Hon skruvade ihop gräsklippare, motorsågar och annan utrustning till hem och trädgård, visningsex. Pappas jänta var hon, krävde att få följa med när han åkte hem till folk och fixade deras sågar.

– Jag tjatade och var envis, envisheten har inte gått ur mig än. Det är därför jag klarat mig.

Hon brukade skruva isär grejer för att se hur de funkade, och så ihop igen. Bilar och husvagnar har fått handpåläggning och två skruvdragare har Christina slitit ut. Sambon skröt lite om henne, och när han plötsligt försvann drog hon i gång massor av projekt i huset.

Verktygen låg överallt och ”syrran blev tokig” på henne. Ändå var både hon och mamman gudomliga, ställde upp och drog med Christina på saker – när det värsta hade hänt. Grannarna också, som förlorat en bror och en pappa på samma sätt.

CHRISTINA OCH GUNNAR träffades ganska sent i livet. Hon var nog 37, 38 år. Han var elektriker och gjorde ett jobb på macken. Spanade in henne. När de träffades på krogen gjorde han slag i saken.

Innan dess hade Christina inte brytt sig så mycket om att ha någon. Hon hade

många vänner i stället, tyckte om att resa, se nya vyer. Gunnar var snäll, rolig och social, som hon. De pratade och skrattade ihop, köpte en husvagn, drog till fjällen och åkte slalom, hann knappt äta mellan backarna.

MEN SÅ KOM den där dagen, den sista måndagen i oktober 2002. Christina hade hört att han bestämt tid att komma till en kund. Han var tidigt uppe, hon var trött, hade nog jobbat kväll. Gunnar väckte henne och talade om att han älskade henne.

Christina somnade om och vaknade av att telefonen ringde, ihärdigt. Till slut masade hon sig upp och Gunnars chef berättade att sambon var borta. Hon stannar upp i berättelsen, tystnar, ögonen blir blanka. Hon har förträngt en hel del, märker hon, suddat bort.

– Jag sa att jag ville se honom, när de hittade honom, men det fick jag inte, inte på en gång. Den första natten sov jag hemma hos svärmor.

Gunnar hade gett sig ut i en båt, hållt bensin över sig och tuttat på. Men han stod inte ut, kastade sig i vattnet och drunknade.

Självmordet var en blix från klar himmel. Christina har vridit, vänt, sökt men inte hittat någon annan förklaring än att han trodde att han fått cancer.

Hans far hade dött av det. Gunnar hade nyligen varit på hälsokoll via jobbet. Christina hittade papperen och kollade med sin vårdkunniga granne. Gunnar var kärnfrisk.

– Det var inbillning. Han var inte deprimerad innan. Lite flamsig, men det var han ibland. Allt skulle hända fort, fort och jag fick säga till honom att lugna ner sig.

CHRISTINA FÖRSVANN i en bubbla; färger, dofter, konturer nådde henne inte. Rörde henne inte. Hon blev folkskygg, åkte till affären och handlade när det var tomt. Grälade på Gunnar: Varför måste du ta till det mest drastiska på en gång? Det finns faktiskt hjälp!

Efter två veckor började Christina jobba igen, orkade inte med ensamheten, helgerna var öknar av tid. Hon gick till en kurator, men tyckte inte det gav så mycket. De antidepressiva, lyckopillren, fick henne sakta, sakta tillbaka till livet.

– En dag ringde jag till syrran och sa: Bubblan har spruckit.

PRATAR HON FORTFARANDE med Gunnar? Jo, han finns kvar i huset, i hallen, säger Christina, men han säger inget. Han har tänt och släckt lyset, varnat henne för ett livsfarligt fel i eldstaden, dykt upp som en skugga framme vid tv:n (väninnan såg det också). Till och med stökat hos grannen. En bekant, som sägs ha kontakt med andeväsen, har varit där, men säger att Gunnar gått över till andra sidan och att hon inte kan nå honom.

Själv har Christina bett honom att inte skrämma slag på henne.

Hon har ägnat mycket tid åt att besöka olika platser där hon och Gunnar varit och haft det bra ihop. Hon har nog betat av alla campingplatser och fina stopp.

– De säger att man ska göra så. Första gången man kommer tillbaka är värst sedan lättar det lite.

Christina kanske skulle ha tagit över pappans mack ändå, och drivit den vidare i samma anda, funderar hon vid nästa bloss på yttertrappan. Han dog när hon passerat 20. Alla tyckte det var självklart, men hon kände sig för ung så mamman sålde stationen. Faderns död var lindrigare än Gunnars, sorgen inte så bedövande.

– Han var periodare, alla organ var väl nästan slut i kroppen. Men han var ingen elak människa, aldrig elak. Mamma sa inte så mycket, men jag vart elak på ”han” ibland när han drack.

MEN VI GÅR tillbaka till OKQ8-macken, då när det körde ihop sig, för några år sedan. Stationen skulle spara pengar och Christinas tjänst hyvlades ner från heltid till 82 procent. Hur skulle pengarna räcka? Hon var ju ensam ... Och så var det allt kvällsjobb. Christina tyckte inte om när sista kollegan gick vid 19.

– Jag blev orolig av att jobba själv, mådde inte bra, tror det var det som utlöste stroke. Jag fick en föraning, när jag var på hemväg från en resa till Prag. Sen smällde det till.

När Christina kom hem från sjukhuset på julafton 2013 låg ett brev och väntade, en kallelse till onkologen, bröstcancerkliniken. Hon hade varit på rutinkontroll och nu ville de ta ett prov. Läkarna fann en knöl hon aldrig själv kunnat känna, långt in under bröstet.

– Efter fjorton dagar opererade de mig. Men de tog inte så mycket, bara en tårtbit. Inget var kvar i lymfan och doktorn sa: Du får ändå gå den långa vägen. Ifall det är någon liten jäkel som smitit in i alla fall.

Christinas korta grävita lugg lyfter av en vindpust. Han sa faktiskt så, om cancercellerna, nickar hon. Det betydde behandling med cellgifter, följt av strålning i tre veckor. Därpå skrevs Christina ut. Helt friskförklarad. Det var dags och börja jobba igen, men då blev hon förvånad.

– Handläggaren på försäkringskassan ringde upp och sa: Du kan inte bara börja jobba efter allt du råkat ut för. Du får börja arbetsträna, annars går du i väggen direkt.

En timmes jobb om dagen var som fem. Christina kunde inte fatta att hon blev så trött av så lite, men kuratorn lugnade med att hjärnan började jobba så fort hon klev ur sängen. Sånt man inte tänker på när man är frisk.

Hon hade lite svårt att koordinera rörelserna, men det rättade till sig och talet flöt. Det är bara när Christina blir trött eller nervös, som hon börjar stamma, får söka efter ord och ”rappakalja” kommer ur mun.

– Det är hjärntröttheten. Samma symptom som för människor med utmattningsdepression.

35, 36 år på samma mack. Funderar hon aldrig på att byta jobb? Jo, men hon har rest och tiden runnit. Och så engage-

”Handläggaren på försäkringskassan ringde upp och sa: Du kan inte bara börja jobba efter allt du råkat ut för. Du får börja arbetsträna, annars går du i väggen direkt.”

rade hon sig fackligt, som skyddsombud, gick Transports kurser och träffade folk. Christina fick energi av allt hon lärde sig. Kunde sitt eget kollektivavtal utan och innan. Hade svar när kollegorna frågade: Ska jag ta ledigt eller semester om jag inte vill förlora pengar?

– Det har försvunnit nu, tyvärr. Gunnar tog mitt minne med sig när han gick.

Har du förlåtit honom, försonats med att han lämnade dig?

– Förlåta går aldrig. Han har gjort mig och många andra så illa, sin pojke och jänta, framför allt. Men jag har försonats i tanken. Jag kan inte få tillbaka Gunnar, fast jag egentligen vill. Vi hade det bra ihop.

BILDEN AV VIPPEDOCKAN dyker upp igen. Christina Persson tycker att honnockats så många gånger, att hennes tid borde komma nu. I sitt andra liv vill hon köra turistbuss eller lastbil – för att se sig om, få nya vyer. Ögonfröjd, som när hon står på kalvfället, ser milsvida omkring och känner:

Lugn.



”Jag är ingen hoppetossa”. Christina Persson har jobbat på två bensinstationer. Den första var hennes fars. Hon var pappas flicka, pojkflicka. Här pratar hon med kollegan Malin Ottenbäck.



Rensa, rensa och så rensa igen. När arvegods, kläder och bra-att-ha-saker tar allt mer av livsutrymmet kan det vara dags.

Äter dina prylar upp dig?

Känner du som jag ibland att dina prylar äter dig? Att allt ska tas om hand och ingen tid finns för dig – och dina närmaste. Paret Elisabeth Byström och Johan Ernfors har skrivit boken *Prylbanta* om hur du frigör tid, pengar och mår bättre.

Text och foto JUSTINA ÖSTER

DET LIGGER I TIDEN och handlar om miljö och minimalism. En livsfilosofi som går ut på att skala ner på vår konsumtion, ge plats för mer tid med dem vi älskar och större utrymme att göra det vi verkligen tycker om.

För Elisabeth Byström och Johan Ernfors kom vändpunkten när de skulle flytta ihop och insåg hur mycket saker och kläder de samlat på sig. De gav sig i väg på en resa med lätt bagage och såg regnskogar skövlas. I samma veva dog deras bägge mormödrar och de rörde två dödsbon.

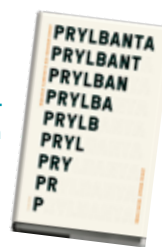
– Det fick oss att börja fundera över våra värderingar och prioriteringar. Vad som är viktigt i livet, varför man sparar så mycket onödiga prylar och hur man kan leva mer hållbart, berättar Elisabeth Byström.

Att prylbanta innebär att man gör sig av med grejer man inte behöver, saker som inte tillför något värde i livet.

– Det finns otroligt många vinster, men

VINN EN BOK!

Blev du sugen på att testa? Transportarbetaren lottar ut tre ex av Johan Ernfors och Elisabeth Byströms bok. Mejla ditt namn och din adress till info@transportarbetaren.se senast den 11 september. Skriv "Prylbanta" i meddelanderaden. Lycka till!



Sex tips för villiga och motsträviga prylbantare

- 1 Börja där tröskeln är låg.** Där du har lätt att släppa taget och känner motivation. Kanske en garderob eller en rörig hall?
- 2 Avgränsa.** Anpassa din ambition efter prylmängd, tid och energi. Rensa inte hela rum på en gång. Vissa kan röja bland skor i ett svep medan andra måste dela in i sommar-, tränings- och finskor.
- 3 Gör en behovsanalys.** Vilket värde tillför en grej i ditt liv? Hur ofta använder du den? Har du andra saker som fyller samma behov? Gör prylen dig glad?
- 4 Tänk över dina drivkrafter.** Varför vill du prylbanta och leva mer minimalistiskt? Vet du det kan du lättare behålla motivationen att fortsätta.
- 5 Minimera inflödet.** Kanske har du lätt att rensa ut, men fyller snabbt på med nytt? Att hejda nya inköp är lika viktigt som att göra sig av med prylar om förändringen ska hålla – över tid.
- 6 Låt det ta tid!** Att samla tar år, att rensa likaså.



Två fyllda hyllor blev bara en.

det viktigaste är att livsstilen frigör tid, mental energi och pengar till sånt vi verkligen bryr oss om. Det blir enklare och roligare att leva på ett mer hållbart och humanistiskt sätt.

ELISABETH BYSTRÖM KAN jobba deltid utan att känna någon ekonomisk stress, säger hon. Familjen har mer ordning och reda på sina saker. Och slipper åka och köpa en ny skruvmejsel eftersom den gamla försvunnit i röran i förrådet...

– Det minskar friktionen i vardagen. Mindre tid, pengar och energi går åt till konsumtion helt enkelt. Pengarna vi sparar går till långledighet med barnen och så sätter vi undan för att köpa en större bostad.

När paret väl handlar tänker de second hand och kvalitet. Det senare kostar mer, men håller längre. Själv har jag tömt flera dödsbon och röjer för femtiotolfta gången i fulla skåp, hyllor och garderober.

Hur gör ni när ni rensar?

– Tidigare gick vi igenom en del i taget, en låda, garderob, bokhylla och så vidare, mer strukturerat och regelbundet. Nu har vi fått en bra balans och rensar mer sporadiskt.

Elisabeth Byström håller upp en fiktiv lök och skalar, lager för lager. Först rensar du, sen återkommer du efter en tid och upptäcker att du faktiskt kan skiljas från pryttlar du trodde var oundgängliga.

– Du har skalat ett nytt lager från löken.

Men om jag ändå klamrar mig fast vid minnesprylar och hjärtesaker?

– Ja, vissa saker är verkligen svåra att släppa taget om. Men färre saker är inte samma sak som inga. Det är stor skillnad på att göra sig av med *alla* minnessaker och att behålla ett fåtal, utvalda favoriter.

– De vi valt kan vi låta ta plats och använda där hemma. Då ger de mer glädje än om de skuffas undan i kartonger i källaren.

Man kan också fota av och spara minnesgrejerna i digital form.

– Minnet sitter sällan i den fysiska prylen, utan i ditt hjärta och din hjärna. Bara för att du rensar ut en pryl raderar du

inte minnena, som är kopplade till den.

I år utmanar Elisabeth Byström sig själv på ett års shopping-stopp och handlar inga nya prylar eller kläder till sig själv. Det är en protest mot en "osund syn på shopping i samhället". Annars undviker hon att titta i affärer, om hon inte har något konkret behov.

– Det skapar lätt ett köpsug eller gör en missnöjd med det man redan har.

2013 startade samborna bloggen *Minimalisterna*, för att dokumentera sina nya livsval. De fick stort gensvar, skrev sin bok och slår ett slag för den framväxande låne- och delningsekonomin. Familjen hyrde nyligen en lådcykel från en person i grannkommunen och verktyg, som borrar, brukar paret låna av en bekant.

MEN ATT VÄLJA bort är inte smärtfritt. Paret tvingas kompromissa ganska ofta, inte minst om köksprylar och barngrejer. De har varsin akilleshäla:

– Johan tycker att jag har onödigt mycket kläder och jag att han har för mycket böcker.

Prylbantning är ingen quick fix, du blir aldrig klar. Men det är vägen som är mödan värd, beskriver Elisabeth Byström.

– Nya prylar och nya frestelser dyker ständigt upp, distrahörer, stjälar tid och lockar till onödig konsumtion.

Men minimalism kan

hjälpa dig att fokusera

på det som verkligen betyder något. Och vara mer närvarande och levande, varje dag.

Författarduon Johan Ernfors och Elisabeth Byström propagerar för ett liv med färre saker och större frihet.



FOTO: GÖRAN SEGEHOLM

Täppas tipsar om ljudböcker



Kanske är han inte den största pedagogen i Sveriges radios program *Ring PI...*

med ett myller av åsikter. Den som är ljudboksfrälst kan i stället höra radioprofilen Täppas i *Fogelbergs ljudbokspodd* med intervjuer av författare och inläsare, recensioner, diskussioner och boktips. JÖ



Kjell Höglund på restaurang Bankiren i Västerås 2015.

Frossa i Kjell Höglund

Minns hur den udda fågeln Kjell Höglund la sig raklång ner på scengolvet och sjöng. Senare blev den nu 72-årige artisten både kultförklarad och folkkär. "Dåren har blivit stjärna", uttryckte han det själv i SVT.

Han försvann från scenen men finns att avnjuta i två kvinnliga uttolkningar och album, Ellen Sundbergs *Du sålde min biljett* och Ellinor Brolins *Om*.

I PIs kulturpodd *Vem lyssnar på Kjell Höglund i dag?* berättar de hur de – ovetandes om varandra – satte tändarna i Höglunds musik.

I Stockholm finns en klubb som enbart spelar hans låtar vissa kvällar och på Youtube hittar du P4-dokumentären *Ett liv är kort – om artisten Kjell Höglund*. JÖ

Varning för hårdrock

Mänskligt tal och heavy metal i bil och lastbilshytt kan försämra dig som förare.

I alla fall om man ska tro forskaren i radiogrammet *På väg med Karin Adelsköld* i PI. Forskaren förordar klassisk musik, som bättre följer hjärtats rytm i avsnittet *Kulturbärande bilen*.

Andra avsnitt tar upp taxichaufförer som terapeuter, kvinnlig och manlig körstil och bilen som statussymbol. Underhållande, lyssna! JÖ



A close-up photograph of three bright red sorbets served on a green plate with a scalloped edge. A single fresh mint leaf is placed next to the sorbets. The plate is set on a dark wooden surface. The text 'FOTO: SHUTTERSTOCK' is visible in the bottom right corner of the image.

36. TRANSPORTARBETAREN 9.2018

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret. Den här gången handlar frågorna om sjuklön, förtroendevaldas lönenivå och övertid.

Vad gäller för timanställd på mack?

? Hallå, jag är timanställd på en bensinmack sedan ett drygt år. Vad händer om jag blir sjuk när jag är inplanerad på arbete? Får jag sjuklön då? Och om jag blir långtids-sjukskriven och inte kan ta på mig några arbetspass under en längre tid?

Mack-Micke

Svar: Hallå själv, du ska ha sjuklön om du blir sjuk under de arbetspass som du är schemalagd. Det vill säga de dagar och tider du har kommit överens med arbetsgivaren om att du ska jobba. Kontakta din lokala Transportavdelning om du får problem.

Om du däremot inte är inlagd på schemat – eller om du fortsätter att vara sjuk när du inte längre har några bokade pass – då blir din ersättning på samma nivå som a-kassan. Du är i den situationen arbetslös, så Försäkringskassan ska direkt bedöma din arbetsförmåga

utifrån "vanligt förekommande arbete" på arbetsmarknaden. Det innebär att myndigheten kan bedöma att du har arbetsförmåga som gör att du kan klara något annat sorts jobb än på bensinmacken där du har hoppat in. Då hänvisas du till Arbetsförmedlingen.

Sture Thorsell, försäkrings-ansvarig på Transport

När är det stopp för mer övertid?

? Hej! Jag undrar vad som händer när man har passerat 200 timmars övertid på jobbet under samma år? Får man fortsätta jobba som vanligt, men inte jobba en minuts övertid mer tills året är slut? Eller gäller något annat?

Magnus

Svar: Normalt sett gäller det som du beskriver: Stopp för mer övertid efter 200 timmar. Men det finns

också något som heter nödfallsövertid.

Så här står det i arbetstidslagen: "Har en natur- eller olyckshändelse eller annan liknande omständighet som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren vållat avbrott i verksamheten eller medfört överhängande fara för sådant avbrott eller för skada på liv, hälsa eller egendom, får övertid tas ut för arbete i den utsträckning som förhållandena kräver."

Min kvalificerade gissning är att sommarens skogsbränder kan ha genererat nödfallsövertid i en del branscher. Annars är det mycket ovanligt att kraven för att använda nödfallsövertid uppfylls.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Får förtroendevalda högre lön?

? Hej, jag har en fråga: Om man är förtroendevald som till exempel ordförande eller huvudskyddsombud i en fackklubb, får man högre lön då?

Andreas

Svar: Nej. När du som förtroendevald sköter fackligt arbete på din arbetsplats, till exempel förhandlar eller går en skydds rond, ska du ha lön från arbetsgivaren som om du

hade utfört ditt ordinarie arbete. Det gäller också när du förbereder detta eller gör efterarbetet. Och när du ägnar dig åt mer internt fackligt arbete, som styrelsemöten, medlemsmöten och representant-skap på avdelningen, har du rätt till ledighet. Om du då får löneavdrag ersätter Transport detta, krona för krona.

Men i en situation kan du faktiskt tjäna mer på att vara fackligt engagerad: Om arbetsgivaren bestämmer att en förhandling ska ske utanför din ordinarie arbetstid ska du få ersättning som om du hade utfört arbete för arbetsgivarens räkning. Det kan medföra till exempel både övertid ersättning och ob-tillägg, beroende på regler i bland annat kollektivavtalet.

Magnus Thelander, central ombudsman på Transport

Fråga våra experter!

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



Grattis!

(Julikryssets lösning här ovanför.)

Vinnarna av två trisslotter:

Ronny Tornell, Linköping
Per Lender, Sala
Kent Holm, Åkersberga.

Vinnarna av en trisslott:

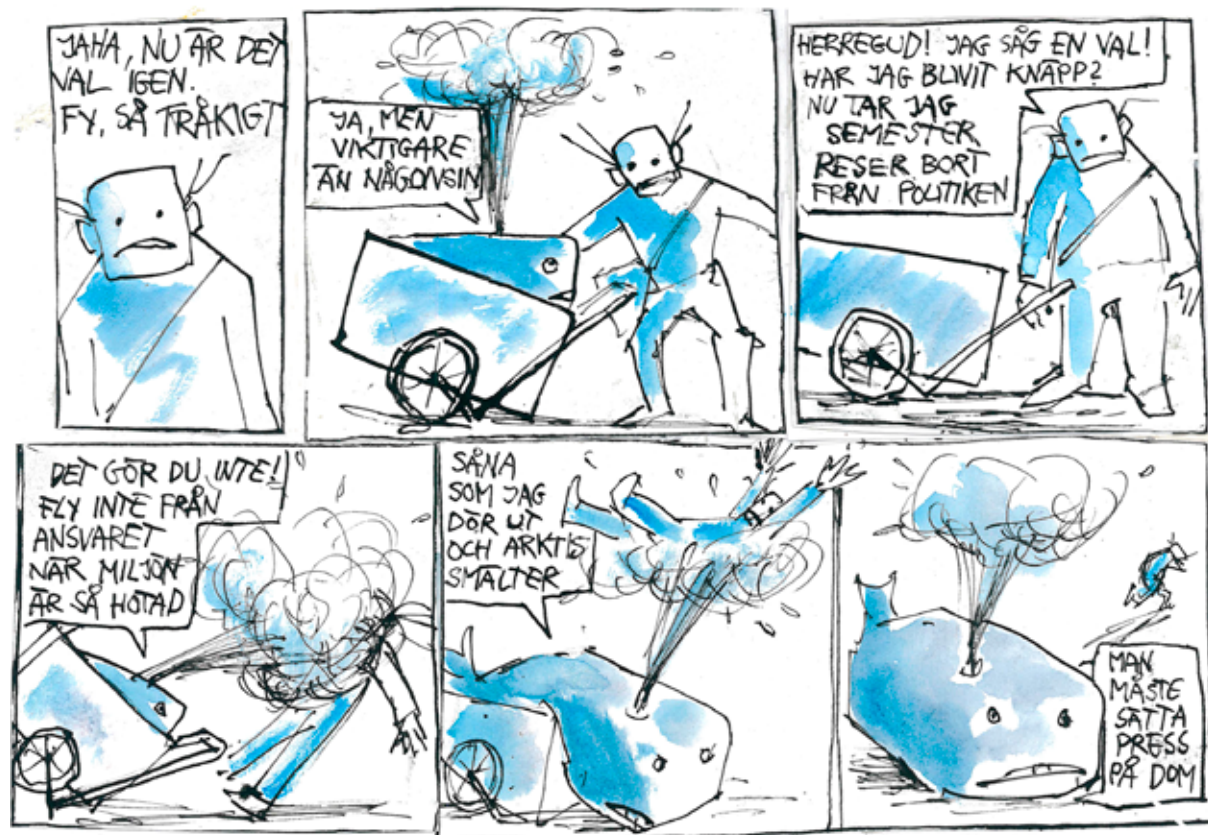
Gunnar Nylund, Sala
Gunnel Sandell, Hallstavik
Niklas Duvehoft, Munkedal.

Vi vann sommarbok:

Åke Karlsson, Krokomb
Sandra Störing, Gislaved
Elin Arnqvist, Strängnäs
Christer Hård, Laholm
Roberg Viberg, Fjärås.

Nattens hjältar

Originalserie för Transportarbetaren av konstnären och tidningsbudet Kristoffer Nilsson.



Det är allvar nu, mina vänner

Den 9 september är det val och det valet handlar om vilken typ av samhälle vi vill ha framöver. På riktigt. Aldrig har det varit så tydligt att valet står mellan trygghet för människor och ett samhälle med mer tillfälliga anställningar och lägre löner; ett samhälle där var och en får klara sig själv i allt större utsträckning.

Låt mig tala klartext, valet handlar inte bara om invandring och migration. Det är att göra det alldeles för lätt för sig, och man kan tycka vad man vill om hur många som ska få komma till vårt land. För vet ni att alldeles oavsett vad som händer på det området kommer de borgerliga partierna, inklusive Sverigedemokraterna, att dramatiskt förändra vår arbetsmarknad och möjligheterna för oss att leva ett tryggt och bra liv.

DE HYMLAR INTE längre om att de vill avveckla den svenska modellen, att de vill luckra upp lagen om anställningsskydd så att den som varit kritisk mot arbetsgivaren, den som varit sjukskriven i perioder eller den som "riskerar" att vara föräldraledig också är den som får sparken först. Och de lagstiftar gärna om låga löner som kommer att leda till lönesänkningar i hela landet.

Alliansen är tydlig med det och tydlighet är ju bra, även om förslagen är skrämmande. Att Sverigedemokraterna däremot mest mumlar om att allt är invandrarnas fel och möjligen plockar upp några av våra förslag på åkeriområdet, samtidigt som man vill skjuta den svenska modellen i sank, är ytterst problematiskt. **Ta i detta, för det är viktigt: SD kommer att genomföra försämringar som drabbar vanliga människor, alldeles oavsett vad de genomför på migrationsområdet.**

JAG FÅR OFTA frågan varför vi som fackförbund engagerar oss politiskt. Svaret är enkelt. Det är för att slå vakt om svenska löner, om anställningstrygghet och om ett jämlikt samhälle för alla.

När det gäller våra branschfrågor har jag länge känt en stor frustration över att det inte har hänt tillräckligt. Fusket breder ut sig på våra vägar och svensk åkerinäring drabbas hårt av samhällets oförmåga att hantera problemet.

Men nu har det vänt. Sittande reger-

”

Jag får ofta frågan varför vi som fackförbund engagerar oss politiskt. Svaret är enkelt. Det är för att slå vakt om svenska löner, om anställningstrygghet och om ett jämlikt samhälle för alla.

ing har infört åtgärder som gör att det plötsligt går att komma åt fuskarna på ett helt annat sätt, bland annat genom beställaransvar, förlängd klampning och ett tydligt fokus på utbildning av fler kontrollanter på vägarna. Nu ser jag med spänning fram emot att Socialdemokraterna också levererar på den fråga som ligger på bordet. Det är, som vi ser det, den åtgärd som kommer att ge absolut störst effekt, nämligen satellitbaserad kontroll av tung trafik i hela landet. Med hjälp av gps kan man följa den utländska cabotage-trafiken och med hjälp av fler kontrollanter på vägarna kan man också sätta stopp för fuskarnas framfart.

VI SÄGER NEJ till cabotagefusk, lönedumping och skatterabatt för utländska åkerier.

VI SÄGER JA till ordning och reda på svenska vägar, trygghet på arbetsmarknaden och en lön som går att leva på. Personligen är jag övertygad om att den tryggheten kan bara en socialdemokratiskt ledd regering leverera.



Tommy Wreeth
är Transports
förbundsordförande



Det här h

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



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

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

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

änder på din avdelning

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

AVDELNING 3 GÖTEBORG

Kallelse till sammanträde i representantskapet

Repet har sitt sammanträde måndagen den 15 oktober. Vi kommer att vara på Hotell Kusten på Kustgatan 10 i Göteborg. Vi startar kl 17.30 med fika och sammanträdet börjar kl 18. På dagordningen bland annat val av RSO.

Medlemsmöten i sektionerna

Samtliga sektioner håller sina möten på avdelningen, Fjärde Långgatan 48, våning åtta, i Göteborg. På dagordningen bland annat nominering till RSO. I de sektioner som har vakanser i sektionsstyrelse och repet kommer det att vara ett nominerings-/val-förfarande för dessa.

► Åkerisektionen: Lördagen den 8 september kl 11, med fika från 10.30.

► Vaktarsektionen: Måndagen den 10 september kl 18, med fika. Fyllnadsnomineringar kommer att göras till styrelsen och repet.

► Miljöarbetarsektionen: Fredagen den 7 september kl 17.

► Buss- och taxisektionen: Torsdagen den 6 september kl 18.15, med fika från 17.30

► Tidningsbudssektionen: Torsdagen den 6 september kl 17, med fika från 16.30.

► Terminal- och bemanningssektionen: Onsdagen den 12 september kl 17.30, med fika.

► Petroleumsektionen: Torsdagen den 6 september kl 18, med fika från 17.30

SENIORMÖTE

Pensionärssektionen har möte tisdagen den 4 september kl 11 på avdelningskontoret, Fjärde Långgatan 48, åttonde våningen. Vi bjuder på fika. Välkomna!

AVDELNING 4 ÖSTERGÖTLAND

Medlemsmöten

► Sektion 1: Onsdagen den 12 september kl 18 i våra lokaler på Slakthusvägen 2 i Norrköping (vid Kråkvilan). Vi bjuder på kaffe och smörgås. Välkomna!

► Sektion 3: Tisdagen den 11 september kl 18 på avdelningsexpeditionen, Generalsgatan 4 i Linköping. Vi bjuder på fika. Välkomna!

► Sektion 5: Måndagen den 17 september kl 18–20 på ABF, Kyrkogatan i Motala. Välkomna!

► Sektion 6 & 7 Vimmerby/Västervik har gemensamt sektionsmöte i Vimmerby. Lördagen den 15 september kl 13 på Restaurang Kharma i Vimmerby.

Sektion 6:s medlemmar anmäler sig till Christian Andersson genom samtal eller sms till 070-296 0819 senast den 11 september.

Sektion 7:s medlemmar anmäler sig till Niklas Johansson, 070-623 6305 eller taxinicke@hotmail.com, senast den 11 september. Samäkning kan ordnas från Västervik kl 11. Varifrån får du besked om vid anmälan.

Studier för medlemmar

► Startpunkten: Lördagen den 17 november kl 9–14 på Slakthusvägen 2 i Norrköping. Sista anmälningssdag är den 8 oktober.

► Avtalspunkten: Onsdagen den 3 oktober kl 9–16 på Generalsgatan 4 Linköping. Ni får ersättning i form av ett stipendium om ni tagit ledigt från arbetet. Mejla eller ring för mer info. Sista anmälningssdag är den 10 september.

► Vi i Transport: Fem dagar, den 19–23 november, i Askersund (förkunskapskrav: Startpunkten). Mat och logi ingår, samt ersättning i form av skattefritt stipendium eller utbildningsarvode. Sista anmälningssdag är den 5 oktober.

Anmälan till våra utbildningar gör du till Marika Lindberg på 010-480 3138 eller marika.lindberg@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Tommy Jonsson från "Ordning och reda i Transportbranschen" kommer till Karlstad för att prata om schysta villkor inom alla yrken i Transport. Tommy finns på avdelningen måndagen den 3 september, från kl 18 (tidigare samma dag ska han även besöka Grums-projektet), och tisdagen den 4 september, från kl 11.

Under vecka 36 kommer vi att vara ute på olika arbetsplatser i länet. Vill du att vi kommer till din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen på tel 010-480 3006.

Snart är det val i Sverige

Tycker du att det är viktigt att lagen om anställningsskydd (las) finns kvar och att vi får



AVDELNING 9 ÖREBRO

Lär dig mer om facket!

Vi kommer att satsa mycket på utbildningar denna höst, och vi hoppas att just du är sugen på att gå en utbildning!

Är du nyfiken på vilka rättigheter du har på jobbet, vilken den minsta lagstadgade lönen är, eller helt enkelt på historien om varför facket finns? Då ska du gå vår fackliga introduktionsutbildning Startpunkten den 29 september eller 20 oktober.

Har du gått Startpunkten? Ja, då finns det andra kurser. Hör av dig till studieorganisatör Daniel Karlsson på 010-480 3226 eller daniel.karlsson@transport.se.

VANLIGA FRÅGOR OCH SVAR:

❓ **Jag har gjort mig illa i ryggen och är sjukskriven två månader. Finns några försäkringar?**

SVAR: Det beror på om olyckan hände på jobbet eller inte och vilken typ av skada du fått. Ryggskott räknas i normalfall inte som olycka. Jobbolucky ska, ifall du omfattas av kollektivavtal, täckas av TFA, Trygghetsförsäkring vid arbetsskada, som är en av avtalsförsäkringarna. Dessutom kan det vara frågan om en arbetsskada. Om ett fordon är inblandat ska ersättning betalas av fordonsförsäkringen.

Olyckor på fritiden ingår inte i den kollektiva hemförsäkringen men du kan ha tecknat tillvals-försäkringen MOFF – Medlemsolycksfall fritid.

Avtalsgruppsförsäkring sjukdom (AGS) via AFA-försäkring, ger pengar vid sjukskrivning från dag 15 till dag 360. Kontakta försäkringsinformatören på din lokalavdelning för mer information.

❓ **Jag ska byta arbetsgivare. Vad ska jag tänka på?**

SVAR: Dels behöver du uppdatera uppgifterna i vårt medlemsregister. Det gör du enkelt genom att logga in på hemsidan (transport.se). Men framför allt måste du dubbelkolla så att arbetsgivaren är seriös och att det finns kollektivavtal. Det kan vi hjälpa dig med! Ring 010-480 3000.

dra av medlemsavgiften? Gå och rösta den 9 september! Har du inte möjlighet att rösta den dagen så går det bra att förtidsrösta. Det viktigaste är att just du röstar.

Detta händer i september

► Startpunkten, onsdagen den 24 september.



HYR VÅR STUGA!

Nu är det dags att anmäla sitt intresse om ni vill hyra vår Branässtuga under vintern. Hör av er till avdelningen på tel 010-480 3006.

► Avtalspunkten (Transport-avtalet), tisdagen den 18 september.

Anmäl dig till 010-480 3006 eller transport.6@transport.se.

► Lördagen den 22 september har vi representantskapsmöte med våra förtroendevalda,

som alla kommer att få en personlig kallelse till mötet.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Utbildning Vill du gå på en facklig informationsträff? Hör av dig till avdelningen för att anmäla dig till höstens tillfällen:

► Katrineholm: 15 september.

► Södertälje: 2 oktober.

Ta tillfället i akt och lär dig mer om ditt avtal genom att anmäla dig till höstens avtalsutbildningar:

► Bevakning: 12 september i Eskilstuna.

► Bensin: 9 oktober i Södertälje.

Kampdagar Var 15:e dag är avdelningen ute och besöker arbetsplatser. Mejla oss om du vill ha besök på *din* arbetsplats.

Uppsökeri Under vecka 36 kommer avdelningen att vara ute med tältet och träffa medlemmar. Om du har förslag eller önskemål på vart vi ska ta vägen, skicka ett mejl till avdelningen.

Glöm inte bort att utnyttja din rösträtt den 9 september!

Kontakt med avdelningen

Ring 010-480 3007 eller mejla transport.7@transport.se.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Hej medlemmar! Nu är snart hösten här och vi håller på och planerar! Vi kommer att ha möten och andra sammankomster, så håll utkik efter mer info.

Höstens representantskapsmöte hålls lördagen den 15 september kl 11–15.30 på avdelningen, Elementvägen 5 i Örebro. Det finns chans till kompetensutveckling, för vi kör en Avtalspunkt för åkeri- och miljöavtalen efter mötet (och eventuellt även för bevakning). Anmälan till Avtalspunkterna kan skickas till transport.9@transport.se. Skriv vilket avtal du är intresserad av.

Nästa avdelningsstyrelsemöte hålls måndagen den 1 oktober. Mer info om tid och plats kommer.

Följ med oss på en bussresa till Ullared! Lördagen den 13 oktober kl 3.30 avgår bussen från Elementvägen 5 i Örebro. Vi beräknar att vara tillbaka cirka kl 23. Först till kvarn gäller. Maxantalet är 54 personer. Alla medlemmar är välkomna att anmäla sig, och man kan även ta med sin respektive och barn.

Resan är gratis för medlemmar. Respektive följer med för 100 kronor och barn under 15 år för 50 kronor. Anmälan görs senast den 13 september till avdelningen på 010-480 3009 eller transport.9@transport.se.

Pensionärssektionen bjuder in till båtresa med räkfrossa! Följ med oss på räkbåten i Askersund, Vättern, den 13 september kl 15–18. Medlemmar åker gratis. Respektive får följa med för 360 kronor. 20 platser finns och det är först till kvarn som gäller. Samäkning från avdelningen, på Elementvägen i

Örebro, från kl 13.30, kommer att ordnas om det finns behov. Anmäl er senast den 5 september till avdelning 9 på 010-480 3209. Hoppas vi ses!

AVDELNING 11 GÄSTRICKLAND /NORDUPPLAND

Från och med den 1 september är avdelningen öppen som vanligt.

Möten

► Sektion 1 & 5: Torsdagen den 20 september kl 18, på avdel-



ning II, Sättrahöjden 16 i Gävle. Mötet börjar med fika.

► Representantskapsmöte: Torsdagen den 22 november kl 18–20. Plats: avdelning II, Sättrahöjden 16 i Gävle.

Utbildningar

► Start- och Avtalspunkter hålls den I och II oktober på avdelningskontoret, Sättrahöjden 16 i Gävle. Anmälan görs till avdelningen.

► ViT-utbildning hålls vecka 46, den 12–16 november, i Bollnäs. Anmälan görs till avdelningen.

AVDELNING 12 MALMÖ

Möten

► Måndagen den 10 september kl 16.30 kallas medlemmar i Sektion 30 (miljöarbetare) till möte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö. Fika serveras.

Välkomna, hälsar ordförande Zoltan Cikós, 070-818 52 29.

► Måndagen den 17 september kl 17.30 kallas medlemmar i Sektion 70 (olja, bensin och gummiarbetare) samt Sektion 80 (tidnings- och reklambud) till möte i avdelningens lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö (buss 32). På dagordningen bland annat verksamhetsplan för 2019 samt avtalsrörelsen 2020. Styrelsen träffas kl 17. Vi bjuder på fika.

Välkomna, hälsar ordförande Maths Nilsson, 072-149 33 24.

► Måndagen den 10 september kl 18 hälsas medlemmar i Sektion 90 (bevakning) till medlemsmöte i avdelning 12:s lokaler på Kosterögatan 5 i Malmö.

Välkomna, hälsar ordförande Kennet Thernström, 070-624 54 56.

AVDELNING 14 HELSINGBORG

Medlemsmöten i sektionerna

► Sektion I: Måndagen den 3 september kl 18 på avdelningens expedition i Helsingborg. Fika från kl 17.30.

► Sektion 3: Lördagen den 29 september kl 10. Folkets hus i Ängelholm. Fika från kl 9.30.

► Sektion 4: Lördagen den 15 september kl 11 på avdelningens expedition i Helsingborg. Frukost från kl 10.30.

► Sektion 5: Onsdagen den 26 september kl 18 på avdelningens expedition, Helsingborg. Fika från 17.30.

► Sektion 7: Lördagen 8 september kl 10. Bygdegården i Gråmanstorp. Fika från kl 9.30.

Vecka 36, den 3–7 september, är det uppsökerivecka. Då är vi ute och besöker arbetsplatser. Vill du att vi kommer till just din arbetsplats? Hör av dig till Jessica Dahlgren på OIO-480 30 14 eller transport.14@transport.se.

Startpunkten hålls den 15 september kl 9 på Avdelning 14

i Helsingborg. Anmälan till Jessica Dahlgren, OIO-480 30 14 eller transport.14@transport.se.

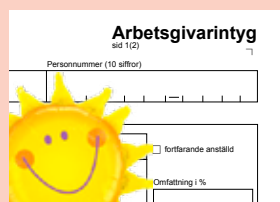
AVDELNING 16 GOTLAND

Avdelningen hoppas att alla har haft en trevlig sommar, och fyllt på med energi inför hösten och vinterns arbete.

Almedalsveckan. I år så var förbundet nere och genomförde två seminarier (under tisdagen och torsdagen) i LO:s lokaler, med många på plats som lyssnade.

En ring-aktivitet till några av våra medlemmar genomfördes tillsammans med två personer från förbunds-kontoret, på måndagkvällen den 2 juli.

Nu kör vi i gång med arbetsplatsbesök efter sommar-uppehållet igen. Vi försöker komma ut till ett eller två ställen under varje tvåveckorsperiod.



EFTER SOMMARJOBBET

Begär arbetsgivarintyg, gärna med vitsord vid avslutad anställning.

Bra att ha som referens och i CV, när ni söker nya arbeten framöver. **Vid frågor, kontakta er lokala avdelning eller Transport på direkten, OIO-480 30 00.**

Valet 2018 Gå in på Transports hemsida (www.transport.se/paverka/paverka-politiken) så får ni information, och filmklipp, om vilka krav som Transport ställer på politiken. Den 9 september går vi Transportare och röstar för schysta villkor på arbetsmarknaden.

Höstens medlemsmöte kommer att hållas den 20 september. Utskick sker med brev där inbjudan och dagordning medföljer. Budgetmötet är planerat till december.

Utbildningar i höst

► Om facket och om försäkringar. Målgrupp: upp till 30 år fyllda. 1–3 oktober, heldagar, ersättning utgår för minst två dagar, kontakta avdelningen snarast för mer information.

► Medlem i facket. Målgrupp: medlem i LO-fackförbund. Den 9–11 oktober, heldagar, ersättning utgår, kontakta avdelningen snarast för mer information.

► Introduktionsutbildning. För nya medlemmar, och även för dem som funderar på att gå med i Transport. Utbildningsstipendium. Kursen genomförs under en heldag den 31 oktober. Kontakta avdelningen för information.

AVDELNING 17 SKÖVDE-BORÅS

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

► 18 september kl 8–16 på Transport i Borås.

► 20 september kl 8–16 på Transport i Skövde.

► 20 november kl 8–16 på Transport i Borås.

► 29 november kl 8–16 på Transport i Skövde.

Välkommen med din anmälan till studieorganisatör Ulf Stigsson på ulf.stigsson@transport.se eller OIO-480 36 41.

Representantskapsmöte Du som är vald att representera din sektionens medlemmar (representantskapsledamot) kallas till möte lördagen den 22 september kl 10 (observera tiden!) på Transports Skövdekontor, Skåningstorpssvägen 5 i Skövde. Mötet kommer också att innehålla en förbundsutbildning för ledamöterna.

Kallelse skickas som vanligt via mejl och postalt. Där finns ärendeförteckning och färdssätt för Södra Älvsborgs ledamöter.

Det är närvaroplikt på mötet. Om någon, mot förmodan, skulle ha förhinder så meddela avdelningens ordförande Ulf Stigsson på OIO-480 36 41 eller ulf.stigsson@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Nu är det dags för sektionernas höstmöten och de kommer att hållas på följande platser:

► Söderhamnssektionen: Tisdagen den 11 september kl 18 på Transport, Kungsgatan 75 i Söderhamn.

► Hudiksvallssektionen: Onsdagen den 19 september kl 18 på Transport, Gammelbansvägen 6 i Hudiksvall.

► Ovanåkerssektionen: Måndagen den 24 september kl 18 på ABF, Västergatan 16E i Edsbyn.

Följande dagar kommer avdelningskontoret att hållas stängt, eftersom vi är ute och gör arbetsplatsbesök:

► Torsdagen den 30 augusti.

► Fredagen den 14 september.

► Måndagen den 24 september.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Välkomna tillbaka! Nu har de flesta haft sina sommarsemestrar... Vi kan konstatera att juli månad blev en minst sagt het historia, varmaste på över 260 år sägs det.

Nu gäller det! Valdagen den 9 september närmar sig snabbt, och det är *du* som har rösträtt som är med och avgör hur framtiden blir. Ta vara på din rättighet, fullgör din skyldighet – gå och rösta! Och rösta med förstånd...

Kalendarium

► 30 augusti: Vu sammanträder, förmiddag.

► 31 augusti: Sista dag för klubbar och sektioner att lämna in äskanden till avdelningens budget 2019.

► 3–7 september: Uppsökerivecka och valspurt!

► 9 september: Val!

► 9 september: Yrkesförearens dag.

► 10 september: Avdelningsstyrelsen sammanträder, kväll.

► 14 september: Kampanjdag.

► 18 september: Representantskapsutbildning, heldag. Berörda ledamöter har kallats.

► 20 september: Vu sammanträder, förmiddag.

► 24 september: Kampanjdag.

► 26–27 september: Förbundets konferens för studieorganisatörer, kassörer och avdelningsordföranden.

Startpunkten Utbildningstillfällen läggs ut löpande. Alla anmälningar till Transports olika utbildningar sker till avdelningens studieorganisatör Kimberley. För kontaktuppgifter och information, se hemsidan.

Nomineringsmöten på "g"

Avdelningen vill redan nu flagga för nomineringsmöten i sektionerna, som planeras äga rum i oktober.

Det behövs fler representantskapsledamöter i sektion I+4, 2 och 5 (nominera för fyllnadsväl), liksom fler sektionsstyrelseledamöter i nästan alla sektioner. Även sektionsordföranden.

Vi behöver fler förtroendevalda som är villiga att engagera sig fackligt. Du är välkommen att höra av dig med frågor eller funderingar.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Lördagen den 15 september anordnar Sektion I Åkeri & Miljö medlemsmöte med gokart. Vi samlas kl 10.30 för information och genomgång av dagen. Efter gokarten kommer det att bjudas på mat. Dagen kommer att tillbringas på Scandinavian Kartway, Nennesmovägen 21 i Anderstorp.

Då det finns begränsat med platser önskar vi att intresserade anmäler sig till lenny. odegarden@transport.se. Med kamratliga hälsningar, Sektionsordförande Michael Eskilsson.



MEDLEMSVÄRVNING

Nu har avdelningen ökat värdet på Superpresentkortet man får vid värvning av nya medlemmar. Gå in och läs mer om detta på vår hemsida.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Avdelningsstyrelsemöte Fredagen den 21 september kl 9 på avdelningen i Halmstad.

Sektionsmöten

► Ljungby: Måndagen den 24 september kl 18.30, ABF:s lokaler i Ljungby.

► Varberg: Tisdagen den 25 september kl 18.30, Folkets hus i Varberg.

► Gislaved: Onsdagen den 26 september kl 18.30, Folkets hus i Gislaved.

► Falkenberg: Måndagen den 1 oktober kl 18.30, Folkets hus i Falkenberg.

► Halmstad: Tisdagen den 2 oktober kl 18.30, IF Metalls hus på Vallås.

Introduktionsutbildningen Startpunkten hålls i Halmstad



AVDELNING 14 HELSINGBORG

Familjedag på Sundspärulan

Lördagen den 22 september, kl 11.00–15.00, arrangeras en familjedag (för allt från barnvagn till rullator) på Sundspärulan i Helsingborg, med trafiksäkerhet på schemat.

Det blir ansiktsmålning, hoppborg, vält-hytt, Ty-a-trailern, Polisens tunga grupp, veteranlastbilar, tävlingar med fina priser, popcorn, kott och grillat och drycker för både stora och små.

Varmt välkommen, önskar Transports avdelning 14!



tisdagen den 18 september kl 18 på avdelningen, Kungsgatan 10. Är du intresserad av att delta på utbildningen? Ring OIO-4803395 och anmäl dig.

Vecka 36 Åker vi runt på ett uppsökeri. Vi försöker besöka så många arbetsplatser som möjligt och diskutera det kommande valet. Skulle du vilja att vi kommer till just din arbetsplats? Hör av dig till avdelningen i så god tid som möjligt, så gör vi vad vi kan för att lösa det på bästa sätt.

Dags att rösta! Ett oerhört viktigt val går av stapeln söndagen den 9 september. Du kan läsa på vår hemsida om vilka frågor vårt fackförbund driver gentemot våra politiker. Vad du än gör, se till att göra din röst hörd vid detta val!

AVDELNING 26 NORRBOTTEN

Startpunkten Under hösten kommer avdelningen att genomföra ett antal grundutbildningar, Startpunkten handlar om Transport, vad du får i ditt medlemskap och varför det är bra att vara medlem. Utbildningen är öppen för alla, även dem som ännu inte är medlemmar. Kontakta oss och anmäl ditt intresse.

ViT Vecka 47 har avdelningen en Vi i Transport-utbildning. Det är en femdagars fördjupningskurs på Medlefors i Skellefteå. Antalet platser är begränsade, så vi ser gärna att ni är snabba med att anmäla er till kursen. Ring eller mejla.

Stora Noliamässan i Piteå Den 4–12 augusti hölls den stora Noliamässan i Piteå. Under de dagarna hade vi samtal med drygt 300 personer, medlemmar och andra, om Transport, arbetsmiljö, arbetsrätt och annat som är kopplat till Transport, politik och valet.

På Transports dag var även förbundets ordförande Tommy Wreeth och Jimmy Ovesson, som arbetar med Ordning och reda i åkeribranschen, på plats.

Load Up North 30 augusti – I september hålls Load Up North, som är en branschmessa, i Boden. Transport kommer att ha en monter på plats. Där är du varmt välkommen att träffa oss.

I direkt anslutning till mässan är ett Truck Meet, som man kan besöka med samma biljett.

Mötesvecka

Under vecka 36, med start den 3 september, är det möten i våra sektioner.

3 september
► Luleå, på avdelningsexpeditionen.
► Gällivare, ABF-LO Hantverkargatan 26.

4 september
► Boden, ABF Fabriksgatan 6.
► Kiruna, ABF Mangigatan 25.

5 september
► Piteå, på Sossestugan vid Rådhusorget.

► Pajala, Folkets hus.

6 september
► Kalix, ABF.
► Haparanda, ABF Gallerian.

Under mötesdagarna kommer avdelningen, tillsammans med Seko, även att vara ute på olika arbetsplatser (mellan kl 10 och 14):

► 3 september: DHL, Luleå, samt Gällivare, se avdelningens Facebooksida för plats.

► 4 september: Kiruna, se Facebooksidan för plats, samt Älvsbyn vid Kanis. Mötet är i Boden kl 18.

► 5 september: Burlink Piteå samt Junosuando/Pajala.

► 6 september: Bygg och Plåt i Kalix. Möten i Kalix och Haparanda.

Glöm inte bort att det även är val samma vecka. På sektionens mötena får du information om vad Transport vill.

Så gå och rösta den 9 september! Det är en rättighet och skyldighet som våra förfäder och arbetare före oss har kämpat för att vi ska få.

AVDELNING 28 I NORR



Frukostträff Den 7 september kl 7.30–9.30 är det frukostträff i Umeå.

För våra planerade aktiviteter, titta in på avdelningens hemsida och läs mer.

Vill du att vi ska besöka din arbetsplats under hösten? Kontakta avdelningens ordförande Sandra Jakobsson på OIO-4803435 eller sandra.jakobsson@transport.se.

Är du intresserad av att gå en utbildning? Kontakta vår studieorganisatör Vasilios Papoutsis på vasilios.papoutsis@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! Hoppas ni alla har haft en bra sommar. Nu kör vi i gång med full fart.

Under hösten kommer vi fortsätta vår utbildningssatsning. Vi ser gärna att ni hör av er till oss på avdelningen om ni vill få mer kunskap i hur ni kan förbättra på just er arbetsplats. Vi har allt från introduktionsutbildningar om de grundläggande delarna på svensk arbetsmarknad och vad en fackförening är till fördjupning om samhället i stort. Funderingar/frågor? Kontakta avdelningens studieorganisatör Viktor Andersson.

Val 2018. Den 9 september är

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Vill du hjälpa till?

Avdelning 55 kommer att medverka på Bondens och skogens dagar i Backamo den 1–2 september.

Har du möjlighet och viljan att hjälpa till? Hör av dig till oss på tel OIO-4803055 eller e-posta till transport55@transport.se.



det val i Sverige. Vi tycker det är viktigt att ni går och röstar! Vad är bra för oss flygarbetare? Om vi inte tar plats och värnar våra demokratiska rättigheter, vem ska göra det då? Funderingar/frågor? Kontakta avdelningens ordförande Johan Eriksson.

Arbetsmiljö/lag/avtal Vi svarar gärna på era frågor runt detta!

► Dan Holmberg, regionalt skyddsombud.

► Petri Perälä, ombudsman.

► Johan Einarsson, ombudsman.

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

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Vi hoppas att alla har haft en bra sommar. Vissa har älskat värmen, andra har längtat till hösten. Men nu är vi i alla fall på väg mot en färgglad årstid.

Vi startar hösten med medlemsmöten i sektionerna. Jag hoppas att många av er har möjlighet att delta. Vi är en medlemsorganisation som är beroende av att medlemmar engagerar sig för att det ska fungera i vår avdelning.

Just nu sliter alla våra sektioner hårt på grund av brist på folk som kan tänka sig att avsätta några timmar för att se till att Transport fortsätter vara en stark fackförening.

Tänk på att även om allt fungerar bra på just din arbetsplats så är det inte säkert att det är så överallt. Kanske någon annan skulle behöva råd och tips på hur ni har fått det att fungera hos er, för att de också ska kunna få en bättre arbetsplats.

Att bevista ett möte kan göra stor skillnad för både dig och för andra. Tillsammans är vi starkast. *Cecilia Gunnvall, verksamhetsassistent*

► Sektion I: Den 2 september kl 10 håller sektionen ett extra medlemsmöte/nomineringsmöte, då ordföranden i sektionen ska gå i pension. Följande nomineringar kommer ske: Ordförande i sektion I, ledamot i sektionsstyrelsen, suppleant i sektionsstyrelsen, ordinarie ledamot i avdelningens representantskap samt suppleant för ordinarie ledamot i avdelningens representantskap.

Den 30 september kl 10 håller sektionen medlemsmöte där det kommer att förrättas val.

Båda mötena hålls på Karpalundsvägen 39A i Kristianstad, på avdelningens kontor.

► Sektion 2: Den 8 september kl 11 har sektionen medlemsmöte på Saxemara båtvarv.

Sektionen vill gärna höra vad som händer på din arbetsplats och vilka frågor du som medlem tycker är viktiga att arbeta med framåt.

► Sektion 3: Medlemsmötet äger rum den 1 september och vi skrev om det i förra numret av tidningen. Vi hoppas att ni har anmält er till mötet och föredraget med Jimmy Ovesson.

► Sektion 4: Håll utkik på hemsidan för att se vad som händer i sektion 4. Vill du komma i kontakt med sektionen kan du alltid kontakta avdelningen, OIO-4803051 eller transport.51@transport.se, så vidarebefordrar vi kontakten.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

Val 2018 Inför valet jobbar Transport med de här frågorna: Rädda svensk åkerinäring, Dumpa inte våra villkor med skattepengar, Stoppa taxifusket och Trygg bevakningspersonal ger ett tryggare samhälle.

Vill du vara med och påverka tar du kontakt med avdelningens valledare Lennart Sköld, OIO-4803757 eller lennart.skold@transport.se.

Glöm inte att lägga din röst den 9 september, det är din rättighet och skyldighet som medborgare i ett demokratiskt samhälle.

Representantskapssammanträdet är den 29 september på Nordens Ark Hunnebostrand. Vi börjar med kaffe/te och smörgås kl 9.30. Sammanträdet börjar kl 10 och avslutas cirka 13 med lunch. Kallelse och dagordning skickas till ledamöter i god tid innan mötet.

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter, ni når honom på OIO-48036022 eller alexander.hutter@transport.se.

► Startpunkten: Grundutbildning (även för icke medlemmar). Hålls på avdelningsexpeditionen. Ring eller mejla

avdelningen eller Alexander för anmälan.

► Avtalspunkten: Grundutbildning på 4–8 timmar i ditt kollektivavtal. Hör av dig om du är intresserad (endast för medlemmar).

AVDELNING 88 DALARNA

Så var det dags att köra i gång efter det som vissa av oss kanske haft, en välförtjänst semester. Den 5 september klickar vi i gång hösten med ett medlemsmöte i sektion 4, på avdelningen, Tunagatan 20 i Borlänge. Mötet börjar kl 18,30. Är du inte medlem men arbetar inom transportbranschen? Lite nyfiken men osäker på vad ett möte är eller hur ett möte går till? Kom in och var med ändå, eftersom det är ett ganska viktigt möte. Ingen föranmälan behövs.

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

Studier Vill du gå en Startpunkt eller Avtalspunkt? Det blir tre tillfällen under september: den 15,18 och 30 september. Det finns även möjlighet den 14 oktober och 27 november. Kontakta ordförande Åke Westerberg, på OIO-4803638 eller ake.westerberg@transport.se, så kan vi kolla något datum som passar. Skulle ordförande inte hinna svara så återkommer han vid senare tillfälle.

Informationsträff om pensioner Är du på väg att gå i pension? Har du frågor kring hur man kan göra, när det börjar bli dags att ta 52 veckors semester?

Vill du fortsätta jobba efter 65? Pension heltid eller halvtid? Många frågor, väldigt krångliga regler.

Till hösten ordnar avdelningen, tillsammans med Folksam, informationsträffar för er som har tankar kring pensionen, lite om hur man kan gå till väga. Kontakta ordförande Åke Westerberg om ni är intresserade av att vara med. Samma kontaktuppgifter som här ovanför.



HYR VÅR STUGA!

Som medlem i Transport har du möjlighet att hyra vår stuga i Sälen/Tandådalen. Info och priser finns på hemsidan, www.transport.se, under avdelning 88.

Fyra reparatörer och en handledare finns på plats i verkstaden denna sommaronsdag. Roland Berglund renoverar ett cykelnav.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Månadens medlem

Roland är inte ute och cyklar när det gäller tvåhjulingar

Inte blir det många timmars sömn för dubbelarbetande Roland Berglund. Men efter 65-årsdagen i sommar tänker han gå ner till ett jobb: cykelreparatör.

Han är tidningsbud sedan 1971, och har rullat sin kärra på ungefär samma gånggrunda i centrala Nyköping sedan dess. Med i Transport sedan 1972. Men nu efter sommaren blir det pension – från det jobbet i alla fall.

– Det bästa med att vara tidningsbud är friheten, att rå sig själv på nätterna. Men jag tror att det kan bli för rörigt för mig nu när vi ska börja med brev och småpaket också.

Cykelrenoveringen blev ett andra yrke när Roland Berglund för några år sedan blev av med ett av två distrikt plus ett extrauppdrag inom tidningsdistributionen. Han blev arbetslös på deltid och fick arbetsförmedlingens hjälp till en bidragsanställning på deltid. Nu finns den på cykelverkstaden Silverhojen, en del i ett arbetskoooperativ som drivs av en ideell förening.

– Jag har tre problem, berättar Roland Berglund. Läs- och skrivsvårigheter och nedsatt inlärningsförmåga.

Dock har han inte det minsta problem när det handlar om att reparera, renovera och plocka ihop cyklar.

Hur har du lärt dig det?

– Självlärd. Jag började skruva med cyklar när jag var nio, tio år. Då höll jag på med mina och brorsans cyklar, sedan blev det även pappas och mamas.

Till kooperativets verkstad kommer det både fordon som behöver en mindre reparation – och rena vrak.

– Jag minns en cykel som jag gjorde i ordning. Det fanns bara en framgaffel, ramen och en gammal kedja. Sedan letade jag rätt på begagnade delar, och kostade på den nya plastskärmar. Det blev en jättefin cykel! Jag har sett den på stan genom åren, och den är fortfarande lika fin.

I grunden har Roland Berglund förstås ett betydande cykelintresse, och har trampat i hundratals olika lopp sedan 1972.

– Jag har brutit två gånger, berättar han.

En av gångerna hade han helt enkelt kört för mycket och för långt, knäna höll inte. Den andra handlade det om vädret. Och efter en vurma 1985 fick han ta paus från cyklandet under en lite längre period.

– Brorsan och jag var ute och tränade. Jag körde på något på vägen ... ramlade av cykeln och hamnade under en bil. Då fick jag ett däck över en axel och armen, jag spräckte två revben och fick lungan utblåst. Som tur var hade jag hjälm på huvudet.

Lena Blomquist

ROLAND BERGLUND

Ålder: 65.

Jobb: Tidningsbud och cykelreparatör.

Bor: Lägenhet i Nyköping.

Antal cyklar: Sex: två på vinden, två i källaren, en på balkongen och en i sovrummet.

Mest använd: En hybridcykel, ett mellanting mellan mountainbike och racer.

Genomförda cykellopp: 538 stycken, men det var före sommaren och hans 40:e Vätternrunda.



FOTO: LENA BLOMQUIST

Cykelintresset har hållit i sig sedan barndomen.



Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har omkring 58 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

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

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

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

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

Kort om a-kassan

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

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



FOTO: LENA BLOMQUIST

Halva klubbstyrelsen på Securitas i Närke: Sirke Karlsson, ordförande, och Mattias Hansson, ledamot. Saknas gör sekreteraren Oscar Rosén och suppleanten Daniel Erschler.

Månadens klubb

Securitasklubben kan räkna segrarna

Samarbetet med facket och skyddsombuden var dåligt. Företaget missade gång på gång att informera. Det blev förhandling – och under hösten kommer alla anställda på Securitas i Närke att kompenseras med både en betald utbildningsdag och någon rolig aktivitet.

– Jag tycker att vi är på rätt väg, säger Sirke Karlsson, ordförande i Transportklubben. Nu träffas vi på mbl varje månad och mellan de mötena mejlar chefen.

– Vi i styrelsen har också varit mer aktiva de senaste åren, fortsätter ledamoten Mattias Hansson.

SIRKE KARLSSON ÄR särskilt nöjd med ett par fackliga segrar:

– Innan jag blev ordförande fick styrelsen till ett avtal för resursväktarna.

Det handlar om fast anställda som hoppar runt där de för dagen behövs. Med det här avtalet garanteras de utbildning så att de ska

klara alla uppgifter. Samt högre lön.

NÄSTA SEGER HANDLAR om villkoren för dem som jobbar på ledningscentralen. Vid årsskiftet införde företaget arbetstidsförkortning för nattpersonalen.

– Men det visade sig att de inte tänkte ge oss något retroaktivt trots att de anställda i Malmö och Stockholm hade fått två år ...

Detta gjorde klubbordföranden i Närke ganska ilsken. Och förhandlingen slutade med två års retroaktiv ersättning, delvis i pengar delvis i tid.

Några jobbar dag, andra ständig natt. Vissa har en

fast arbetsplats, andra ron-derar hela passet. Området sträcker sig över mest hela Närke. Det kan inte vara lätt att hålla kontakten med medlemmarna i fackklubben på ett bevakningsföretag?

– Vi informerar mest muntligt, sätter upp ett anslag om det är något speciellt och påminner om möten med sms, säger Mattias Hansson.

STYRELSEN KÄMPAR FÖR att få fler aktiva. Att rekrytera nya medlemmar kan också kännas trögt i en tid då många unga har lärt sig att "ensam är stark".

– Jag har suttit några kvällar och ringt runt till dem som inte är med i facket, berättar Sirke Karlsson. Och det ska bli fler gånger.

De är fyra i styrelsen, varav en är suppleant. De pusslar med tiderna för att

få till styrelsemöten som alla kan vara med på. Minst fyra gånger om året händer det.

Och däremellan har klubben bjudit in till uppsökeri med grillning vid företagets lokaler eller nattetid utanför Transports avdelningskontor. Någon gång har de kört ut godis och information till alla Securitaskontor i Närke.

FRAMÖVER BLIR DET mer information om försäkringar också, och pensioner.

Lena Blomquist



Både Sirke Karlsson och Mattias Hansson är skyddsombud.

SECURITASKLUBBEN NÄRKE

Antal medlemmar: 66 av 125 anställda.

Tillhör: Avdelning 9.

Historia: Omstart för drygt 15 år sedan.

Från baksätet

Las, en avgörande fråga för mig i valet

Det finns politiska frågor som är så viktiga att de ensamma skulle kunna avgöra var jag lägger min röst. En sådan är lagen om anställnings-skydd (las).

I Sverige är det lätt för arbetsgivarna att anställa. Och lika lätt att säga upp, om företaget vill minska verksamheten. Det spelar ingen roll om lönsamheten är god och efterfrågan urstark, vill en åkare dra ner så är det fritt fram att sälja fordon och säga upp chaufförer.

Det är en medveten svensk politik som i decennier bidragit till nyföretagande och en god tillväxt. Priset som arbetsgivarna fått betala för flexibiliteten är ett visst mått av anställningstrygghet, som regleras i just las.

Las kan liknas vid en pall som vilar på tre ben. Själva sitsen består av "saklig grund". Det krävs saklig grund för att arbetsgivaren ska kunna säga upp personal. Arbetsbrist utgör sådan grund.

De tre benen under sitsen hänger ihop och är alla lika viktiga för att pallen inte ska välta. Det handlar om:

→ Tillsvidareanställning som ska vara huvudregel på arbetsmarknaden. Alla former av visstid och påhugg innebär ju att jobbet automatiskt upphör och anställningstryggheten försvinner.

→ Turordningsreglerna. Arbetsgivaren bestämmer fritt när anställda ska sägas upp. Men inte vilka. Huvudprincipen är sist-in-först-ut.

→ Återanställningsrätten. Nyligen uppsagd personal har företrädare när arbetsgivaren behöver ta in mer folk igen. Utan den bestämmelsen skulle ju åkaren lätt kunna sparka obekväma förare och ersätta dem med andra.

DET FLESTA INSER säkert att pallen redan är ranglig. Inte minst på grund av floran av visstidsanställningar som fått enormt genomslag på arbetsmarknaden. Det har

aldrig varit lättare än nu att plocka in personal på lösa boliner.

Facket går också ofta med på avsteg från turordningsreglerna, för att rädda kvar nyckelpersoner åt arbetsgivaren. Återanställningsrätten kan rundas genom att företaget hyr in ny personal kort efter att uppsägningar gjorts.

Mats Glavå, docent i arbetsrätt, har ingående granskat anställningsskyddet. Han anser att pallen är vinglig, men att den fortfarande går att sitta på.

Glavå hävdar att mycket av kritiken som riktas mot las bygger på myter. Att lagen hindrar företag från att anställa eller behålla nyckelpersoner, stämmer helt enkelt inte.

INFÖR ÅRETS VAL har alla borgerliga partier, plus Sverigedemokraterna, gått ut med att las måste luckras upp. Längst går Centern som vill avskaffa turordningsreglerna helt i företag med upp till 50 anställda.

I mina ögon är det extremt illavarslande. En stor del av Transports medlemmar jobbar i företag med färre än 50 anställda. För dem skulle tryggheten kraftigt urholkas.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.

”
En stor del av Transports medlemmar jobbar i företag med färre än 50 anställda. För dem skulle tryggheten kraftigt urholkas.



Hallå där!

CHRISTEL GRIP

... på Widrikssons åkeri, ett av 31 företag som i början av augusti fick ett särskilt tack av regeringen för att ha erbjudit jobb och praktikplatser till nyanlända.

Hur började det?

– Vi behöver chaufförer som kör distribution framför allt i Stockholmsområdet, och eftersom många nyanlända har körkort gick vi med i IOO-klubben.

Vad är IOO-klubben?

– Det är ett initiativ från regeringen för att fler nyanlända ska komma in på arbetsmarknaden. Vi företag som har gått med erbjuder oss att ta emot minst 100 personer under tre år.

– Själva har vi tagit emot sju, en bra bit från målet alltså. Men det var svårt att hitta dem som uppfyller alla våra krav.

Vilken sorts praktikplatser eller jobb har de nyanlända fått hos er?

– Det handlar om chaufförer som jobbar, inte praktikplatser. Vi har människor av väldigt många nationaliteter här.

Har du några tips till andra åkerier eller företag i andra branscher?

– Ja, min erfarenhet är att nyanlända är väldigt motiverade. De vill verkligen komma in på arbetsmarknaden, lära sig språket och få kollegor. Jag hoppas att det är givande för dem som får jobb hos oss, men framför allt är det givande för oss som arbetsgivare.

LENA BLOMQUIST

Fotnot: Sedan oktober 2015 har 31 företag tagit emot 3728 nyanlända i projektet IOO-klubben. De har fått praktik eller en subventionerad anställning.

Toppen & botten

↑ **All folklig uppslutning när skogsbränderna härjade. Och inte minst stödet från grannländerna.**

↓ **Vattenskotrar. Så förbannat onödigt att busköra även i skärgårdens mest avlägsna naturreservat. Måste varje vrå av vårt land vara ett motoriserat nöjesfält?**

