

Andon – problem och möjligheter

För fyra år sedan infördes andonsystemet på banorna i TC som ännu ett sätt att rationalisera. Finns det något sätt vi kan använda systemet? Och hur hanterar vi chefer som inte vill att vi använder det?

Andon kom från Toyota (som i sin tur snott det från Ford för länge sedan). Syftet med andon är att rationalisera, Toyota använde det som ett enkelt redskap för att driva upp arbetstakten: om ingen larmade kunde takten höjas, om för många larmade så att det blev stopp måste den sänkas. Som en känd tekniker på Toyota förklarade skulle det helst vara så mycket larm att det var på väg att bli stopp hela tiden. Då visste företaget att alla låg precis på gränsen till vad de klarade av.

Toyotas sätt att använda andon bygger på att det inte finns några fackliga avtal eller regler för arbetstakten. Men vi har sådana avtal och regler som, trots allt, sätter vissa gränser för hur mycket jobb företaget får lov att lägga in på varje balans. Därför kan Volvo inte använda andonsystemet på riktigt samma sätt. Syftet är dock detsamma: att kunna göra balanserna så hårda som möjligt utan att försämra kvaliteten. När balanserna är så tajta att minsta störning leder till att vi jobbar ner oss ska andonsystemet fånga upp detta. På så sätt behöver företaget inte ge oss några marginaler. De teoretiska system som teknikerna använder för att räkna ut våra balanser är precis det: teoretiska. Vad de räknar ut vid skrivbordet stämmer långtifrån alltid med vår verklighet på golvet. Och av någon anledning verkar det oftare som om det råkar bli för jobbiga balanser än för lätta...

Men vi kan också använda andon till att visa att balansen är för stressig eller materialet svårt att montera. Om vi kommer överens om att larma när vi jobbar ner oss istället för att stressa och springa kan det vara ett argument för att ta bort jobb eller sätta till mer folk.

Kvasten har tidigare skrivit om chefer som blir irriterade när folk använder andon. Men företagets egna regler säger att montören ska larma när det uppstår problem, även om det leder till att banan stannar. Ett tips om hur vi kan handskas med sådant har kommit från ett skyddsombud som uppmanat alla arbetskamrater att säga till när chefen har klagat på att de använt andon. Skyddsombudet har sedan skrivit ner alla sådana tillfällen, samlat ihop dem och tagit ett snack med chefen. Sådant är väldigt bra eftersom det gör problemet till en sak mellan oss som grupp och chefen, istället för mellan chefen och oss som enskilda personer.

Det behöver naturligtvis inte vara en fackligt förtroendevald som gör detta, vem som helst på avdelningen eller laget kan hålla reda på sådant, men det kan vara praktiskt att ge skydds- och kontaktombudet den uppgiften eftersom de har rätt att ta ut tid och chefen är tvungen att prata med dem om de begär det.

Lars Henriksson

P-böter eller sen ankomst?

Trafik- och parkeringskaoset utanför fabriken fortsätter.

I förra **Kvasten** skrev en arbetskamrat från TB1 om den eländiga trafiksituationen utanför fabriken och hade även några förslag på vad som kunde göras. Ingen på företaget har hört av sig om dessa förslag men det är väl inget att förvåna sig över. De flesta som har något att säga till om jobbar väl flextid och sitter långt från våra parkeringsplatser. Hade det varit samma kaos utanför PV-huset skulle det nog hänt saker för länge sedan.

Kvasten publicerar här en liten historia ur vardagen som belyser hur vi drabbas:

”Nu kan jag bara inte hålla mig längre. Jag hade ägt min nya bil som jag köpt av min arbetsgivare i fem dagar och fått min första p-bot. Och detta sker på vår parkering på jobbet! Jag kom till jobbet tjugo minuter senare än jag brukar och tänkte: ”Skönt, nu hittar jag en p-ficka lätt när natten har slutat.” Men där hade jag fel. Hela fabriken jobbade över tills vi skulle börja! Jag cirklade runt och kollade i några minuter och försökte även komma in på nästa parkeringsområde men det gick inte på grund av trafiken. Till slut var jag tvungen att ställa mig på en plats där det inte var målat en ruta, fast ändå inte i vägen för någon annan, för att hinna in till min arbetsplats! Döm om min förvåning och ilska när jag kommer ut till bilen efter ytterligare en dag med övertid och får en käftsmäll... p-böter! Undrar om min arbetsgivare eller dom som de anlitar som P-vakter skall betala den? Alltså, det finns alldeles för få markerade p-platser redan sett till antalet anställda per skift och det hjälper verkligen inte att det byggs om runt omkring så att många av de befintliga har försvunnit. Ska man behöva få magsår för att man först på morgonen måste jaga en p-plats och sedan på eftermiddagen åter stressa för att det tar nästan en timma hem istället för dom vanliga 15 minuterna på grund av byggarbetet som pågår?! Efteråt tänkte jag att jag kommit billigare undan med att sitta och vänta på att natten stämplade ut så jag fick en p-ficka och kommit två perioder försent till jobbet! Men då hade jag väl fått en varning för det.

Tarja ”

Självklart är det viktigt att alla kör och parkerar säkert och lagligt utanför fabriken och på väg till och från jobbet. Men då måste det också finnas möjlighet att parkera enligt reglerna. Och detta är företagets ansvar! Eller är tanken att dra in lite extrapengar på p-böter nu när det inte gått så bra i produktionen?

Förbättringsvecka?

Vad är egentligen en förbättring? Frågan ställs under de så kallade "kaizenveckor" som genomförs då och då.

Nyligen genomförde företaget en så kallad "kaizenvecka" i TC. *Kaizen* är ett japanskt ord som betyder "förbättring" och eftersom fler av oss pratar svenska än japanska skulle det varit rimligt att kalla det "förbättringsvecka". Men om de använt det svenska ordet skulle det framstått lite för tydligt att det som är en "förbättring" för företaget inte alls behöver vara det för oss som arbetar.

Den viktigaste "förbättringen" som företaget hoppas på av "kaizenveckan" är att kunna ta bort balanser. För oss innebär det att jobbet på andra balanser blir hårdare, vilket de flesta av oss inte tycker är någon förbättring. Särskilt inte om det innebär att den borttagna balansen medför att någon av oss blir omflyttad eller inte får sin tillfälliga anställning förlängd. Om vi å andra sidan skulle föreslå att en balans som är ergonomiskt dålig skulle åtgärdas genom att sätta till en x-man, är det knappast något företaget skulle se som en förbättring. Genom att kalla det *kaizen*, och inte "förbättring" hoppas ledningen antagligen att vi ska glömma bort att förbättringar för dem inte är detsamma som förbättringar för oss.

Hur som helst, under en "kaizenvecka" är det meningen att tekniker och lagledare ska ta fram sådant som är "förbättringar" för företaget, framför allt rationaliseringar. Men precis som vid vanliga ombalanseringar måste företaget informera om alla förändringar i ASG där skyddsombuden har rätt – och skyldighet – att ifrågasätta sådant som leder till försämringar, både när det gäller ergonomi och andra påfrestningar, som till exempel ökad stress. Denna skyldighet gäller ännu starkare för cheferna eftersom de enligt lagen är personligen ansvariga för arbetsmiljön, men av någon anledning är det nästan aldrig någon av dem som tar upp arbetsmiljöproblem som kan stoppa rationaliseringar.

MÖRDARBILAR

De senaste årens prat om självstyrande bilar har rest en moralisk fråga: hur ska bilen programmeras om den ställs inför valet mellan att köra på någon eller göra en manöver som riskerar dem som åker i bilen.

Mercedes har nu som första företag svarat rakt ut på frågan: Deras bilar kommer programmeras för att till varje pris skydda dem som sitter i i bilen, även om det innebär att köra ihjäl fotgängare.

ÖVERTID = 150 000 HELTIDSJOBB

En vanlig arbetsvecka under förra året arbetade 733 300 svenskar övertid, i genomsnitt 6,2 timmar. Det innebär 4,6 miljoner timmar övertidsarbete under en normal vecka. Överfört till arbetstillfällen motsvarar det cirka 150 000 heltidsjobb. Detta samtidigt som över 300 000 människor är öppet arbetslösa i Sverige. Detta visar en ny undersökning som tjänstemännens fackliga organisation TCO lagt fram. Vi som arbetar jobbar hårdare och mer medan hundratusentals går sysslolösa.

TROTS DOMAR MOT FACKLIGT AKTIVA:

Fortsatta strejker i Kina

Eftersom vi jobbar i ett kinesiskägt företag med flera fabriker i Kina är det bra att hålla koll på vad som händer i det stora landet i öster, särskilt på arbetsplatserna. Ju hårdare de kinesiska arbetarnas löner och arbetsvillkor kan pressas av företagen och staten desto större möjlighet för arbetsgivarna här att hota med att flytta produktionen dit om de inte får som de vill.

Sedan den stora strejkvågen i bilindustrin sommaren 2009 har myndigheternas attityd mot all oberoende facklig verksamhet hårdnat och förra vintern greps flera fackliga aktivister av polisen. Tre av dessa dömdes nyligen till villkorliga fängelsedomar i Kinas viktigaste industriprovins Guangdong för att ha hjälpt arbetare som varit i konflikt med sina arbetsgivare om obetalda löner. Detta är mycket vanlig orsak till protester och strejker i Kina när företag stänger fabriker för att flytta till de ännu lägre lönerna i Vietnam och andra länder i Asien.

Men trots de många angreppen på fackligt aktiva fortsätter strejker och protester i Kina, under det senaste kvartalet har de framför allt ökat i byggindustrin och servicesektorn. Detta är växande delar av landets ekonomi som dessutom inte kan flytta utomlands på samma sätt som produktion av skor, bilar eller mobiltelefoner.

SOM VANLIGT...

... tackar vi så hemskt mycket för de bidrag som kommer in till *Kvasten* så att vi kan fortsätta trycka den.

MEN...

...på senare tid har flera arbetskamrater sagt att de gärna vill ge en slant men att aldrig har kontanter med sig nuförtiden och frågat om det går att swischa pengar till *Kvasten*. *Kvasten* har alltid varit väldigt informellt organiserad, vi är ingen förening och har inget konto, allt för att minska jobbet och kostnaderna med att ge ut den. Samtidigt inser vi att kontanter är på väg ut så vi måste göra något för att fortsätta få in pengar till tryckningen. Vi har därför funderat på att lägga ut ett av våra egna telefonnummer så att det går att swisha dit. Pengarna hamnar då på ett personligt konto vilket kan kännas konstigt. Å andra sidan har vi hittills fått pengar i handen av folk, vilket egentligen är samma sak. Men eftersom pengar är känsliga saker ställer vi därför en fråga till er, våra läsare:

Tycker ni att det är OK att lägga ut ett privat nummer som det går att swisha till *Kvasten* på?

Svara gärna till vår mejl: kvastentips@hotmail.com

**NÄSTA MÅNAD HAR KVASTEN FUNNITS I 10 ÅR!
DET FIRAR VI MED ATT KOMMA
UT SOM VANLIGT.**

***Kvasten* ges ut av folk som jobbar på Volvo Personvagnar i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson
Vill du ha *Kvasten* i din e-post? Skicka mail till kvastentips@hotmail.com**