

PROJEKT FUSKAR MED ERGONOMI

I förra *Kvasten* tog vi upp exempel på hur företaget med hjälp av ergonomer ändrar bedömningar så att skadliga, ”röda” jobb, blir bra, ”gröna”, utan att något ändrats i verkligheten. *Kvasten* kan nu avslöja att detta inte är något som bara händer i fabriken. På högre nivåer är fusket till och med satt i system med allvarliga konsekvenser för oss som jobbar i produktionen.

När bilarna förändras sker detta i olika projekt på utvecklingsavdelningarna. De har ett officiellt krav på sig att se till att det ska gå att montera bilen på ett säkert och ergonomiskt sätt. Om det inte går att lösa genom konstruktionen kan det bli aktuellt med automatisering eller andra tekniska hjälpmedel som projektet tar fram och bekostar när förändringarna införs i fabriken. Det är en bra princip. I teorin åtminstone. Efter förra *Kvasten* skrev en person med god insyn i hur arbetet går till i projekten till oss och berättade om hur det ibland går till i verkligheten. Där har vissa tekniker utvecklat påhittiga metoder som snarare är till för att få fram fina siffror än ergonomiskt riktiga monteringar. Så här skriver hen:

”Det är helt riktigt att många röda balanser har blivit gula eller gröna av en konstig anledning. Tyvärr så finns det krafter på företaget som vill mörka röda balanser redan i projektfasen. På ME (Beredningen) har man tagit fram en egen version av något som kallades Kuben som är tänkt att användas i tidiga faser av nybilsprojekt. BME/Kuben var ett hjälpmedel för att se om en balans var röd, gul eller grön. Men efter ett tag så upptäckte vi som använde BME/Kuben att det gick att fuska sig fram till ett grönt resultat fast balansen var röd.

Runt 2007 beslutades det att vi inte skulle använda BME/Kuben mer och den togs bort. Nyligen berättade en person på beredningen för mig att de varnat för att en ny monterings skulle bli röd. Då fick de till sig en ny version av Kuben och den visade att monteringen helt plötsligt hade blivit grön!

Detta fusk görs i projektfasen för att visa på låga kostnader samt att man inte behöver tänka till och kanske automatisera vissa moment för att erhålla gröna monteringar. Men när det väl kommer

ner till fabriken så kommer det att visa sig relativt snabbt att balanserna är röda i verkligheten och då är det för sent. Att ändra ett rött arbetsmoment till grönt när den väl har kommit till fabriken är oftast väldigt svårt, om det överhuvudtaget går. Det är i dom flesta fallen förknippat med stora kostnader. Hade man istället varit ärlig i projektfasen så hade monteringen kunnat förbättras eller rent av automatiseras. Kostnaderna hade varit låga i produktionen men givetvis så hade den totala projektkostnaden stigit och det vill man ju givetvis inte göra.”

Kvasten har genom andra kontakter på utvecklingsavdelningarna fått denna beskrivning bekräftad. Den så kallade ”Kuben” används för att ”måla om” röda monteringar till grönt för att hålla nere kostnaden för projektet. Istället lastar de över problemet på oss som bygger bilarna som får betala med våra kroppar. Detta fusk med ergonomi kan knappast vara okänt för chefer på högre nivåer. Och har det varit okänt innan så är inte det från och med nu.

Lars Henriksson

SKADAD AV RÖD ”HEMMABALANS”

De felaktiga ergonomiska bedömningarna vi skrev om i förra *Kvasten* får allvarliga följder, särskilt när de kombineras med små och dåliga rotationer. Här berättar en arbetskamrat som drabbats hårt.

Jag läste i förra *Kvasten* om hur företaget fifflar med de ergonomiska bedömningarna och kände igen det från min egen bana. Hos oss har vi sju balanser i laget och vår chef har fått för sig att vi ska börja på våra ”hemmabalanser” varje dag, något som pågått sedan i våras.

Just min ”hemmabalans” är en balans med flera röda moment. Den får inte användas som inlåningsbalans just eftersom den inte är ergonomiskt okej. Med sju balanser,

åtta timmars arbete och entimmesbyten står jag alltså på den balansen två timmar om dagen medan övriga är där en timme om dagen. Jag har alltså monterat dubbelt så många detaljer i ergonomiskt påfrestande arbetsställningar som resten i laget. Behöver jag säga att jag nu åkt på en arbetsskada, tvingats vara sjukskriven och förlorat inkomst. Allt på grund av dålig ergonomi och dålig rotation.

Skadad i onödan

MODEL LINE UR DRAGTRUCKARNAS PERSPEKTIV

Kvasten har i flera nummer tagit upp hur projektet med Model Line försämrat arbetsmiljön på bana 1:6. Men det är inte bara på banorna som Model Line ställer till det. Även Logistik drabbas.

I tidigare Kvastar har det tagits upp hur Model Line påverkar banan på ett negativt sätt.

För oss som kör dragtruckar med material till banan är det också negativt med Model Line då det innebär att det bara finns ett racks på banan. Med bara ett racks på banan innebär det ständiga övertider innan och efter arbetstid och vid rasterna för att banan inte skall stanna. Flera av oss har nu börjat hävda att arbetet skall kunna utföras på

vår arbetstid och går inte ut och arbetar innan den.

Sen har vi säkerhetsfrågan. Vi fick någon vecka efter att Model Line infördes till oss att tillbuden ökat med truckarna. Borde då inte frågan om varför ställas? Om det bara finns ett racks på banan måste vi komma med dragtruckarna i exakt det ögonblick när rackset är tomt, annars blir det stopp på banan. Det är ett stressmoment för oss som kör och stress i sig ökar risken för tillbud och olyckor.

Christer Pålsson, TC14 Nat

ARBETSMILJÖVERKET HOTAR MED BÖTER

Historien om vad som händer på bana 1:6 fortsätter. Arbetsmiljöverket har, som vi tidigare skrivit, sagt att de funderat på att göra ett så kallat vitesföreläggande, det vill säga att hota företaget med böter om de inte gör vad lagen kräver när det gäller arbetsmiljön. Företaget svarade att de skulle följa kraven och nu har Arbetsmiljöverkets beslut kommit. Verket hotar med ett vite på 150 000 kronor om inte företaget uppfyller de krav Arbetsmiljöverket tidigare satt upp, nämligen att företaget ska undersöka arbetsmiljön på ett antal punkter:

"Undersökningen ska minst omfatta följande:

- Kraven i arbetet för era arbetstagare och arbetsgrupper*
- Om resurserna är anpassade till kraven*
- Om återhämtningstiden är tillräcklig (pauser, mikro-pauser)*
- Om det vid hög arbetsbelastning finns möjlighet att följa instruktioner om hur arbetet ska utföras*
- Om fysiska och ergonomiska förhållanden bidrar till hög arbetsbelastning."*

Detta ska redovisas senast 13 januari 2020. Det kommer att bli mycket intressant att se vad företaget kommer fram till i sin utredning och vad Arbetsmiljöverket sedan svarar på den. Inte minst när det gäller frågorna om återhämtningstiden är tillräcklig, om resurserna är anpassade efter kraven och framför allt om fysiska och ergonomiska förhållanden bidrar till hög arbetsbelastning. Det är viktigt att lägga märke till att Arbetsmiljöverket inte ställer frågan om vad våra avtal säger om arbetstakten. Om balanserna inte tillåter tillräcklig återhämtning eller är skadliga på annat sätt spelar det ingen roll om de "går ihop" enligt MTM-avtalet, de är ändå inte tillåtna enligt Arbetsmiljölagen. Följetongen fortsätter.

STOLSTOLLAR PÅ GÅNG IGEN

Vad är det med stolar och chefer? *Kvasten* har flera gånger skrivit om hur chefer på olika ställen beordrat att stolar ska tas bort. På de flesta banor har stolarna försvunnit för länge sedan eftersom det är så trångt. Men på de ställen där det finns stolar lämnar det cheferna ingen ro. (Detta gäller givetvis bara på fabriksgolvet. På kontoren står stolarna självklart kvar...)

Nu har frågan blossat upp igen. Efter att Göteborgs -Posten haft en artikel om att företaget tagit bort stolarna för satsningspersonalen i TB1 gjorde IF Metalls skyddsorganisation en framställan enligt Arbetsmiljölagen, en så kallad 6:6a, som de även lämnat in till Arbetsmiljöverket. Företagets svar på denna framställan var talande:

"Då stolarna inte är en del av arbetsuppgifterna/arbetsprocessen så har företaget beslutat att ta bort stolarna. Borttagningen påverkar inte arbetsuppgifterna."

Alltså på ren svenska: "Vi tar bort stolarna för att vi kan."

För nu var det ju inte för att stolarna behövdes för arbetsuppgifterna som folk ville ha dem utan för att kunna vila sig från arbetsuppgifterna då och då. Att det finns chefer som inte fattar det, ens när de anställda påpekar saken, säger ganska mycket.

Som tur är har *Kvasten* gjort en enkel handledning i konsten att vara chef, ***KVASTENS CHEFFSKOLA***, som vi publicerade för några år sedan. De fyra lektionerna finns alla på Facebooksidan "*Kvastens Utbildningsanstalt*". Lektionerna kan printas ut och sättas upp på avdelningar där det verkar finnas luckor i chefens utbildning.

Vi vill i detta sammanhang särskilt rekommendera Lektion 2: "*Vill du ha något måste du ge något*".

EXTRA GOD MAT I DECEMBER – FÖR VISSA

Det är för det mesta inget större fel på maten i våra matsalar. Men visst lät det trevligt när det kom upp en nyhet på intranätet att Coor hade tagit hit ett antal framstående kockar för att göra gästspel i Volvos personalmatsalar i slutet av november och början av december. Lite extra god mat är aldrig fel. Fast det gällde naturligtvis inte alla, som vanligt är det skillnad på folk och folk. Det är bara de matsalar som ligger nära kontorslandskapen på berget som får finbesök. Vi i fabriken får nöja oss med den vanliga maten. Kanske lika bra det, våra 30-minutersraster är inte avsedda för att vi ska njuta av någon exklusiv mat utan för att vi snabbt ska sleva i oss näring så att vi orkar bygga bil igen.

***Kvasten* ges ut av folk som jobbar på Volvo Personvagnar i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson
Vill du ha *Kvasten* i din e-post? Mejla kvastentips@hotmail.com Bidrag till tryckning: Swish 0702195961**