

## Tillbaka till Blåbackslagret

I förra Kvasten berättade truckförarna i Blåbackslagret om sin arbetssituation och vad de utsattes för av ledningen. Här får de komma till tals igen för att berätta mer om sin situation. Vad har hänt sedan senast och hur har det gått?

“Inte så bra.” Så kan man nog sammanfatta läget att döma av den mängd historier som de tycker att **Kvasten** borde skriva om. Tyvärr finns det inte plats för allt, men här kommer i alla fall några exempel.

### SKRÄMSKOTT

Det som är gemensamt för de flesta historier som kommer fram är hur cheferna verkar anstränga sig för att skapa en stämning av rädsla och osäkerhet.

Truckförarna berättar:

– Dagen efter att förra Kvasten kom ut ställde sig vår PL på ett morgonmöte och sa att Volvo slutit avtal med ett utomstående företag om att ta över en del av Logistiks jobb. Många blev så klart oroliga. Vi fick inte reda på hur det skulle påverka oss eller våra jobb, bara att det var påskrivet och klart.

– Vi började fråga runt, till facket och andra, som sa att det inte stämde. Dagen efter kom PL ner igen och sa att han aldrig sagt något, att alla vi 40 hade hört fel och missförstått honom.

– Vi kan inte låta bli att tro att det hela var för att skrämma oss, säger flera av truckförarna.

### ARBETSSKADOR

En oerhört allvarlig sak gäller förarnas hälsosituation och hur företaget agerar gentemot dem som skadat sig eller har fått problem av jobbet. Eftersom de flesta har jobbat mycket länge på företaget har åtskilliga hunnit dra på dig förslitningar och andra skador. Något som inte blir bättre av de förändringar som skett de senaste åren.

Bakom detta ligger det nya upplägget som vi skrev om i förra

**Kvasten** och som ergonomer kritiserade redan när det planerades för några år sedan.

– Företaget har medvetet försämrat ergonomin, förklarar en av förarna. Succesivt har ergonomitruckar och automatlager ersatts med manuella lyft och de “höskrindor” som vi drar runt i fabriken och det ska vara helt genomfört våren 2011

– Vi tror att systemet var något Danielsson hade med sig från Saab, fortsätter han. Nu packar han handduken och drar iväg till Kina och lämnar oss här med sämre arbetsmiljö.

Flera av förarna berättar:

– Många av oss har ont och har också sökt läkare. Flera på avdelningen har magnetröntgats och har dokumenterade skador. Men väldigt få rapporterar detta som arbetsskador, förklarar en av dem som har ont.

– Vi drar oss för detta av olika anledningar, berättar en. Själv blir jag blir nästan illamående bara av att prata med PL. Jag har inget förtroende för honom, definitivt inte när det gäller att prata om mina problem.

### OMPLACERING I STÄLLET FÖR ÅTGÄRDER

– Det vanliga svaret folk får när de antyder att de har problem är: “Omplacering”. Vi har exempel på hur folk som väntat på operation skickats in för att köra truck i TC

(Att det inte skrivs arbetsskaderapporter när människor skadar sig eller går till läkaren på grund av jobbet är oerhört allvarligt och borde leda till omedelbara åtgärder. Se rutan nedanför om detta.)

Grundproblemet för truckförarna, de många och tunga lyften

Vänd! ↗

## Anmäl alltid skador!

Även om läget hos Blåbacksförarna verkar extremt är det säkert så att det finns fler ställen där det slarvas med arbetsskador. Detta är mycket allvarligt och får inte ske, varken för Volvoanställa eller för dem som jobbar på bemanningsföretag.

Det finns flera viktiga anledningar att skriva arbetsskaderapporter. Dels gäller det att dokumentera skadan eller sjukdomen för en viss person vilket kan ha betydelse för försäkringar och annat i framtiden.

Dels att hindra att samma eller liknande skador händer igen. Därför är det viktigaste som chefen ska fylla i den sista punkten, punkt 7 på blanketten: “Ånge åtgärder som förhindrar upprepane av skadan.” Och där ska det alltså inte stå “omplacering” eftersom det inte lär

hindra att någon annan skadar sig på ett visst jobb. Det ska stå vilka åtgärder som vidtagits för att minska skaderisken när det gäller *jobbet*.

En arbetsskaderapport ska naturligtvis fyllas i när det händer en olycka men också om man anser sig ha en arbetssjukdom, alltså besvär som förorsakats av arbetet, t.ex. att man har ont i ryggen eller en axel. Då räknas den dag man sökt vård som den dag då arbetsskadan visat sig.

Arbetsskaderapport ska också skrivas

om man råkar ut för en olycka på vägen till eller från arbetet, färdolycksfall.

Företaget är ansvarigt för arbetsmiljön och det är närmsta chef, PL, som enligt lag är skyldig att skriva arbetsskaderapporter. Om det inte sker så kontakta skyddsombudet på avdelningen. Eftersom det finns åtskilliga i fabriken som inte har Volvo som arbetsgivare utan är anställda på Lernia och andra bemanningsföretag är det viktigt att det skrivs arbetsskaderapporter även för dem.

Forts. "Tillbaka till Blåbackslagret"

av blåbackar, finns kvar. Kvar är också problemen med upplägget av körningarna. Många av förarna som pratar med **Kvasten** är övertygade om att fler kommer att skada sig av jobbet.

#### FACKFÖRENINGEN

Även om alla inser att skulden för problemen ligger på

företaget och dess chefer är många av blåbacksförarna också besvikna på fackföreningen.

– Nyligen hade vi ett medlemsmöte och många kom dit och var upprörda, berättar flera.

– Vi ser inte att vår gruppstyrelse gör någonting. De vet att vi inte mår bra men inget händer.

Intervjuade gjorde Lars Henriksson

## Övertid och taktuppgångar

### ÖVERTID - LAG OCH AVTAL

Strax efter att förra **Kvasten** kritiserade företagets sätt att planera övertid kom samma sak upp i Göteborgs Posten. Volvos informationschef fick då frågan varför de inte går upp i takt istället för att pressa personalen. Hans svar var att det krävdes "en omställningsperiod på 6-8 veckor" för en taktuppgång men bilarna behövdes snabbt och därför var det nödvändigt med övertid. (Varför det skulle vara nödvändigt att planera övertid i december om det gällde bilar som behövdes så snabbt framgick inte av chefens svar, men man kan ju inte begära att en informationschef håller sig informerad om vad som sker på företaget...)

#### ANSTÄLL FLER!

Detta kunde kanske låta rimligt. Nu var det bara så att dagen *innan* detta stod i GP gick förmännen i TC ut och berättade för oss att ledningen beslutat öka takten med 1,5 bilar i timmen redan veckan efter! Totalt skulle takten öka med 3 bilar under hösten. Så mycket för "en omställningsperiod på 6-8 veckor". Och fortfarande ligger de planerade 6-dagarsveckorna fast. Om det vore så att övertiden var till för att få ut ett visst antal bilar som planeras skulle det rimliga istället vara att höja takten något mer och anställa fler människor. Det är inte precis brist på folk som söker jobb i stan.

#### BEGÄR FÖRHANDLING

Det har redan förekommit ett antal tvister om rätten att slippa jobba lördagar och vad olika chefer än säger är det inte de som har sista ordet. Vi har fortfarande en del rättigheter kvar och bör utnyttja dem om vi behöver det. Här bredvid finns några fakta om vad som gäller. Det viktiga är att alla som inte kan jobba över och ändå inte får "ledigt" på lördagarna tar kontakt med sin fackliga representant och att facket sedan driver frågan till förhandling.

*Tack! Tack! Tack!*

Den här gången tackar vi särskilt er som jobbar på Door Line, PUR och Logistik TV för att ni samlat in pengar till **Kvastens** tryckkostnader.

Enligt Teknikavtalet, det avtal som gäller i verkstadsindustrin i hela Sverige, skall en anställd jobba över "såvida han icke är därtill förhindrad" eller att andra regler stoppar det, som t.ex. rätten till dygnsvila, taket på 150 timmar per år eller 50 timmar i månaden.

Under många år tolkades detta av Metall som att det räckte med att man hade personliga skäl för att slippa övertid.

För några år sedan kom Metall och arbetsgivarna överens om en annan tolkning:

*"Då arbetstagaren anmäler förhinder för övertidsarbete ska förhinder vägas mot arbetsgivarens intresse att få övertiden utförd. Efter sådan intresseavvägning beslutar arbetsgivaren om förhindret är godtagbart skäl för att inte arbeta övertid."*

Det vill säga: arbetsgivaren avgör vad som är viktigast, deras behov av övertid eller våra förhinder att jobba.

**Men om du har skäl att inte jobba över som företaget inte godkänner så kan facket ändå förhandla.** Till sitt stöd har de då bl.a. Medbestämmandelagens paragraf 34. Där står:

*"Uppkommer mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisation, som är bundna av samma kollektivavtal, tvist om medlems arbetskyldighet enligt avtal, gäller organisationens mening till dess tvisten har slutligt prövats".*

Det vill säga: om facket och företaget har olika åsikt gäller fackets åsikt tills dess saken är färdigförhandlad.

## "Det sprider sig, sa de som skrev i Kvasten"

(Gammalt Volvo-ordspråk)

**Kvasten** har funnits i snart fyra år, en liten fabrikstidning "av och för oss som jobbar i TC" som det står i huvudet. Rätt snart märkte vi att **Kvasten** började spridas även utanför TC. Folk gav eller skickade den till samåkare och kompisar på andra delar av Torslanda som sedan tog med den till jobbet och så vidare. Det senaste året har då och då folk från andra fabriker börjat höra av sig med uppmantran, synpunkter eller önskemål om att få **Kvasten** till sin arbetsplats. Självklart finns det problem och saker som skulle må bra av att komma upp i ljuset även på andra ställen än i TC och uppenbarligen finns det många på andra ställen som är intresserade av **Kvasten**. Vi som idag ser till att **Kvasten** skrivs, trycks och sprids jobbar i TC och har (nästan) inga möjligheter att sprida den på andra ställen. Om någon vill ha den till sin arbetsplats får ni hämta den hos oss eller prenumerera via e-post och trycka upp den själva.

Samma sak med innehållet: vi snappar upp vad som händer där vi jobbar och har svårt att hålla koll utanför vår fabrik. Vill någon att vi ska skriva om vad som händer på andra ställen, får ni själva se till vi får reda på det. Det vore mycket välkommet, för vi har absolut inget emot att **Kvasten** växer och blir en tidning av och för alla som jobbar på Volvo Torslanda. Särskilt bra skulle det vara om några av er som jobbar på bemanningsföretag hör av er och berättar om era villkor. Vi tror att det finns en hel del där som behöver lyftas fram i ljuset. **Kvasten** nås som vanligt på: [kvastentips@hotmail.se](mailto:kvastentips@hotmail.se)

**Kvasten** ges ut av folk som jobbar i Volvo Personvagnars Monteringsfabrik i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson  
Vill du ha **Kvasten** i din e-post? Skicka mail till [kvastentips@hotmail.com](mailto:kvastentips@hotmail.com)