



**3F'er: 30 timers
arbejdsuge er en god ide**
Nedslidning kræver svar
– eksempelvis en 30
timers arbejdsuge
Side 2



Chauffør med gang i den
Christina Brennecke er
den første kvindelige
lufthavnsoperatør inden
for serviceområdet i
Norden.
Side 3



**Først skræmme, så
skyde**
Besøg hos mågejægerne i
lufthavnen
Side 6-7



**Uddannelse bryder
daglig trummerum**
Per Pedersen har sat
uddannelse i system på
Gate Gourmet
Side 8



Travlt, men også frie tøjler
Lagerarbejdere har været med til at lave
arbejdsgangene i Jetpaks nystartede afdeling i lufthavnen
Side 9

Jetpak:

30 timers arbejdsuge kan løse mange problemer



Hårdt fysisk arbejdsmiljø og øget pensionsalder kan modsvares af nedsat arbejdstid, mener Erik Sørensen, arbejdsmiljørepræsentant i SGH, der her ses til demonstration i Bruxelles.

Højere pensionsalder og et svækket arbejdstilsyn er et problem for ansatte med hårdt fysisk og psykiske arbejde. Et modsvar kan være indførelse af en 30 timers arbejdsuge, mener Erik Sørensen fra SAS Ground Handling.

Hovedmålsætningen for mit arbejde som arbejdsmiljørepræsentant i SAS Ground Handling er, at forholdene bliver så gode, at alle sikres en god og tryk alderdom.

Udviklingen er desværre gået den modsatte vej siden årtusindskiftet. Regeringer og folketingsflertal har forhøjet pensionsalderen, svækket efterlønnen og forringet Arbejdstilsynet. Og selv om der er sket forbedringer i arbejdsforholdene lokalt, har de ikke modsvaret forringelserne.

Det rammer hårdt på arbejdspladser med stor fysisk og psykisk belastning. Bagageportører har arbejdsforhold, hvor alle arbejdsmiljøproblemer er til stede.

Arbejdet er hårdt for ryg, skuldre og knæ. Samtidig udsættes vi for støj og forurening og for kulde og træk – både i bagagehal og i marken. Skifteholdsarbejde og korte deadlines, der fremmer stress, er også et problem for helbredet – og dermed mulighederne for at nå helskindet gennem arbejdslivet og have glæde af

pensionistlivet, når vi når så langt.

Som bekendt er 3F'eres gennemsnitlige levetid meget lavere end gennemsnittets.

Flere hjælpemidler – men også hurtigere tempo

I de 30 år, hvor jeg har arbejdet i lufthavnen, er der kommet mange hjælpemidler til. Men de udnyttes desværre ikke optimalt. Det skyldes flere ting.

Måden at arbejde på er stort set den samme. Jeg plejer at sige det på den måde, at vi ikke arbejder smartere, kun hurtigere. For hver gang der indføres ny teknologi, indregner ledelsen per automatik en produktivitetsforbedring.

Det er et problem, at SAS stort set har været i permanent krise – og at svaret hele tiden hedder effektiviseringer.

Effektiviseringer og øget produktivitet er ikke i sig selv dårligt – hvis de løste problemer med arbejdsgange, der ikke fungerer optimalt.

Men virkeligheden er desværre, at vi løber hurtigere – og dermed slides hurtigere ned.

Samtidig er de skånejobs, der tidligere kunne gives til slidte ansatte, forsvundet.

Arbejdskravet er nu, at alle – uanset alder og helbred – som minimum kan arbejde i bagagehallen. Det betyder, at flere ansatte opsiges, når de ikke længere kan leve op til kravene.

Et andet problem med de

nye hjælpemidler er, at der er en vis konservatisme blandt både ansatte og ledelse, så ny teknologi ikke bruges optimalt.

Det problem kan kun løses ved at give bedre tid til indkøring og oplæring i de nye hjælpemidler. Så sikrer man, at alle bruger dem – og bruger dem rigtigt.

Udfordringerne

Der er en meget stor kamp for at få arbejdsmiljøet ind på hele den politiske dagsorden. Det er vigtigt, at stille spørgsmålet: Hvilken gavn har lønmodtagere af lavere skatter, hvis det skal betales med mere nedslidning og en dårligere alderdom? Arbejdstilsynet er blevet besparet – og besøg er nu mere indledning til forhandling end påbud til arbejdsgiverne om at rette ind efter lovgivningskrav.

Det er vigtigt, at arbejdet for forbedringer af arbejdsmiljøet ikke kun føres på den enkelte arbejdsplads. For så risikerer man at svække sin egen virksomhed i konkurrencen mod andre virksomheder, der har dårligere arbejdsmiljø.

Netop derfor er det så vigtigt, at miljøarbejde sker i samarbejde mellem flere arbejdspladser, i de lokale fagforeninger og i fagbevægelsen generelt.

For at tage det lokale arbejde først:

Samarbejdet i 3F Kastrup er meget vigtigt. Det er eksem-

pelvis med til at løse koordinationsproblemer mellem ansatte i forskellige virksomheder.

Et eksempel er samarbejdet mellem handlingselskaberne og CPH om hurtig snerydning på standpladserne. 3F Kastrup har været med til at få lavet fælles procedurer, så aben ikke bare flyttes rundt – og bagagearbejdere føler sig presset til at arbejde under forhold, hvor de risikerer at gå på røv og albuer.

30 timers arbejdsuge

På landsplan ser jeg også ger-

ne at fagbevægelsen prioriterer bedre arbejdsmiljø og sikring af en tryk alderdom meget højere. Det kan blandt andet ske gennem sikring af bedre forhold for arbejdsmiljørepræsentanter i overenskomsterne – og fx bemyndigelse til at kunne stoppe arbejdet, hvis forholdene ikke er i orden.

Selv om jeg er socialdemokrat, synes jeg, det er spændende, at Alternativet og Enhedslisten har rejst en diskussion af mulighederne for at indføre en 30 timers arbejdsuge.

Det vil kunne løse flere problemer på én gang.

For det første vil det give flere arbejdspladser til de mange, der i dag er uden for arbejdsmarkedet.

For det andet vil det mindske nedslidningen på arbejdspladserne – så flere kan nå en god og tryk alderdom.

Og for det tredje åbner det flere muligheder for den fleksibilitet, som mange arbejdsgivere ønsker – i lufthavnen ikke mindst omkring peak-tidene for flyafgange. Det kan føre til flere fastansatte og færre deltids- og vikaransatte.

Lyder det urealistisk? Måske. Men hvis produktivitetsforbedringer i stedet for at konverteres til løn omsættes til kortere arbejdstid, ja så er kravet faktisk ikke så urealistisk.

Men det kræver selvfølgelig en fagbevægelse, der prioriterer kravet om kortere arbejdstid i forhandlinger og overenskomster.

Erik Sørensen er arbejdsmiljørepræsentant i SAS Ground Handling.

Han har – bortset af en femårig periode som selvstændig – arbejdet i lufthavnen siden 1987.



Christina Brennecke er uddannet lufthavnsoperatør, men regner med fortsat at køre bus: „For jeg er glad for være, hvor jeg er,” siger hun.

Fart og tempo over lufthavnsoperatør

Christina Brennecke er en kvinde med krudt i rumpetten – og den første kvindelige lufthavnsoperatør inden for serviceområdet i Norden. Hun anbefaler andre at tage uddannelsen.

Christina Svanholm Brennecke har arbejdet som buschauffør i CPH's kørselsafdeling, KOR, i ni år. Her fragter hun dagligt passagerer mellem terminal og fly.

– Det er en fantastisk arbejdsplads med gode kolleger – og for det mest også glade kunder, siger hun.

Ud over busser til og fra flyene driver afdelingen også lufthavnsbusserne, der er i fast drift mellem terminalerne – i daglig tale kaldt „rundtossen”.

Fartglæde

Selv om Christina Brennecke med sin årelange ansættelse har bevist, at hun er en stabil og pålidelig medarbejder, er hun også en kvinde med fart over feltet.

– Jeg er måske ikke helt almindelig, siger hun med klar humoristisk undertone.

– Jeg kan bedst lide at være i gang med noget. Jeg har svært ved at sidde stille i mere end fem minutter af gangen – så kaster jeg mig over et gøremål, siger hun.

Lysten til fart og tempo er ikke kun i overført betydning;

– Jeg elsker at køre – og gerne hurtigt. Det kan jeg selvfølgelig ikke i busserne herude eller på de danske veje. Men jeg får lysten afprøvet på min motorcykel, når jeg fx kører på de tyske autostradaer, siger hun.

Køreglæden har også mundet ud i, at Christina Brennecke er formand for en lokal

motorcykelklub i Hvidovre, Friheden MC. Og at hun i hele sit voksne arbejdsliv har søgt mod transportopgaver. Hun skiftede eksempelvis arbejde fra kontorgang til lager i betonfirmaet Spæncom, så hun kunne arbejde med betonelementer fra bl.a. en traverskran.

Det store erhvervskørekort tog hun for næsten 25 år siden, da hun fik ansættelse hos en vognmand.

– En af kørelærerne forudsagde dengang, at jeg ville blive buschauffør. Det grinede jeg af, men han fik jo ret, siger hun.

Privat er det også næsten altid Christina Brennecke, der sidder bag rattet.

– Det hænder, at min søn får lov til at køre – men kun når jeg er flink, griner hun.

Merituddannelsen

Lysten til aktivitet er det, der har drevet hende til at tage en uddannelse som lufthavnsoperatør. Det er sket på en såkaldt voksenmerit, dvs. ved siden af arbejdet som chauffør og med løn.

Hun startede i august 2016 og sluttede i maj 2017. I den periode har hun deltaget i tre forløb af henholdsvis fem, tre og en uges varighed på TEC Hvidovre, der tidligere hed Landtransportskolen

– Jeg synes, det er sjovt at lære nyt – især at få noget nyt mellem hænderne. Og det gør man i løbet af uddannelsen, siger hun.

Hun mener ikke, at det kun er folk med samme drive som hende selv, der har glæde af uddannelsen:

– Jeg kender ikke nogen, der ikke har været glad for uddannelsen. Jeg kan kun anbefale forløbet til andre. Det er lærerigt og udviklende. Og så giver det jo også en bonus på lønnen, siger hun.

Merrituuddannelsen til luft-

havnsoperatør startes op to gange om året. Holdene består af ansatte fra både mark-, bagage- og kørselsafdelingerne i CPH. Og det er en klar fordel, mener Christina Brennecke.

– Det giver et kanon-sammenhold i klassen. Både fordi vi alle kommer fra CPH, men også fordi tværfagligt gruppearbejde ryster os sammen. Det er spændende at opdage, hvordan vores forskellige erfaringer bidrager til at løse fx fælles projektopgaver, siger Christina Brennecke.

Service i centrum

På forhånd havde Christina Brennecke stort erhvervskørekort – ellers havde hun jo heller ikke kunne være buschauffør. Nu er kortet til bus og lastbil blevet suppleret med flere køretøjer – bl.a. truck og specialtraktorerne til snerydning i lufthavnen.

– Jeg tror egentlig ikke, jeg får brug for truckkortet. Men jeg synes også, det er langt sjovere at køre med de store specialtraktorer, siger hun.

Og det får hun brug for, da hun indgår CPH's sneberedskab.

– Det er faktisk en betingelse for at tage uddannelsen til lufthavnsoperatør, fortæller hun.

Snerydderne i busafdelingen har ansvar for standpladser, mens marken tager sig af baner og rulleveje.

Umiddelbart ændrer titlen som lufthavnsoperatør ikke hendes arbejde i lufthavnen.

– Jeg regner med fortsat at køre bus. For jeg er glad for være, hvor jeg er. Men jeg har mere overskud til at give den service, som CPH gerne vil levere. Den største forandring er, at jeg nu ved mere om de andre afdelinger – og at jeg er blevet bedre kvalificeret til mit eget, siger hun.

I sidste måned kom den så, den længe ventede Luftfartsstrategi

Det er godt, at den danske stat er blevet bevidst om luftfartens betydning for hele landet – og dermed også behovet for en samlet strategi. Men det er lidt skidt, at strategien mangler ambitioner.

Jeg savner f.eks. helt noget om værn mod social dumping, noget om uddannelse af jordpersonale, noget om belastning og partikler og om hvordan branchens ansatte skal holde et langt arbejdsliv.

Måske skyldes det, at lufthavnsstrategien, som S-R-SF regeringen i sin tid satte i gang, nu har en minister fra Liberal Alliance for bordenden?

På plussiden er, at regeringen via EU vil engagere sig i indsatsen mod regelshopping:

Man kan håbe, at det så ikke bliver noget, der forsvinder i det EU, der faktisk ønsker billigere transport og ser liberalisering og deregulering som midlet.

INITIATIV (31) *Regeringen vil arbejde for klare og gennemsigtige regler på EU-niveau samt regler, som skal sikre, at selskaber ikke udnytter forskelle i medlemsstaternes lovgivning, herunder implementering og fortolkning af retsakter fra EU, på en måde som ikke var hensigten.*



Henrik Bay-Clausen, formand, 3F Kastrup.

Det ville være på sin plads, hvis Danmark går til „kanten af konventionerne” (eller EU-reglerne) for at sikre lige vilkår i branchen. F.eks. ved at forlange, at alle, der ønsker at flyve her til, skal anerkende ILO konventioner om lønmodtagerrettigheder. Det ville være et signal til golfselskaber, Ryanair m.fl. og det ville klæde Danmark, der jo ellers forlanger respekt for vores demokratiske værdier.

Taksterne i Københavns Lufthavn også er bragt i spil i strategien. De skal ned, er målet.

CPH går i selvsving over indblandingen og mener, at lavere takster skader både dem selv og f.eks. SAS, og vel at mærke også medarbejderne begge steder, hvis taksterne sættes ned.

SAS mener nærmest det stik modsatte.

3F Kastrup vil rigtig gerne have SAS og CPH i ét rum, samtidig, for at snakke om afgifter, tværbane, bagagekapacitet mm. For uanset forskellige interesser er alle i lufthavnen hinandens forudsætning.

Endnu er det ikke lykkedes. Og det er ikke fordi vi ikke har inviteret ...



– Vi skal være friske og indstillede på at have travlt, men stresshåndtering er en del af vores uddannelse, siger Mikkel Andersson, flyveleder i kontroltårnet og Naviairs kontrolcenter.

Kontroltårnet i lufthavnen:

Travlt, men ikke stresset

Vi har travlt, men vi er ikke stressede, siger Mikkel Andersson, der er flyveleder om arbejdsforholdene på Danmarks måske smukkeste arbejdsplads.

Det er sjældent, at man oplever så formidabel en udsigt som fra kontroltårnet i Københavns lufthavn.

Vinduespartierne giver udsigt til horisonten hele vejen rundt – og i klart vejr kan man se fra sydspidsen af Dragør til Kronborg i nord.

Halvfjerds meter over jorden styres fly af højt specialiserede flyveledere, der er ansat i Naviair, ind og ud af lufthavnen.

Udsigten er dog ikke kun imponerende, men også praktisk:

– Når flyene kommer ind i nærheden af lufthavnen, er det oftest nemmere at vurdere om hastigheden og afstanden imellem to fly er passende. På radaren synes de hurtigt tæt på hinanden og desuden bevæger de sig i ryk på grund af radarens opdateringshastighed, siger Mikkel Andersson, der arbejder som flyveleder i både tårnet og Naviairs kontrolcenter.

– Det er et job med et meget stort ansvar at være flyveleder. Men det er faktisk mindre stressende end de fleste forestiller sig, siger Mikkel Andersson.

– Vi skal være friske og mentalt indstillede på at have travlt. Men vi har meget strenge regler for, hvordan vi skal udføre vores arbejde – og stresshåndtering er en del af kravet og uddannelsen til flyveledere, siger han.

– De fleste flyveledere er gode til at multitask. Så der er også småsnak mellem os, når der ikke er meget trafik. Men den forstummer selvfølgelig, når vi har travlt. Mest social omgang sker i pauserne, siger han.

Nichejob

Det er meget svært at få en uddannelse som flyveleder. Det skyldes ikke kun at kravene er meget høje – næsten identiske med dem, der stilles til piloter – men også at der kun er knap 400 stillinger som flyveleder i Danmark.

– Det er et nichejob at være flyveleder. Vi har en uddannelse, som man ikke kan bruge i andre jobs, siger Mikkel Andersson.

Uddannelsen kan dog bruges i hele verden, men da systemer til styring af flytrafik, luftrumsstruktur og ikke mindst sproget typisk er forskellig, kan det i nogle tilfælde kræve efteruddannelse i 2-3 år.

Naviairs samarbejde med flyvelederorganisationer i Sverige og en række andre europæiske lande, har dog udvidet mulighederne for flyveledere en smule.

Samarbejdet går blandt an-

det ud på at udvikle styrings-systemer i fælleskab.

800 fly i døgnet

Flyveledelsen i tårnet er opdelt i to etager. I den nederste del styrer flyvelederne trafikken i apron – eller forpladsen. I den øverste styres trafikken på manøvreområdet, dvs. rulleveje, baner og luftrum omkring lufthavnen.

Kontroltårnet har været i brug siden 2008. Før blev trafikken styret fra et tårn i Naviairs hovedbygning i den vestlige del af lufthavnen. Det gamle kontroltårn fungerer nu som nødtårn og kan altid bemannes i løbet af få timer. Døgnet rundt, året rundt.

Flyvelederne håndterer cirka 800 fly i døgnet.

– Der er aftalt 83 fly i timen som en max-grænse med de faciliteter og infrastruktur, der er i lufthavnen, siger Mikkel Andersson.

Flyvelederne arbejder oftest i intervaller af cirka én times varighed – derefter er der en pause af en halv til en hel times varighed, som man kan bruge, som man vil: spille spil, hvile eller motionere. Det vigtigste er ikke, hvad man gør – men at man får tankerne væk fra flyveledelse.

Naviair drives på markedsvilkår

Flyveledelse er flyttet fra at være en statslige institutions opgave til at varetages i en offentligt ejet selvstændig virksomhed.

Naviair blev oprettet i 2001 og har siden 2009 været en selvstændig offentlig virksomhed. Før 2001 blev flyveledelse varetaget af en statslig institution: Statens lufthavnsvæsen.

Naviair indtægter kommer især fra afgifter, som flyselskaberne betaler for at flyve gennem dansk luftrum, og fra indtægter fra de lufthavne, hvor Naviair styrer trafikken.

De fleste indtægter indtjenes i kontrolcenteret i Naviairs hovedbygning i den vestlige del af lufthavnen. Her arbejder flyveledere både med overvågning og trafikstyring af de fly, der letter og lander i København og med de fly der passerer gennem dansk luftrum.

Fire slags flyveledere – og en femte

Fra et fly holder på standpladsen og til det forlader dansk luftrum, har det haft kontakt med fire slags flyveledere: apron-, tårn-, approach- og centerflyveledere

Overvågning og ledelse af flytrafik på forpladsen foregår fra kontroltårnets nederste etage.

Flyvelederne kaldes her „apron“, der på engelsk betyder forklæde, men på dansk nok ville blive kaldt forplads.

Apron-medarbejderne er de flyveledere, som flest lufthavnsansatte har kontakt til. Det er kun køretøjer, der alene kører på handlingsveje på forpladsen, der ikke skal have radiokontakt med apron-flyvelederne.

Apron-flyvelederne dirigerer flyene, indtil de kører ind på manøvreområdet. Herfra ledes de af tårn-flyvelederne. Manøvreområdet afgrænses af tværbanen og den østlige bane.

Ude på manøvreområdet styres fly af først af en flyveleder, der har ansvar for trafikken på rulleveje – også kaldt ground.

Lufthavnsansatte, der har tilladelse til at køre på rulleveje mv. skal have kontakt til



Udsigten gør det tit nemmere at vurdere hastighed og afstand mellem fly.

tårnet. På rullevejene har køretøjer ubetinget vigepligt. Køretøjer må kun krydse banerne, efter tilladelse fra tårnet.

Når fly er nået frem til den venteposition, hvorfra de skal have tilladelse til at køre ind på startbanen, overtages ledelsen af en anden flyveleder i tårnet med ansvar for start. Det er denne flyveleder, der afgiver meldingen „Clear for Take-Off“.

Når flyet er i luften overtager en flyveleder i Naviairs 24.000 m² store hovedbygning styringen – en såkaldt approach-flyveleder – indtil flyet er ført sikkert op i en vis højde. Og her overtager en centerflyveleder, styringen af flyene indtil de er ude af danske luftrum eller overtages af en ap-

proachflyveleder til en anden lufthavn.

Ved landinger er proceduren den samme, men naturligvis i omvendt rækkefølge.

Flyvelederne kan via specialuddannelser kombinere kvalifikationerne. Mange flyveledere har to kompetencer – de fleste i kombinationen af tårn-approach, andre approach-centerledelse.

CPH har også ansatte med stillingsbetegnelsen flyveledere. Der er dog her ingen overlappning til de Naviair-ansattes arbejde. CPH's flyveledere har ansvar for åbning og lukning af gates – og giver apron-flyvelederne besked, når et fly er klar til at bevæge sig ud fra standpladserne.

3F'er i Naviair:

Ikke to dage er ens



Bjarne Hansen er den ene af to 3F'ere i Naviair.

Bjarne Hansen ærgrer sig over, at han ikke begyndte arbejdet som vicevært i Naviair langt tidligere i sit arbejdsliv.

Naviair har i alt 645 ansatte – heraf er cirka halvdelen flyveledere. Resten er administrativt personale, teknikere mv. – og to 3F'ere, der arbejder med en bred vifte af opgaver.

– Vi kan bedst betegnes som viceværter – eller Help Diskmedarbejdere, siger Bjarne Hansen, der er den ene 3F'er.

– Jeg har altid elsket at arbejde med mennesker. Her har

jeg ansvar for ting, men jeg er i daglig kontakt med mange mennesker. Og vi har heldigvis en fri omgangstone, hvor vi kan lave sjov med hinanden, siger han.

Bjarne Hansen er oprindeligt udlært som isenkræmmer, men han arbejdede også som sælger, før han startede i Naviair i 2008.

– Jeg ærgrer mig i dag over, at jeg ikke startede herude tidligere. Jeg søgte først ind som security vagt, men blev vraget fordi jeg er farveblind.

Faste opgaver – og ad hoc

– Vores hovedopgaver består i

indkøb, bygningsdrift og it. Derudover tager vi os af opgaver, der falder uden for kategori, bl.a. at køre rundt med gæster. Vi tager os også af bilparken, vedligeholdelsesopgaver og inspektion.

– Vi har en høj grad af frihed i arbejdet. Når vi møder ind, tjekker vi vores computer for dagens arbejde – og prioriterer selv, hvad der haster og ikke gør.

Ved siden af ad hoc-opgaverne er der også en række faste opgaver som 3F'erne tager sig af, bl.a. at køre mad til kontroltårnet to gange om dagen.

– Jeg synes også der er et stort rum for fornyelse, initiativer og forslag.

Det er dog ikke alle arbejdsopgaver, der er lige spændende:

– Vi elsker, at der er knald på. Men nogen gange er vi nødt til at stå sammen med fx en håndværker og se på at han arbejder. Så skal man skal virkelig holde sig tilbage for ikke at tilbyde sin hjælp. Det føles som at køre i pit for at få checket sin racerbil i stedet for at køre rundt på banen. Men ellers er det et mangfoldigt job, hvor ingen dage er ens, siger han.



Flyvehistorisk Samling af modeller, uniformer og fotos er flyttet ud i cargogården på Peterdalsvej.

Flymuseum flyttet til lufthavnen

Flyvehistorisk Samling er flyttet fra Amager Strandvej ud til cargogården på Petersdalsvej 1.

Museet har klenodier fra især SAS's historie – også forløber Det Danske Lufthavnsselskab. De fleste fotos, uniformer og modeller

er foræret af tidligere SAS-ansatte. En biograf er opbygget som et DC9.

Museet drives af foreningen SAS Flyvehistorisk Samling og har åbent onsdag eftermiddag. I vinterhalvåret også om søndagen.

Læs mere på sas-flyvehistorisk.dk – og husk i øvrigt p-skive, hvis du besøger samlingen.

Air India rute til København

Fra den 16. september etablerer Air India en direkte forbindelse mellem CPH og Delhi tre gange ugentligt.

Ved årsskiftet 2008/2009 forsøgte SAS sig igen, men kun i fire måneder.

Air India vil blive handlet af SGH og cleanet af Sodexo Airport Service.

SAS har tidligere fløjet på ruten, men stoppede i 2002.

KONKURRENCE

Er dine oplysninger i mit3f.dk rigtige?

Tjek oplysningerne – og ret til, hvis der er fejl

Så har du mulighed for at vinde tre flasker vin eller to entrébilletter til Den Blå Planet eller Zoo.

Der trækkes lod blandt de medlemmer af 3F Kastrup, der har besøgt mit3f.dk siden 1. juli 2017 – og har givet korrekt mailadresse og telefonnummer.

Konkurrencen udløber den 1. oktober og vinderen offentliggøres 3. oktober på hjemmesiden og Facebook.



Mikael Pingel har arbejdet 37 år i lufthavnen, de sidste fem som mågejæger.

Virksomhedsportræt:

Først skræmme, så skyde

Mågejægerne i CPH har et højt specialiseret arbejde med at holde flybaner fri for generende fugle. 3F Kastrup Avisen har været med en mågejæger på arbejde.

Jeg møder Mikael Pingel i hovedindgangen til lufthavnen på Kystvejen. Han er lige mødt ind på nattevagt, men har dog nået at skifte til arbejdstøj – og beder mig sætte mig ind på bagsædet i hans bil.

Da jeg sætter mig ind, ser jeg hvorfor. Bilen er en almindelig stationcar, men der er intet passagersæde foran. Der er i stedet et skab, der også fungerer som arbejdsstation.

– Det er i her, at vi har vores ammunition, siger Mikael Pingel, der har arbejdet som mågejæger i lufthavnen i fem år.

Oven på skabet ligger en skræmmepistol, en såkaldt Mog-pistol. Der er desuden en laptop og nogle papirblokke til notater. Mellem skabet og førersædet sidder en bøsse i et stativ. Den står parat til hurtigt at kunne lades med haglpatroner.

På instrumentbrættet foran sig har Mikael Pingel to andre pistoler, Py-pistoler. De er li-

gesom Mog-pistolen skræmmevåben, men med mindre rækkevidde. Mog-pistolen kan skyde 75-80 meter, før en krudtladning, Moggen, eksploderer.

– Vi forsøger altid først at skræmme fuglene væk – eller at „placere” dem steder, hvor de ikke generer. Vi skyder først, hvis fugle trækker ind over banerne og generer flytrafikken, siger Mikael Pingel.

Selvstyrende afdeling

Mikael Pingel kører os først hen til Station Øst. Det er her mågejægerne – eller FOV, Fugle Og Vildt, som er afdelingens officielle navn – har lokaler. Stueetagen er mågejægernes, mens brandmænd fra BOR, Brand og Redning, indtager 1. salen.

– Vi er en afdeling under BOR, men arbejder som de eneste mågejægere i Danmark på fuld tid med fugleaktiviteten. I andre lufthavne er mågejægere også brandmænd eller havnebetjente, fortæller Mikael Pingel.

Der er 12 mågejægere i FOV, der alle arbejder i vagter af 12 timer – dvs. i to skift. Og som den eneste afdeling i CPH har den fuld selvstyre til at organisere turnus, afløsning mv.

– Det er en gammel traditi-

on. Til gengæld er det også sådan, at ingen kan forlade en vagt, før at en afløser er mødt ind. Der skal altid være mindst en jæger på vagt i lufthavnen. Og møder ingen ind, ja, så må man bare blive, siger Mikael Pingel.

– Det er kun i tilfælde af total nedlukning af lufttrafikken, at der ikke er mågejægere på arbejde, siger han.

Visuel overvågning i dagslys

– I sommerhalvåret er vi to nattevagter, men fra oktober til april kun én, fortæller han.

Det skyldes naturligvis mørket – og den lavere fugleaktivitet om natten.

– En time efter solnedgang, trækker vi os tilbage til Station Øst. Vi har så en række opgaver, vi varetager i løbet af natten. Og vi holder også radiokontakt med tårnet, så vi fx. kan køre ud og fjerne fugle i tilfælde af „bird strike,” siger han.

Mikael Pingel har arbejdet 37 år i lufthavnen. De fleste år som brandmand, men da der blev en ledig stilling i afdelingen søgte han den. Nu er han talsmand for de 12 jægere.

Efter påfyldning af kaffe kalder Mikael Pingel sin makker op på telefonen:

– Er du på Ekko 4, spørger han, før vi kører ud til kollegaen.

Mågebilerne må køre i hele lufthavnen, også i manøvreområdet for startende og landende fly.

Bilerne har hele tiden radiokontakt til tårnet og er forsynet med en transponder, der fortæller tårnet, hvor bilerne er.

I bilerne er det altid kanalen for startende fly, der lyttes til – så meldingen, „Clear for Take-Off” høres mange gange på en mågevagt.

Udsigtspunkt over startbane

Ekko 4 er en tidligere rullevej, der ligger ved den vestlige startbane. Den danner en forhøjning, der gør den uegnet som rullevej for fly. Den er til gengæld perfekt for mågejægerne, fordi den giver udsyn. Og så ligger den ved det sted, hvor de fleste fly letter.

– Vi har altid en jæger stationeret ved startbanen. Det er vores førsteprioritet. Landingsbanen er andenprioriteten, siger Mikael Pingel.

– Når vi er to på vagt, skiftes vi til at dække opgaven – og bytter efter cirka 1 ½ time. For det kan godt være krævende. Nogle dage vælter det

ind med fugle, som vi skal holde væk. Det kræver meget fokus, siger han.

Efter udveksling af information mellem de to mågejægere, får jeg lov at tage et foto af kollegaen, Lars Møhlenberg, inden han kører videre.

– Han vil tage en runde for at inspicere aktiviteten andre steder i lufthavnen, forklarer Mikael Pingel, mens vi overtager pladsen ved Ekko 4.

Minde vintre betyder flere gæs

I dag er himlen overskyet og ser ud til at kunne give vand.

– Så der vil nok være begrænset fugleaktivitet, siger Mikael Pingel.

Vi ser dog både store, tårnfalke, duer og måger i løbet af de to timer, jeg er på besøg.

– Når der er fugleaktivitet, placerer vi os altid i forhold til flyene, så vi kan holde dem klar af fuglene.

– Det er især de større fugle, der giver problemer: Måger, gæs, storke og rovfugle. Svaler og store er ufarlige – når de ikke flyver i flok. Vi laver altid en konkret vurdering, om vi skal skubbe fuglene væk eller lade dem blive parkeret et sted, hvor de ikke laver ulykker, siger Mikael Pingel.

– Der er mange måger, der

kommer trækkende ind fra Saltholm. De kan genkende vores biler og ved, at vi kan finde på at skyde. Det betyder, at vi tit kan trænge dem ud af lufthavnen igen, hvis vi kan komme til at køre på den rigtige side.

Gæs er i de sidste år blevet et større problem, fortæller Mikael Pingel.

– De lune vintre betyder, at de ikke længere flyver sydpå, siger han.

Det er især voksende flokke af bramgæs, der er fredet, der giver vanskeligheder.

Adgang til hele lufthavnen

Efter at have holdt stille på Ekko 4 et stykke tid, starter Mikael Pingel bilen og svinger ind på et af de såkaldte mågespor, dvs. grusvejene i græsset rundt om banerne. Det er kun mågejægerne, der kører her.

Mågejægerne må køre overalt i lufthavnen. Det gælder ikke kun handlingsveje, mågespor og rulleveje, men også selve start- og landingsbaner.

Det sidste sker dog kun efter aftale og godkendelse fra tårnet. Og når det sker, slås et blink på toppen af bilen i gang af den tilsluttede transponder.

Jagtrevir

Ude på mågesporet får Mikael Pingel øje på et par tårnfalke på højre side af bilen. Han tager en af py-pistolerne og aftrykker den mod falkene. De slår blot et lille sving i luften, men virker ellers upåvirkede.

– De har mest respekt for den her, siger Mikael Pingel og slår let på sin bøsse ved siden af sig.

Kort tid efter ser vi igen en falk. Denne gang flyver den lavt hen over jorden – og har en mus i klørerne.

– Falkene er glade for lufthavnen som jagtrevir, fordi der ikke er nogen træer. Det giver dem bedre udsyn. En del holder til i Kongelundsskoven, men søger herind, fordi

der er fuldt af mus, siger han.

– Vi har også en del ræve herude. De holder til i bevoksninger og støjvolde, men graver sig også ind under hegnet.

Nogle af dem må også lade livet for ikke at skabe problemer, når de løber ind over baner og rulleveje.

Observationer sendes til biolog

Vi har nu forladt mågesporet og kommet ud på en rullevej. I den anden ende kan vi se et fly komme nærmere. Mikael Pingel drejer straks bilen ud i græsset.

– Vi har ubetinget vigepligt. Og det er selvfølgelig vigtigt, at piloterne straks kan se at vi flytter os, siger han.

Lidt senere holder vi stille på et mågespor. Mikael Pingel

gør et notat om fire tamduer, som han har affyret en Py-pistol mod – før de flyver væk i modsat retning af banen.

Mikael Pingel skriver sine observationer ind på en laptop. Notaterne bliver sendt til en biolog, der på baggrund af dem laver risikovurdering.

– Det er biologen, der sender besked videre om behov for beskæringer af græs og bevoksninger, fortæller han.

– Principielt skal græsset være så lavt, at vi kan se, om der sidder fugle i det. Men det kan jo i praksis ikke lade sig gøre, siger han.

For nylig begyndte nogle stæreflokkede at holde til ved en sø lige uden for lufthavnen på grund af nogle bestemte rør, de kunne lide at sidde i.

Rørene er nu efter biologens

anvisning klippet ned, så stærene har måtte finde sig et nyt sted.

Inspektion af startbane

Lidt senere holder vi på en rullebane ud mod startbanen. Et fly holder klar til at rulle ud på banen, når tårnet giver tilladelse.

Foran os er røde lamper tændt i banen for at markere en stopspærre. Da flyet får tilladelse til at køre ind på banen og starte, ser det ud til, at det kaster lidt vand op, lige da det letter.

Mikael Pingel spørger derfor tårnet om tilladelse til at køre ind på banen for at inspicere den.

– Den har lige nu status som fugtig, men ikke våd, fortæller han mig.

Efter endnu et fly er gået i luften, får han tilladelsen – og bilen ruller ind på banen. Banen har dog kun fugtpletter – så Mikael Pingel melder over radioen banens beskaffenhed som fugtig, da vi igen ruller af banen og ind på Ekko 4.

Mikael Pingels vagtrunde ved startbanen er ved at være slut. Over radioen forhører han sig om Lars Møhlenberg kan overtage tjansen ved startbanen – også fordi han skal sætte mig af ved hovedvagtten. Efter skiftet, kører vi til hovedvagtten.

Før når Mikael Pingel dog at sige:

– Jeg tror ikke at der findes bedre arbejdspladser end her i lufthavnen. Og det er jo i stor udstrækning 3F's fortjeneste.



Lars Møhlenberg overvåger fugleaktiviteten fra Ekko 4, en tidligere rullevej.

LOKALHISTORISK VANDRETUR:

Fra marker til lejligheder

Fredag den 13. oktober vil lokalarkivar Lone Palm Larsen på en lokalhistorisk vandring fortælle om bolighistorien i Tårnby fra landbrugssamfund til by. Turen er på 3 kilometer med stop undervejs.

Efter turen er der kaffe og gulerodskage i fagforeningslokalerne på Saltværksvej.

Vandringen er en del af sundhedsugen i Tårnby og er arrangeret af 3F Kastrup og Stads- og Lokalarkivet.

Tilmelding: SundhedsCenterTårnby tlf. 32 47 00 79 eller foredrag.sc@taarnby.dk.

Mødested: Alleen 38 ved C. M. Larsens Allé.



Karin Dinsen har fået arbejde som faglig sekretær i HK Handel i København.

Retur til HK

Karin Dinsen stopper ved udgangen af september som sekretær i 3F Kastrup.

Hun har fået arbejde som faglig sekretær i HK Handel

i København – og vender dermed tilbage til sin gamle fagforening.

Karin Dinsen startede som sekretær i 3F Kastrup i december 2015.



Min drøm er, at alle nyansættelser automatisk udløser en uddannelsesplan, siger Per Pedersen, uddannelsesambassadør på Gate Gourmet og modtager af Aktivprisen fra 3F Kastrup i 2017.

Faglig erfaring:

Uddannelse bryder den daglige trummerum

På Gate Gourmet bruges uddannelse til at fastholde ansatte i tider med mindre arbejde. Frontløber for den udvikling er Per Pedersen, der er uddannelsesambassadør. Han modtog 1. maj 3F Kastrups Aktivpris for indsatsen.

– Alle, der arbejder efter industriens overenskomst, har ret til 14 dages selvvalgt uddannelse om året. Men den ret bruges alt for lidt, siger Per Pedersen.

Han er uddannelsesambassadør på Gate Gourmet og bruger en ugentlig arbejdsdag på at arrangere kurser, rekrut-

tere deltagere og lave det omfattende papirarbejde, der er forbundet med kursusudtagelse.

1. maj modtog Per Pedersen Aktivprisen, der uddeles af 3F Kastrup. Det begrundede formand Henrik Bay-Clausen med, at Per Pedersen har fået sat virkelig gang i uddannelserne hos Gate Gourmet til gavn for sine kolleger, og at hans store indsats er en inspiration for andre firmaer.

Bruges for lidt

– Der er alt for mange ansatte, der ikke kender til deres muligheder. Mange kolleger måber, når jeg fortæller dem, at de efter tre års ansættelse har ret til seks ugers undervisning i fx sprog – eller til at tage et stort kørekort eller truckcerti-

fiket. Med løn, siger Per Pedersen.

– Jeg arbejder derfor for, at alle orienteres om deres ret. For Industriens Kompetence- og Uddannelsesfond, IKUF, bugner af så mange penge, at arbejdsgiverne ligefrem klager over, at vi ikke bruger dem, siger han.

Fyringer gav dårlig stemning

Per Pedersen kastede sig ud i uddannelsesarbejdet, da han blev valgt ind i klubbestyrelsen i 2009.

– Jeg ville gøre en forskel. Og jeg var træt af stemningen på arbejdspladsen, når der var optræk til fyringer om vinteren. For ingen vidste, hvem der nu blev fyret. Vi har mistet mange gode kolleger, der ikke

kom tilbage, når der igen var brug for flere hænder i foråret. Jeg synes derfor, det var oplagt at bruge uddannelse til at fastholde folk i vinterhalvåret og skabe bedre forhold for deltidsansatte og tilkaldte vikarer, siger han.

– Det har taget lang tid at lære ledelsen om fordelene ved uddannelse – selv om den slipper for at betale løn imens. Men nu bruger vi aktivt uddannelse til at fastholde ansatte i de perioder, hvor der ikke er så meget arbejde herude, siger han.

Per Pedersen arbejder i vaskehallen i Gate Gourmet. Han startede i LSG i 2001, men flyttede i 2009 med over i Gate Gourmet. Han har selv taget et kursus i grundlæggende IT – som han bruger i det omfattende papir- og skemaarbejde, der er forbundet med kurserne.

Det er dog stadig ikke altid lige gnidningsfrit:

– I foråret præsenterede jeg ledelsen for en række forløb her i efteråret. Det gav dem mulighed for grundig planlægning. Men nu er det en kamp at fastholde dem på deres løfter, fordi en ny stor kunde er kommet til, siger han.

Springbræt for sammenhold

Hvorfor er uddannelse vigtigt?

– Fordi det giver et afbræk fra den daglige trummerum og skaber nye sociale relationer og mere sammenhold på arbejdspladsen, siger han.

– Uddannelse kan være springbræt for, at man mødes igen, går ud at spise – eller rejser, hvis man har taget et sprogkursus, siger han.

– Vi har mange ansatte med anden etnisk herkomst end dansk. Nogle af dem har valgt kurser i dansk, der foregår en gang ugentligt. Nogle hold har gennemført alle fire trin – men vil ikke tage den afsluttende eksamen, for så kan de ikke igen mødes til ny danskundervisning, siger Per Pedersen.

Det er dog ikke alle danskurser, der har været så vellykkede. På nogle kurser har niveauer og forudsætninger været så forskellige, at det har skabt problemer. Skolen er derfor nu begyndt at screene folk for sprogkundskaber, så man sættes sammen med lige-stillede.

Ting tager tid

Hvad er din vigtigste erfaring som uddannelsesambassadør?

– At ting tager tid. Både at overbevise ledelsen om fordelene og få udbredt kendskabet blandt de ansatte. Det er vigtigt at få skabt en kultur, hvor uddannelse er helt naturligt, siger han.

– Min drøm er, at alle nyansættelser fremover automatisk bliver fulgt af en uddannelsesplan. Både for at alle får kompetencer til at blive gode kolleger, men også for at fastholde medarbejdere, fordi det giver plads til at have det sjovt og udvikle sig på arbejdspladsen, siger han.

Startproblemer på Amager Bakke

Danmarkshistoriens dyreste affaldsforbrændingsanlæg brød i juni sammen efter cirka en måneds drift.

Det var anlæggets fødevandspumper, der brød sammen den 27. juni. Det satte

anlæggets to forbrændingsovne ud af drift. Den ene blev repareret og sat i drift efter to uger, mens den anden først kom i gang i august måned.

Amager Bakke måtte derfor lagre tonsvis af affald i plasticparker hen over sommeren.

Det er uvist hvad startpro-

blemerne har kostet økonomisk.

Amager Bakke har kostet cirka 4 mia. kroner og blev forsinket sat i gang 11. maj. I efteråret 2016 opgjorde man forsinkelsen til at kostet været 100 mio. kroner.

Direktørfyringer

Det er ikke kun på den tekni-

ske front, at Amager Bakke har haft problemer.

I foråret trak formanden for ARC, Amager Ressourcecenter, Lars Weiss sig på grund af uenigheder i bestyrelsen. Han er siden vendt tilbage til formandsposten, mens den administrerende direktør Ulla Röttger blev fyret.

De økonomiske problemer har ikke kun ramt ARC. Hovedleverandøren af anlægget, den amerikanske ejede Esbjerg-virksomhed B&W Vølund, havde lavet så massive tekniske fejl, at det har kostet virksomheden et trecifret millionbeløb – og den danske direktør direktør John Veje Olesen jobbet.

Travlt, men også frie tøjler



– Vi er meget afhængige af hinanden og samarbejdet - både internt på lageret og med kundeservice, chauffører mv., siger Bo Jensen, der her vejer og volumenmåler en pakke.

Jetpaks genstart af egen lager- og airside-håndtering af pakker i lufthavnen er så stor en succes, at lagerarbejderne gerne vil have udvidet antallet af ansatte.

Jetpak startede den 1. april sin egen lager- og airside-håndtering op i lufthavnen. Jetpak er et skandinavisk pakkefirma, der har specialiseret sig i forsendelser fra dør til dør og hasteleveringer. Jetpak har tidligere haft opgaven udliciteret til andre selskaber, sidst Spirit Air Cargo.

Genstarten som selvstændig enhed er nu så stor en succes, at personalet efterlyser flere ansættelser.

– Vi er en god arbejdsplads med stor indflydelse på egne forhold. Det afspejler sig blandt andet i et lavt sygefravær, siger Bo Jensen.

Han har arbejdet med håndteringen af Jetpak-pakker gennem flere år – også da opgaven var udliciteret til Swisport og WFS.

– Men arbejdspresset, især om aftenen, kan godt været meget stort. Nogle af vores store kunder har her samlet dagens ordrer sammen – og skal så have dem ekspederet. Det er også her, at vi skal håndtere større forsendelser af reservedele til landbrugsmaskiner til Helsinki. Flyene venter jo ikke på os, så stressniveauet kan godt være højt, siger Bo Jensen. – Vi prøver derfor på, at få ledelsen med på at udvide staben af lagerarbejdere, siger Bo Jensen.

Kernestab har tidligere arbejdet for Jetpak

Der arbejder seks 3F'ere på Jetpaks lager på Kystvejen. Fire af dem har tidligere arbejdet med lufthavnshåndteringen for Jetpak i Spirit.

– Og det er eliten, der er til-

bage, indskyder Bertel Bostok, der lytter med på samtalen med et grin.

– Det er eliten, fordi vi nu har bevist, at driften af airside sagtens kan være både effektiv og rentabel. Der er nu kun sorte tal på bundlinjen – og der er kommet flere store, faste kunder til, siger han.

Været med til at opbygge lagerstyring

3F'erne på Jetpak-lageret arbejder i toholdsdrift. Der er to ansatte på dagsholdet og tre om aftenen. Arbejdet er organiseret sådan, at man kun har weekendarbejde hver sjette uge.

De ansatte har været glade for at være med til at bygge lagerarbejdet op fra bunden.

– Vi har stort set selv fået lov til selv at opbygge arbejdsgangene her på lageret, fortæller Bo Jensen.

– Det har også været en stor fordel, at vores chef har deltaget i det praktiske arbejde under opstarten. Det giver et langt bedre grundlag for at diskutere problemer og løsninger, siger han.

Midlertidigt kontor

Jetpak har lejet sig ind i lokaler i anden anden transportvirksomhed, nemlig i Kuehne+Nagels bygninger på Kystvejen.

Jetpaks administration og kundeservice holder til i en selvstændig bygning. Her vil lagerarbejderne også senere få kontorfaciliteter i fælleslokalet. Intentionen er på den måde at skabe bedre samarbejdet mellem lager, kundeservice, salg og ledelse.

Lige nu har lagerarbejderne et midlertidigt kontor i et hjørne af en større lagerhal. Det er her pakker indleveres og afhentes, registreres og ombookes.

For lagerarbejderne sørger ikke kun for den praktiske håndtering af pakkerne, men

deltager også i dele af den logistiske administration.

– Når kundeservice har registreret en transport, så kommer den også op på vores skærme. Så kan vi se hvilket fly, pakken skal med, og hvornår den skal være fremme, fortæller Bo Jensen.

– Vi må så godt ombooke pakker – blot det ikke ændrer på pris eller modtagelsestids-

punkt. Hvis vi kan se at nogle pakker kan samles, eller vi kan ombooke til et direkte fly, så gør vi det – og giver kundeservice besked, siger han.

Samarbejdet meget vigtigt

I det modsatte hjørne af hallen ligger Jetpaks egentlige lager. Før en pakke kommer derover skal den gennemlyses af røntgen af sikkerhedsårsager.

Det er ikke en opgave, Jetpak selv står for. Det gør virksomheden Harsec, der har alle de fornødne sikkerhedsgodkendelser.

Jetpaks lagerarbejdere vejer, volumenmåler, ompakker og taper til gengæld pakkerne, inden de er parat til at blive kørt ud til flyside i plomberede biler. Kørselsopgaven går på skift mellem de ansatte.

– Vi er meget afhængige af hinanden og samarbejdet – både internt på lageret, men også med kundeservice,

chauffører mv. Så en stor del af arbejdet foregår med telefon og computer, siger Bo Jensen.

Han er oprindeligt uddannet kok, men startede i 1997 som portør i SAS Cargo, der siden blev til Spirit. Han har også arbejdet som portør i WFS.

Han er derfor glad for, at arbejdet med pakker i Jetpak er mindre fysisk krævende.

– Vi håndterer nok mange pakker dagligt, men vi har ikke lige så mange tunge løft som cargoportørerne, siger han.

Selv om arbejdspresset kan være stort, værdsætter han arbejdet i Jetpak:

– Vi har fået frie tøjler til at styre det her pakhus. Det er meget tilfredsstillende, for når det fungerer, ved vi, at det er fordi, vi gør det på vores måde, siger han.

Jetpak er et skandinavisk baseret firma, der har specialiseret sig i forsendelser af pakker fra dør til dør og hasteleveringer. Kunderne kan indlevere pakker indtil 55 minutter før en flyafgang. Firmaet har afdelinger i hele Norden – samt i Baltikum, Tyskland og England. Kunder er dels privatpersoner, der skal have sendt fx dokumenter til møder, og dels faste selskaber med eksempelvis internethandel. Firmaet håndterer desuden eksempelvis forsendelser af hundesæd til insemination, høns, blodprøver og andre medicinske forsendelser.

Jobpatrulje:

Flere unge mangler kontrakter

Unge aktivister i Jobpatruljen har i sommer registreret flere problemer med unge uden kontrakter og flere, der bliver sat i utrygge situationer med utilfredse kunder.

3F Kastrup fik i juli besøg af Jobpatruljen. Det er en gruppe unge faglige aktivister, der besøger virksomheder for at sikre, at unges sommerarbejde foregår på betryggende vis.

Jobpatruljen har i år besøgt 646 virksomheder med unge ansatte i hovedstadsområdet (incl. Nordsjælland og Bornholm). På langt de fleste arbejdspladser er forholdene i orden.

Men sammenlignet med andre år har flere unge arbejdet uden kontrakt, fortæller Tanja Fynbo, der er koordinator i Jobpatruljen.

– Vi har i år haft 92 sager, som følges op af fagforeningerne, heraf handler 14 om mangel på kontrakter, siger hun.

– Vi opdagede også at mange unge oplever situationer, hvor de føler sig utrygge. Det



Jobpatruljen består af unge aktivister, der besøger unge på sommerarbejde.

handler især om gæster og kunder, der råber af dem, siger hun.

– Mange arbejdsgivere er dog gode til at støtte de unge ved at snakke situationerne igennem bagefter, siger hun.

Forhold på Amager i orden

Tanja Fynbo deltog selv i virksomhedsbesøgene på Amager.

– Vi besøgte blandt andet McDonalds i lufthavnen, hvor to unge piger arbejdede. Forholdene var her i orden. Pigerne var alligevel glade for besøget. Den ene fortalte, at

hun straks ville melde sig i fagforening – for „det skal man jo,“ sagde hun.

Jobpatruljen besøgte desuden en række supermarkeder i Tårnby og Kastrup, hvor forholdene også var i orden.

– Men flere unge kunne også her føle sig utrygge i nogle situationer, siger Tanja Fynbo.

Jobpatruljen har lavet en brugervenlig hjemmeside til tablets og smart phones, hvor man hurtigt kan få overblik over unges rettigheder og pligter på arbejdsmarkedet. Adressen er jobpatruljen.dk.



Air Berlin bliver betjent af SGH med otte vendinger om dagen.

Overenskomst med Norwegian Air Shuttle

3F Kastrup har indgået overenskomst med Norwegian. Overenskomsten gælder for de pt. otte lager- og logistikarbejdere, som Norwegian har ansat til at servicere dens tekniske afdeling, der ligger i „Syd“ i lufthavnen.

Overenskomsten er på niveau med tilsvarende arbejde i lufthavnen – med en månedsløn på omkring 30.000 kr.

Nye lokalaftaler og lokaloverenskomster

Der har været og er fuld gang i lokalforhandlingerne i de mange firmaer, der har ret til lokalforhandlinger som opfølgning på de centrale overenskomster.

Der er indgået nye aftaler hos Aviator, Menzies, Move A Jet, Anamedia, COOR, Assist, Genbyg, CTWL, DHL, DHL Global, Kuehne + Nagel, ST Aerospace og HMS Host

Resultaterne på løn og pension over de tre år, som de fleste aftaler er indgået for, ligger mellem 4% til 7%. Afhængigt af udgangspunkt betyder det lønstigninger på mellem 1.200 til 2.000 kroner over tre år.

I nogle firmaer er der indgået aftale om tidligere start på weekendbetaling, andre har fået forhøjet pensionen med 2% i perioden, og hos et firma er der indgået en aftale om tandforsikring.

Forhandlingerne fortsætter hos SAS klubberne, Sodexo, Fedex, Eurohandling med flere.

Hovedoverenskomsterne indeholdt derudover en stigning i Fritvalgskonto/særlig opsparing på 0,7% i 2017, 0,7% i 2018 og 0,6% i 2019. Hertil kommer en stigning i tillæg på 1,6% pr. år.

Se den nye lønstatistik på www.3fkastrup.dk.

Evalueringsrapport om skrald færdig i foråret 2018

Københavns kommune besluttede i forsommeren at bruge 500.000 kroner på at udarbejde en evalueringsrapport om affaldshåndteringen i kommunen. Det er rådgivningsfirmaet COWI, der skal lave rapporten. Den forventes færdig i foråret 2018.

Ny arbejdsmiljørepræsentanter:

Tre nye AMR'er er valgt i SAS Ground Handling:

Rasmus Ingemann,
Michael Bo Petersen
Henrik R.T. Pedersen

Kamp på to fronter



Daniel Flarup er valgt som tillidsrepræsentant i M. Larsens afdeling for håndtering af haveaffald i Københavns kommune. Afdelingen består af tre biler og syv ansatte.

Daniel Flarup har arbejdet som skraldemand i godt syv år – og fulgte sammen med de øvrige skraldemænd fra City Renovation med over i M. Lar-

sen den 1. januar 2015. Det var først her afdelingen fik egen tillidsrepræsentant.

– Vi kan godt mærke, at udbuddene bliver billigere og billigere, så arbejdspresset øges. Det betyder, at vi må slås på to fronter, siger Daniel Flarup.

– På den ene side må vi arbejde for at fastholde vores arbejdsforhold i afdelingen. Det er besværligt, fordi forholdene i firmaets afdelinger er meget forskellige. Vi har eksempel-

vis skulle kæmpe for at fastholde tillæg for overarbejde, siger han.

– Samtidig skal vi kæmpe for, at kommunen tager vores arbejdsmiljø alvorligt. Vi har meget hårde arbejdsdage med mange tunge løft og ensartede bevægelser. Vores spande bliver meget tunge – op til 200 kilo – og er svære at tippe. Men det er svært at få hul igennem til kommunen og få handlet på problemerne, siger han.

– Vores arbejdsmængde er også øget, fordi kommunen bl.a. har sløjfes servicen om at stille gratis containere til rådighed for borgerne. Der er rigtig mange spørgsmål om arbejdsmiljø, der bør rettes op til næste udbudsrunde, siger Daniel Flarup.

Ser du gerne kommunen tage opgaven tilbage?

– Ja, for pokker. Det vil gøre kommandovejene meget kortere, så der faktisk kan handles på problemerne, siger han.

Ny tillidsrepræsentant i WFS:

Godt sammenhold er vigtigt

Jacob Pedersen er i foråret blevet valgt til ny tillidsrepræsentant for 90 portørere i World Flight Service. Selskabet er et cargo-handlingsselskab, der blandt andet laster og lossere flycontainere.

Jacob Pedersen har arbejdet i WFS i fire år – og før det i SAS-selskabet Spirit.

– Jeg vil arbejde for at skabe en god arbejdsplads, hvor der er god kemi mellem top og bund og gode arbejdsrelationer mellem kollegerne. Vi er afhængige af hinandens arbejde, så det er vigtigt, at vi kan stole på hinanden, siger han.

Meget af cargoarbejdet er hårdt fysisk, selv om der er



mange hjælpemidler til rådighed.

– Men noget arbejde kan kun ske ved håndkraft – blandt andet inde i containere. Vi forsøger at modvirke slid og skæ-

ve arbejdsstillinger ved at være to mand på de opgaver, siger Jacob Pedersen.

Flyarbejdere i klemme

Europe Handling er gået konkurs og genopstået som Europehandling

Flycleaningselskabet Europe Handling ApS blev den 4. april erklæret konkurs og sendte alle medarbejdere hjem.

Samme aften fik mange ansatte imidlertid et tilbud om at starte i et nyt firma næste morgen med navnet Europehandling ApS – nu uden mellemrum.

Men 17 tidligere medarbejdere fik enten ikke tilbudt job eller tog ikke imod tilbuddet.

– Og de er kommet i klemme, fordi Lønmodtagernes Garantifond ikke mener, at den skal betale medarbejderne den løn og de feriepenge, som de havde til gode ved konkursen. Det er sket med begrundelsen, at der er tale om en virksomhedsoverdragelse.

3F har derfor stillet krav om, at det nye firma, Europehandling ApS, udbetaler de

tidligere ansattes tilgodehavender. Den sag tager 3F's advokater i retten og det kan trække længe ud.

Firmaet har erkendt sine forpligtelser for de genansatte flyarbejdere.

Frustrationer – også rettet mod fagforeningen

3F har støttet flyarbejderne i hele forløbet – dels ved at arbejde for at firmaet anerkender dets forpligtelser, dels ved at lægge penge ud til løn i opsigelsesperioden og for

afholdt ferie for de ikke-genansatte.

Men flyarbejderne har desuden penge til gode for pension, feriepenge, tillæg mv.

– Det betyder desværre, at nogle medlemmer må vente med at få deres tilgodehavender udbetalt. Pengene skal nok komme, men spørgsmålet er hvornår, siger Karin Dinsen, sekretær i 3F Kastrup.

– Frustrationerne har forståeligt nok været store blandt flyarbejderne – og de

har også rettet sig mod os i fagforeningen. Situationen ville dog have været værre for de fleste, hvis vi ikke havde lagt penge ud.

– Jeg er glad for, at 3F lægger penge ud, medens vi venter på LG og retssagen, siger hun.



3F'ere på salgsmesse for lufthavnsudstyr. Nummer to fra højre er Søren Gaarn, arbejdsmiljørepræsentant i SGH.

Salgsmesse inspirerer til forbedringer i arbejdsmiljø

Arbejdsmiljørepræsentanter bruger international salgsmesse for lufthavnsudstyr som springbræt til forbedringer i lufthavnen.

I starten af oktober tager omkring 15 arbejdsmiljørepræsentanter og tillidsfolk fra handlingselskaber i lufthavnen til salgsmessen Inter Airport Europe. Messen finder sted i München og samler firmaer, der sælger udstyr og teknologi til lufthavne. Det er den største salgsmesse for lufthavnsudstyr, og den holdes hvert andet år. I år deltager over 800 firmaer med alt fra bånd og køretøjer til digitaliserings- og automatiseringssystemer.

Lufthavnsarbejdernes formål med deltagelsen er klar: Viden om nye produkter og teknologi skal bruges til forbedring af forholdene for de ansatte i deres egne firmaer, fortæller Søren Gaarn Jensen.

Han er arbejdsmiljørepræsentant i SAS Ground Handling og en af drivkræfterne for 3F'ernes deltagelse på messen.

De danske lufthavnsarbej-

dere vil i år blandt andet se på teknologi og løsninger, der kan bruges til arbejdsmiljøforbedringer, blandt andet i forbindelse med den omfattende ombygning af CPH i de kommende år.

– Der skal laves nye bagagehaller – og det vil vi gerne sætte vores aftryk på, så vi får en bagagehal med de bedste tekniske hjælpemidler til rådighed. Vi vil også se på udstyr til standpladser, broer og gates, siger han.

– Vi vil tænke teknisk fremadrettet, så vi bedre kan få ideer til at slå igennem hos vores ledelser, siger Søren Gaarn Jensen.

Hands-on-erfaringer påskønnes

De danske lufthavnsarbejder vækker traditionelt lidt opsigt på messen, fortæller Søren Gaarn Jensen.

– De fleste messedeltagere er jo pæne forretningsfolk i jakke og slips, mens vi er mere jordnære typer. Men sælgerne bliver fyr og flamme, når de ser os, for det giver helt andre snakke om grej, muligheder og problemer, siger han.

Det er femte gang 3F'ere fra

Kastrup deltager i salgsmessen.

– Vores deltagelse har givet helt konkrete resultater praktisk taget hvert år, siger Søren Gaarn.

Færre løft, bedre arbejdsstillinger og færre partikler

– Vi fik for nogle år siden firmaet Telair til at udvikle en rear lift til bagagehåndtering ved flyside. Det skete, efter vi havde set på selskabets præsentation af en ny front lift. Begge typer lifte er nu i brug i SGH og giver en mærkbar forbedring på arbejdsmiljøet.

– Vores deltagelse fik også selskabet Mulag til at udvikle pallet-transportere med et centreringssystem, som gør der ikke skal løftes rundt på tunge styreskinner. Dem har vi nu otte af i SAS, siger han.

– Fire el-drevne loadere i SGH er også et resultat af messen. Det samme er Liftall, en lasteplatform, som formindsker uhensigtsmæssige arbejdsstillinger ved lastning af bagagecontainere, siger han.

Messen holdes den 10. til 13. oktober og er nummer 21 i rækken af internationale udstillinger for lufthavnsudstyr.

Nyt fra A-kassen

Nyt dagpengesystem – nye faldgruber

Deltidsansatte skal være meget bevidste om de nye regler for dagpenge, da opgørelse på månedsbasis kan koste dyrt i dagpengeret.



Den 1. juli trådte nye regler for dagpenge i kraft. Den største forskel til tidligere er, at det nye system er månedsbaseret, mens det gamle var ugebaseret.

Det betyder, at arbejdsløse nu skal indsende dagpengekort en gang om måneden – før måneden er udløbet. På kortet skal man så opgive, hvad man forventer af arbejde i sidste del af måneden.

– Hvis man i den uge skal arbejde, men ikke ved hvor meget, anbefaler jeg at vente med at sende kortet, siger Winnie Sørensen, A-kasseleder i 3F Kastrup.

– For det er lidt besværligt at rette oplysninger, siger hun.

Månedsystemet giver umiddelbart ikke større problemer for de fleste fuldtidsledige. Men for deltidsansatte og folk med varierende antal timer kan det nye system give problemer.

– Det nye dagpengesystem medfører nogle problemer for arbejdsløse medlemmer, som vi ikke har set tidligere, siger Winnie Sørensen, A-kasseleder i 3F Kastrup.

– Derfor er det altid godt at spørge A-kassen til råds, hvis man er i tvivl om regler og rettigheder, siger hun.

Supplerende dagpenge i én uge kan koste fire ugers supplerende senere

– Vi har haft et tilfælde, hvor et deltidsansat medlem mistede en uges understøttelse, fordi vedkommende havde fulgt et råd fra Jobcenteret om at framelde sig pga. ekstra meget arbejde i den måned, fortæller hun.

– Deltidsansatte skal i det hele taget være meget på bevidst om, hvordan det nye regelsæt fungerer. Det er ikke altid, at det er til medlemmers fordel at få udbetalt supplerende dagpenge – da den ret er tidsbegrænset, siger hun.

Hvis man eksempelvis arbejder 35 timer i en uge og ikke har arbejde i resten af måneden, får man udbetalt dagpenge for 125,33 timer – fordi en måned opgøres til 160,33 timer, som de 35 timer trækkes fra. Men man forbruger samtidig af sin ret til supplerende dagpenge.

I nogle tilfælde er det derfor en fordel for deltidsansatte at undlade at få supplerende dagpenge for ubesatte timer, fortæller Winnie Sørensen.

– Det er meget svært at vejlede generelt, for der er stor forskel på medlemmers situation, siger hun.

– Men medlemmer er altid velkomne til at ringe og spørge os til råds, siger hun.



Eva Odstrup, forretningsfører i 3F, forklarer de nye dagpengeregler på en video. Video kan findes på www.3fkastrup.dk.

Video om de nye regler

3F har lavet en video, der fortæller om de nye dagpengeregler. Den kan man finde på hjemmeside www.3fkastrup.dk og Facebook.

Nederst i venstre hjørne – under A-kassen fortæller – kan man klikke sig ind på videoen.

Kontroller dine oplysninger i mit3f.dk

Har du opgivet rigtigt telefonnummer og emailadresse til 3F?

3F overgik fra december til digital post. Det betyder, at det meste kommunikation mellem fagforening og medlemmer nu foregår digitalt.

Men ikke alle har opgivet rigtig emailadresse og telefonnummer på hjemmesiden. Og det kan betyde, at man ikke modtager vigtige beskeder fra fagforeningen, eksempelvis om urafstemninger, information fra A-kassen mv.

3F Kastrup opfordrer derfor alle medlemmer til at kontrollere om de oplysninger, der er angivet om de enkelte medlemmer er rigtige på hjemmesiden mit3f.dk

Fagligt Fælles Forbund for Kastrup og Omegn indkalder til

generalforsamling

i Salen, Saltværksvej 68

tirsdag den 28. november
kl. 16.00

Forventet afslutning kl. 18.30,
derefter spisning

Tilmelding til mad senest torsdag den 24. november

Har du brug for børnepasning i forbindelse med generalforsamlingen så ring til afdelingen på tlf. 70 300 950
Oplys: Navn og fødselsdato for medlem – antal børn og alder på børn

Kommunal- politisk valgmøde

Mandag den 6. november
kl. 19.00
3F Kastrup, Saltværksvej 68

Velfærd
jobskabelse
boliger
samspil med borgerne
social dumping
ungeindsats
– og hvad **du** har på hjertet

Hvad er vigtigt i Tårnby kommune i fremtiden?

3F Kastrup og Metal afdeling 16 inviterer partiernes kandidater i Tårnby til valgmøde inden kommunalvalget den 19. november.



Henning Malinovski modtager to flasker vin. Han er pensionist og tidligere B&W arbejder.

Tip en 5'er

Har du læst hele avisen? Så kan du måske vinde to flasker vin.

Besvar fem spørgsmål og send din løsning til 3F Kastrup

- Hvor mange 3F'er tager i oktober til salgmesse i München?
- Hvor har Jetpak fået lokaler som selvstændig enhed i CPH?
- Hvor mange mågejægere er ansat i CPH?
- Hvor højt er kontrollårnet i CPH?
- Hvor lang tid gik der, før Amager Bakkes forbrændingsanlæg første gang brød ned?

Løsninger sendes til ole.d.jensen@3f.dk inden den 1. oktober.

Der trækkes lod mellem alle rigtige besvarelser.

Vinder af lodtrækningen ved sidste nummer: **Henning Malinovski.**