

MØDE

Mødenavn:	Møde med arbejdsmiljøgrupperne i Trafikafdelingen
Mødested:	Station Syd - Aulaen
Mødedato:	Den 10. maj 2016
Mødetidspunkt:	Kl. 9.00 – 12.00
Mødeindkalder:	Bjarne Larsen
Obligatoriske deltagere:	Rene Nørgaard (RN) Anita Nørgaard (AN) Ivar Olsen (IO) Shahram Rezagi (SR) Thomas S Christensen (TSC) Bjarne Larsen (BL)
Valgfri deltagere:	Finn Mikkelsen (FM) Tommy Hansen (THa)
Tilstede:	RN, AN, IO, SR, TSC og BL. FM deltog under punkt 2.
Fraværende:	
Udfærdiget af:	BL
Referat udfærdiget:	Den 11. maj 2016
Referat godkendt af:	
Kopi	Mødedeltagerne, Torben Høyer, Finn Mikkelsen, THa

Dagsorden

1. Indledning (referater og dagsorden)
2. Vagt- og turnusplaner. FM deltager i dette punkt
3. Nul-tolerancer
 - Status på episoder alle tre stationer
4. Tilbagemeldinger fra arbejdsmiljøgrupperne
 - Vest (IO og SR)
 - Syd (AN og TSC)
 - Nord (RN og SR)
5. Daglig drift
 - Fremkommelighed, vejnet og endestationer. Tommy deltager hvis han har væsentlig nyt, eller mødedeltagerne har forhold der kræver hans tilstedevær. Så tilbagemelding hvis Tha skal deltage!
6. Status på de tre projektbeskrivelser som blev udsendt efter mødet den 7. oktober 2015. Senest den 2. maj fremsendes et notat fra hver arbejdsmiljøgruppe, hvor man tager stilling til de tre projekter. Ud fra dette drøfter vi, hvordan vi kommer videre med disse emner.
7. Stoppestedsanalysen – hvad gør vi ved dette projekt
8. Trivselsanalyse
9. APV. Sidste APV er lavet primo 2013, så hvornår, hvordan, m.v.
10. Evt.

Ad 1)

Dagsorden og referater blev godkendt.

Ad 2)

FM ønskede at give en kort orientering om hvordan et køreplanforløb bliver gennemført, og tog udgangspunkt i Årshjulet.

Starten er den køreplan som BAAS modtager fra MT. Den er blevet til på baggrund af de ønsker der er i Aarhus Kommune og MT, og bliver suppleret med det som BAAS kan bidrage med fra chauffører, Sirius og Plan. Typisk får vi denne plan (46-ugersplanen) allerede omkring februar med dertil hørende MT planlagte Vognløbsplaner inkl. Krav til busstørrelser.

Derefter går Planafdelingen i gang med at lave Vagtplaner, dog kan der være behov for at ombryde Vognløbsplanerne inden for at sikre pauser m.v.

Dette resulterer så i Turnusplaner som skal overholde gældende regler på området.

FM understregede at hele dette forløb hviler på de regler der er gældende, hvorfor det er vigtigt at TR bliver orienteret om, hvorvidt man fra AMR har ideer og ønsker til turnusplaner.

Aktuelt arbejdes der med en helårsplan på 46 uger, og en ferieplan på 6 uger.

FM opfordrede til at melde ind via logbøgerne hvis der er noget der skal forsøges tilrettes i kommende planer, og oplyste at man der også kan følge med i hvad der sker.

Ad 3)

Der blev udtrykt tilfredshed med, at tendensen går den rigtige vej, nemlig nedad. Alle er enige om, at vi forsat skal sikre en optimal opfølgning, så evt. problemer fanges i tide.

Det blev understreget, at DC hellere skal notere en Nul-tolerance episode for meget, end være tvøvende i deres notering.

Ad 4)

Umiddelbart havde ingen noget specielt at melde ind fra de tre stationer. Generelt kan der arbejdes mere med information om, hvornår og hvordan AMR kan træffes og hvad der arbejdes med. På Syd er der ønske om at arbejde mere systematisk med opgaverne, hvilket de vil se på straks.

AMR arbejdet skal tage udgangspunkt i lokale forhold, frem for at alle tre steder skal gøre tingene ens.

Ad 5)

Tommy Hansen deltager ikke længere fast i møderne. Der henvises til at melde ind, hvis der er noget der skal drøftes. Desuden kan tingene evt. drøftes på Stationsudvalgsmøderne.

Tommy oplyser, at man kan få meget information, hvis man følger med på inforskærme og via logbøgerne.

Ad 6)

De tre projekter der har været arbejdet i den sidste tid blev drøftet:

- a. Forsøg med Diskretionslinjer
- b. Hvordan arbejder vi med den optimale kørestil
- c. Nærved ulykker

Forsøg med Diskretionslinjer

BAAS skal i samarbejde med MT forsøge at overbevise Aarhus Kommune om, at vi et par steder i byen skal lave gule "sikkerhedszoner" ved stoppestederne som forsøg. Mange chauffører oplever hændelser, hvor passagerer står helt ude ved kantstenen. Dette giver en del nærved ulykker.

Hvordan arbejder vi med den optimale kørestil

BAAS er ved at udfase Sirius. Der er nye systemer på vej ind. Først når de nye systemer er på plads, ser vi denne opgave igen.

Nærved ulykker - registrering

Møde med Arbejdstilsynet har ansporet BAAS til at arbejde mere med dette. Alle er enige om, at nærved ulykker er en del af hverdagen i jobbet som chauffør og ikke kan undgås. Blot fordi man har lavet en hård opbremsning, er det ikke nødvendigvis noget som skal registreres. Men mange nærved ulykker kan være et problem.

Der var flere forskellige opfattelse af, hvordan opgaven løses. Følgende prøves af, og skal evalueres på næste møde:

Der udarbejdes et skema som alle kan tage og udfylde og aflevere til AMR'erne. I de lokale AMR-grupper, samler man sammen og laver en evaluering af hvad der er kommet ind hver måned. Hvis der ses systematiske forhold, eller andet der kan give anledning til handlinger, sendes der orientering til alle.

Forslag til skema er vedlagt i bilag.

Det bliver vigtigt at AMR-grupperne laver lokal reklame for dette initiativ.

Ad 7)

Stoppestedsanalysen har ligget stille siden Frits Vittrup stoppede ved BAAS. BL tager kontakt til Tha, og beder ham lave den nødvendige opfølgning, og aftale initiativer med Aarhus Kommune. Sagen tages op på næste møde.

Ad 8)

Direktionens notat vedrørende initiativer på baggrund af Trivselsundersøgelsen blev gennemgået. Dette giver anledning til at en del forskellige opgaver skal igangsættes. Det fremgår af notatet, hvem der har opgaven.

Ad 9)

Den sidste APV blev lavet primo 2013 – så det er tid for en ny. Der var enighed om, at i gangsatte arbejdet således at efteråret står i APV'ens tegn.

Spørgsmålet om fremgangsmåde blev drøftet. Tidligere har man ved BAAS forsøgt med lange skemaer, korte skemaer og fokus grupper. Der var enighed om, at fokusgrupper giver et godt billede af, hvad der fylder i hverdagen.

Dog har denne form for APV den svaghed, at det "kun" er deltagerne i fokusgrupperne der bliver hørt.

Det blev besluttet, at der i den kommende APV skal tages udgangspunkt i fokusgrupper, men dette suppleres af et skemamateriale der kan afleveres, og der skal også være mulighed for, at man kan blive kontaktet, hvis man har bidrag. Se bilag til dette referat.

Ad 10)

Årsmøde og nyvalg

MED reglerne ved MT betyder, at der skal være valg på medarbejdersiden her i efteråret, så evt. nye repræsentanter kan starte den 1. januar 2017.

Det blev oplyst, at man på TR området går med overvejelser om, hvordan og hvornår nyvalg skal foregå. Måske en koordinering kan være hensigtsmæssig.

AMR'erne melder ind til BL senest den 1. august hvornår der afholdes årsmøde og nyvalg.

Evaluerings af AMR strukturen

I løbet af efteråret skal der laves en evaluering af den nuværende forsøgsstruktur. AMR grupperne skal overveje, om de kan optimere deres arbejde, og være meget synlige i de resultater der laves.

Forslag til skema til registrering af nærved ulykker, som skal afleveres i AMR postkassen eller direkte til AMR.

Fra UPS til OBS

Hvad skete der? Hvor skete det (tegn evt. på bagside)? Er lignende nærved ulykker sket for dig før?

Hvordan påvirkede nærved ulykken dig, f.eks.

- Hjertet kom op i halsen, man mister pusten, fik hjertebanken, ryster og får koldsved, det fylder meget resten af turen/vagten, man føler ikke man kan passe sit arbejde.

Hvad mener du var årsagen? Og hvad kan evt. gøres for at undgå gentagelse

Fakta (hvornår, hvad kørte du i, hastighed m.v.)

Udfyldt af (navn og nr.):

Dato:

Forslag til APV i efteråret 2016

APV 2016 i Trafikafdelingen – konsensusmodel. Vil du deltage?

Arbejds miljøgruppen i Trafikafdelingen har besluttet at gennemføre en APV i 2016. Modellen gennemføres sammen med Busselskabets arbejds miljørådgiver CRECEA, og er kort beskrevet nedenfor.

Modellen – trin for trin

1. Arbejds miljøgruppen (AmGr) på hver station fastlægger fokus for den lokale APV ud fra resultatet af tidligere arbejdspladsvurderinger, tilgængelig viden m.v. Der opstilles konkrete udsagn som sætter fokus på de relevante områder.
2. Der etableres fokusgrupper med maksimalt 8 personer. På Nord og Vest er der 2 grupper, mens der på Syd er 3 grupper. Grupperne sammensættes af den lokale AmGr, således der er en repræsentativ fordeling.
3. Der gennemføres konsensusmøder i fokusgrupperne – hvor man ud fra besvarelserne af skemaerne drøfter sig frem til en fælles prioritering, af indsatser til forbedring af arbejds miljøet. Endvidere giver grupperne konkrete forslag til handlingsplan, som udarbejdes af AmGr. CRECEA står for gennemførelse af konsensusmøderne. Arbejds miljørepræsentanterne deltager i møderne som observatør, og deltager ikke aktivt i debatten på møderne.
4. AmGr drøfter resultaterne fra fokusgrupperne, og opstiller den endelige handlingsplan. Der skelnes mellem handlingsplan for den enkelte station og handlingsplan for den samlede chaufførgruppe.

Den lokale handlingsplan udarbejdes af AmGr. Derefter sker der en afklaring af, hvorvidt der er forhold der skal klares i særskilt handlingsplan for hele chaufførgruppen under et.

5. Herefter kan handlingsplanerne offentliggøres.

Der udsendes altså ikke APV-skema til alle medarbejdere.

Bliv en del af fokusgruppen

Hvis du ønsker at blive en del af den lokale fokusgruppe, skal du snarest mulig kontakte din stationsleder eller en af arbejds miljørepræsentanterne. Henvendelsen skal ske senest den ???. Derefter bliver fokusgrupperne sammensat. På stationen vil der blive sat opslag op med sammensætningen af grupperne.

Hvis interessen for at blive en del af fokusgrupperne overstiger det antal der er aftalt, kan man vælge at blive kontaktet af en konsulenterne fra CRECEA. Nærmere om dette, når fokusgrupperne offentliggøres.

Med venlig hilsen

(Diverse lokale navne)