

MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	1. december 2015
Mødetidspunkt:	10.00-12.00
Mødeindkalder:	ALM
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Bjarne Larsen Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Bente Mikkelsen Jean Philip Ricard Teddy Thomsen Ejler Møller Petersen Anita Nørgaard Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Valgfri deltagere:	
Tilstede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Ingerlise Kirkegaard (IK) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Bente Mikkelsen (BM) Jean Philip Ricard (JPR) Teddy Thomsen (TT) Ejler Møller Petersen (EMP) Anita Nørgaard (AN) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	Bjarne Larsen Tommy Hansen
Udfærdiget af:	ALM
Referat udfærdiget:	9. december 2015
Referat godkendt af:	Torben Høyer den 13. dec. 2015 & Ejler Møller Petersen den 17. dec. 2015

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde

3. Ændring af Medudvalgets sammensætning
 - Frits Vittrup er trådt ud af MEDudvalget, og han erstattes af Bjarne Larsen, som indtræder som permanent medlem. Frits Vittrups arbejdsopgaver varetages indtil videre af Finn Mikkelsen.
4. Status på "Guldet"
 - Der er behov for en status på, hvor mange penge, der er brugt og til hvad.
 - Muligheden for lokale aktiviteter finansieret af "Guldet" skal drøftes.
5. Trafikplan 2017
 - Drøftelse af den interne informationsproces frem mod letbanestarten i maj 2017. Busselskabet foreslår, at der fra januar 2016 afholdes ekstraordinære MEDudvalgsmøder hver måned. Her skal det også drøftes med tillidsrepræsentanterne, hvordan reduktionerne i antallet af medarbejdere gennemføres på den mest hensigtsmæssige måde.
6. Resultatlønsaftale 2016
 - Drøftelse af udkast til resultatlønsaftale for 2016
7. Mødestruktur i BAAS
 - Fortsættelse af sidste mødes drøftelse om, hvorvidt BAAS har den rigtige mødestruktur.
 - Følgende mødestruktur er pt. gældende (placeringen af stationsudvalgsmøder tilpasses MEDudvalgsmøderne).
 - 4 stationsudvalgsmøder, der samtidigt er de lovpligtige arbejdsmiljøgruppemøder jf. årshjulet. Disse holdes fortsat lokalt med stationslederen som mødeleder.
 - 2 halvårslige (lovpligtige) arbejdsmiljømøder (afholdes og indkaldes af Bjarne Larsen)
 - 2 årlige stationsvise teammøder, eller efter behov. Kan altså fraviges.
 - Kvartalsmøder, som giver mellemledere og nøglemedarbejdere god information om det, som foregår i BAAS. Afholdes inden hvert MEDudvalgsmøde
8. Evaluering af danskforløb
 - Status og forslag til kommende aktivitet jf. bilag
9. Arbejdsmiljøredegørelse for BAAS 2015
 - Gennemgang af arbejdsmiljøarbejdet for Busselskabets 4 arbejdsmiljøgrupper jf. bilag.

10. Personaleredegørelse

- I hht. oplæg til LMU-årshul fremlagt på sidste møde, skal der på decembermødet fremlægges en skitse til personaleredegørelse, der skal behandles i HMU jf. bilag.

11. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer

3. Ændring af Medudvalgets sammensætning

FV fratræder ved årets udgang. BL, som varetager funktionen som daglig sikkerhedsleder på vegne af TH, træder ind som permanent medlem. FM overtager FV's opgaver indtil videre, men noget bliver flyttet ud til THA og SL'erne.

BM spurgte, om der bliver en drøftelse om, hvad der bliver delt ud til hvem.

FM svarede, at MEDudvalget vil blive orienteret. Det er noget, man vil se på henover foråret.

TH supplerede og sagde, at det først skal klarlægges, hvilke opgaver der skal løses på den lange bane, inden der evt. ansættes en ny.

Som svar på et spørgsmål fra JPR meddelte FM, det nu er ham som skal kontaktes vedr. forhold, som chauffører/TR tidligere henvendte sig til FV om.

4. Status på "Guldet"

TH meddelte, at der er 82.000 kr. tilbage af "guldet". Ledelsens forslag er at pengene deles ud til stationerne i en 40, 20, 20 ordning, hvor de så administreres af stationsudvalget. Han henviste til et forslag fra chaufførerne om at indkøbe fjernsyn til de opholdshuse, der ikke allerede har et og oplyste, at licensreglerne er løsnet op, så BAAS ikke vil skulle betale licens pr. TV men en generel erhvervslicens.

EJM foreslog, at der laves en opgørelse af, hvor mange huse der mangler fjernsyn. Pengene til disse kan trækkes ud, inden de deles mellem stationerne, da det ellers er svært at lave en retfærdig fordeling til stationerne, fordi nogle stationer deler opholdshuse. Desuden kommer fjernsynsapparaterne ikke værksteder og klargøring til gode, så også af den grund bør udgiften til apparaterne trækkes fra, før pengene fordeles.

LP foreslog, at pengene fordeles videre ud til afdelingerne, når de er placeret på stationerne. Det var der enighed om.

TH meddelte, at IK vil prøve at lave en model, som tager hensyn til alle ønsker.

5. Trafikplan 2017

TH gjorde opmærksom på stormødet den 8. dec. og teammøderne i den efterfølgende uge, hvor trafikplan 2017 også er et punkt.

FM understregede vigtigheden af en god informationsbølge under hele processen. Der reduceres 68.000 køreplantimer, 20 busser + reservebusser. De blå busser reduceres med ca. 15.000 timer. Først efter en offentlig høring i 1. kvartal af 2016 kan BAAS sige noget mere konkret om, hvad der kommer til at ske, men indtil videre er det disse tal, man må regne med. Det betyder en reduktion på 70 chauffører, og alt efter hvilken kørsel vi får, er det måske tættere på 80.

Vi skal så køre erstatningskørsel med 25 chauffører og ca. 10.000 timer men kun fra sept. 2016 til efteråret 2017. Vi tager drøftelser med organisationerne - i første omgang på chaufførsiden – om, hvordan klarer vi opgaven med, at vi først skal opjustere antal medarbejdere og busser i et år og så derefter reducere. En løsning kan være at suspendere kursusaktiviteter i perioden, så vi ikke først skal ansætte 25 og så afskedige 70 + 25.

TH supplerede og sagde, at det indtil videre er planen at afholde MEDudvalgsmøder 1 gang om mdr. i 2016. Om det er for meget må vise sig.

BM erkendte, at det nok er begrænset, hvor meget man kan påvirke reduceringerne, men hun mente, at der er mange ting i udspillet til linjer, der ikke virker hensigtsmæssigt.

FM meddelte, at BAAS på et møde med MT senere på ugen vil lægge op til anskaffelse af 16 nye busser i august som udgangspunkt ledbusser og 14,56 meter busser. Man kan så lade andre bustyper tage erstatningskørslen, så kapaciteten på de linjer, som pt. er pressede, kan øges. Han tilføjede, at det vil være godt, hvis BAAS kan tale med én stemme til MT og AAK. Hvis forskellige folk i BAAS melder forskelligt ind, kan man risikere, at MT og AAK blot affærdiger disse meldinger.

Det kan evt. være en idé, at der efter stormødet den 8. dec. samles nogle tilkendegivelser, som kan meldes tilbage til MT og AAK.

6. Resultatlønsaftale 2016

Jf. bilag

FM meddelte, at resultatlønsaftalen for 2016 kommer til at ligne den for i år. Der er et par småjusteringer på baggrund af den historiske udvikling i 2015, men det er marginalt, hvad der er ændret. Der er ændret lidt i formuleringen vedr. forudsætningerne for udbetaling.

Måltallet for diesel er reduceret, fordi vi forventer at komme til at køre med flere større busser næste år. Kravet til kontrol af bristandele er reduceret, da det tal ligger rigtig godt. Sygefravær er bibeholdt som i år.

EJM spurgte, om add blue er indregnet i nøgletallet vedr. dieselforbrug.

FM svarede, at tallet kun vedrører dieselforbrug. Det er liter diesel divideret med antal kørte kilometer.

FM konstaterede, at udkastet var godkendt af MEDudvalget.

7. Mødestruktur i BAAS

Den i dagsordenen beskrevne struktur blev lagt frem til kommentarer og drøftelse.

AN sagde, at AMR'erne vil gerne have, at stationsudvalgsmøder afholdes ca. en måned før MEDudvalgsmøder (ref. skal godkendes først), således at forhold fra stationsudvalgsmøder kan komme med på det efterfølgende ordinære MEDudvalgsmøde. Så undgår man at skulle vente 3 mdr. på en afklaring

BM undrede sig over beskrivelsen af stationsudvalgsmøder som lovpligtige arbejdsmiljøgruppemøder, for AMR for værkstedet og klargøringen er ikke med.

TH meddelte, at han ikke vidste, om det var lovpligtigt, og om alle AMR skal med. Det vil blive afklaret med BL.

AN påpegede, at den årlige arbejdsmiljøgrupperedegørelse mangler.

TH opfordrede til at kontakte BL vedr. dette.

AN ønskede at vide, hvem der bestemmer, hvor mange stationsudvalgsmøder, der skal afholdes, og om det er op til stationslederne, hvornår de afholdes. Det er forskelligt, hvor mange møder, der afholdes på stationerne.

FM sagde, at en afklaring af dette vil blive inddraget i fastlæggelsen af mødestrukturen. Antallet af møder behøver ikke være det samme, men der kan måske blive tale om at lave et minimumsantal. Der kan i visse perioder være noget særligt at drøfte på en af stationerne. Det skal være kvalitet frem for kvantitet, og det vigtige er at sikre, at man ikke drøfter de samme ting på flere møder. Ting skal ikke afklares på møder, men i det daglige arbejde.

TH sagde, at det bør drøftes lokalt, ud fra den overordnede mødestuktur.

8. Evaluering af danskforløb

Jf. BL's oplæg.

TH meddelte, at danskforløbet har været en stor succes. Nu handler det om, at finde ud af hvordan man skal videre med det projekt, og her har BL udarbejdet en plan jf. vedlagte. Planen er at sætte noget i gang fra efteråret 2016. AOF og 3F er ret aktive i det.

TT mente, at danskkundskaber bør tages med ved ansættelse af nye medarbejdere. Han mente, at BAAS godt kan blive skarpere på folks danskkundskaber, inden de bliver ansat.

TH erklærede, at han egentlig var enig i dette, og AOF har gode tilbud, men man risikerer at sortere nogle gode folk fra. Det har været drøftet i MEDudvalget tidligere, og her var der ikke opbakning fra medarbejdersiden.

BM sagde, at der er en vis forpligtelse til at kunne dansk, for at kunne læse f.eks. SMS.

AN sagde, at der er et ønske blandt chaufførerne om at kunne indtale oplysninger på en telefonsvarer i stedet for at udfylde skadesanmeldelser og meldesedler.

TH sagde, at man enten kan vælge at kræve, at folk skal lære dansk eller gøre det muligt for dem at få information uden at kunne læse dansk. Han var tilhænger af førstnævnte løsning med den begrundelse, at hvis folk kan lade være med at lære dansk, giver det nogle problemer på langt sigt. Det er en bjørnetjeneste.

EJM mente, at de positive erfaringer vil gøre det lettere at få folk til at melde sig, næste gang man kan blive testet.

JPR spurgte, om der er andre grupper end chauffører, der har benyttet sig af tilbuddet.

IK svarede, at der er en række mekanikere som har været af sted, og BAAS har ikke hørt andet end, at de har været tilfredse med det.

9. Arbejdsmiljøredegørelse for BAAS 2015

Jf. BL's oplæg. Skal drøftes her og sendes videre til HMU.

BM spurgte om oplægget er lavet af arbejdsmiljøgruppen. Hun ærgrede sig over at der ikke står noget om arbejdet med mobning. Det har været drøftet i MEDudvalget og på de halvårslige arbejdsmiljøgruppemøder, og i maj blev det aftalt, at BL skulle lave en handleplan.

Nærvedulykker er heller ikke nævnt, og AT har stillet krav om, at man skal være mere systematisk på det område.

TH sagde, at det er besluttet, at SL'erne drøfter nærvedulykker månedligt med AMR. Det kunne jo let skrives ind i redegørelsen.

AN sagde, at AMR'erne godt kan drøfte konkrete tilfælde med SL'erne, men det skal fastlægges, hvordan man skal forklare folk, at de skal indmelde nærvedulykker jf. krav fra AT.

TH sagde, at han vil drøfte mobning og nærvedulykker i redegørelsen med BL. Det er aftalt med AN, at vi der skal laves en plan for, hvordan vi skal håndtere mobbesager. Ideen er at der skal laves en workshop, der kan afklare hvordan mobning skal håndteres på arbejdspladsen.

AN meddelte, at arbejdsmiljøgruppen ikke har fået forelagt BL's oplæg. Der har således ikke været en drøftelse af redegørelsen, hvilket ellers er et lovkrav. På den baggrund kunne AN ikke anbefale redegørelsen til HMU.

TH opfordrede til at drøfte det med BL. Der lader til at være nogle misforståelser.

(Kommentar fra TH: Efterfølgende er det blevet afklaret, at der ikke er tale om BL's oplæg, men en sammenskrivning, som BL har lavet ud fra indmeldinger fra Arbejdsmiljøgrupperne. Så der skal følges op for at sikre at alle er med på processerne, og arbejdsgangene)

10. Personaleredegørelse

Jf. IK's bilag. Skal også forelægges HMU.

BM undrede sig over, at det ikke fremgår af tallet for personaleomsætningen i Administrationen, at FV fratræder ved årets udgang.

IK forklarede, at det skyldes, at FV af en eller anden grund er opført som håndværker i systemet, så han og Allan Pedersen står under håndværkere i redegørelsen. Dette er efterfølgende blevet rettet til i personaleredegørelsen, som fremsendes til MEDudvalgets medlemmer sammen med referatet.

BM undrede sig over den store udgift til kurser i Administrationen.

IK sagde, at medarbejderne i Administrationen typisk er på individuelle kurser, hvorimod man på chaufførområdet kan samle mange om én underviser. Desuden foregår de individuelle kurser ofte ikke i nærområdet.

JPR spurgte, hvad forskellen er mellem posterne kursus/uddannelse og direkte forbrug i opgørelsen over udgifter til uddannelse.

IK svarede, at direkte forbrug er BAAS' omkostninger til eksterne (kursussted, underviser mv.), mens posten kursus/uddannelse er BAAS' interne omkostninger i forbindelse med kurser (ekstra chauffør, vejleder mv.)

11. Eventuelt

TH meddelte at der på opfordring fra AN nu afholdes et møde i styregruppen for trivselsundersøgelsen bestående af EJM, AN, TH + CRECEA, hvor CRECEA giver en status, og BAAS kan beskrive vores oplevelser.

Den 17. dec. laver CRECEA en mere grundig præsentation for styregruppen, og her skal det videre forløb drøftes.

Den store præsentation kommer i slutningen af januar/start februar, hvor der gives en generel temperaturmåling på BAAS.

AN sagde, at nogle chauffører har savnet at kunne give deres mening til kende, fordi de ikke er stødt ind i CRECEA. De kunne godt have tænkt sig et skema eller lign.

TH opfordrede til at skrive ned, hvem der gerne ville have talt med CRECEA med henblik på den senere konference.

AN sagde, at der manglede info om, hvornår CRECEA var på de enkelte stationer.

BM sagde, at en del chauffører følte sig lidt frustrerede ude på linjerne under stormen den 29. november, fordi de ikke blev kaldt ind.

TH sagde, at der ret hurtigt blev truffet en beslutning om, at BAAS ikke kørte ud forbi Ringvejen, og kort tid efter blev hele driften lukket. Cirka 45 min efter blev stort set det hele åbent igen. Chaufførerne blev kaldt ind, så hurtigt det var muligt.

BM sagde, at politiet kl. 20.15 frarådede al udkørsel, men BAAS stoppede først senere.

TH oplyste, at kl. 21.25 stoppede kørsel ud over Ringvejen, og omkring kl. 21.45 stoppede det helt. DC havde løbende kontakt med politiet hele aftenen, og deres retningslinjer blev fulgt.

AN sagde, at man kunne have kopieret "Storebæltsbro-metoden" og regnet sig frem til, hvornår stormen ville være her, og så indstille kørslen her. Så kunne det meldes ud i god tid.

JPR mente også, at MT kunne have en mere proaktiv tilgang i stedet for at vente og se. I hovedstadsområdet meldte man en plan ud jf. DMI's prognoser, fx at S-tog lukkede ned kl. 22.00.

TH sagde, at en klar fordel ved den løsning er, at passagererne kan være forberedte, men ofte bliver vejret ikke så galt som varslet. Han mente der blev gjort det bedst mulige i situationen. Det blev reageret på baggrund af tilbagemeldinger fra chauffører og THA's snak med politiet. Vores opgave er at sikre chaufførerne og passagererne, men det vil være svært at melde ud, at vi stopper kørslen, før vi har en reel sikkerhedsrisiko.

EJM var enig i, der ikke var grund til at indstille kørslen, så længe der ikke var konkrete problemer.

FM sagde, at det fra et økonomisk synspunkt ville være mest hensigtsmæssigt at indstille kørslen, for der var mange busser, som blev skadede i stormen, men det er en afvejning, for BAAS skal jo være der for passagererne så meget så muligt. Der er mange hensyn at tage, men god kundeservice er at køre så længe så muligt.

AN påpegede, at BAAS i andre tilfælde fx ved halvmarathon godt kan lukke ned i god tid, uden at det betragtes som dårlig service. TH bemærkede at det næppe kan sammenlignes med en situation med et stormvarsel, uden kendt start og slut. Halvmarathon er jo annonceret måneder i forvejen.

TH meddelte, at det fremadrettet kan være en idé at tale med TV2 Østjylland eller P4, så vi kan fortælle folk, hvad vi gør. Det er frustrerende, at vi føler, at vi melder ting ud, og så står der alligevel kunder ved stoppestederne. Måske skulle MT også bruge de lokale medier mere.