

MØDE

Dato	10. december 2012
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	4. december 2012
Mødetidspunkt:	10.00
Forventet sluttidspunkt:	13.00 (julefrokost fra kl. 12.00)
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen
Godkendt af	Torben Høyer & Ejler Møller Petersen Den 19.12.12
Mødeindkalder:	Anja L. Mathiesen
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Frits Vittrup Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Bente Mikkelsen Chris Gade Oxholm Peter Frentz Ejler Møller Petersen René Nørgaard Lars Peter Andersen Jens Francke Larsen Sanne Gaarsdal
Valgfri deltagere:	Bjarne Larsen
Til stede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Frits Vittrup (FV) Ingerlise Kirkegaard (IK) Bente Mikkelsen (BM) Jean Philip Ricard (JR) som suppleant for Chris Gade Oxholm Peter Frentz (PF) Ejler Møller Petersen (EMP) René Nørgaard (RN) Lars Peter Andersen (LPA) Jens Francke Larsen (JFL) Sanne Gaarsdal (SG) Bjarne Larsen (BL)
Fraværende	Chris Gade Oxholm Tommy Hansen
Kopi	

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referater fra de sidste to møder
3. Grøn kørsel
4. Tiltag i Teknisk Afdeling
5. Chaufførbeklædning
6. Status på test af fejlrapporter
7. Efteruddannelse af chauffører – status
8. Personalehåndbog
9. Ferieansøgning/-bytning
10. Facebook
11. MUS-samtaler
12. BAAS-hjulet
13. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

EMP spurgte til retningslinjer vedr. frihed til deltagelse i arbejdsrelaterede retssager.

TH meddelte, at det skal aftales med BL.

Referatet blev godkendt med den bemærkning.

2. Godkendelse af referater fra de sidste to møder

Godkendt uden kommentarer.

3. Grøn kørsel

BL orienterede med henvisning til det fremsendte bilag:

Den slutdato, der er angivet i bilaget skal rettes til 1. juni, men det er svært præcis at sige, hvornår vi er i mål. Grøn kørsel er en kombination af en lang række positive ting – brændstof, mindre stress, mere behagelig kørsel mv. Projektet kan ikke isoleres til en bestemt del af butikken. Alle, der kan påvirke det, skal med,

Det er håbet, at MT vil støtte op om det. Det er ikke endeligt afklaret endnu.

EMP gjorde opmærksom på, at han tidligere har pointeret, at Kommunen skal tages i ed, hvis det skal hjælpe noget. Der skal en anden holdning til vedr. køretid og køreplaner. Han ønskede at vide, om TOV er indstillet på at betale for mere køretid eller om grøn kørsel skal foregå inden for de nuværende rammer.

BM påpegede, at visse linjer er meget belastede. Linje 14 har 8 min til at betjene 10 stoppesteder på den samme strækning som linje 1A, der har 9 min til at betjene det halve antal stoppesteder.

FV meddelte, at der lige nu opsamles data fra fordelingen af køretiden på linje 14. Den har et efterslæb helt tilbage fra K11. Vi har generelt udfordringer i myldretiden, men uden for myldretiden har vi ret pæne målinger.

TH sagde, at Kommunen helt bestemt skal være med, for vi skal have de rigtige køretider. Han henviste BM til at tale med FV vedr. konkrete eksempler til vores dataindsamling.

BL sagde, at der selvfølgelig er nogle eksterne faktorer, som gør det svært at nå vores mål, men Siriusdata viser, at der er store forskelle mellem, hvordan en linje køres, så der er en masse interne ting at tage fat på. Det skal vi fokusere på og ikke så meget på, hvad Kommunen skal gøre.

FM tilføjede, at fremkommelighed også spiller en rolle, men han understregede lige som BL, at vi også skal se på, hvad vi selv kan gøre.

JR sagde, at mange chauffører er meget ærekære i forhold til at overholde køreplanen og foreslog, at BAAS henvender sig til TOV og beder om at få samme forhold som i Kbh. hvor man ikke angiver præcise køretider men en frekvens. Man kan evt. også argumentere for mere intelligente lysskift.

BM var i tvivl om, hvorvidt der var tale om et orienteringspunkt, eller om det var muligt at påvirke noget, for køretiderne kan jo ikke ændres, inden grøn kørsel går i gang i maj. Køreplanen ændres jo først til sommer. Hun beklagede, at det bliver chaufførens opgave at forklare passagererne, hvorfor køreplanen evt. ikke overholdes.

PF mente, at det tidligere er blevet sagt, at Sirius ikke skal bruges til at måle på den enkelte chauffør, og han undrede sig derfor over den Sirius-profil, som er en del af projektet.

TH understregede, at der i projektet ikke er tale om kontrol men vejledning af den enkelte chauffør. Hvis man bliver gjort opmærksom på, hvordan man kører, så er det muligt at ændre sin kørestil. Grønne vejledere skal hjælpe med dette.

Grøn kørsel er en udvidelse af det faglige område, det er at arbejde som chauffør. Vi er godt klar over, at alt ikke er noget chaufføren kan påvirke, så det skal være en ligeværdig vejledning.

Diskussionen vedr. Siriuskontrol har været oppe før, og vi har tidligere meddelt, at Sirius bruges på chaufførniveau på visse områder. Sirius blev også netop indført for, at chaufføren kunne se, hvordan han/hun kører.

TH udtrykte forståelse for PF's skepsis vedr. overvågning bl.a. jo fordi chaufførjobbet er et meget tidsstyret, så vi er på den anden side også vant til at håndtere forholdet på en ordentlig måde.

EMP ønskede at vide, hvilke oplysninger, man kan se i Sirius.

BL sagde, at systemet giver meget detaljerede data. F.eks. er det muligt at se, hvor langt en chauffør kører pr. liter diesel. Men man kan kun se generelle ting og ikke de enkelte tjenester.

FM understregede, at grøn kørsel er kommet for at blive, og det er en del af de fleste kontrakter. Han foreslog at nedsætte en gruppe, hvor han sammen med BL, FV og et antal chauffører kan gennemgå projektet, så muligheder kan vises og det kan forklares, hvad der er tænkt.

PF bad om, at TR gruppen indkaldes og får forklaret, hvad der ligger i det, og hvad der overvåges, så det kan blive afmystificeret.

BM mente også, at det bør være TR'erne, som indgår i den af FM nævnte gruppe.

TH meddelte, at ledelsen vender tilbage om dette.

4. Tiltag i Teknisk Afdeling

FM orienterede:

Der er en proces i gang mht. strukturen i Teknisk afdeling. Der er sket ledelsesmæssige ændringer bl.a. står Bent Olsen for de små stationer og fritages for skadesdelen på Syd. Herudover er værkstedsleder John Madsen i gang med samtaler med personalet i værkstedsafdelingen, med henblik på de fremtidige udfordringer, og Torben Nissen er i gang med en lignende øvelse i klargøringen.

Det er håbet, at man kan præsentere noget mere om det på næste MEDudvalgsmøde.

5. Chaufførbeklædning

FV orienterede:

Beklædningsudvalget har været samlet to gange og er kommet frem til det tilsendte resultat.

Udgangspunktet var at se på det samlede udbud af tøjdele, samt på de enkelte beklædningsdele og på, hvordan man får en skarpere og mere tydelig profil. FV roste medarbejderrepræsentanterne for at være gået ind i projektet med sund skepsis.

FV gennemgik kort bilaget. Udgangspunktet er, at chaufførerne skal have det tøj der er brug for at fremstå klart og tydeligt som chauffør i Busselskabet. Han fremhævede den opstramning, der sker mht. point. Det sker for at undgå at have for meget tøj i omløb. Behov kan være forskellige, så hvis man har et ekstraordinært behov, må man henvende sig til sin leder. Det registreres så, hvor mange der har haft brug for det, og så vurderes det, om opstamningen mht. pointene har været på det rigtige niveau.

RN påpegede, at han havde hørt, at afløsere ikke har tøj nok.

KHO sagde, at afløsere får tøj, men må henvende sig til Ole Henriksen, hvis de mangler noget. De er ikke med i det generelle system.

JR spurgte, om ikke afløsere skal ind i det generelle system, når alt tøj til maj skal have nyt logo. Han ærgrede sig over nedskæringen i point og over, at man som han ser det, nu går fra beklædning til uniform.

Han gjorde desuden opmærksom på, at Sporvejsmuseet gerne modtager gammelt tøj, hvorpå der står med Aarhus/Århus Sporveje – ikke Busselskabet.

PF mente, at det er et problem, at man fremover ikke må blande eget tøj med BAAS tøj, specielt i forhold til de dele, der er taget ud af sortimentet som f.eks. hue og regntøj.

BM var enig med PF og tilføjede, at en paraply ikke er noget godt alternativ til regntøj, og jakkerne er ikke gode i regnvejr, for de er kortere end trøjerne som derfor ofte bliver våde. Hun syntes, det er OK at ændre på tingene men mente, at 1. maj er for kort en frist. Hun havde selv netop bestilt sko, men de er brune og dur derfor ikke i det nye program, hvor fodtøj skal være sort.

EMP hilste en ny beklædning velkommen men gav BM ret i, at tidsfristen er for kort. Han foreslog, at man over det næste år tillader, at der bruges tøj med gammelt logo (skjorter, turtle neck) bare det ikke er synligt. Han gjorde opmærksom på, at der så sent som i foråret er leveret skjorter med gammelt logo.

JR påpegede, at han siden 2010 har fået tøj med gammelt logo, og han ønskede derfor en garanti for, at man over det næste år kun får leveret tøj med nyt logo.

BM spurgte, om fleeejakken fra pjækkerten må bruges sammen med det nye tøj. Der er ikke logo på den.

KHO sagde, at man vil hjælpe dem, som har et problem mht. overgangen til det nye. Som udgangspunkt kan man få byttet til skjorter med nyt logo. Mht. point så er det konstateret, at en del chauffører ikke bruger alle deres point, så i stedet for at uddele til dem, der egentlig har for meget, er det filosofien, at man vil hjælpe dem, der har problemer. Fleece fra pjækkerten må som udgangspunkt ikke bruges sammen med det nye.

JR mente, at nedsættelsen af point er en skjult lønudsættelse, som derfor måske bør forhandles.

PF sagde, at overskuddet af point hos nogle chauffører kan skyldes, at man i dag kan supplere med eget tøj og derved ikke bruger point. PF mente, at chaufførerne kommer til at mangle point, når tøjet ikke længere må blandes.

FV sagde, at det er et ledelsesmæssigt ansvar at sikre, at alle chauffører til enhver tid kan klæde sig ordentlig og hensigtsmæssigt på. Vi må i gang, og hvis de bekymringer, der er rejst, viser sig at holde, så må vi ændre det.

BM påpegede, at der kan komme til at mangle skabe på stationerne, når man ikke må bruge sit eget tøj, for så vil man måske gerne skifte, når man har fri, så man ikke skal rende rundt i sit arbejdstøj, hvis man f.eks. skal ned i byen bagefter.

TH sammenfattede:

Der er enighed om, at der skal ske ændringer i chaufførbeklædningen, men der er fremhævet problemer med visse beklædningsdele, specielt pjækkert og hue, og også med tidsplanen. Vi har lyttet og drøfter det, og FV indkalder beklædningsudvalget til et nyt møde med en del af ændringsforslagene indarbejdet, og herefter sættes processen i gang. Udgangspunktet er som nævnt, at chaufførerne skal have det tøj der er brug for, for at fremstå klart og tydeligt som chauffører i Busselskabet.

6. Status på test af fejlrapporter

BL orienterede:

Projektet går ud på at se, om vi kan gøre fejlrapporten bedre. Det undersøges, om der er hold i alle de problemer, der er fremlagt.

Data er indsamlet og skal nu bearbejdes.

7. Efteruddannelse af chauffører – status

EMP ønskede at vide, hvorvidt BAAS overholder de krav, der er i kontrakten, til chaufførernes efteruddannelse og hvad der indgår i efteruddannelse.

FM sagde, at der for chaufførerne skal være 3 1/2 dag i gennemsnit over kontraktperioden, og heraf er én dag afsat til EU kvalifikationskursus. Udover disse kurser afholdes der en række andre kurser for chaufførerne, bl.a. Fly High 1 og 2 samt konflikthåndterings- og manøvrer kurser mv..

EMP pointerede, at nogle ikke kommer på manøvrer kursus, selvom de ønsker det. Han mente, at manøvrer kursus i lyset af projekt grøn kørsel bør være obligatorisk – og ligesådan med konflikthåndtering. Han udtrykte bekymring for, at det primært er ressourcestærke chauffører, der tilmelder sig.

BL meddelte, at alle nyansatte chauffører fremover skal på manøvrer kursus. Vi ser på om der kan skaffes flere pladser, hvis mange gerne vil. Det kan overvejes om nogle kurser skal gøres obligatoriske. Det har før været drøftet, men det er på den anden side meget vigtigt for kurset, at folk er motiverede.. Det er aftalt med stationslederne, at de siger til, hvis de mener, at en chauffør har behov for efteruddannelse.

8. Personalehåndbog

BM foreslog, at personalehåndbogen udleveres til TR'erne på et USB stik.

EMP foreslog, at der gives mulighed for at downloade en elektronisk udgave.

PF mente, at man bør udstyre TR'ene med en smart phone, så de kan læse personalehåndbogen på hjemmesiden, men uden at skulle sidde ved i computer.

TH meddelte, at der jo ret dårlige erfaringer med trykte varianter af personalehåndbogen, idet de froældes hurtigt, men hvis behovet er stort for at få elektronisk kopi, evt. på et usb stick, skal det selvfølgelig undersøges om det teknisk er muligt.

Vi undersøger det, og det kommer med referatet ud.

Svar: Personalehåndbogen er et online produkt. Det er muligt at kopiere dele af den over i en wordfil og derefter over på en usb. Men online varianten anbefales, da diverse links bibeholdes. Personalehåndbogen vil være tilgængelig f.eks. gennem en mobil net-forbindelse, og desuden modtager alle TR'ere et tilskud til en internetforbindelse.

9. Ferieansøgning/-bytning

BM påpegede, at ansøgningen om ferie denne gang er lagt ud på bordene og ikke sendt hjem til chaufførerne. Hun ønskede at vide, om de der er syge har fået ansøgningen tilsendt.

FV svarede, at det ikke er tilfældet, men når ansøgningerne gennemgås, ser man på, om der er nogle som mangler. Så tages der kontakt til dem, så Busselskabet sikrer sig at alle får ansøgningskemaerne.

10. Facebook

TH sagde, at det sætter Busselskabet i en lidt speciel situation, når der på Midttrafiks Facebook side af og til skrives om ansatte i Busselskabet. Det er jo ikke vores side, men Busselskabet forbeholder sig ret til at kommentere det direkte, hvis en sag kan belyses bedre gennem en hurtig kommentar fra Busselskabet.

Ledelsen har drøftet, om Busselskabet skal have en politik for medarbejdernes brug af Facebook. I den anledning er det besluttet, at der ikke er behov for en speciel politik udover den politik, der eksplicit fremgår af vores 5 leveregler.

For nuværende vurderes det ikke at være en god idé, at BAAS som virksomhed opretter en profil, selv om der vil være visse kommunikationsmæssige fordele ved det. Det er bedre, at ansatte selv opretter grupper som f.eks. den motionsgruppe, som nogle medarbejdere har på Vest har oprettet på Facebook. TH efterlyste kommentarer til bemærkningerne om en speciel Facebookside, men der var ingen kommentarer.

11. MUS-samtaler

BL meddelte, at der nu kommer mere fokus på MUS-samtaler i henhold til tidligere aftalte. Den enkelte leder har stor metodefrihed i forhold til at afvikle samtaler, men der er lavet nogle overordnede retningslinjer, som man kan støtte sig til. Disse gøres tilgængelige i personalehåndbogen. Ledere kan desuden bede om uddannelse i at afholde MUS-samtaler.

EMP gjorde opmærksom på, at SR har indkaldt en gruppe medarbejdere til såkaldte "omsorgssamtaler". De er ikke indkaldt til et specifikt tidspunkt, samtalerne afholdes tilfældigt før eller efter en tjeneste. Rygtet går, at alle chauffører skal til en sådan samtale. EMP ønskede at vide, om man i Busselskabet har den type samtaler.

TH sagde, at det ikke er en sag, som skal tages op i MEDudvalget, da det drejer sig om en enkeltperson. Det må drøftes med TH eller FM. Men umiddelbart ville TH da mene, at omsorgssamtaler er en rigtig god idé.

BM påpegede, at hun har fremsendt et spørgsmål om, hvor mange arbejdsgrupper, der har været på uddannelse på baggrund af MUS-samtaler, så det kan ses, om der reelt er kommet noget ud af det. TH bemærkede at der ikke var overblik over om de kurser som de forskellige faggrupper havde været på Var etableret på baggrund af en MUS samtale, eller om der blot var tale om en normal efteruddannelse,

BL understregede, at en MUS-samtale er en personlig samtale mellem medarbejder og leder. Der er som nævnt ikke lavet opsamlinger på, om der præcist kommer efteruddannelse ud af det, eller om det blot er med til at skabe en fælles forståelse for de opgaver der udføres. Men stationslederne melder tilbage, hvis der er aftalt noget vedr. uddannelse.

TH mente, at det er en udmærket idé at følge op på, hvor meget uddannelse der er sket på baggrund af en MUS-samtale.

SG sagde, at alle i Administrationen har fået tilbudt en samtale, men der er ikke statistik på, hvor mange der efterfølgende har været på uddannelse.

JR spurgte, om man kun kan få en MUS-samtale med sin nærmeste leder, eller om samtalen f.eks. kan tages med FV, hvis det opleves som mere relevant end SL.

BL svarede, at en MUS-samtale foregår med den direkte leder. En samtale med FV vil være noget andet.

12. BAAS-hjulet

BAAS hjulet blev fremlagt og fortsætter efter samme model som tidligere.

13. Eventuelt

BM påpegede, at hun den 13. nov. skrev til SL Thomas Christensen og spurgte til retningslinjerne for hvilke medarbejdere, der får julegave, men hun har ikke fået svar.

IK meddelte, at medarbejdere som ikke arbejder og således ikke er til stede og ikke kommer igen, ikke får en julegave.

Folk der er syge/har ferie får selvfølgelig en gave. Gaverne sendes som generel regel ikke hjem, men der findes altid en løsning, hvis en medarbejder ikke kan hente gaven.

TH sagde, at retningslinjerne sendes ud sammen med referatet.

PF syntes, det er for småligt, at en medarbejder der er afskediget pga. sygdom og er under opsigelse ikke kan få en julegave.