

MØDE

Dato	19.06.2013	
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder	
Mødested:	Aulaen	
Mødedato:	11.06.2013	
Mødetidspunkt:	10.00	
Forventet sluttidspunkt:	12.00	
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen	
Godkendt af	Torben Høyer og Ejler Møller Petersen	Den 20.06.13
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 Houman Khakpour Lars Peter Andersen Johnny Døllerup Christensen Sanne Gaarsdal	
Valgfri deltagere:	Bjarne Larsen	
Til stede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Frits Vittrup (FV) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Bente Mikkelsen (BM) Chris Gade Oxholm (CGO) Peter Frentz (PF) Ejler Møller Petersen (EMP) Houman Khakpour (HK) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Døllerup Christensen (JDC) Sanne Gaarsdal (SG) Bjarne Larsen (BL)	
Fraværende		
Kopi		

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Regnskab 2012
4. Opkvalificering af medarbejdere – dansk/matematik
5. Projekt Grøn Kørsel

6. Arbejdstilsynet – status på mobning
7. APV status
8. AMR'ernes arbejdsvilkår – opfølgning på sidste møde
9. Omlædning på St. Syd
10. Beklædningsregler – skjorter
11. Ferieregnskab for den enkelte chauffør
12. Hvem bestemmer i bussen?
13. Klager – 2-3. hånds beretninger
14. Medarbejdersamtaler – status
15. Eventuelt

TH bød velkommen til mødedeltagerne og specielt til AMR Houman Khakpour, som erstatter René Nørgaard som arbejdsmiljørepræsentant i MEDudvalget.

1. Godkendelse af dagsorden

CGO undrede sig over den afsatte tid til mødet i betragtning af antallet af punkter.

TH meddelte, at punkter, der ikke nås, tages på næste møde.

Med den bemærkning blev dagsordenen godkendt.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

BL gjorde opmærksom på det notat, der som opfølgning på sidste møde, var sendt ud sammen med dagsordenen. Notatet beskriver, hvordan BL forventer, at få gang i projekt vedr. fejlrapporter.

Med den bemærkning blev referatet godkendt.

3. Regnskab 2012

IK orienterede med henvisning til det udsendte bilag:

Regnskabet var revisionsgodkendt, men driftsrådsmødet er blevet udsat, så driftsrådet havde ikke formelt godkendt regnskabet endnu.

IK fremhævede tre ting, som påvirker resultatet:

1. Indtægter: Afspejler at BAAS har indgået en aftale med Midttrafik og Aarhus Kommune om at reducere kontraktbetalingen af den ikke-udbudte kørsel med 11 mio. kr. pr. år fra 2012 og 5 år frem.

2. Kontante kapacitetsomkostninger: Afvigelse på 16. mio. i forhold til budget. Dette vedrører primært hensættelser til personskader. Vores forsikringsselskab har på Busselskabets anmodning fremsendt en opgørelse over ikke afgjorte sager. Det har betydet dels en afregning af afsluttede sager, og dels en model hvor der nu forlods afsættes beløb til senere afregning af personskader, der endnu ikke er afsluttet.
3. Stor afvigelse på renter: BAAS tjener fornuftigt på formuepleje og så har renten være helt utroligt lav.

Alt i alt er det et tilfredsstillende regnskab.

Med henvisning til s. 3 vedr. medforbrug på timer/løn, ønskede BM at vide, om værkstedet ikke tidligere har været med i timeopgørelsen.

IK svarede, at det tidligere kun var chaufførerne der var med i opgørelsen.

BM efterspurgte en opgørelse af udgifterne fordelt på afdelinger, så man kan se, hvor der spares - evt. bare som bilag. Hun henviste til opgørelse fra 2007.

IK meddelte, at BAAS ikke budgetterer på samme måde som i 2007. Det opgøres på et mere overordnet niveau nu.

TH foreslog, at BM og IK sætter sig sammen og finder ud af, hvad der kan laves.

4. Opkvalificering af medarbejdere

BL orienterede med henvisning til det udsendte bilag:

Busselskabet har på opfordring fra 3F / AOF igangsat overvejelser om opkvalificering af medarbejdere i Busselskabet i dansk og matematik.

Det anbefales at igangsætte et projekt, som afdækker behovet for opkvalificering i disse fag for alle medarbejdergrupper i Busselskabet, samt efterfølgende tilbyder uddannelse i samarbejde med AOF

Det der stod til afgørelse i MEDudvalget var, hvorvidt det skal være obligatorisk at blive testet.

PF, CGO, EMP og BM var alle enige om, at det skal være obligatorisk at blive testet, for de frygter, at man ellers ikke vil få fat i de folk, som har behovet. Det skal så være frivilligt, om man efter testen så vil med på kurset.

PF understregede, at det er vigtigt at få formidlet ud, at det ikke er noget der gøres for Busselskabets skyld, men for den enkelte medarbejder. Så folk skal

tage kurset for deres egen skyld

FM syntes, at obligatorisk test hænger dårligt sammen med betoningen af, at det er for den enkeltes skyld. Han foreslog at man i en erfaringsfase kun gør det med dem, som virkelig vil.

BL tilsluttede sig dette, og tilføjede at hvis alle testes, vil alle dem, der har behov, ikke kunne komme af sted i første omgang.

TH opfordrede til, at BL og gruppen samles igen og finder en løsning.

BM meddelte, at flere chauffører har spurgt ind til muligheden for at Anne Fredsbo, som varetager tyskundervisning også kan undervise dansktalende medarbejdere i tysk jf. tilbuddet fra BAAS om tilskud til kurser.

BL undersøger.

5. Projekt Grøn kørsel

BL meddelte, at der er gjort et fremragende arbejde blandt chaufførerne. Generelt er projektet blevet positivt modtaget og har givet anledning til mange snakke. Der er blevet større åbenhed om det. De grønne vejledere er blevet godt modtaget, og de vil gerne arbejde mere med det at køre langt på literen. Det kan være svært at se, at ens profil er lidt rød, men det man skal fokusere på er, om det bevæger sig i den rigtige retning.

EMP påpegede, at det er svært for mange at overskue og forstå profilerne. HK og andre har efterspurgt, om man i den grå søjle som angiver gennemsnittet kan lægge en norm ind, så man kan se hvordan man bevæger sig. Gennemsnittet er variabelt. Det forvirrer folk.

CGO udtrykte ønske om en ekstra søjle i profilen, som viser hvad den enkelte chauffør lavede i sidste måned, så man bedre kan konkurrere med sig selv.

HK sagde, at det er forvirrende at acceleration er noget negativt i profilen, for det kan også være brændstofbesparende. Det er svært at gennemskue, hvordan brændstofforbruget måles.

Han ønskede at vide, hvordan han kan tjekke, om den acceleration han har, er den der er, når han starter.

BL sagde, at en acceleration, som slår igennem i profilen er en ret hård acceleration, så det er en acceleration, der ikke skal tilstræbes.

Konkrete opgørelser af, hvad der har slået ud, kræver et manuelt opslag, hvilket bruges ved de medarbejdere, som de grønne vejledere har fat i. Det er for omfattende at gøre det på alle.

Mht. dieselforbruget så er det i profilerne en ren computermåling. Der er fejlkilder på den, og brug af diesel til fyret tæller med, så man skal se det som et indeks, for det er det samme fra gang til gang. Det er ikke den måling, FM regner med. FM ser på, hvor meget brændstof, klargøringen hælder i.

LPA opfordrede til at fokusere på hvad der vindes på passagersiden og ikke så meget på, hvad der spares på diesel.

BL pointerede, at Sirius-systemet har sine begrænsninger i forhold til det, Busselskabet kan bruge det til.

Mht. muligheden for at sammenligne sin profil med sidste måned, så kan det pt. ikke lade sig gøre at få det med. Man må finde sin tidligere profil frem. Der er mange potentielle muligheder at arbejde med, så det må drøftes med Falck, om de vil være med til at udvikle det.

BM meddelte, at det giver frustration blandt chaufførerne, at ens profil er rød, selvom D-mas'enen i bussen viser grønt.

BL sagde, at D-mas'enen viser noget andet end profilen. I modsætningen til D-mas'enen tager profilen ikke højde for hvilken grad, ens sikkerhedshændelse har været men tæller kun antallet. Det er dog ikke sandsynligt, at man har haft grøn farve i D-massen og så får rød profil. Så må der være en teknisk fejl.

HK gjorde opmærksom på, at det er blevet meldt ud, at alle afdelinger som har indflydelse på grøn kørsel, er omfattet af projektet, men ud fra profilerne kan man ikke se, hvordan f.eks. værkstedet indgår.

BL meddelte, at man i teknisk afdeling har indkøbt diesel, der kan køres længere på, ligesom man ser på om der kan købes mindre busser.

HK meddelte, at der er chauffører, som er skeptiske og som føler sig forfulgt. Han opfordrede til at understrege, at det er en samlet indsats, som ikke har konsekvenser for den enkelte chauffør.

BL forsikrede, at målingerne alene bruges af de grønne vejledere og kun til at optimere driften, hvilket også er blevet meldt ud i det udsendte materiale.

CGO udtrykte ønske om, at der ændres på formatet af informationer omkring projektet. Han mente det er svært at læse det, BL hidtil har sendt ud.

FM sagde opsamlende, at forslagene til forbedringer af systemet er noteret. Der samles op på det sammen med BL, og der ses på forbedringspotentialer. Når der er samlet flere erfaringer tages der en snak med Falck om mulighederne for udvikling af systemet.

TH meddelte, at der vil ske en opsamling med en gruppe, som ligner den der var med i starten.

6. Arbejdstilsynet - status på mobning

TH meddelte, at AT ved et besøg i BAAS den 23. april ikke havde yderligere bemærkninger til det gamle påbud fra 2009. I den efterfølgende besøgsrapport konkluderede de, at de ikke finder grundlag for at opretholde påbuddet.

Tilsynet blev gennemført med fælles drøftelser med Arbejdstilsynet, ledelse og medarbejdere, efterfulgt af separate drøftelser og en samlet opsamling. Tilsynsbesøget strakte sig over hele dagen.

7. APV status

FV meddelte, at APV-arbejdet kører efter planen. Der arbejdes ihærdigt med handleplaner rundt i alle afdelinger, og nogle afdelinger er også i gang med at implementere.

CGO gjorde opmærksom på, at en del af de udsagn, som kom fra chaufførsiden, bunder i manglende aftalesæt, og at ledelsen har besluttet, at den type nævnte arbejdsmiljømæssige problemer ikke skal med i handleplanen. CGO fandt dette problematisk. CGO vil se nærmere på de aftalemæssige ting, og det må så tages i en forhandling med BAAS.

CGO beklagede, at ledelsen ikke vil lave handleplaner på mellemlederes handlinger, og hvis en AMR kom med et arbejdsmiljømæssigt problem, som ikke var nævnt at chaufførerne, kom det heller ikke med.

FM sagde, at man i princippet kan tage hvad som helst op i en APV, men det er vigtigt at forstå, at der ligger et aftalesystem bagved. APV undersøgelserne har vist, at der er noget man aftalemæssigt skal se på, og det er ok.

CGO var til dels enig, men mente at problemet er, at disse ting ikke må komme med i handleplanerne, for så bliver det ikke synliggjort, at de er blevet nævnt i

undersøgelsen.

FV understregede, at der ikke er alle arbejdsmiljøopgaver, som skal løses i konsensusmodellen. På Vest og Nord er undersøgelsen mundet ud i et overskueligt materiale, mens man på Syd er kommet frem til et digert værk. På det halvårslige møde var CRECEA med, og de var enige i, at det var et alt for omfattende materiale i forhold til at lave en handleplan i enighed. Handleplanen skal være så enkel at den er gennemførlig, så chaufførerne kan se, at der sker noget.

Det er forhold omkring bussen og udfærdigelse af opholdshuse som er aftalestof og som ikke kom med, fordi det har en 3. part og ikke er noget AMR-gruppen har beslutningskompetence til.

Det er de nære ting som skal med i konsensusmodellen. De andre punkter kan tages med i anden sammenhæng.

Arbejdsmiljøarbejdet kører videre i dagligdagen og punkterne kan tages op senere. FV har nu modtaget en ny og redigeret opgørelse fra Syd, som ligner de andre stationers, og det er den, der arbejdes videre med.

På det halvårslige møde, var der enighed om, at fortsætte med konsensusmodellen på baggrund af de erfaringer vi pt. har med den.

BL tilføjede, at man altid uanset model har skullet kigge på de ting, der er kommet ind, og så sortere og finde frem til de ting, som skal have fokus.

8. AMR'enes arbejdsvilkår - opfølgning på sidste møde

Punktet var med på sidste møde, fordi der på B- og A-siden i arbejdsmiljøgruppen ikke var enighed om tildeling af tid til AMR arbejde.

EMP sagde, at det er problematisk, at det er stationslederen som skal bevilge tid, for han kan være en del af problemet.

TH sagde, at man i så tilfælde må gå til FV.

TH foreslog at indkalde TR gruppen og finde ud af, hvad der er aftalestof på AMR-siden. Så må vi organisationerne evt. efterfølgende involveres.

CGO mente at alt arbejdsmiljøarbejde må være arbejdstid. Han mente ikke, at beslutningen vedr. antallet af timer til arbejdet var MEDbehandlet.

BL afkræftede, at modellen for tildeling af frihed til AM-arbejdet ikke var

MEDbehandlet.

TH meddelte, at det tidligere var nævnt af CGO, at AMRérne ville tage det op med organisationerne, så det var måske det der skulle til, nu.

9. Omklædning på St. Syd

BM henviste til en drøftelse på MEDudvalgsmødet den 2. oktober, hvor BM og PF påpegede problemer vedr. omklædning på Syd.

TH foreslog at BM og BL sætter sig sammen og finder en løsning. Hvad er behovet, hvor skal det være mv.. Der er lidt komplikationer mht. nøglesystemet, det er lidt svært at drøfte generelt på et MEDudvalgsmøde. BL indkalder til møde.

LPA gjorde opmærksom på problemer med omklædning/bad på Nord og Vest for teknisk afdeling og vaskebanen.

BL følger op med de relevante deltagere.

10. Beklædningsregler - skjorter

BM meddelte, at hun i den information om beklædningsregulativet som er blevet bragt i nyhedsbrevet blev klar over, at der er ændret en del. Det undrede hende, for det er ikke behandlet på MED.

FV sagde, at tilretningen af regulativet er sket i beklædningsudvalget og ses som en efterretningssag til MED, og ikke som en ting, der skal egentlig MEDbehandles. Han beklagede, at han ikke havde sørget for at få det med som et særskilt punkt på mødet.

EMP sagde at det kom som en overraskelse for ham, at skjorter med gammelt logo allerede fra 1. maj i år ikke må bruges uden en beklædningsdel over. Han havde fået opfattelsen af at ting med gammelt logo må bruges frem til maj 2014, og han mente, at de fleste chauffører ikke er bekendt med de nye regler.

FV meddelte, at der er informeret om ændringerne og de nye regler på opslag og i nyhedsbrevet. Det er ikke sendt ud til den enkelte chauffør.

PF sagde at brug af gammelt logo på skjorte med en beklædningsdel over er en uholdbar løsning i sommervarmen.

FV sagde, at chauffører, som ikke har skjorter nok med det nye logo, kan henvende sig hos Ole i Administrationen og få en af de nye skjorter. Ingen vil

blive afvist. Nogle vil gerne bruge de gamle skjorter med gammelt logo
FV understregede, at regulativet pt. håndteres med lempe. Så ingen sendes hjem
pga. ukorrekt påklædning.
Der er indkaldt til et evalueringsmøde i beklædningsudvalget efter sommerferien.

BM syntes det er uheldigt, at stationslederne ikke skal være i uniform

THA forklarede, at det kun gælder, når han og SL'erne har tilkald.

11. Ferieregnskab for den enkelte chauffør

BM meddelte, at hun ikke har fået svar fra planafdelingen på sin henvendelse
vedr. chaufførernes mulighed for at se deres individuelle ferieregnskab. I den nye
udskift at vagtplanerne er der blot et hul i den periode, hvor den pågældende har
ferie.

FM svarede, at BM havde fået svar pr. e-mail, hvori der også stod, at emnet ville
blive taget op på et møde umiddelbart efter nærværende MEDudvalgsmøde.

12. Hvem bestemmer i bussen

BM ønskede at vide, hvordan samarbejdet mellem chaufførerne og G4s skal
foregå, nu hvor det er G4s som skal varetage billetkontrol.

THA meddelte, at GS4 får de samme retningslinjer som kontrollørerne hidtil har
haft. Der er ikke ændret noget, så chaufføren bestemmer de samme ting som
hidtil.

TH meddelte at der informeres om det, når vi kommer tættere på 1. august, hvor
G4S starter.

13. Klager - 2-3. hånds beretninger

EMP sagde, at han har været med til samtaler, hvor medarbejdere er indkaldt på
baggrund af 2-3 hånds beretninger, men hvor den forurettede ikke selv har
klaget. Han vil henstille, til at der sorteres med hård hånd i klagerne. Chaufføren
kan evt. bedes om en mundtlig eller skriftlig udtalelse på en klage på baggrund
af 2-3 hånds beretninger, men han/hun bør ikke indkaldes til samtale. 2-3 hånds
beretninger som støtter en klage er ok at tage med.

THA sagde, at det er den enkelte stationsleder som vurderer, hvad der skal følges
op på mht. klager. Han erindrede 2-3 hånds klager, der var så grove, at BAAS var
nødt til at håndtere dem som andre klager, men det er op til stationslederen at
afgøre hvordan. Der sorteres allerede med rimelig hård hånd i de indkomne

klager.

CGO sagde, at det er problematisk at Midttrafik på Facebook (FB) udtrykker deres holdning til en passagerklage, inden den er sagsbehandlet i BAAS. De skriver f.eks. at chaufføren har lavet en fejl, og at klagen sendes videre til BAAS.

THA sagde, at han har talt med MT om problemet flere gange for en måneds tid siden og han kan se, at de har ændret adfærd mht. klager på FB.

FM supplerede og sagde, at MT ikke længere lægger spørgsmål ud til debat.

TH foreslog, at der på næste møde følges op på den måde, FB håndteres på.

CGO havde kendskab til, at folk er blevet afskediget på baggrund af 2-3 hånds beretninger, fordi klagerne er blevet talt med i antallet af klager, registreret på den pågældende chauffør.

TH opfordrede til at drøfte konkrete eksempler med FV.

14. Medarbejdersamtaler - status

EMP meddelte, at chaufførerne og TR i forbindelse med samtaler slås med en masse rygter og beskyldninger. Man har derfor besluttet at samtaler, hvor TR er bisiddere, fremover kan blive lydoptaget.

EMP læste et brev op, adresseret til TH. Heri stod flg.:

De tillidsvalgte for chaufførgrupperne vil hermed meddele, at samtaler afholdt af Busselskabet Aarhus Sporveje med indkaldte medarbejdere, hvor vi er bisiddere, fremover kan blive optaget med henblik på intern brug, eksempelvis referatskrivning og undervisning.

I de tilfælde, hvor det sker, vil vi dog altid sikre os, at den indkaldte medarbejder har givet skriftligt samtykke hertil. Derimod vil vi ikke i hvert enkelt tilfælde informere ledelsesrepræsentanterne, der forestår samtalen.

Med venlig hilsen

Tillidsvalgte for 3F og FOA

EMP sagde, at chaufførerne og TR har brug for at kunne be- eller afkræfte, hvad BAAS skriver, der er blevet sagt. Han mente, at notater fra samtaler ofte kun

afspejler det ledelsen, vil have med. Juraen er undersøgt.

TH valgte at opfatte TR'ernes initiativ som et ønske om et bedre samarbejde, og han understregede samtidig at, at det der sker på møder i Busselskabet, skal kunne tåle at komme frem.

Han understregede, at Busselskabet ikke vil anvende lydoptagelser ved samtaler med medarbejdere.

FV pointerede, at et notat fra en alvorlig personalesamtale er Busselskabets repræsentants opsummering af, hvad han anser for væsentligt i en samtale. Dette vil danne grundlag for den efterfølgende afgørelse af sagen.. Det er ikke et referat, der skal være enighed om. Tillægsnotater fra medarbejdersiden kan og er altid blevet medtaget, og det vil selvfølgelig også gælde fremover.

CGO sagde, at problemet er, at BAAS' notat lægges til grund for det videre forløb. Han påpegede, at alle stationsledere slutter en samtale af med at sige, at hvis der ikke sker forbedringer, så vil det få ansættelsesmæssige konsekvenser.

BL sagde at det skal ændres, hvis det bliver sagt, at det *vil* få ansættelsesmæssige konsekvenser. Vi skal sige, at det *kan* få det, for det er vigtigt, at vi giver udtryk for, at der kan være en konsekvens. Han opfordrede til at sige til, hvis 4. ugers samtalerne gennemføres forkert, så det kan drøftes med de pågældende ledelsespersoner.

15. Eventuelt

CGO bemærkede, at han oplevede, at hvis han tog generelle sager op, blev han henvist til at sagernes konkrete indhold måtte drøftes konkret f.eks. med FV. Tog han enkeltsager op, fik han at vide, at de ikke kunne behandles på MEDudvalgsrådet, men alene i en konkret sagsbehandling.

TH takkede for god ro og orden, og mødet blev afsluttet kl. 12.15.