

MØDE

Dato	18.06.2012
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	12.06.2012
Mødetidspunkt:	10.00
Forventet sluttidspunkt:	11.30 – herefter afgang til havnen. Slut ca. kl. 14
Udfærdiget af	Anja Mathiesen
Godkendt af	Torben Høyer & Ejler Møller Petersen Den 25.06.12
Mødeindkalder:	Anja 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) Bente Mikkelsen (BM) Chris Gade Oxholm (CGO) 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	Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen
Kopi	

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden, herunder TH's intro til havnearealer
2. Godkendelse af referat

- 2a. Sirius
3. Status på værksted, fejlrapporter m.v.
4. Incitamentsaftaler
5. Trivselsundersøgelse, status
6. Projekt grøn kørsel
7. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden, herunder THs intro til havnearealer

TH orienterede:

Kystvejen skal indsnævres fra to til ét spor i hver retning. Det sker måske allerede til august. Vi må se, hvilke problemer det får for os. Busselskabet har gjort opmærksom på de problemer det vil give for kunderne og for økonomien. Beslutningen hænger sammen med den milliard investering som Aarhus Kommune er i gang med vedr. etablering af en ny bydel på havnearealerne. På den baggrund er det relevant for MEDudvalget at se den større sammenhæng i havneprojektet.

EMP bad om at få tilføjet et punkt til dagsordenen vedr. anvendelse af Sirius på baggrund af breve som nyligt er sendt ud til chauffører. Punktet blev tilføjet som punkt 2a.

2. Godkendelse af referat

Bente gjorde opmærksom på, at der i referatet fra den 13 marts ikke står, at det er godkendt af EMP, men det er det. Hun ønskede desuden at vide, hvorfor BL har godkendt referatet fra den 29. marts.

TH svarede, at han havde bedt BL om det, da det handlede meget om trivselsundersøgelsen, og da han i øvrigt havde ferie på det tidspunkt, hvilket ellers havde forsinket godkendelsen.

2.a Sirius

EMP meddelte, at en række chauffører har fået hvad der ligner et generelt brev med systematisk gennemgang af overarbejdssedler. Dette undrede EMP, da han mente, at det altid er blevet sagt, at Sirius ikke bruges til at kontrollere den enkelte chauffør.

TH sagde, at BAAS hele tiden har understreget, at man er forpligtet til at holde styr på overarbejde bl.a. i hht. aftaler med KL vedr. dokumentation af overarbejde.

FM supplerede og sagde, at BAAS betragter overarbejde som en særlig hændelse. Den systematiske gennemgang er sket, fordi nogle har haft rigtig mange henvendelser, og der derfor kunne vise sig at være en vis systematik i det, og det har desværre været tilfældet.

Alle overarbejdssedler er ikke blevet gennemgået.

FM meddelte, at der tidligere er udsendt opslag, der beskriver, at Sirius bruges til kontrol af overarbejde.

PF udtrykte bekymring for den procedure, da han mente, at det sker på baggrund af et system med påviselige fejl i forhold til tidsregistrering. Chaufførerne kører efter det ur, der er i bussen og det passer ikke altid med Sirius. Han ønskede at vide, om fejlene er blevet rettet.

FM og FV sagde samstemmende, at der ikke er konstateret fejl i Sirius. De pågældende episoder handler om, at der er blevet kørt andre veje, end der skulle.

FM påpegede, at BAAS har haft møder med konkrete personer med det resultat, at disse personer har trukket fejlagtige overarbejdssedler tilbage. Fire chauffører har fået brev, og det har handlet om systematik og ikke om tidsregistrering.

BM sagde, at der i brevet står, at man ved henvendelse til SL kan få sine overarbejdssedler udleveret. Hun ønskede at vide, om man også kan få en udskrift fra Sirius.

FM svarede, at man kan gennemgå det med SL.

CGO ønskede at vide, om den sms, som chaufføren sender ved forsinkelse er dokumentation nok, så det ikke er nødvendigt at udfylde en overarbejdsseddel.

FV svarede, at der stadig skal udfyldes en seddel. Det er grundlaget for udbetaling.

CGO spurgte om BAAS vil tage op til overvejelse at overgå til sms-registrering engang

FM sagde, at beskrivelsen af proceduren nu sendes ud, men BAAS er selvfølgelig indstillet på at revidere den i forhold til udviklingen. På forespørgsel blev TH oplyst om, at der er sendt breve vedr. overarbejde til 4 buschauffører.

3. Status på værksted, fejlrapporter m.v.

EMP påpegede at problemerne omkring fejlrapporter ikke er løst. Busserne kommer stadig ud med de samme fejl igen og igen. Flere og flere chauffører undlader at udfylde fejlrapporter, da de oplever, at det ikke nytter. Der er et generelt problem ved Solarisen i forhold til luftpuderne. EMP mente, at værkstedet bør tage det op som et generelt problem, når der laves så mange fejlrapporter på det.

CGO bakkede EMP op og tilføjede, at det vil være en god idé, at en mekaniker skriver en status på den kopi af fejlrapporten, som sidder i bussen – om bussen er repareret og hvornår, om fejlen ikke kan udbedres osv.

FM meddelte, at der er vilje og midler til at gøre noget ved det, for det skal fungere. I en periode er der repareret mere, og vi har kørt længere i nogle busser for at afvente, hvilket fremtidigt busbehov der opstod som følge af K11. Der igangsættes et konkret projekt vedr. fejlrapporter, for nu hvor der kommer flere forskellige ind i bussen, er det selvfølgelig væsentligt med en tilbagemelding fra værkstedet i bussen.

PF foreslog at der laves stikprøvekontroller på fejlrapporterne, så man ser på hvad mekanikeren har lavet, hvis ikke han har taget sig af det, der står i fejlrapporten. Problemet er jo, at det ikke bliver lavet, ikke kun at der ikke gives en status.

EMP understregede, at han ikke er ude efter konkrete personer eller mekanikerne som sådan. Han kan bare konstatere, at der er et problem. Han tilføjede, at der er meget forskel på, hvor ihærdige chaufførerne er med at skrive fejlrapporter og foreslog, at Bent Olsen vælger de 10 bedste fejlrapporter ud og trækker lod blandt dem om den bedste fejlrapport som så præmieres. Man skal have fat i dem, som ikke skriver fejlrapporter, men overlader problemet til kollegaerne

FM sagde, at man har diskuteret om formatet af rapporten er godt nok; er den let nok at udfylde, kan den forstås mv. Der laves et projekt om det. Men vi ser også på hvorfor ting ikke reparerer.

BL tilføjede at projektet er sat i søen. Der tales med folk i de forskellige afdelinger (klargøring, værksted, chauffører) om de myter der er omkring fejlrapporter. Der laves en total status på en station over samtlige fejlrapporter i en periode - hvor meget laves, kvitteres der osv. Der skal samles konkret viden om, hvad problemet er. Når det er gjort må TR gerne være med.

CGO spurgte om man kan aftale med klargøringen at de, hvis de ser en konkret sikkerhedsmæssig fejl på bussen (fx synlige dækskader) så piller bussen ud og laver en bemærkning om det og fejlmelder den.

BL sagde, at han er sikker på at klargøringen allerede har et godt samarbejde med værkstedet og fejlmelder busser med det samme. Men det er mekanikerne der sygemelder bussen. JFL bekræftede dette.

CGO påpegede, at det ikke er muligt, at få gjort noget ved en fejl før efter kl. 7, med mindre det er meget kritisk og sagde, at det måske burde overvejes at ændre på mødetiden for dispositionsmænd.

4. Incitamentsaftaler

FM orienterede:

I forlængelse af debatten på sidste møde, arbejdes der nu på at formalisere incitamentsordningen i en resultatlønsaftale. Det sendes ud til de forskellige organisationerne til godkendelse, og man kan så stige på, hvis man vil. Der indkaldes til korte orienteringer om det. De små organisationer får det dog direkte til godkendelse. De organisationer der måtte sige nej, får ikke indflydelse på om andre kan være med. Alle skal ikke nødvendigvis være med.

Resultatlønsaftalen vil ligge fuldstændigt op af det program, der er lavet for incitamentsordningen for 2012. Så må vi se, hvad der skal laves fremadrettet. Der er lagt op til drøftelser om det i efteråret.

CGO gjorde opmærksom på, at da han på sidste møde foreslog et løntrin i stedet fik at vide, at enten var alle med eller også var ingen med. TH bemærkede, at dette ikke fremgik af referatet, der netop var blevet godkendt under pkt. 2.

5. Trivselsundersøgelse, status

TH sagde, at det skal overvejes, om den hidtidige model også skal bruges næste gang. Det er et svært skema, og nogle spørgsmål er ikke relevante. Der skal bruges tid i AM grupperne på at drøfte, hvad der skal gøres fremover.

BL bekræftede, at der skal overvejes alternativer, for der er en vis skematræthed og svarprocenten skal gerne være større.

Som en konsekvens af bl.a. trivselsundersøgelsen, men også på baggrund af ønsker fra ledergruppen, sættes der nu gang i en lederuddannelse hvor der bl.a. er mulighed for, at medarbejdere kan give feedback vedr. lederens lederevner. Tommy Hansen, Shahram Rezagi, Thomas Christensen, John Madsen, Bent Olsen, Torben Nissen og Lars Petersen skal nu af sted.

BL tilføjede, at lederuddannelse fremadrettet vil blive en del af det at være leder i Busselskabet.

CGO beklagede, at AMR-gruppen ikke efterfølgende blev indkaldt til et særligt møde om undersøgelsen og fik tilsendt rapporten. Der blev blot henvist til stationsudvalgsmøder.

Han tilføjede at det mht. den fremtidige APV kunne det være en idé at se på de problemer, der blev fremhævet i trivselsundersøgelsen.

LPA spurgte om ISO og APV kommer oveni hinanden.

FM sagde, at det kan blive tilfældet. Det er evt. noget der skal ses på.

TH meddelte, at der var stor interesse for tilbagemeldingsmøderne på stationerne. Særligt på Vest blev der debatteret heftigt om alt mellem himmel og jord. Efter TH's opfattelse er det lokalt direkte med medarbejderne, man får den bedste fremadrettede debat.

BM ønskede at vide, om der er planer for chaufførernes uddannelse.

BL sagde, at der udbydes de sædvanlige halvårslige kurser, men derudover lader det til, at vi skal i gang med en såkaldt Fly High 2. Det konkrete indhold kendes dog ikke.

TH supplerede og sagde, at BAAS i kvalitetsudvalget i MT har udtrykt stor interesse i Fly High 2. Vi venter et konkret udspil og forventer, at det går i gang til efteråret.

BM spurgte, hvad der er sket i BAAS siden sidste Fly High.

BL sagde, at der er sket nogle holdningsmæssige ændringer og nogle konkrete projekter er sat i søen.

Han nævnte flg. som noget der udspringer af Fly High:

- fejlrapportprojekt,
- fokus på beklædningsområdet (påbegyndes i efteråret)
- lederuddannelse (Carsten Brandt tager dette så der fortsættes i samme spor)
- MUS
- samarbejdet internt på værkstedet
- kvalitetsstandarder
- undervisning i 14, 56.

FM tilføjede, at det er særdeles væsentligt både for medarbejdere og busselskab, at passagerernes tilfredshed med Busselskabet fortæller, at der er rykket en hel del.

PF bad om at chaufførerne tages med på råd mht. beklædning.

EMP ønskede, at der laves efteruddannelse som ikke er interessedimer, men er obligatorisk.

BL meddelte, at der er noget i gang om dette.

CGO ønskede en snarlig udmelding om, hvad ledelsen påtænker at gøre i forhold til de "røde" områder i trivselsundersøgelsen som fx mobning.

PF spurgte, hvorfor er glatføredelen er taget ud af manøvrekursen.

BL svarede, at erfaringen var, at det ikke blev brugt ret meget. Der var mere behov for manøvrelederen. BL mener dog, at det nu er en del af kurset igen. Det tjekkes der op på.

6. Projekt grøn kørsel

TH orienterede:

Mange chauffører har været på EU kvalifikationskursus, hvor dette er berørt lidt.

Der er stort politisk fokus på grøn kørsel også i de fremtidige kontrakter. Herudover er der stor chaufførinteressere for at gøre "grønt". Udbuddene i Randers kommune indeholder incitamenter, der handler om mindre dieselforbrug.

Sirius skal bruges til at måle det, og det sker på individuelt niveau. Grønne vejledere skal hjælpe kolleger til at køre mere grønt. Det skal blive sådan, at de enkelte chauffører motiverer kollegerne til det.

Grøn kørsel giver også en meget passagervenlig kørsel. Iflg. THA er faldskader faldet voldsomt. Der køres mere roligt, og det er den vej, vi skal.

Der vil være fokus på, at køretiderne skal være i orden, så det er muligt at køre grønt.

EMP ønskede at vide, om det vil være et argument i drøftelserne med kommunen om køreplaner, hvis der kommer tilbagemeldinger fra chauffører om at der ikke kan køres grønt, pga. for lidt køretid.

FM svarede at projektet omkring grøn kørsel er en ny idé, men det er oplagt at forsøge at bruge det i den sammenhæng, ellers skal kommunen jo til at vælge den grønne kørsel fra. Det grønne er et meget stærkt argument lige pt.

7. Eventuelt

BM ønskede en status vedr. vekselpenge og dankort.

FM svarede, at der køres forsøg lige nu. Det endelige resultat kendes ikke, men hvis det ender med, at dankort opgives, så er der behov for vekselpenge.

BM gjorde opmærksom på, at opslag, der er lagt på bordene om morgenen, ofte fjernes, når der tørres borde af. Hun bad om at det over for rengøringsfirmaet indskærpes, at papirerne skal blive liggende.

CGO bad om, at det også indskærpe overfor rengøringsfirmaet, at de ikke må parkere, så de holder i vejen for bussen.

TH meddelte, at det vil blive drøftet med Lars Petersen.

BM gjorde opmærksom på, at der er kapacitetsproblemer i busserne i forbindelse med sidste skoledag og Fed Fredag. Hun ønskede at vide, om der er en dialog med MT og kommunen om dette. Der kan evt. sættes en ekstra bus ind i forbindelse med Fed Fredag.

TH sagde, at det er en god idé at få tilpasset kontrakten i forhold til det. FM følger op.

I forhold til nultolerance-episoder, ønskede BM at vide, om det betyder, at episoden ikke er indberettet, hvis en chauffør ikke modtager et brev efter at have været involveret i en nultolerance-episode

BL sagde at der selvfølgelig kan ske fejl, så det kan være registreret forkert. Man hvis man ikke får et brev, er det godt at reagere på det, for det skal man have.

CGO spurgte, hvornår regnskabet for 2011 er tilgængeligt

TH svarede at regnskabet ikke har været behandlet på driftsrådsmødet endnu, da det seneste møde blev aflyst. Regnskabet kommer på MED, når der har været driftsrådsmøde.

Med henvisning til det netop vedtagne trafikforlig, spurgte CGO om billetautomaterne kan håndtere, at billetprisen reduceres uden for myldretiden, sådan som det er afsat penge til i forliget.

TH svarede, at BAAS afventer en udmelding fra MT og derefter følger op på det.