


## MØDE

Dato	20. marts 2012	
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder 	
Mødested:	Aulaen	
Mødedato:	13. marts 2012	
Mødetidspunkt:	10.00	
Forventet sluttidspunkt:	12.00	
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen	
Godkendt af	Torben Høyer og Ejler Møller Petersen	Den 29.03.12
Mødeindkalder:	Anja L. Mathiesen	
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Frits Vittrup Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Bente Mikkelsen Chris Gade Oxholm Peter Frenzt 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) Tommy Hansen (THA) Bente Mikkelsen (BM) Chris Gade Oxholm (CGO) Peter Frenzt (PF) Ejler Møller Petersen (EMP) René Nørgaard (RN) Lars Peter Andersen (LPA) Jens Francke Larsen (JFL) Sanne Gaarsdal (SG) Bjarne Larsen (BL)	
Fraværende		
Kopi		

## Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Kvalitetsstandarder
4. Arrangement i Aarhus den 21. marts – fejring af tolerancen
5. Passagerernes Dag 4. juni
6. Kantinelukning
7. Incitamentsudbetaling – procedure
8. Opgavefordeling i Trafikafdelingen
9. Falck Sirius
10. Ny AMR-struktur
11. Samarbejdet mellem TR og ledelsen
12. Status på ændringer af busser – åbning af døre med joystick kontra trykknapper
13. Trafikplan – køretider
- 13a. Placering af møder for TR
14. Eventuelt

### 1. Godkendelse af dagsorden

TH gjorde opmærksom på, at emnerne ISO 14001 og bruttolønsordning ville blive taget op under eventuelt.

Efter ønske fra EJM blev dagsordenen udvidet med et punkt vedr. placering af møder for TR. PF var den pågældende dag indkaldt til et møde, inden MEDudvalgsmødet var slut.

Punktet blev tilføjet som pkt. 13a.

### 2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

### 3. Kvalitetsstandarder

BL meddelte, at arbejdet med kvalitetsstandarderne har været en forrygende proces. Nu skal der så arbejdes med at få det implementeret i dagligdagen. Der er tegn på, at chaufførerne allerede har taget noget af det til sig: Der er et fald i antallet af skader, og tiltaget med uddannelse i kørsel med 14.56 m. Solaris passer også ind i standarden.

Den videre proces vil tage udgangspunkt i en drøftelse med de enkelte ledere i afdelingerne. Der sættes også konkrete projekter i gang. Foreløbig er der planlagt projekter vedr. flg.:

1. Fejlrapporter
2. Beklædning og soignering.
3. Samarbejde mellem klargøring og værksted
4. Projekt på værkstedet i forhold til information – er lidt i gang idet strukturændringer er foretaget.
5. Kursus for alle ledere.

Detaljeret tidsplan for projekterne er endnu ikke lavet.

BM udtrykte håb om, at der i forbindelse med projekterne omkring fejlrapporter og beklædning indkaldes til møder i de pågældende udvalg.

BL bekræftede dette og tilføjede, at han vil anbefale, at projektet omkring beklædning forankres i beklædningsudvalget.

CGO roste uddannelsen i 14.56 m. Solaris for at være et godt målrettet projekt men påpegede, at disse busser desværre kommer ud på linjer, som køres af folk, der ikke er uddannet i det endnu. CGO ønskede at vide, hvorvidt en chauffør, der ikke er uddannet, må køre denne bus, eller om han/hun bede om at få vognen udskiftet.

FV svarede, at der formelt set, intet er til hinder for det. Men konkret kan en chauffør, der får en 14.56 udleveret, men ikke er uddannet i at køre med den, køre den til endestationen og få bussen skiftet. 14.56 busserne kører dog kun på 1A, 2A og 4A.

EJM spurgte, om ledelsen vil bekræfte, at der er nye chauffører, som har lavet skader på 14.56.

BL bekræftede, at det er tilfældet men tilføjede, at de som en del af uddannelsen kommer ud at køre o-kørsel i 14,56. BL vil dog nu drøfte med vejlederne, hvorvidt det er godt nok. De øvrige uddannede har jo prøvet en opstillet manøvrebane.

EJM roste, at der er ofret tid og ressourcer på at efteruddanne chauffører, men mente, at det er problematisk at nye chauffører sættes på de nye busser, for de har ingen rutine i at køre med så lange busser.

FM sagde, at alle, der skal køre 14,56, selvfølgelig skal uddannes men understregede, at det ikke er en uoverkommelig opgave at køre den. Busselskabet har andre busser, der er næsten lige så lange. Det generelle skadesniveau er faldet, også på grund af uddannelsen, og det vil indgå i de generelle overvejelser om efteruddannelse, om det skal udbredes til alle . PF påpegede, at der havde været en del dækskader.

CGO påpegede, at 14.56 kører på andre linjer, end de nævnte.

FV sagde, at Busselskabet i går blev bekendt med dette. Det rettes der op på nu.

BM meddelte, at tilbagemeldingerne fra flere af de chauffører, som har været på manøvrekursus i Viborg, er, at det ikke er særlig udbytterigt. Hun ønskede at vide, hvem der kontrollerer uddannelsens kvalitet.

BL sagde, at kurset den 20. marts flyttes til Amu Djursland, da Viborg netop ikke er godt nok.

BM meddelte, at en del passagerer undrer sig over, at der kører mange busser med røde hjørner andre steder end på A-linjerne.

FM sagde, at der har været mange drøftelser om emnet. Busselskabet mener, at den røde markering er en hindring for at få de rigtige busser ind på linjerne. Indtil videre tilpasses bussernes størrelse efter behovet, uanset om de har røde hjørner eller ej.

Vi har pt. ikke lange busser nok. Men der kommer 11 stk. 14.56 til august.

TH tilføjede, at det forventes, at der kommer generel info om det fra MT.

BM spurgte, om det forventes, at der fortsat skal være røde hjørner, når bussernes størrelser ligger fast.

TH udtrykte håb om, at det ikke bliver tilfældet, da det ødelægger optimeringen, men en endelig afklaring kommer fra Midttrafik.

EJM spurgte, om farven på de nye busser er den officielle. Den er anderledes end på de andre.

LPA svarede, at MT har valgt, at alle busser i deres område skal have den samme gule farve, og man er derfor gået over til en RAL farve. Desværre afhænger bussernes udseende lidt af, hvilket lys de ses i.

#### **4. Arrangement i Aarhus den 21. marts – fejring af tolerancen**

TH orienterede om at Busselskabet i samspil med LO og Integrationsrådet i Aarhus har fået lavet en streamer til bussen med teksten: "Her er plads til alle! Vi fejrer tolerancen". Streameren kan ses på busserne frem til den 21. marts.

CGO sagde, at han var vidende om, at der vil ske ruteomlægninger i forbindelse med den 21. marts men særligt den 31. marts, hvor der er varslet to demonstrationer. Han bad om, at det allerede nu tænkes ind, hvordan det skal håndteres.

TH sagde, at der allerede er et beredskab i forhold til situationer, der gør det svært at køre på nogle linjer. Så det håndteres på den måde. Herudover er der et tæt samarbejde med politiet om arrangementet.

FV tilføjede at Busselskabet selvfølgelig er opmærksom på arrangementet.

## **5. Passagerernes Dag 4. juni**

TH orienterede:

Den 4. juni arrangerer Busselskabet "Passagerernes Dag" ud fra samme grundidé som sidst om at henvende sig direkte passagererne. Det gav god respons sidst, bl.a. med et godt indlæg fra CGO i lokalradioen.

Det er den 4. juni, fordi City foreningen den dag har deres "Verdensbilleder" og "Open by Night". Vi forsøger, at få Cityforeningen med i det for at få det budskab ud, at vi er dem, som fragter folk til detailhandlen i midtbyen. Indtil videre er Cityforeningen positive.

De ligger fast, at AFA dekorerer to læskure med et billede af en masse forskellige glade medarbejdere i Busselskabet siddende i en bus. AFA fremstiller også en plakat til busserne med dette foto.

I de to læskurene laves et stuemiljø, hvor man kan sidde i en sofa og drikke kaffe.

Nærmere information følger.

## **6. Kantinelukning**

TH orienterede:

Busselskabet har længe haft en nødlidende kantine. Hvis man siger at 5% af alle ansatte på station syd bruger kantine, så er omkostningen godt 7000,- pr. mand pr. år.

PF mente, at man burde have nytænkt det i stedet for bare at lukke, da kantine er vigtig for det sociale. Han mente, at man i stedet kan flytte åbningstiden, så der ikke åbnes så tidligt, så dem der kommer tilbage kan købe mad, og der kunne så måske være en morgenbakke, til dem der kører morgenvagt. Vagterne ligger jo i højere grad henover kl. 13. Det kunne måske også være en idé at gøre det muligt at tage mad med hjem.

TH sagde, at der er sat penge af til andre løsninger, som bekendt, og Busselskabet er åben overfor forslag. Der er i henhold til det udsendte sat kr. 480.000 af om året til at etablere en alternativ løsning.

## **7. Incitamentsudbetaling – procedure**

JFL refererede en mailkorrespondance, han havde haft med FM i efteråret, hvor JFL spørger, hvorvidt en medarbejder, der er afskediget i november, får bonus. I fgl. JFL var svaret ja med den tilføjelse, at man skal være ansat på

udbetalingstidspunktet. Medarbejderen var i løn på udbetalingstidspunktet, så det undrer JFL, at medarbejderen ikke kunne få bonus.

FM huskede ikke den konkrete sag men understregede, at retningslinjerne ikke har ændret sig. De blev også brugt i 2010. Reglen er, at man skal være ansat og ARBEJDE på tidspunktet for bonussens udbetaling.

PF foreslog, at incitamentsordningen ændres til resultatløns og lægges ind i overenskomsten, efter en forhandling af kriterierne.

TH opfordrede PF til at tage det op med sin organisation. De må så tage kontakt til Busselskabet og bede om forhandling om en resultatlønsaftale.

TH sagde, at det som bilag fremsendte notat med retningslinjerne har ligget hos Sanne, siden der første gang blev udbetalt bonus. Han tilkendegav at Busselskabet måske burde have lagt retningslinjerne frem for alle medarbejdere. Men der er ikke ændret i dem. Der har ikke været interesse for det tidligere, fordi det drejede sig om et lille beløb.

Busselskabet informerer gerne mere konkret om, hvad vi gør. Retningslinjerne sendes ud sammen med referatet.

PF sagde at det er uigennemsigtigt for TR, hvordan man udregner bonusbeløbet ud, og derfor kan man ikke besvare chaufførernes spørgsmål.

TH understregede, at modellen og de enkelte punkter i ordningen er blevet lagt frem på et MEDudvalgsmøde, og ikke mindst har modellen været drøftet i den arbejdsgruppe, der har været nedsat med tillidsrepræsentanter, forud for igangsættelsen. Modellen har kunnet ses i det efterfølgende referat fra MEDmødet.

CGO sagde, at det på det omtalte møde blev præsenteret, hvordan man havde tænkt sig, det skulle være. Han gjorde opmærksom på, at han på det møde spurgte, om TR havde indflydelse på, hvor overliggeren skal være. Meldingen var, at det ikke var muligt, og at ledelsen ikke kunne garantere, at man ikke ville flytte overliggeren. CGO mener, at incitamentsordningen derfor er et ledelsesværktøj til at presse medarbejderne og ikke et medarbejdergode.

TH sagde, at incitamentsordningen helt klart er et ledelsesværktøj! Meningen er sige, at hvis man gør en god indsats så belønnes det. Det betaler sig at gøre en indsats. Det er en påskønnelse og en markant anerkendelse, der alene har grundlag i, at det er gået godt for Busselskabet, både i forhold til kvalitet og økonomi. Men det forudsætter selvfølgelig, at der er en interesse for det.

## **8. Opgavefordeling i Trafikafdelingen**

FM sagde, at der i Trafikafdelingen er sket nogle ændringer i forhold til morgenudkørslen. På stationslederniveau drøftes det desuden at lade

personaleansvaret ligge primært på TSC og SR, så THA i højere grad bliver ansvarlig for det driftsmæssige.  
Busselskabet ser det som en mulighed for at udnytte de ressourcer, der er til rådighed. Pt. forhandles der med organisationerne. En snarlig afklaring forventes. Herefter informeres der om det.

BM gjorde opmærksom på, at trivselsundersøgelsen i 2009 viste et stort ønske om mere synlig ledelse. Hun mente, at det må give mindre synlighed, hvis personaleansvaret skal ligge på kun to.

FM sagde, at den nye organisering netop skal frigøre ressourcer til personaleledelsen, så flere ikke løber efter de samme opgaver i driftsopfølgningen. Der for er dette placeret mere entydigt nu.

CGO mente, at der bør laves en aftale for de chauffører, der er ansat i morgenudkørslen, så der laves en jobbeskrivelse og kvalifikationstillæg. Der bør indkaldes til forhandling. Det er et ønske fra de ansatte der FM bemærkede, at Busselskabet af egen drift har igangsat det samme som CGO foreslår.

## 9. Falck Sirius

PF sagde, at det på et tidligere MEDudvalgsmøde (marts 2011) blev meddelt, at oplysningerne fra Sirius bruges på busniveau og ikke på chaufførniveau. Han mente, at der bør informeres om, at chaufførerne kan overvåges.

TH sagde, at Busselskabet har en forpligtelse til at følge med i, hvad vi bruger penge til og derfor skal vi også se på, hvad der udbetales af løn og også tjekke overarbejde, for det er noget ekstraordinært. Der har i meget, meget få tilfælde været nogle uregelmæssigheder på overarbejde, og det tages med de pågældende medarbejdere. I 99,9 procent af tilfældene er chaufførernes registrering af overarbejde i orden.

Han tilføjede, at Busselskabet har tidligere er informeret om, at der også måles på chaufførniveau i visse tilfælde, men Busselskabet vil gerne informere mere konkret om, hvad vi gør.

FM sagde, at oplysninger i Sirius om overarbejde er blevet brugt i forbindelse med køreplanlægning, for overarbejde er en utilsigtet hændelse. Han gjorde desuden opmærksom på, at det i Inform juli 2011 er beskrevet, at oplysningerne også *kan* blive brugt på chaufførniveau.

EJM foreslog, at der i forbindelse med informationen også gøres opmærksom på de fordele, der er ved Sirius for chaufførerne, som f.eks. at over halvdelen af de klager, der kommer, kan afvises pga. oplysninger i Sirius.

## 10. Ny AMR-struktur

RN refererede de retningslinjer for AMR-tid, han har fået fremlagt på et møde med BL. Ifølge BL har AMR 6 mødedage om året. Disse planlægges som 6 hele dage, hvor man udfører AMR arbejde. Der kan konkret laves aftale med en stationsleder hvis der er yderligere opgaver. I den sammenhæng kan der evt. bevilges tid til det.

RN mener dog, det mangler at blive defineret, hvad det er, man skal gøre som AMR. Ledelsen og AMR har åbenbart forskellige opfattelser.

FV indkalder til møde, hvor dette kan komme på plads.

CGO sagde, at notatet vedr. AMR-samarbejdet blev fremsendt til medlemmerne den 29. februar. Ifølge notatet skulle den nye struktur træde i kraft 1. marts. CGO påpegede, at det ikke var blevet MED-behandlet, hvilket han mente, det bør være inden ikrafttrædelse. Han understregede, at enhver form for begrænsning som sker i forhold til MEDaftalen og Arbejds miljøloven bør være tydelig og påpegede, at det fremgår af MEDaftalen, at AMR skal have den fornødne tid og med løn. Ledelsen bør meddele, hvis der er ting, som AMR så ikke skal lave.

BL gjorde opmærksom på, at det af den mail, som notatet blev sendt ud i, fremgår, at det ikke er noget, der er besluttet, men et oplæg til AMR-gruppen. Derfor har der bl.a. været en konkret drøftelse med RN og SHJ (Solvei Helen Jørgensen) om oplægget.

Den decentrale struktur, der fremover skal arbejdes ud fra, har tidligere været drøftet på MED. Det udsendte er en beskrivelse af de praktiske konsekvenser af en mere decentral arbejdsmiljømodel. Og det er som sagt et oplæg, som der også står i mailen i det fremsendte.

I forbindelse med denne drøftelse mellem CGO og BL, markerede TH som mødeleder med en håndbevægelse, at det var tid at afslutte punktet og ikke gentage argumenter. Dette fik CGO til at udtrykke dyb utilfredshed med den måde at lede mødet på. CGO følte sig mobbet, og han havde på et tidligere møde, (for omkring ét år siden), oplevet det samme. TH beklagede at CGO opfattede det sådan, men understregede nødvendigheden af at få mødet afviklet, når argumenterne var fremlagt én gang.

## 11. Samarbejdet mellem TR og ledelsen

BM gjorde opmærksom på, at det for ofte sker, at TR indkaldes til møder, der ligger for tæt på hinanden.

Hun efterlyste desuden en tilbagemelding på det ønske om et TR-kontor, som er blevet ytret på et stationsmøde. Kontoret står stadig tomt.

BM gjorde opmærksom på en sag hvor Driftscenteret havde bedt en chauffør om at køre videre med et defekt dæk. Hun var bange for, at det generelt var det der skete. TH kendte den konkrete sag, der faktisk endte med at bussen blev skiftet, og ikke kørte videre, men der var en del misforståelser inden.



PF sagde at, der ikke bør være en vurdering fra gang til gang. Der må være regler for, hvornår man kan køre videre, og hvornår bussen skal skiftes.

TH sagde, at der i en periode bør sættes fokus på, om det er et problem, og hvis det sker, bør FV kontaktes om den konkrete sag, hvis der er utilfredshed med DC's afgørelse. Meget taler dog for, at busserne er sikkerhedsmæssige forsvarlige, og der er vel ingen eksempler i de sidste 20 år på uheld/ulykker, der skyldes sikkerhedsmæssige fejl ved busserne.

CGO sagde, at samarbejdet i MEDudvalget mellem TR og ledelsen efter hans mening er for stift. Nogle gange skal medarbejdersiden komme med konkrete eksempler og andre gange meddeler ledelsen, at man kun må tale generelt.

TH understregede, at konkrete sager om medarbejdere, som er umiddelbart lette at identificere, ikke skal omtales på MEDudvalgsmøder.

Han opfordrede til, at man henvender sig direkte til ledelsen med konkrete sager, når de opstår. Derudover er det vanskeligt, at forholde sig til konkrete sager, der er mere end én måned gamle. De kan med fordel rejses når de sker, og efterfølgende gerne drøftes principielt på MED.

FM supplerede, at det at der ikke skal drøftes specifikke sager i MEDudvalget kan ses som et forsøg på at styrke organiseringen i Trafikafdelingen, således at eventuelle kritikpunkter tages op hurtigt.

## **12. Status på ændringer af busser – åbning af døre med joystick kontra trykknapper**

EJM påpegede, at det er vedtaget, at joystick i busserne skal udskiftes med trykknapper, men det er ikke sket.

TH sagde, at han har talt med John Madsen som meddeler, at det er gået langsommere end forventet. Han har prioriteret andre opgaver før, bl.a. fordi det tidligere var det trykknapperne, man ikke ville have. TH beklager at denne prioritering tilsyneladende ikke har været tydelig nok. Trykknapper er den model der bliver gældende.

TH opfordrede til at tage den slags spørgsmål direkte med John Madsen.

## **13. Trafikplan – køretider**

Punktet blev udskudt til næste møde.

### **13.a. Placering af møder for TR**

Punktet blev udskudt til næste møde.

#### **14. Eventuelt**

Mødet blev afbrudt inden dette punkt.