

# MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	13. september 2016
Mødetidspunkt:	10.00 -12.00
Mødeindkalder:	AM
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Bjarne Larsen Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Peter Crawford Jean Philip Ricard Anita Nørgaard Teddy Thomsen Poul Erik Eskildsen Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Valgfri deltagere:	Sanne Gaarsdal (SG)
Tilstede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Bjarne Larsen (BL) Ingerlise Kirkegaard (IK) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Jean Philip Ricard (JPR) Anita Nørgaard (AN) Teddy Thomsen (TT) Poul Erik Eskildsen (PEE) Johnny Dollerup Christensen (JC)
Fraværende:	Lars Peter Andersen Tommy Hansen Peter Crawford
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	20. september 2016
Referat godkendt af:	Torben Høyer den 27/9-2016 Poul Erik Eskildsen 28/9-2016

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Sygefraværspolitik  
 Personaleafdelingen ønsker en klarere formulering af politikken. Sanne Gaarsdal orienterer.

4. Ny ansættelsesprocedure  
Der er udarbejdet en ny procedure for ansættelse af chauffører. Sanne Gaarsdal orienterer.
5. Samtaler i Trafikafdelingen  
Der er sket en præcisering i personalehåndbogen af proceduren for disse. Sanne Gaarsdal orienterer.
6. Rusmiddelpolitik
  - Orientering omkring opdatering og præcisering af rusmiddelpolitikken jf. bilag
  - Der er rejst et spørgsmål om, hvem der kan udføre alkoholkontroller
7. Trafikplan 2017  
Drøftelse af principper for ændringsprocedure jf. bilag
8. Beklædning  
Status på drøftelse på sidste møde
9. Budget 2017  
Jf. bilag
10. Procedure vedr. orientering omkring tekniske ændringer på busserne  
I forbindelse med ændringer af bremseparametre ønskes der en drøftelse af, hvordan information vedr. tekniske ændringer på busserne generelt skal meldes ud.
11. Nultolerance  
Det er rejst et spørgsmål vedr. håndtering af nultolerancetilfælde pr. chauffør
12. Videoovervågning  
Brug af video fra busserne i forbindelse med klager: Forespørgsel vedr. forlængelse af bevaring af optagelser på harddiske.
13. Trivselsundersøgelser  
Generel drøftelse af værdien af trivselsundersøgelser og den fremadrettede anvendelse af deres resultater
14. Status på APV
15. Udvalg
  - Orientering af ændringer i medlemssammensætning
  - Drøftelse af udvalgenes funktion og mødehyppighed
16. Eventuelt.

## **1. Godkendelse af dagsorden**

JPR meddelte, at FOA ikke kunne godkende dagsordens pkt. 3, 4 og 5, da de var defineret som orienteringspunkter, men ikke havde været behandlet i MEDudvalget. FOA kunne heller ikke godkende punkt 7, da det udsendte bilag tilsyneladende er et referat fra et møde, som FOA burde have været med til.

TH oplyste, at emnerne i punkt 3, 4 og 5 har været behandlet på tidligere møder. Mht. punkt 7, så er det "copy paste" fra K11, da det er det, processen omkring Trafikplan 2017 tager udgangspunkt i.

JPR mærkede desuden, at det var en meget lang dagsorden og undrede sig over, at nogle af punkterne ikke blev behandlet på aflyste ekstraordinære MEDudvalgsmøde i august.

TH, svarede, at mange af spørgsmålene først er rejst efter det tidspunkt.

Efter denne dialog, blev dagsordenen godkendt med forbehold fra FOA.

## **2. Godkendelse af referat fra sidste møde**

Godkendt uden kommentarer.

## **3. Sygefraværspolitik**

SG orienterede: TR i Trafikafdelingen har udtrykt ønske om klarere retningslinjer for, hvornår vi gør hvad og hvorfor, fx hvornår en chauffør kontaktes efter sygemelding. På den baggrund arbejdes der på en revision af sygefraværspolitikken.

SG understregede, at der er ikke noget forkert i det, der er formuleret nu. Den generelle politik er stadig gældende, og personaleledere har lov til at kontakte syge medarbejdere, men man forsøger nu at få præciseret hvornår. Sygefraværspolitikken skal formulere nogle forventninger og retningslinjer, men det er en konkret vurdering i den enkelte situation.

JPR spurgte, om den reviderede politik skal i MEDudvalget.

SG bekræftede, at der kan orienteres om det på næste MEDudvalgsmøde

AN bad om, at der bliver set på, hvornår i ugen, man indkaldes til samtale. Det er u hensigtsmæssigt, at medarbejdere modtager en indkaldelse til en samtale en fredag, for så skal de gå og spekulere hele weekenden over, hvad det drejer sig om.

SG sagde, at der selvfølgelig skal tages hensyn, men, hvis en indkaldelse sendes med posten, er det svært helt at vide, hvornår den er fremme.

FM tilføjede, at BAAS også har en tidsfrist at overholde over for MT, hvis det drejer sig om en klage.

Teddy opfordrede til at vedhæftede filer sendes i pdf, da der er medarbejdere, som ikke kan åbne Wordfiler.

FM bifaldt forslaget.

#### **4. Ny ansættelsesprocedure**

SG orienterede:

Siden overgangen til Silkeborg Data har BAAS haft adgang til et rekrutteringssystem til elektronisk indsendelse af ansøgninger. Det arbejdes der nu på at få klart, så det passer til BAAS.

For at screene ansøgere, inden der indkaldes til ansættelsessamtaler, foreslås en model, hvor ansøgere indkaldes til informationsmøder, forud for en samtale, så mange af de praktiske ting kan tages her fremfor i samtalen. Samtalen kan så have fokus på ansøgerens motivation for at søge, så der ikke skal bruges en masse tid på at fortælle om BAAS. Deltagelse i informationsmøder er obligatorisk for at kunne komme til samtale. TR'ere, SL'ere og en repræsentant fra AMR deltager i møderne, som afholdes ad to omgange formiddag og eftermiddag.

Et konkret oplæg til den nye ansættelsesprocedure er sendt til stationslederne og tillidsrepræsentanterne. Det er forventningen, at systemet kan sættes i gang i november, og at den nye praksis kan tages i brug for dem, som skal ansættes i januar, så altså infomøder i december

JPR roste ideen.

TT spurgte, om den screening, som skal lægges ind informationsmøderne, er den, som har været prøvet i praksis hos AOF – altså sprogscreening.

SG svarede, at det ikke er tilfældet. Informationsmøderne erstatter den screening, Ole Henriksen foretager ved skranken og ved sprogsamtaler mv.

FM meddelte, at man nu afventer tilbagemeldinger fra SL og TR, hvorefter en endelig procedure fastlægges.

#### **5. Samtaler i Trafikafdelingen**

SG orienterede:

Der er sket en præcisering i personalehåndbogen vedr. formelle vs. uformelle samtaler. Det fremgår nu, at en formel samtale ikke kræver, at der er indkaldt på forhånd. Den kan godt afholdes med det samme, hvis medarbejderen er indforstået med det, MEN medarbejderen skal have mulighed for at tage en bisidder med, og der skal udarbejdes et notat omkring samtalen. Det skal der oplyses om, inden mødet afholdes.

#### **6. Rusmiddelpolitik**

BL oplyste, at rusmiddelpolitikken er blevet opdateret således, at det klart fremgår, at konsekvensen ved manglende overholdelse af politikken som udgangspunkt er bortvisning, men at det beror på en vurdering i den konkrete situation, hvorvidt dette sker. Denne tilføjelse er sket efter anbefalingen fra KL.

TT spurgte, hvordan man måler, om medarbejdere er påvirket af andre rusmidler end alkohol.

BL svarede, at det måleudstyr, BAAS forventede at kunne bruge til dette, viste sig ikke at fungere, så derfor beror det på observation. Hvis vi har en mistanke, kontakter vi politiet, men man skal være ret sikker i sin sag, for at få dem til at lave en test, så det er lidt svært at undersøge.

JPR spurgte, om det også udføres kontroller på værkstedet og i Administrationen.

TH svarede, at det gælder for alle.

JPR spurgte, hvad BAAS gør i forhold til f.eks. insulinbrugere og medarbejdere der faster. Hvad hvis der sker uheld på den baggrund?

BL sagde, at det er et generelt krav, at man skal møde frisk og udhvilet på arbejde, så det gælder jo også, hvis man faster, og BAAS har ingen erfaring med uheldige sager pga. faste.

TT spurgte, om BAAS har overvejet alkoholåse i busserne.

BL svarede, at det er noget som løbende overvejes, men udstyret giver ingen garanti, det er muligt at snyde.

AN meddelte, at chauffører i Keolis skal blæse i et alkometer på stationen, inden de kører ud. Det kunne måske være en idé i BAAS som en mere systematisk stikprøvekontrol.

TH mente, at det er en teknisk løsning, som fritager ledelsen fra at lave den kontrol, der er nødvendig. BAAS har et godt system. Der er lidt usikkerhed i forhold til andre rusmidler end alkohol, men sådan er det generelt.

TT spurgte, hvem i BAAS, der kan udføre kontrollerne. Skal man være uddannet i betjening af apparatet?

BL sagde, at det er meget enkelt at bruge apparatet, og planlagte test udføres altid af en leder, men man kan komme i en situation, hvor man har brug for at tage en lynhurtig prøve, inden der kommer en leder tilstede, og så kan den udføres af en anden. Det vigtige er, at der bliver gjort noget ved det.

JPR spurgte, hvordan man forholder sig, hvis en test viser en promille, som ligger under den tilladte. Tager man en snak med vedkommende, eller er det så bare ok?

BL svarede, at hvis promillen er over 00, så foretager man en konkret vurdering i situationen af, om der skal ske yderligere. Vi skal have alle aspekter frem. Det er typisk stationslederne eller THA, der gør det, men de kan også rådføre sig med f.eks. FM, TH eller SG.

JPR spurgte, om BAAS tilbyder behandling.

BL sagde, at BAAS af og til har sendt medarbejdere på Minnesotakur, men det kræver, at den pågældende medarbejder når til en erkendelse af, at han/hun har et problem, ellers hjælper behandling ikke.

## 7. Trafikplan 2017

FM orienterede: Trafikplan 2017 er ikke endelig godkendt, og der er også forlydender om, at nogle af de penge, BAAS har bidraget med, skal blive stående i "trafikkassen", så der ikke skal skæres helt så meget, men intet vides konkret.

Der tages udgangspunkt i modellen fra K11, og derfor er det fremsendte notat fra dengang omkring principper og konsekvenser tilpasset til K17. Der var generel tilfredshed med modellen dengang. Den ligeledes fremsendte tids-/handleplan er et bud på, hvordan processerne skal køres igennem.

PSR opfordrede til at det sikres, at firmaet som skal stå for omplacering (jf. punkt 13) kan håndtere alle arbejdsområder.

FM bifaldt opfordringen og meddelte, at det er noget, der vil blive højde for. Eventuelt kan man anvende forskellige firmaer til opgaven.

Det blev besluttet, at processen sættes i gang efter den fremlagte plan og de fremlagte principper. Efter mødet er opdaterede versioner af de to bilag (jf. PSRs opfordring) gjort tilgængelige på hjemmesiden under "Trafikplan 2017".

FM opfordrede til at give besked, hvis datoerne i tidsplanen giver anledning til problemer

PEE spurgte, om det ikke er muligt, at det i stationsledningens, disponeringens mv. kalendere kan blive markeret, når der er faste møder såsom MEDudvalgsmøder, HMU-møder o. lign. så de kan se, at TR og AMR er optaget.

IK meddelte, at der er et system, som kan løse dette, og på sidste møde blev det lovet at en vejledning i det ville blive sendt ud. Det er ikke sket, men det rettes der op på nu.

JPR spurgte, om det planlagte møde med Keolis i september jf. tids- handleplanen er afholdt, og hvad der i så fald kom ud af det.

FM bekræftede, at mødet var afholdt og oplyste, at det her blev drøftet, hvordan man sikrer, at det samlede offentlige trafiktilbud i Aarhus fungerer for kunderne. Både BAAS og Keolis er indstillede på, at indgå i en løbende dialog om dette. Desuden kan der være chauffører herfra, som gerne vil køre letbane, og det kunne jo godt indgå i håndteringen af reduktionerne. Så måske kan Keolis vente med at rekruttere alle de medarbejdere, de skal bruge, indtil chauffører i BAAS fratræder efter sommerferien, så vi ikke skal erstatte dem med andre, før vores kørsel reduceres

FM oplyste desuden, at det har vist sig, at håndteringen af behovet for erstatningskørsel for letbanen er noget Letbaneselskabet/Midtrafik og ikke Keolis tager sig af, så BAAS' ønske om at varetage denne kørsel, skal altså drøftes med Letbaneselskabet/Midtrafik.

## 8. Beklædning

IK meddelte, at Hoffmann, som leverer beklædningen, er blevet varskoet om, at pasformen på damebenklæder skal drøftes. Det vil dog være godt først at få en idé om problemets omfang, og derfor overvejes det at lave en spørgeskemaundersøgelse vedr. damebenklæder. Herefter kan man se på, hvor god en model spørgeskemaer er til at undersøge evt. andre problemer med beklædning.

AN bifaldt ideen, da der er mange forskellige meninger.

IK laver udkast til spørgeskema, som sendes rundt til kommentering.

JPR foreslog, at man får fastlagt, hvad BAAS rent faktisk køber fra Hoffmann. Måske kunne man have en prøvekollektion, så man kan se, om der sker ændringer i nuancer, kvalitet og størrelse, selvom det i princippet er det samme, man bestiller.

IK meddelte, at det er noget, der skal findes en model for.

TT bad om, at spørgeskemaet også kommer ud på papir og ikke kun bliver elektronisk.

IK lovede, at der vil blive sørget for dette.

## **9. Budget 2017**

IK orienterede:

Budgettet for 2017 er et budget med mange forbehold, fordi vi ved ikke, hvordan det ser ud i årets sidste 5 måneder: Hvornår er letbanen fuldt oppe at køre?, hvad sker der med erstatningskørslen? osv. Men det ser lovende ud. Det forventede overskud er 18 mio. kr., og det er penge BAAS skal beholde, fordi der er omstillingsomkostninger i forbindelse med Trafikplan 2017. Vi er nok godt inde i 2017, før vi kan lave et budget, vi rent faktisk kan styre efter.

## **10. Procedure vedr. orientering omkring tekniske ændringer på busserne**

Punktet var på dagsordenen, på baggrund af den gennemførte justering af bremseparametrene i Solarisbusserne henover sommeren.

PEE sagde, at chaufførerne var utrygge ved at køre i busserne og opfordrede til at der informeres om det på en ordentlig måde, når der fremadrettet foretages den slags ændringer.

TT var enig og tilføjede, at chaufførerne følte sig hængt ud som nogen, der ikke kunne køre bus.

FM beklagede dette og sagde, at det er noget BAAS vil lære af. Vi havde haft en testbus kørende med ændringerne, og det gav ikke anledning til kommentarer, så vi undervurderede nok informationsbehovet og opfattelsen af problemets omfang.

## **11. Nultolerance**

TT oplyste, at punktet var sat på dagsordenen på baggrund af en konkret hændelse med en relativ ny chauffør, som følte, at han blev skældt ud af sin leder for at have for mange nultolerancetilfælde, og nu tør han ikke indberette den slags. TT sagde, at det er fint nok at snakke med chauffører om baggrunden for de nultolerancetilfælde, de indberetter, men det skal gøres på en ordentlig måde.

TH meddelte, at den konkrete sag ikke kunne kommenteres. Han understregede, at nultoleranceproceduren er indført for at beskytte chaufførerne og få kortlagt, hvor ting sker. Det er op til chaufførerne at vurdere, om noget er en nultolerance eller ej, det sættes der ikke spørgsmålstegn ved, men hvis nogle har mange tilfælde, så tager man en snak med dem for at undersøge baggrunden, og det skal selvfølgelig ske i en ordentlig tone.

TT bad om at få ført til referat, at den slags uformelle samtaler skal foregå i en ordentlig tone på stationen og ikke over telefonen.

BL sagde, at det bør drøftes lokalt på den konkrete station på et stationsudvalgsmøde, om der er et problem med håndteringen.

AN opfordrede til at chauffører, som har mange nultolerancetilfælde, kommer på kurser i f.eks. konflikthåndtering i stedet for at få skæld ud. Stationslederen bør være sparringspartner og den nærmeste hjælper mht. at få chaufføren videre.

BL sagde, at modellen med kurser allerede bliver anvendt. Han tilføjede, at nultolerancesystemet som sådan ikke har spillet fallit pga. den omtalte sag. Det fungerer godt.

## **12. Videoovervågning**

TT sagde, at det i forbindelse med klager kan være en hjælp, hvis videooptagelser fra busserne opbevares i længere tid, end det pt. er tilfældet, så chaufføren kan bruge optagelserne til at tilbagevise en klage.

PSR meddelte, at videoovervågning i busserne kun er installeret med henblik på kriminalitetsbekæmpelse jf. persondateloven. Der skal forelægges en henvendelse fra politiet, før BAAS må tage harddiske ud til gennemsyn, så de kan ikke bruges i forbindelse med klager.

JPR spurgte, om det er ok, at der er sat billeder op på stationen af en passagerer, som skærer i sæderne?

TH svarede, at det er sket efter drøftelse med politiet, som sagde ok for det, men vier ikke færdige med at drøfte, om det er den rigtige måde at behandle den slags på.

## **13. Trivselsundersøgelser**

PEE spurgte, om resultaterne kan bruges og hvordan.

BL sagde, at de handleplaner, som er blevet lavet, er blevet drøftet med alle AMR grupper og de aftalte ting er iværksat. Trivselsundersøgelsen blev også brugt til at afholde en konference, hvor mange ting blev drøftet. Der skal ske en afslutning med en tilbagemelding til HMU og MED.

JPR mente ikke at have hørt noget om undersøgelsens resultater for mellemlidergruppen. De forelå ikke, da konferencen blev afholdt.



TH sagde, at emnet blev drøftet på konferencen - f.eks. udsagnet fra undersøgelsen om, at mellemlederne sidder på hver deres en ø - og den film, som blev vist ved trivselsarrangementerne i maj satte bl.a. fokus på mellemlederproblematikken. Det er desuden blevet drøftet på kvartalsmøder, og BAAS' krav til mellemlederne er blevet ridset op. Konkret blev der på sidste kvartalsmøde orienteret om, at stationslederne deltager i hinandens teammøder for at imødekomme kritikken af, at de ikke arbejder sammen. Problematikken er ikke sluppet, og der har været en rimelig dialog om den.

PEE sagde, at chaufførerne har været glade for at komme til samtale og for ændringerne på teammøderne

BL foreslog, at handleplanen tages op på næste møde, så det kan drøftes, hvorvidt vi er kommet i mål.

#### **14. Status på APV**

BL meddelte, at der skal laves en APV i år. Modellen er som sidst, så i chaufførgruppen laves der fokusgrupper, og der bliver mulighed for at snakke med CRECEA. På værkstedet og i Administrationen og klargøringen anvendes der som vanligt et skema.

Det er ambitionen, at der på MEDudvalgsmødet i december kan fremlægges handleplaner for, hvad de enkelte AMR-grupper arbejder med.

PEE spurgte, om der ikke skal punkt på APV'en om arbejdstøjet.

BL sagde, at det kan drøftes i fokusgrupperne, hvis man ønsker det, og så kan det komme i handleplanen og gives videre til beklædningsudvalget.

JPR spurgte, om resultatet af APV'en og handleplanerne kan komme i personalehåndbogen. De trykte har det med at blive væk.

TH meddelte, at forslaget vil blive drøftet.

#### **15. Udvalg**

PEE oplyste, at chauffør Bente Hansen nu sidder i beklædningsudvalget i stedet for Anita sammen med Alex Baun.

TH sagde, at det tiden måske er inde til at nedlægge den slags permanente udvalg, for bl.a. fra beklædningsudvalget er der erfaring for at ting drøftes og besluttes, men efterfølgende bliver det så underkendt af folk med kompetence til det fx en TR eller leder. Det er en træls beslutningsproces og en dum situation at sætte kolleger i. De risikerer at blive holdt op på noget, de ikke har været med til at beslutte.

Han foreslog derfor, at man opererer med ad hoc udvalg, hvor folk med beslutningskompetence mødes, når medarbejdere eller ledelsen har noget, som skal drøftes.

Der var der enighed om, at udvalgene generelt ikke har fungeret.

TT bifaldt ideen med ad hos udvalg lyder som en god idé, men sagde, at man gerne vil gerne lige vil vende det i "baglandet" først. Han foreslog derfor, at en beslutning udskydes til næste møde.

AN opfordrede til at undgå at møderne holdes på tirsdage, for så kan AMR-gruppen ikke være med.

TH accepterede TT's forslag og meddelte, at AN's bemærkning tages ad notam.

## **16. Eventuelt**

TH: Informerede om rekrutteringsprocessen i forhold til ansættelse af ny direktør, som varetages af rekrutteringsfirmaet Flensby & Partners. Håbet er, at processen er afsluttet ultimo november..