

MØDEREFERAT

| | |
|--------------------------|--|
| Mødenavn: | MEDudvalgsmøde |
| Mødested: | Aulaen |
| Mødedato: | 14. marts 2017 |
| Mødetidspunkt: | 10.00-12.00 |
| Mødeindkalder: | AM |
| Obligatoriske deltagere: | Finn Mikkelsen Bjarne Larsen Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Poul Erik Eskildsen Peter Crawford Jean Philip Ricard Bjarne Faurholdt Jørgensen Hans Horsten Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen |
| Valgfri deltagere: | |
| Tilstede: | Finn Mikkelsen (FM) Bjarne Larsen (BL) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Poul Erik Eskildsen (PE) Peter Crawford (PC) Jean Philip Ricard (JPR) Bjarne Faurholdt Jørgensen (BFJ) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC) |
| Fraværende: | Ingerlise Kirkegaard |
| Udfærdiget af: | AM |
| Referat udfærdiget: | 16. marts 2017 |
| Referat godkendt af: | Finn Mikkelsen og Poul Erik Eskildsen 17. marts 2017 |

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra ordinært MEDudvalgsmøde den 13. december 2016 og fra de ekstraordinære MEDudvalgsmøder den 17. januar og den 14. februar 2017

3. Trafikplan 2017
 - Endelige planer aug. 2017
 - Togbus
 - Ekstraopgaver
 - Fordeling af busser og timer
4. Organisation april 2017 – status
5. Nye Solarisbusser 3. kvartal 2017 – status
6. Opfølgning på rekruttering af chauffører
 - Status på infomøder
7. Opfølgning på forslag vedr. udvalg
 - Drøftet på tidligere MEDudvalgsmøder
8. APV
 - Orientering om handleplaner
9. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra ordinært MEDudvalgsmøde den 13. december 2016 og fra de ekstraordinære MEDudvalgsmøder den 17. januar og den 14. februar 2017

Godkendt uden kommentarer.

3. Trafikplan 2017

- a. Endelige planer aug. 2017
- b. Togbus
- c. Ekstraopgaver
- d. Fordeling af busser og timer

FM orienterede:

FM præsenterede en oversigt over busantal og køreplantimer pr linje i K17. BAAS har fået de endelige planer fra Midttrafik i går eftermiddag, men først i går eftermiddag, så oversigten er lavet, inden de forelå. Planerne skal nu gennemgås, hvorefter oversigten kan gøres endelig, og fremlægges på det næste ekstraordinære MEDudvalgsmøde.

BAAS får på årsbasis mellem 35.000 og 40.000 færre køreplantimer, så det er gået bedre end frygtet.

Fordelingen af linjer og busserne på stationerne vil tage udgangspunkt i, at vi skal køre mindst mulig tomkørsel. Som det er sat op i oversigten, er det primært på Syd, at der skal ske reduktioner.

Togbuskørslen forventes at fortsætte indtil udgangen af september.

JPR spurgte, hvordan ser det ud med chaufførbemandingen.

FM sagde, at man først, når der er lavet vagt- og turnusplaner, kan se, hvor mange chauffører og busser, der skal være hvert sted. Vi holder jer underrettet. Det kan fx være aktuelt med en snak i forhold til indøvning, fx ser linje 22 lidt svær ud.

BL meddelte, at planen om, at kunne gå i gang med en masse uddannelse efter sommerferien må justeres lidt, nu hvor vi skal køre togbus længere tid end forventet.

4. Organisation april 2017 – status

FM fremlagde organisationsplan:

Der står april til august på planen, fordi det sker i en bevægelse. TH er stoppet pr. 10. marts, så FM har nu reelt overtaget jobbet som direktør.

Torben Nissen fratræder 21. april, og noget af det nye er, at teknikken vedr. klagøringen kommer ind under Teknisk Service (Jørgen Jokumsen), således at Torben Nissens job deles mellem Jørgen (teknik) og BL/John Madsen (personale). John skal desuden fortsat varetage de opgaver, han har i dag.

MT og AAK kræver større fokus på service og kvalitet dvs. kundeoplevelsen. For at imødekomme det, er området forankret i direktionen under BL, som bliver HR- og kvalitetschef. Af samme årsag lægges Driftscenteret (DC) ind under BL, da aktiviteterne og driftsopfølgningen i DC giver et godt billede af, hvordan vi præsterer i forhold til kunderne, altså hvad vi gør godt, og hvad vi gør mindre godt og derfor bør gøre noget ved. Der ansættes en gruppeleder i DC, som er med i det daglige arbejde, og som kan være BL's forlængede arm og sparringspartner. Stillingen er slået op internt.

I forhold til stationsledelse, så skal FM have en snak med THA og SR i løbet af ugen. Det er sidste udestående i forhold til den fremlagte plan.

Organisationen skal være implementeret pr. august. Hvis noget ikke fungerer, må vi rette til. Det er en løbende proces.

Søren Mejlby fratræder ved udgangen af august. Han skal være med til at gøre K17 klar til brug i august måned inden han fratræder. Søren's stilling er slået op internt og kommer også op eksternt i næste uge.

JPR spurgte, hvordan gruppelederen skal opfattes rent ledelsesmæssigt.

FM svarede, at gruppelederen i DC vil få ledelseskompetence i forhold til de øvrige i DC og i øvrigt være sparringspartner for BL.

JPR spurgte, om ledelsesdelen så ikke er styrket her?

FM sagde, at sådan kunne det godt opfattes, og at BL har brug for en, som har viden om, hvad der sker i DC i det daglige. BL skal arbejde med kvalitet og service mere overordnet.

PSR spurgte, om der ikke er flere driftsassistenten end de 8 (+ gruppeleder), som står på organisationsplanen.

FM svarede, at der skal bruges 3 ekstra, som er tænkt som morgenudkørselsfolk, og som derfor er under SL'erne. På den måde vil DC bestå af 12 medarbejdere (11 + gruppeleder). Deres primære opgave er dog morgenudkørslen på stationerne, og det der sker i SL regi, men de skal desuden indgå i vagtplanerne i DC for at dække weekenden af. Så når de 3 har haft weekendvagt (hver 3. uge) skal nogle fra DC afløse på stationerne i løbet af ugen.

THA påpegede, at der er en model, som er brugt på de små stationer det seneste års tid.

FM meddelte, at Aarhus Kommune har forhørt sig om muligheden for at lave en aftale med BAAS vedr. institutionskørsel. Det er vi imødekommende over for, men der er forskellige modeller. Der bliver tale om dubleringskørsel, da BAAS ikke må køre turistkørsel.

En anden mulig ekstraopgave er erstatningskørsel for letbanen. Det er der forhåbentlig snart en plan for, og forventningen er, at vi får mere kørsel i den forbindelse.

JPR sagde, at hvis BAAS skal køre institutionskørsel, så skal institutionerne være klar over reglerne, fx at vi ikke kører helt ind på parkeringspladsen.

FM sagde, at Kommunen er gjort opmærksom på de begrænsninger, der er, og det er deres opgave at sikre at institutionerne er informerede. Det er ikke noget chaufførerne skal stå med i det daglige.

5. Nye Solaribusser 3. kvartal 2017 – status

FM meddelte, at BAAS får leveret 12 Solaris ledbusser i 3. kvartal. Sidst vi fik leveret busser, var vi under stort pres, fordi vi skulle køre togbus. Det pres har vi ikke i år, fordi vi skal reducere. Så vi har meddelt, at vi ikke tager imod de nye busser, med mindre de lever 100% op til kravene. Sidst var der for mange fejl og mangler, som vi selv måtte rette op på bagefter.

JPR spurgte, hvad man gør mht. parkering af busserne. Sidst blev det sidste grønne område på Syd jo sløjft.

FM svarede, at det er noget, der ses på, når fordelingen af busserne på stationerne ligger fast.

6. Opfølgning på rekruttering af chauffører

a. Status på infomøder

FM sagde, at der skal evalueres på den nye model for rekruttering af chauffører, og det er der tid til nu, hvor der er en pause i ansættelser.

PE sagde, at der har været talt om at indføre sprogtest. TR har oplevet at flere deltagere på infomøder havde sprogproblemer. Det kan måske også være en idé at ændre casen, så det ikke er den samme, som kører hver gang.

BL var enig i, at der skal være fokus på sprogdelen, og det er noget, der samles op på nu. Vejlederne er blevet bedt om at være opmærksomme på, om det de informerer om /instruerer i bliver forstået.

FM konkluderede, at der generelt var tilfredshed med en nye model, men den skal justeres, og det skal ske i fællesskab. Louise indkalder relevante personer (TR mv.) og nogle af de nyansatte chauffører, der har været igennem det nye rekrutteringsforløb.

JPR spurgte, om det ikke er en idé i at satse på et samarbejde med firmaet DEKRA vedr. "chaufførdansk". Der må da en vis garanti for at folk har et nogenlunde sprogniveau.

BL sagde, at BAAS indtil videre ikke har været imponerede over de kandidater, som DEKRA har ment var klar til at komme i job.

7. Opfølgning på forslag vedr. udvalg

a. Drøftet på tidligere MEDudvalgsmøder

FM orienterede:

Det har på flere møder været drøftet at afskaffe de stående og i stedet sammensætte udvalg alt efter, hvilken opgave man står over for. Der er ikke blevet truffet en endelig beslutning, da Teddy ville gerne klare det med "baglandet" først.

JPR sagde, at det er vigtigt, at medarbejderne stadig har en mulighed for at påvirke eks. beklædning.

FM sagde, at netop beklædningsudvalget er et eksempel på et udvalg, hvor medlemmerne var af den opfattelse, at de havde beslutningskompetence, men hvor TR så var inde over bagefter for at underkende udvalgets beslutning. Det er derfor bedre med ad hoc udvalg, hvor der efter behov mv. indkaldes medarbejdere/medarbejderrepræsentanter, som i relevante sammenhænge kan komme med deres bemærkninger forud for den endelige beslutning. Som eksempel blev nævnt beklædning, hvor der nedsættes et udvalg eks. inden næste levering. Et andet eksempel, der blev nævnt, var uddannelse, når der er noget nyt på vej.

Mht. et udvalg som vognudvalget, så er det blevet lidt irrelevant at bevare, når BAAS ikke i nævneværdig grad kan påvirke, hvordan en bus konstrueres.

JPR påpegede, at det lovede møde i beklædningsudvalget ikke er afholdt, og han bad om, at den proces, som er aftalt med IK på beklædningsiden, kører igennem.

FM sagde, at det, som er aftalt med IK vedr. beklædning, fortsat gælder, og konkluderede, at der i MEDudvalget var enighed om, at der fremover arbejdes med ad hoc udvalg frem for stående udvalg.

8. APV

a. Orientering om handleplaner

BL orienterede:

Der er arbejdet med to modeller: På værkstedet og i ADM og klargøringen har alle modtaget et skema til besvarelse ud fra hvilke, der så er lavet handleplaner. I trafikafdelingen har man brugt en model med fokusgrupper sammen med CRECEA. Herefter er resultaterne fra fokusgruppemøderne så samlet op, hvorefter der bliver lavet handleplaner. Arbejdet er godt i gang, og det har været vigtigt for alle, at det er blevet synliggjort, hvad der er lavet.

PC sagde, at det bør drøftes om den anvendte model i trafikafdelingen er den rette fremadrettet.

JPR mente, at det er nødvendigt at gøre endnu mere reklame for, hvordan man kommer med i en fokusgruppe. Han har oplevet, at flere chauffører på Nord ikke vidste noget om det.

HH sagde, at tilmelding til fokusgrupper faldt sammen med AMR-valget på de små stationer, så der blev ikke lavet den samme reklame som tidligere.

PE sagde, at oplevelsen blandt mange er, at APV ikke fører til noget. Han opfordrede til at informere om, hvad der er kommet i orden af de aftalte ting i handleplanen.

HH sagde, at han informerer om, hvad der er sket på hans station.

FM sagde, at det ikke er muligt at imødekomme alle de forslag og ønsker, som er kommet frem, men der skal informeres om, hvad der sker på de områder, der skal arbejdes videre med.

FM påpegede slutteligt, at man kan glæde sig over at alle tre stationer nu har en grøn smiley på arbejdsmiljøområdet.

9. Eventuelt

FM meddelte, at BAAS igen i år præsterer et flot økonomisk resultat. Forventningen er et overskud på 36 mio., hvoraf 12 mio. så skal tilfalde Aarhus Kommune.

FM informerede desuden om, at der, jf. artikel i decembernummeret af Inform, laves et pilotprojekt for at undersøge, hvorvidt det er en god idé, at chaufførerne får en smartphone som tjenestetelefon. Det kan være et godt redskab i det daglige. Vi samler erfaringer og beslutter herefter.

JPR spurgte, om det på realtidsskærmen kan blive muligt at se alle aktuelle meddelelser, i stedet for, at en besked bare dukker en enkelt gang eller to i løbet af ene tjeneste, så man skal huske, hvad der står. Han ønskede også at vide, om man kan undgå, at uaktuelle meddelelser dukker op, og om skærmen kan bruges som et kommunikationsredskab den anden vej. Det kan fx være en måde at melde tilbage om, at der er færdselsuheld og forsinkelser mv., og vi ved jo hvor bussen er til enhver tid, så de informationer skal ikke gives.

THA sagde, at den medarbejder, som udsender beskeden, skal være opmærksom på at sætte et sluttidspunkt for beskeden for ellers bliver den ved med at dukke op i et fast tidsinterval, og den opgave kan selvfølgelig glippe. Han opfordrede til at melde ind, hvis man oplever uaktuelle beskeder.

Beskederne gemmes ikke i arkiv, fordi de udsendes som pop up beskeder, da DC kun bruger realtidsskærmen til akut information. Men det kan være en god idé at de seneste stadig aktuelle meddelelser kan hentes frem fra arkivet. Der er aftalt møder med Adibus, hvor der skal snakkes videreudvikling, herunder de nævnte ting.

JPR mente, at det kan være en god idé, at en TR deltager i næste møde med Adibus.

THA påpegede, at 10 af folkene i DC kører bus hver dag, så de er godt klar over problemerne.

FM meddelte, at ferieplanen for chaufførerne er sendt ud. I år kan vi give 85 % af chaufførerne deres 1.-2. prioritering, hvilket er meget tilfredsstillende. 1 % er tvangsplaceret. Det er folk, som mange gange har fået deres ønsker opfyldt. 4 % har ikke afleveret.