

MØDE

Dato	25. september 2013
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder
Mødested:	Undervisningslokalet, Jegstrupvej
Mødedato:	17. september 2013
Mødetidspunkt:	10.00
Forventet sluttidspunkt:	12.00
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen
Godkendt af	Torben Høyer Den 1. oktober 2013 Ejler Møller Petersen Den 10. oktober 2013
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) Ejler Møller Petersen (EMP) Houman Khakpour (HK) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Døllerup Christensen (JDC) Sanne Gaarsdal (SG) Bjarne Larsen (BL)
Fraværende	Peter Frentz
Kopi	

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat
3. Status - danskkurser
4. Status - omklædning
5. Status - service

6. Regnskab 2012
7. Nul-tolerance
8. GPS- og videooplysninger – regler/praksis
9. Evaluering af MED-organisation: HMU/LMU i Midttrafik
10. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

CGO meddelte, at hans udsagn på sidste møde om, at BAAS ikke vil honorere AMR'ernes mertid uden for arbejdstiden ikke var med i referatet.

HK savnede ligeledes i referatet sit udsagn om, at det negative fokus på antallet af klager er for stort, da man skal holde sig for øje, at antallet af klager er relativt lille set i forhold til antallet af passagerer.

TH foreslog at bemærkningerne blev indskrevet i referatet af det igangværende møde.

Med disse bemærkninger blev referatet godkendt.

3. Status danskurser

BL orienterede:

AOF har nu gennemført et flot forløb med infomøder og tilbud om test. Godt 100 medarbejdere er blevet testet, og de første 20 deltagere i et opkvalificeringsforløb i dansk er fundet. Kurset starter den 4. oktober og løber frem til udgangen af februar. Deltagerne på det første hold er primært chauffører, men der kommer også repræsentanter fra andre afdelinger.

Mange har ligeledes taget matematiktesten, og her er der også et uddannelsesbehov, men i første omgang fokuseres der på dansk.

Opgaven bliver nu at få organiseret de efterfølgende hold, så vi kan komme videre, når hold 1 er færdig med kurset i februar.

Når det første hold har afsluttet kurset, kan det være en idé at åbne op for test igen. Flere vil måske med, når de hører det er godt.

HK roste initiativet og ønskede at vide, om nogle af de testede medarbejdere har fået at vide, at de ikke har behov for opkvalificering. HK spurgte ligeledes, hvor længe vil BAAS vil blive ved med at tilbyde opkvalificering, og tilføjede at der nok fortsat vil være problemer med folk, der har dårlige danskundskaber.

BL svarede, at alle de medarbejdere som er blevet testet har vist sig at have

behov for opkvalificering i dansk, men enkelte har takket nej til tilbuddet. Mht. fremtiden så er der blevet strammet op i rekrutteringssammenhæng, så der stilles større krav til ansøgers dansk kundskaber. Vi tager måske en omgang mere, men BL kender pt. ikke det økonomiske grundlag.

TH meddelte, at AOF har tilbudt at lave en mere omfattende sprogtest i forbindelse med rekruttering, men det giver anledning til en principiel overvejelse om, hvorvidt vi skal frasortere folk fra starten, eller om vi skal fortsætte med den hidtidige sprogtest og så samle op på sprogproblemer senere. Ved den første model, kan man risikere at afvise gode buschauffører.

EMP og HK delte TH's bekymring for at man risikerer at frasortere gode chauffører, hvis man lader AOF's test være afgørende for ansættelse.

4. Status omklædning

Punktet flyttes til næste møde.

5. Status service

TH udtrykte stor tilfredshed med de to søndage i NRGi Park, hvor kampagnen "Mission Service" blev søsat. Der var en rigtig god stemning, og det var hyggeligt i Friheden. Det primære mål med de to events var netop at skabe en positiv grundstemning omkring kampagnen.

CGO meddelte, at han havde fået positive tilbagemeldinger fra kollegaer, men at enkelte også har udtrykt ærgrelse over TH's tale, fordi nogen synes, at de to chauffører, der blev nævnt ved navn blev hængt ud med dumsmarte bemærkninger. CGO havde kun hørt det, da han ikke selv var til stede i NRGi Park.

TH sagde, at han tog det til efterretning, men mente ikke, at han hængte nogen ud i talen. Han havde ikke fået negative kommentarer før nu.

EMP sagde, at han ingen kritik havde hørt. Med henvisning til filmen, udtrykte han håb om, at BAAS sammen med TOV vil sikre køretid, så chaufførerne kan yde den ekstra service, som TH udtrykker ønske om i starten af filmen.

TH sagde, at der er eksempler på, at folk har ydet service, der tager meget længere tid, end den service, som han beskriver i filmen. Eksemplet er med vilje lidt vildt, for at man skal kunne huske det. Vi får at vide fra MT, og det er også BAAS' holdning, at vi skal presse på mht. køretider, hvis køretiderne koster på servicekontoen.

BM gjorde opmærksom på, at TH havde nævnt hende indledningsvist i talen med

en meget intern kommentar. Flere af de kolleger, hun stod ved siden af, undrede sig over, hvad det handlede om.

TH bemærkede, at han nu så var klar over, hvad CGO's indlæg gik på. Nemlig at BM i en bestemt situation havde ydet en ekstraordinær god service, i en sjov/skæv situation, og det havde hun fortalt TH om inden mødet gik i gang. Men da han ikke havde hendes tilladelse, ville han ikke nævne det i talen. Og det var det, han hentydede til.

Efterfølgende kan det oplyses at den person CGO henviste til i sit indlæg, ikke havde følt sig generet, og ej heller havde talt med CGO om, at der blev henvist til ham i talen.

6. Regnskab 2012

Opfølgingspunkt fra sidste møde.

På sidste møde efterspurgte BM en opgørelse af udgifterne fordelt på afdelinger, så man kan se, hvor der spares. Hun henviste til opgørelse fra 2007, hvor disse ting kunne ses.

IK uddelte en mere detaljeret oversigt, men tilføjede, at eftersom BAAS i modsætning til i 2007 nu er konkurrenceudsat, forsøger man at lave et regnskab, der er så lidt detaljeret så muligt, da man ikke vil have info ud til konkurrenter.

7. Nul-tolerance

FV orienterede:

Antallet af nultolerancesager har ligget meget lavt i 2012, men i 2013 er det steget lidt, og sammenlignet med 2012 er antallet i 2013 steget voldsomt i juli og august. Der er registreret 54 episoder i juni, juli og august. Episoderne er fordelt på 38 lokationer i byen, og der er typisk tale om ting, som optræder sporadisk og som enkeltstående tilfælde.

Bispehaven, Rymarken og Ellemarken skiller sig dog voldsomt ud. De står for næsten alle stenkast. BAAS har kontakt til grupperne i Vest for at holdningsbearbejde. Vi har også kontakt til lokalpolitiet, men det viser sig at de ikke har haft et reelt billede af chaufførernes udfordringer. Det er der nu rettet op på, så de har alle informationer og bedre kan planlægge deres indsats. Antallet af nultoleranceepisoder er heldigvis nu også faldet.

THA tilføjede, at det også har betydning, at TOV nu har klippet buske ned i området.

FV sagde, at chaufførerne på 3A har været spændt hårdt for. Derfor er der afholdt lokale møder med chaufførerne, som har fået tilbud om at møde lokalpolitiet, så

de ved, at de ikke er alene derude.

Driftscentrets samarbejde med politiet skal om muligt forbedres. Hvis chaufførerne ser noget, der kan give problemer, skal de kunne kontakte driftscentret som så underretter politiet, så det kan tages i opløbet.

Vi strammer op på proceduren omkring nultoleranceregistreringer, også mht. at sikre, at politiet får alle registreringer.

HK sagde, at det er et gammelt problem og mente ikke, at proceduren med at køre udenom har været effektiv. Han henviste til 3 chauffører som har fået psykiske problemer efter hændelser og efterfølgende ikke har kunnet arbejde. Den nuværende handleplan har ikke løst problemet.

Han efterspurgte en vedvarende indsats og tilføjede, at der også er problemer andre steder bl.a. på 2A og 6A og ærgrede sig over, at indsatsen kun fokuseres på 3A.

HK sagde endvidere, at AMR på mødet med chaufførerne på 3A var enige om, at der skal gøres noget allerede efter 1. stenkast, så der ikke fortsat skal køres i området. Chaufførerne skal kunne signalere til hinanden, at nu køres der omkørsel. Men det skal selvfølgelig tages op med leder først.

Det blev nævnt på mødet, at politiet ikke ønsker, at der køres omkørsel, fordi ballademagerne flytter sig, så problemet går et andet sted hen. HK mente ikke, chaufførerne skal være skjold for ballademagerne, men at det er politiets opgave at løse problemet, hvis det flytter sig. Chaufførerne har behov for at blive beskyttet af deres leder og ikke skulle vente til efter 4-5 stenkast før der sker noget.

BM var glad for FV's udmelding om, at problemet skal tages i opløbet, men var enig med HK i, at der ikke er sket nogen opfølgning efter episoderne i april/maj. Mht. den fremadrettede indsats foreslog BM, at man kigger på proceduren for nultolerance. Den er fra 2008 og bør måske opdateres og fremlægges i MEDudvalget.

BM tilføjede, at der ofte går mange dage fra en hændelse til chaufføren får et brev om, hvad der er skrevet i driftsrapporten, som chaufføren så skal erklære sig enig/uenig i. Hun foreslog, at der i proceduren fastsættes en deadline for dette.

FM understregede, at det er essentielt at BAAS' indsats sker i nært samarbejde med politiet. BAAS må læne sig op af deres anvisninger, for det er dem som kan gøre noget ude i marken. Det kan vi ikke, vi kan og skal ikke lave en risikovurdering alene. Det kan være til ubodelig skade for vores ansatte.

BL mindede om, at det er den nuværende måde, vi arbejder på, der har bragt os ned på et historisk lavt niveau. Han opfordrede til ikke at lade sig stresse af, at det stiger en smule nu. BL udtrykte frygt for at iværksættelse af hurtige løsninger

kan medføre, at BAAS ikke på den lange bane har opbakning fra politiet.

HK gentog, at akuthandleplanen efter hans mening ikke har ændret noget. En plan der siger, at der skal ske flere stenkast på kort tid samme sted er ikke effektiv. Konkrete foranstaltninger i Tilst har virket. Desuden bør en SL tage kontakt til de chauffører, der har været udsat for en hændelse dagen efter den er sket, da det kan forebygge sygdom. En chauffør fortsætter måske sin tur efter hændelsen, fordi han/hun ikke vil lade bøllerne vinde, men bagefter kommer der måske en reaktion.

CGO gjorde opmærksom på, at man i Kbh. har den procedure, at der på destinationsskiltet kommer til at stå, at bussen ikke kører i et område pga. stenkast. Det virker, for folk bliver sure på bøllerne. Han satte spørgsmålstejn ved om de nye driftsassistenten er klædt ordentlig på til at håndtere nultolerancesager. Han mente, der bør sættes handling bag ordene, så det markeres, at BAAS ikke accepterer den slags hændelser. Der bør derfor køres uden om i korte perioder.

TH medgav, at der har været eksempler på at chauffører, der har fået stenkast mod forruden/sideruden, ikke har kunnet arbejde efterfølgende. Det er BAAS klare holdning, at den slags hændelser ikke skal ske. Han gjorde opmærksom på, at politiet også er indover i Kbh., når der køres uden om. Det er politiet som har forstand på risikovurderingen. I ekstreme tilfælde som fx brand er det helt ok, at chaufføren tager foranstaltninger og kører uden om.

TH ville ikke afvise, at man kan komme i en situation, hvor BAAS siger, at et enkelt stenkast er nok til at vi kører uden om, men det beror på politiets vurdering. Vi er nødt til at have politiet indover, fordi vi ikke selv ved, hvor vi så skal køre hen. Måske skal vi slet ikke køre i området. Der er sket et skred henover foråret og særligt om sommeren, og det skal der tages hånd om.

TH understregede, at BAAS ikke har nogen politik, der siger, at der skal så og så mange stenkast, før der køres udenom. Der behøver ikke ske stenkast, for at vi kører udenom. Hvis en chauffør vurderer, at der er optræk til problemer, kan vi i samarbejde med politiet vælge at køre udenom.

HK var glad for at høre, at chaufførens vurdering af en situation tages alvorligt. Han påpegede, at der nogle gange i driftsrapporten står, at chaufføren ønsker at noget noteres som nultolerance. Det er et problem, men FV har meddelt, at alt hvad der lugter af nultolerance noteres som sådan, uanset hvad chaufføren ønsker.

CGO udtrykte bekymring over, at indsatsen beror på politiets vurdering. Han mente, at der skal meget til, for at politiet vil anbefale at der køres udenom. Han

så det desuden som problematisk, at chauffører, der kommer efter en chauffør, der har været udsat for noget ikke informeres. Han mente, at det også er et passagermæssigt problem.

TH påpegede, at BAAS har kørt uden om et område, uden at der har været stenkast, men fordi der generelt var uro.

Han mente, at det kunne være interessant at undersøge muligheden for et destinationsskilt med information om, at vi kører udenom et område.

TH sagde opsummerende, at emnet var blevet drøftet, og der nedsættes nu en gruppe med deltagelse af BL og FV, som ser på proceduren, og så tages det op på næste møde med henblik på en beslutning om en ny procedure.

Han udtrykte håb om, at der kan skabes mere tillid i forhold til den måde hvorpå, BAAS håndterer nultolerance.

8. GPS/og videoplysninger - regler/praksis

BM havde bedt om at få punktet på dagsordenen, fordi hun undrede sig over billetkontrollørernes brug af BAAS' GPS oplysninger.

FM meddelte, at BAAS i forbindelse med en konkret hændelse som f.eks. en klage, et uheld mv. afleverer data til Midttrafik, så de kan bruge det i deres sagsbehandling. Men der skal være en konkret hændelse.

Beskrivelser af hhv. brugen af GPS og brugen af videoovervågning i Busselskabets busser var udsendt til MEDudvalget inden mødet.

EMP var glad for, at få brugen af video i busserne præciseret, og ønskede at vide, hvordan det formidles til passagererne. Han meddelte, at han har gjort chaufførerne opmærksomme på, at der i de nye 14,56 meter busser er en vidvinkel linse, så hele forenden kan ses på videoen. Det har overrasket flere chauffører.

TH sagde, at GPS-procedurer og videoovervågning, omtales i det næste nummer af Inform og justeres i forhold til personalehåndbogen.

Han vil kontakte teknisk afdeling vedr. omfanget af det område, som filmes, da det muligvis kun er på opstartsbilledet i monitoren, det ser ud til, at hele forenden er med på videoen.

EMP medgav, at det godt kan være at der sker en beskæring i det der filmes i forhold til det der ses på monitoren.

BM udtrykte tilfredshed, med at kameraerne lader til at være blevet bedre, da det kan betyde, at færre sager falder på for dårlige billeder.

HK sagde, at han personligt ikke bryder sig om videoovervågning, men at han anså det som OK, hvis det er lovligt.

9. Evaluering af MEDorganisation: HMU/LMU i MT

BL og EMP meddelte, at det vil blive udsendt skemaer fra MT, hvor MEDudvalgets medlemmer bliver bedt om at evaluere LMU/HMU, med henblik på en revidering af MT's MEDaftale.

CGO bemærkede, at der på sidste HMU møde blev sagt, at arbejdsgiveransvaret ligger hos BAAS. Det undrer ham så, at skrivelser fra Arbejdstilsynet sendes til MT, som så videresender det til BAAS.

IK meddelte, at det skyldes at MT er den juridiske enhed. MT har således det juridiske ansvar, mens det personalemæssige arbejdsgiveransvar er BAAS'.

10. Eventuelt

BM meddelte, at der indimellem er chauffører, der oplever problemer med billetkontrollørerne fra G4S, og hun ønskede at vide, hvem buschaufførerne skal kontakte vedr. dette. TH bemærkede at han ofte hørte at chaufførerne var meget trykke ved G4S, og generelt glade for at automaterne bruges mere. Helt konkret veksles der som aldrig før i busserne, så automaterne virker jo generelt.

Men generelt er det stationsleder eller driftscenteret man skal kontakte. Det er også en god idé, at kontakte FM, hurtigt hvis der er aktuelle udfordringer. FM nemlig pt. i et hurtigt arbejdende udvalg der skal sikre optimal koordinering mellem Busselskabet og MT vedr. kontrolsituationen. FM vil således gerne informeres, gerne støttet af konkrete eksempler.

HK bad om at referater fra diverse udvalgsmøder bliver mere fyldestgørende og udsendes hurtigere efter et møde, end det pt. er tilfældet. Det fungerer OK i forhold til MEDreferater, men ved øvrige udvalgsmøder kommer referaterne ofte meget sent ud. Han foreslog at sætte en deadline for udsendelse af referater.

TH efterspurgte en tilbagemelding fra MEDudvalget på, hvordan det går med billetautomaterne.

EMP meddelte, at der i perioder ofte er fejl ved billetautomaterne.

CGO sagde, at der til trods for fejlrapport og indmelding af fejl vha. sms-kode kommer busser ud at køre med fejl på billetautomaten.

BM supplerede og sagde, at hun har prøvet at køre med fejl på billetautomaten en hel vagt. Hun har aldrig oplevet, at en vogn er blevet skiftet på den baggrund.

HK meddelte, at han oplever fejl ved billetautomaterne ca. en gang om ugen.

BM ønskede at vide, om chaufførerne stadig skal melde fejl ind til driftscenteret, hvis der er et skilt på billetautomaten hvor der står ”Teknisk fejl. Midttrafik er underrettet”.

TH bekræftede, at chaufførerne skal melde ind uanset skiltet, som blot er en orientering til passagererne, og at der i øvrigt arbejdes med enklere procedurer.