

MØDEREFERAT

Dato	26. september 2012	
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder	
Mødested:	Aulaen	
Mødedato:	18.09.2012	
Mødetidspunkt:	10.00	
Forventet sluttidspunkt:	12.00	
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen	
Godkendt af	Torben Høyer Ejler Møller Petersen	Den 26.09.12 Den 28.09.12
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 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) 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)	
Fraværende	Sanne Gaarsdal Tommy Hansen Bjarne Larsen	
Kopi		

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden

2. Godkendelse af referat fra sidste møde
Økonomi
 - a. Regnskab 2011
 - b. Halvårsregnskab 2012
 - c. Resultatlønsaftale
3. Busselskabets fremtid
4. Kommunikation
 - a. Kort sigt
 - b. Strategisk
5. Procedure vedr. kontrol af dæk
6. Ændrede regler vedr.:
 - a. Seniordage
 - b. Omsorgsdage
 - c. Ferie
7. Beklædning
8. Orientering:
 - a. Status døre
 - b. Status grøn kørsel
9. APV
10. Overholdelse af MED-aftalen generelt
11. Afspadsring/timebanker
12. Omklædning på St. Syd
13. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden bemærkninger.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden bemærkninger.

3. Økonomi

a. Regnskab 2011

IK orienterede:

Regnskabet er blevet endeligt godkendt i driftsrådet den 23. august, ligesom det blev fremlagt på bestyrelsesmødet i Midttrafik den 14. september.

Det har været endnu et godt år. Årets resultat er et overskud på 28,8 mio.

Indtægterne for busdrift har været 24,9 mio. højere end budgetteret.

Afvigelsen vedr. kontraktindtægterne modsvarer dog af øgede udgifter.

Kontraktbetalingerne ligger 18,7 mio. kr. over budget. Dette skyldes primært en ekstra betaling på 15,5 mio. i forbindelse med K11 i august. Ekstrabetalingen dækker udgifter til fratrædelsesaftaler og uddannelse af chaufførerne til K11, og bliver således modsvaret af tilsvarende udgifter.

Chaufføromkostninger ligger under budget, da der har været ca. 2,3 mio. kr. mere i refusioner (sygedagpenge, service- og flexjob).

Der er øgede udgifter på vogne. Det skyldes et merforbrug af reservedele på 3,4 mio. kr., som bl.a. skal ses i sammenhæng med indtægterne fra skadesarbejder. Desuden er der ikke indkøbt nye busser siden 2009, hvilket ligeledes har indflydelse på reservedelsforbruget. Merforbruget vedr. diesel på 1,4 mio. kr. skyldes primært prisudviklingen.

Merforbruget vedr. kontante kapacitetsomkostninger på 1,1 mio. kr. skyldes primært skader på 1,7 mio. kr. bl.a. afregning af gamle personskader. Uden disse ekstraordinære store afregninger for selvrisiko, ville der have været et mindreforbrug vedr. skader.

Øvrige faste omkostninger viser et merforbrug på 2,1 mio. hvilket dækker over en lang række afvigelser, såvel mindre- og merforbrug.

Der er et plus på renter på 2,1 mio. i forhold til budgettet.

I foråret 2011 indgik Busselskabet en formueplejeaftale med Jyske Bank, hvilket gav et fornuftigt afkast.

En lang række af leasingaftalerne er variabelt forrentet, og der har gennem hele 2011 været en lav rente. Derfor er renterne vedr. leasing lavere end forventet,

Langt størstedelen af overskuddet ligger i restproduktionen. Det 3. udbud ligger stort set på budget, men alting er også trimmet her. Der har i højere grad været plads til at trimme i restproduktionen.

BM ønskede at vide, om timebanker er med i overskuddet.
Det bekræftede IK.

BM undrede sig over den note til balancen, som nævner Færdselsstyrelsens kapitalkrav til vognmænd, da det vel kun gælder private entreprenører.

IK svarede, at det er med som en note for at understrege, at Busselskabet er nødt til at have samme egenkapitalforrentning som private for at kunne konkurrere.

FM tilføjede, at det er nødvendigt at leve op til kravet, for at Busselskabet ikke skal kunne konkurrere på mere favorable vilkår end de private.

BM undrede sig over posten ” Anlæg overtaget fra Aarhus Kommune” i regnskabet, da Busselskabet ikke længere er en del af Kommunen.

IK forklarede, at Busselskabet stadig afdrager. Sidste afdrag bliver betalt i 2015.

PF ønskede at vide, om der er regler for formuepleje i Jyske Bank

IK svarede, at der ligger en politik for, hvad man må investere i, og den er ret konservativ. 90 % er i danske obligationer. Der må sættes 5 % i virksomhedsobligationer.

PF ønskede at vide, hvad Busselskabet skal med egenkapitalen på 70 mio.

IK svarede, at en virksomhed som Busselskabet ifølge banken bør have en egenkapital ca. 60 mio.

PF undrede sig over lukningen af kantinen i lyset af den store egenkapital.

IK meddelte, at kantinelukningen også handlede om, at goderne var ulige fordelt. Der blev brugt mange penge på en enkelt station, og herudover blev kantinen brugt af meget få.

EMP ønskede at vide, hvad der ville ske med overskuddet, hvis restproduktionen gav underskud.

FM svarede, at Busselskabet netop har så stor en egenkapital, så vi ikke har brug for at bede Kommunen om penge, hvis den skulle give underskud. Så længe overskuddet er i vores regnskab, er det vores. Der kan dog komme en anden politisk beslutning.

CGO foreslog, at overskuddet anvendes på forbedring af arbejdsmiljø og trivsel, så alle får gavn af det. Det kan f.eks. blive brugt til at dække udgifter til eventuelle forslag, som måtte komme frem i APV-undersøgelsen.

FM påpegede, at Busselskabet har vundet udbuddene, fordi vi har opført os økonomisk fornuftigt, og vi laver overskud, fordi vi lever op til kravene. Vi skal kunne konkurrere i fremtiden, så vi kan ikke lade udgifterne køre derudaf. Der var ikke så langt fra vores tilbud til de øvrige, og vi befinder os konstant i en konkurrencesituation.

CGO understregede, at han ikke talte om fremtidige midler, men om den formue Busselskabet har nu.

FM forklarede, at egenkapitalen jo kun kan bruges én gang, og hvis det giver øgede driftsomkostninger vil det påvirke fremtidige udbud. Vi skal lave overskud på vores udbud, ellers kan de tages fra os.

CGO spurgte, om han dermed kan konkludere, at pengene ikke vil blive brugt på at forbedre arbejdsmiljøet. TH svarede, at egenkapitalen ligger på det niveau den skal i henhold til de fremtidige udfordringer Busselskabet står overfor.

FM tilføjede, at Busselskabet skal have en fornøden økonomisk polstring for at få lov at byde på fremtidige udbud f.eks. nogle af de blå linjer, og udbud er den bedste måde at sikre arbejdspladser.

b. Halvårsregnskab 2012

IK gennemgik halvårsregnskabet:

Indtægterne for 1. halvår er stort set på budget, afvigelsen skyldes ændringer i den månedlige satsregulering i forhold til januar 2012.

Chaufføromkostningerne er 4,3 mio. mindre end budgettet, hvilket primært skyldes, at antallet af chauffører i 1. halvår har ligget under det budgetterede.

Vognomkostningerne er 1,5 mio. under budgettet. Heraf vedrører et merforbrug på 1 mio.kr. til diesel og et mindreforbrug på 2,5 mio. kr. til vareforbrug pga. nye busser, som der er garanti på.

Estimatet for året er et overskud på godt 20 mio. kr., hvilket svarer til en overskudsgrad på 4,4 % mod forventet 3,1 %.

BAAS 4 er en tillægskontrakt. Den trækkes måske ud i et selvstændigt regnskab, dvs. den behandles på samme måde som kørselskontrakterne bliver det.

BM spurgte, om det i forbindelse med udsendelsen af referatet kan blive oplyst, hvad der ligger i den 4. kontrakt.

IK forklarede, at tillægskontrakten indeholder de tilpasninger, der er lavet af anlægskartoteket i forbindelse med genberegning (rest og 3. udbud) og harmoniseringerne af kørselskontrakterne.

Harmoniseringen betød ændring i af hver enkelt bus' værdiansættelse, således at den nu svarer til Trafikselskaberne i Danmarks overtagelsespris (85 %). Den ændring kunne kun godkendes af revisionen, såfremt at balancesummen var uændret. Derfor er op- og nedskrivningerne er samlet i et par fiktive aktiver, således at balancesummen er uændret.

Disse fiktive aktiver ligger i tillægskontrakten. Derudover indeholder tillægskontrakten momsudgiften på cross border leasingaftaler og restværdien på de aktiver, der blev overtaget fra Aarhus Kommune. Den samlede værdi af tillægskontrakten er knap 9 mio. kr., som afregnes over 5 år.

PF ønskede at vide, hvorfor der køres med undernorm på chaufførområdet.

FM sagde, at Busselskabet ud fra de forventede køreplaner forsøger at lave prognoser for hvilket antal medarbejdere vi bør have, men det er svært at spå om sygefravær, orlov mv. undernorm giver overarbejde og det er jo ikke ønskeligt, så der gennemføres pt. en del ansættelsessamtaler.

FM tilføjede, at formålet med tillægskontrakten er at kunne lave en sammenligning direkte mellem de to vundne kontrakter og restproduktionen. Hvilket var et ønske fra MT. Derfor har man været nødt til at fortage de tilpasninger af anlægskartoteket, som ligger i BAAS4. Men det indgår som en del af det samlede resultat for BAAS.

BM ønskede at vide, hvor mange Busselskabet pt. har på venteliste til et chaufførjob og hvor mange af dem har kørekort.

FV kendte ikke det præcise tal, men understregede, at Busselskabet skal være forberedt på, at der på et tidspunkt kan blive problemer med at rekruttere chauffører. Derfor har vi et samarbejde med uddannelsescentret UC plus mht. rekruttering.

I samarbejde med UC plus tilbyder Busselskabet i øjeblikket en arbejdsmarkedsuddannelse til buschauffør, som giver kørekort til bus og fuldtidsansættelse i Busselskabet. Uddannelsen er et tilbud til ledige med ret til 6 ugers selvvalgt uddannelse.

EMP sagde, at samarbejdet med UC Plus blev indledt, dengang det var svært at rekruttere chauffører. Det er Busselskabets erfaring, UC plus giver en bedre uddannelse end de tekniske skoler.

Der har været 44 ansøgere til uddannelsen, hvoraf 20 nu er udtaget til kurset og 6 har fået en arbejdsgivererklæring. Vi har forsøgt at sammensætte et homogent hold med medarbejdere, der har en reel lyst til chaufførjobbet.

TH tilføjede, at Busselskabet ikke er specielt interesseret i at bruge et Arriva firma, men de leverer varen, for der kommer gode chauffører ud af det.

c. Resultatlønsaftale

TH orienterede:

FOA har meddelt, at de ikke vil være med i resultatlønsaftalen.

LPA udtrykte forundring og irritation over, at der i nyhedsbrevet fra Brancheafdelingens bestyrelse står, at overskuddet kun skyldes forbedringer, som chaufførerne har været med til at generere. Han påpegede, at en sådan udmelding ikke just forbedrer trivselen på arbejdspladsen.

CGO sagde, at der primært måles på parametre, der vedrører chaufførgruppen, og fastholdt synspunktet i nyhedsbrevet

LPA påpegede, at der er lavet besparelser på værkstedet og mente i øvrigt, at alle medarbejdere bidrager til, at der kan blive en bonus.

FM understregede, at det er en fælles aftale som behandler alle ens og det gør den, fordi at alle medarbejdere bidrager til forbedringerne.

Antallet af udgåede ture ville f.eks. stige voldsomt, hvis ikke klargøringen hældte benzin på. Det ville være svært at få forretningen til at spille, hvis ikke der var planlæggere, som tog deres job alvorligt.

Sygefravær måles på alle medarbejdere, og selvom dieselforbrug selvfølgelig handler om, hvordan busserne bliver kørt, så afhænger det også af, hvor busserne sættes ind og hvilke busser, der indkøbes.

Reparation og vedligehold vedrører primært mekanikere, men også dem der planlægger arbejdet på værkstedet. FM understregede, at alle således er med til at påvirke resultatet, og han fandt det dybt bekymrende, at nogle ikke ser det sådan!

PF mente, at det betyder, at man bør inddrage medarbejdergrupperne i en fremtidig drøftelse af en resultatlønsaftale.

FM påpegede, at incitamentsordningen udsprang af et MEDudvalgsmøde, og efterfølgende var en gruppe med deltagelse af PF, BM og LPA med til at lave kriterierne.

Incitamentsordningen er blevet en resultatlønsaftale, fordi det var tvivlsomt, at vi kunne udbetale uden underskrift fra organisationerne.

EMP bakkede LPA op.

Han ønskede at vide, hvordan de ca. 1,2 mio. kr. som bliver til overs, når nu FOA ikke vil være med, vil blive anvendt til gavn for alle ansatte.

TH understregede, at grundholdningen i Busselskabet er, at vi er hinandens kunder og leverandører, og det er dermed også den overordnede baggrund for bonusordningen. Det vil vi holde fast i forhold til at anvende de 1,2 mio., og de kommer ikke i Busselskabets kasse.

CGO understregede, at FOA for de tjenestemandsansatte chauffører meget gerne indgår i en forhandling for 2013.

4. Busselskabets fremtid

TH har jf. artikel i septembernummeret af Inform valgt at lægge det frem, der ligger og rumler om Busselskabets fremtid dels i kommunen og dels i branchen.

Der er i hvert fald tre – måske flere – scenarier:

1. Busselskabet skal nok regne med, at vores konkurrenter bliver skarpere og skarpere, og derfor skal vi forberede os på, at vi kan miste kørsel i Aarhus på et tidspunkt efter 2016.
Udover risikoen for tab af kørsel, vil der formodentlig ske en nedjustering af bustrafikken på grund af etableringen af letbanen i 2016. Dette scenarie kan altså have som konsekvens, at Busselskabet kommer til at se meget anderledes ud, end det gør i dag. Dog vil de tjenestemandsansatte chauffører fortsat køre bus i Busselskabet.
2. Busselskabet vil gerne have mulighed for at afgive kontrolbud uden for Aarhus inden for Midttrafiks område. Dertil at det nødvendigt, at vi får lov til at etablere et selskab med bestemmende indflydelse for at byde på de vilkår, der gælder for de andre. Det kan man ikke som loven ser ud pt. Vi har drøftet det med AAK og MT og vi henvendt os til Indenrigsministeriet. AAK og MT er meget interesserede i, at vi får lov. Vores 2 kontrolbud har trods alt medført besparelser for kommunen, og det vil vi også gerne give regionen mulighed for at få.

Hvis vi ikke får mere kørsel skal vi skære ned.

Mht. letbanen i 2016 skal der ske en prækvalifikation allerede i 2013 for at kunne lov til at byde på driften. Busselskabet vil gerne grundigt undersøge, hvad der skal til for at drive sådan noget. Det er ikke vores kerneområde, så vi skal være forsigtige og tænke os godt om.

3. Et evt. salg af Busselskabet har i et stykke tid været drøftet uofficielt i og uden for branchen. Busselskabet har i øjeblikket to kontrakter, der er overskudsgivende, hvilket vil være attraktivt for en kommende køber. Yderligere overskudsgivende kontrakter på kørsel uden for Aarhus vil formodentlig øge værdien af Busselskabet.

I stedet for at feje den snak ind under gulvtæppet, har Busselskabet valgt at være åbne om det og sige, at det kan da godt være, at det er et fremtidigt scenarie. Antallet af tjenestemænd, og bl.a. de specielle

pensionsforpligtigelser i den anledning, gør det dog formodentlig knap så attraktivt at købe Busselskabet. Et helt eller delvist salg af Busselskabet vil også fjerne muligheden for kontrolbud i Aarhus og i hele Midttrafiks område og vil altså på den måde mindske konkurrencen.

RN ønskede at vide, hvor langt Busselskabet vil gå ud og byde.

TH svarede, at det skal være noget som ligger tæt på op ad Busselskabets forretning, så en linje 100 og 200 er oplagte. Det er ikke interessant for os at byde på eks. En lille lokal vognmandsforretning, og i øvrigt vil det blive Midttrafiks bestyrelse, der vil tage stilling til, hvor vi kan byde.

5. Kommunikation

a. Kort sigt

Med henvisning til Synspunkt i septemhernummeret af Inform, fortalte TH kort om en sag fra i sommer, hvor en chauffør lagde et billede af et nedslidt dæk på Facebook. TH undrede sig over, at en sådan forholdsvis banal sag ikke blev løst ved at chaufføren kontaktede værkstedet og/eller DC fremfor at tage et billede af dækket og lægge det ud i en "lukket" gruppe på Facebook.

Han ønskede at understrege, at man også som TR og AMR skal være påpasselig med at sætte den slags historier i omløb, før historien er undersøgt nøje. Det vil altid ramme nogen og den aktuelle sag skaber mistillid mellem Driftscentret og chaufførerne, mellem værkstedet og chaufførerne og mellem ledelsen og medarbejderne, og internt mellem chaufførerne. Det er helt unødvendigt. Dækket skulle bare have været skiftet, og en "dårlig" historie kunne være undgået.

CGO, sagde, at han – efter aftale med fotografen - havde sendt billedet til TH, og arbejdsmiljøgruppen for at sætte fokus på, at der kommer busser ud at køre med den slags fejl, og for at få lavet en procedure, så det sikres, at det ikke sker fremover. Han beklagede meget, at værkstedet føler sig trådt over tæerne, for hvis fejlen ikke meldes, kan værkstedet ikke gøre noget. Herudover mente CGO, at formuleringen i artiklen var udtryk for mobning, fordi der stod, at billedet var "snuppet" fra Facebook. TH opfordrede CGO til at læse hele sætningen, hvor der stod, at billedet var snuppet, "vistnok efter aftale med fotografen".

Med henvisning til et opslag vedr. på- og afstigning fremvist på et stationsmøde, undrede BM sig over, at en chauffør i Inform roses for at tage en passager med op uden for stoppestederne.

TH medgav det var en problematik, han ikke havde overvejet, men EMP bemærkede, at det jo var OK udenfor zone 3 og 4.

b. Strategisk

TH meddelte, at ledelsen pt. drøfter, hvorledes kommunikationen skal foregå i forbindelse med evalueringen af K11, som skal ske i 2014, samt den efterfølgende ”nye trafikplan”, der vil blive etableret i forbindelse med letbanens etablering i 2016. Det forventes, at tillidsrepræsentanterne vil blive inddraget på nogenlunde samme måde som i forbindelse med K11.

6. Procedure vedr. kontrol af dæk

RN ønskede at understrege, at proceduren er og må være den, at det overordnet set er chaufførens ansvar at tjekke bussen for fejl, men at alle der ser en fejl, skal reagere på det.

PF var enig, men mente at der er et kommunikationsproblem som ledelsen bør tage sig af, at man ikke kan få alle chauffører til at forstå, at det er vigtigt at de melder ind vedr. fejl.

BM påpegede, at det ifølge FV er den chauffør, der kalder op, som har ansvaret for at bedømme, hvad der skal til for at løse problemet. I den konkrete sag sender man nogen ud for at vurdere dækket. Dette mente BM er udtryk for mistillid til, at en chauffør kan vurdere, hvad der skal til.

Hun tilføjede, at det kan være en årsag til, at folk ikke melder ind.

LPA sagde, at en servicevogn ikke nødvendigvis kommer for at tjekke chaufførens vurdering. Måske er den bare i nærheden, så det er den, der kommer, før der kommer nogen, der kan skifte dækket/bussen.

TH understregede, at hvis kommunikationen bygges på mistillid, så genfindes og videreformidles den dårlige historie. Han tilføjede, at det var det, han reagerede på i forbindelse med Facebook-sagen.

CGO spurgte, om der kommer en procedurefor, hvordan vi gør fremadrettet.

TH svarede, at de nuværende procedurer er udmærkede. Der er ikke behov for en specifik procedure for dæk. Han understregede, at håndteringen af den slags, ligger i det, at vi er hinandens kunder og leverandører.

TH gjorde opmærksom på at tiden var fremskreden og bad mødedeltagerne og at foretage en prioritering af, de resterende punkter på dagsordenen.

EMP ønskede at punkt 9 blev behandlet. RN havde fokus på punkt 10 og BM ville gerne drøfte pkt. 7.

7. Ændrede regler vedr.:

a. Seniordage

- b. Omsorgsdage**
- c. Ferie**

FM meddelte, at der er lavet en ny pjece med retningslinjerne for seniordage og omsorgsdage, som er gældende fra den 1. januar 2013. Den nuværende er ikke helt up to date, og der er sket lidt ændringer bl.a. på baggrund af en konkret sag.

Pjecen sendes ud sammen med referatet.

8. Beklædning

Udskudt til næste møde.

9. Orientering:

a. Status døre

EMP udtrykte irritation over et opslag vedr. ud- og indstigning. I de tredørsbusser som er ændret, således at også midterdørene åbnes, dur det ikke, at kontrollørerne går ind foran og bagi. Han appellerede til, at kontrollørerne informeres om det, når alle tredørs busser er ændret.

FM meddelte, at det vil blive drøftet med John Madsen snarest muligt. Han mente dog, at alle busser nu er ændret, og var enig i, at det er noget kontrollørerne skal informeres om.

b. Status grøn kørsel

Projekt grøn kørsel er en del af det pågående certificerings projekt. Vi skal have uddannet "grønne vejledere" som skal uddanne andre i, hvordan man kører grønt. Alle der har indflydelse på dieselforbruget, vil af de uddannede "grønne vejledere" få en personlig feed back på kørslen. Nogle vil have større behov end andre bl.a. pga. forskellige bustyper og forskellige "kørestile".

EMP påpegede, at Aarhus Kommune bør tages i ed på dette. De skal være med på det, ellers kan man ikke køre grønt på grund af manglende fremkommelighed og køretider m.v..

10. APV

TH orienterede:

Busselskabet skal have afviklet APV i 2013.

AMR indkaldes senest i oktober til en forberedende drøftelse, så man kan finde ud af, hvordan undersøgelsen bliver mest vedkommende for alle.

CGO meddelte, at det ved sidste APV var en stor succes, at AMR'ere blev frikøbt til at hjælpe folk med skemaet. Han opfordrede til at dette gentages ved den kommende APV.

11. Overholdelse af MED-aftalen generelt

Udskudt til næste møde.

12. Afspadsring/timebanker

Udskudt til næste møde.

13. Omklædning på St. Syd

Udskudt til næste møde.

14. Eventuelt

TH meddelte, at det nu er muligt for medarbejdere at låne Aulaen til julefrokoster. Der laves endelige retningslinjer for det, når Lars Petersen er tilbage fra ferie.

CGO ønskede at vide, om lokalet også kan bruges til jubilæer. TH tilkendegav, at det er noget, man godt vil overveje.