

Busselskabet, Aarhus Sporveje

3F TLB, Aarhus

Aftale gældende fra 11.08.2019.

**DECENTRAL ARBEJDSSTIDSAFТАLE FOR
OVERENSKOMSTANSATTE
BUSCHAUFFØRER VED
BUSSELSKABET, AARHUS SPORVEJE**

**HENVISNINGER TIL OVERENSKOMSTER MV. JUSTERES
EFTERFØLGENDE EFTER BEHOV.**

Aftalen er indgået med hjemmel om Decentrale arbejdstidsaftaler, jf. Bilag A nr. 12 – 04.82 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – Busselskabet, Aarhus Sporveje – (2018)



§ 1 - Turnus

I henhold til § 12, stk. 1 samt § 1 stk. 1 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) er der efter drøftelse mellem Busselskabet, Aarhus Sporveje og 3F TLB, Aarhus, indgået følgende aftale om turnusperioder:

Stk. 1. En turnusperiode er på op til 12 uger, dog minimum 2 uger. Den gennemsnitlige ugentlige normtid (37 timer) tilrettelægges i overensstemmelse med den turnusmodel, som er drøftet mellem Busselskabet, Aarhus Sporveje, og 3F TLB, Aarhus, og som fremgår af Bilag 1 med tilhørende bemærkninger i Bilag 2 og af Bilag 3 til denne aftale.

Bemærkning:

For enkelte chauffører med særlige opgaver og/eller ansættelsesforhold kan arbejdet dog planlægges på ugebasis. Eksempelvis kan dette være for TR-ere, flexansatte, deltidsansatte, morgenudkørslen mv.

De i § 7 nævnte hviletidsperioder er alene gældende for den i Bilag 1 beskrevne turnusmodel med tilhørende bemærkninger i Bilag 2.

For chauffører i rammeturnus, jf. Bilag 3, er turnusperioden 6 uger. Samtlige rammeturnusser opgøres efter hver 6. uge.

Stk. 2. Den ugentlige arbejdstid for fuldtidsansatte i normalturnus kan variere mellem 32 og 42 timer. I uger med færre end 5 arbejdsdage kan den ugentlige arbejdstid reduceres til minimum 28 timer.

Bemærkning:

Normaltimer, der på årsbasis (52 hhv. 53 uger fra start sommerferieplan et år til slut sommerplan det efterfølgende år) ligger ud over/under 37 timer i gennemsnit når planperioden er gennemløbet, håndteres og reguleres iht. Bilag 9 om årsnorm.

Stk. 3. Arbejdstiden mellem 2 fridage i turnusopsætningen iht. Bilag 1 og evt. øvrige aftalte modeller – jf. bl.a. Bilag 2 - kan maksimalt være på 45 timer.

§ 2 – Driftsdøgnet

I henhold til § 6, stk. 2 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2018), er der aftalt følgende:

Stk. 1. Et driftsdøgn er tidligste vagtstarttidspunkt for første morgenbus. Driftsdøgnet er 24 timer.

§ 3 – Delt vagt

Stk. 1. Der kan etableres delte vagter. En delt vagt er én vagt. Det er frivilligt for den enkelte chauffør at køre delte vagter.

Stk. 2. Antallet af delte vagter ved Busselskabet, Aarhus Sporveje kan højst udgøre 30 hverdagsvagter, som så vidt muligt fordeles forholdsmæssigt ligeligt ud på stationerne.

Stk. 3. Delte vagter kan kun forekomme i tidsrummet kl. 05.30 til kl. 18.30. Der kan dog lokalt med tillidsrepræsentanten på stationerne aftales, at rammen kan ændres.

Stk. 4. Tjenesteafbrydelse kan først finde sted 2 timer efter vagtens begyndelse og skal være afsluttet senest 2 timer før vagtens afslutning. Tjenesteafbrydelsen skal minimum udgøre 2 timer.

Stk. 5. En delt vagt skal starte og slutte efter en af følgende opsætning:

- a) A-A – Ophold - A-A
- b) A-A – Ophold - B-B

- således at hver tjenestedel starter og slutter samme sted.

Stk. 6. Chauffører i turnus med delte vagter sikres frihed i weekender og på søgnehellidage.

Bemærkning:

Den 24/12, 31/12 og 5/6 samt "skæve lørdage" er ikke sikret som fridage, da disse dage ikke er søgnehellidage. Der kan disse dage køres ikke delte vagter på samme vilkår som øvrige overenskomstansatte chauffører. Arbejde på disse dage søges ligeligt fordelt.

Stk. 7. Chauffører i turnus med delte vagter tildeles så vidt muligt hovedferie i skolernes sommerferie.

Stk. 8. Der tilskrives 90 minutters afspadsering i form af usikker frihed pr. kørt hel delt vagt. Chaufføren kan dog vælge kontant udbetaling af værdien af dele af eller hele den optjente afspadsering.

Stk. 9. I sommerferieplanen og ved ændret kørsel – f. eks. perioder eller dage med lørdags-/søndagskørsel på normale hverdage – kan der køres ikke delte vagter på samme vilkår, som gælder for øvrige overenskomstansatte chauffører.

§ 4 – Pauser i tjenesterne

I stedet for § 2, stk. 1 og 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) gælder følgende:

Stk. 1. Tjenesteplanerne indrettes således, at der pr. tjeneste bliver ophold på 12 % af køretiden ved en endestation, hvor der findes opholdsrum. Der skal for hver tjeneste inden for de 12 % være spiseophold, som kan være 1 ophold på 25 minutter, 2 ophold på 20 minutter eller 3 ophold på 18 minutter.

Bemærkning:

Bestemmelsen skal forstås således, at opholdet på de 12 % skal sikres på alle tjenester, og skal beregnes af al køretid. Rejse og gangtid indgår ikke som køretid.

Opholdet på de 12 % og spisepauserne kan i en tjeneste være placeret i opholdsrum på flere forskellige endestationer og/eller skiftsteder.

Parterne er enige om, at spisepauser skal indlægges på en hensigtsmæssig måde, idet vagter, der indeholder 3 eller flere spisepauser, dog kan afsluttes med en spisepause, forudsat der er reelt arbejde – herunder tom - / garagekørsel mv. - efter denne spisepause.

Parterne er ligeledes enige om, at kravet om reelt arbejde efter indlagt spisepause i en delt vagt kan undlades.

Parterne er desuden enige om, at vagter på indtil 4 timer generelt godt kan starte eller slutte med en pause på minimum 25 minutter, idet arbejdstiden inkl. start/slut mv. - men ekskl. pause - på disse vagter således ikke overstiger 3 timer og 35 minutter.

For honorering i fm. problemer med overholdelse af køreplanerne henvises til de til enhver tid gældende retningslinier herom – jf. bl.a. § 9 samt Bilag 8.

Stk. 2. Reguleringsophold kan undlades i vagter med start og slut samme sted. Således vil længden af pauserne i vagter med start slut samme sted, til enhver tid svare til den fulde længde af de indlagte pauser – sædvanligvis bussens ankomst hhv. afgang iht. køreplanen - uden fradrag af reguleringsophold eller andet. Kaffepauser vil være mellem 7 og 17 minutter og spisepauserne vil være 18 minutter eller længere, og både kaffepauserne og spisepauserne indgår fuldt ud i beregningen af de 12%.

§ 5 – Vagtstart og -slut

I stedet for § 1 stk. 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) gælder følgende ved vagtstart og -slut samme sted:

Stk. 1. Arbejdstiden regnes fra vagtens mødetidspunkt til afløsningstidspunktet / sluttidspunktet på vagten. For kørende vagter med start og slut samme sted indeholdes et dagligt tillæg således, idet 10/5 – reglen her erstattes med:

- a) Start garage – 7 minutter og slut garage – 4 minutter
- b) Start i øvrigt – 3 minutter og slut i øvrigt – 3 minutter

Bemærkning:

Ad. a) – Til hhv. fra bussens/P-bilens faste plads på garageanlægget.



§ 6 – Start og slut samme sted

Stk. 1. Alle vagter skal starte og slutte samme sted, idet den fornødne transporttid indlægges i vagterne for alle overenskomstansatte (max. 9 ¼ hhv. 10 ¼ time). Den fornødne transporttid baseres på konkrete vurderinger/opmålinger af den medgåede transporttid.

Stk. 2. De overenskomstansatte chauffører vil modtage kompensation for tildelte ”tjenestemandsvagter” uden start og slut samme sted i overensstemmelse med det aftalte i Bilag 4.

§ 7 – Frihed i fm. Fridage

I stedet for § 3, stk. 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) og § 7 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2018) gælder følgende:

Stk. 1. I forhold til turnusmodellen, som fremgår af Bilag 1 og af bemærkningerne mv. hertil i denne aftale, samt af evt. øvrige aftalte modeller – jf. bl.a. Bilag 2 - gælder følgende:

- a) Ved enkeltstående fridage i turnus udgør den samlede hviletid minimum 35 timer
- b) Ved enkeltstående fridage på turnus med fast dagtype, ren M (morgen), ren E (eftermiddag) eller ren A (aften) udgør den samlede hviletid dog minimum 38 timer, men kan i særlige tilfælde også her nedsættes til de 35 timer (bl.a. natbus- og weekendovergange)

Bemærkning:

Hverdagsvagter: Morgen er defineret som en vagt, hvor mere end 50 % af vagten ligger før kl. 12:00. Aften defineres som en vagt hvor mere end 50 % af vagten ligger efter kl. 18:00. Alle øvrige vagter defineres som eftermiddags vagter, med mindre det er en nattevagt (med natbuskørsel) eller en delt vagt - jf. § 3.

Weekendvagter: Morgen er defineret som en vagt, der vil slutte senest kl. 16:30, aften som en vagt, der vil starte efter kl. 14:15, nat som en vagt, der vil slutte efter kl. 02:30, mens eftermiddag vil udgøre de resterende vagter.

Stk. 2. Ved to sammenhængende fridage udgør hviletiden minimum 56 timer.

Stk. 3. Modur op mod fridage og i fm. weekendovergange vil forekomme. Modur har i disse tilfælde til hensigt at øge kvaliteten i friheden. Modur vil herudover undtagelsesvist kunne forekomme. Dobbelt modur – inkl. de netop nævnte – må ikke forekomme i de enkelte arbejdsperioder mellem to fridage.



§ 8 – Afvikling af HD – timer

I stedet for § 5, stk. 2 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2018) gælder følgende:

Stk. 1. Optjente timer afvikles som hovedregel som hele fridage, idet de som hovedregel indlægges i turnus på baggrund af Bilag 6. Af dette bilag fremgår også eksempler på afvigelser fra hovedreglen.

Stk. 2. Ikke forbrugte timer afvikles gennem en løbende nedsættelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, gennem udmøntning efter eget ønske, eller ved tildeling af enkeltstående ikke turnuslagte fridage iht. gældende regler.

§ 9 – Overarbejde

I stedet for § 13, stk. 1 og § 13, stk. 6, nr. 2 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) gælder følgende:

Stk. 1. Ved overarbejde forstås arbejde ud over det antal timer, der er fastsat som normal arbejdstid den enkelte arbejdsdag for den pågældende buschauffør. Overtid på henholdsvis 6 minutter og 36 minutter rundes opad til henholdsvis halve og hele timer.

Stk. 2. Vedrørende øvrige bestemmelser om overarbejde henvises i øvrigt til det til enhver tid gældende – jf. Bilag 8 mv.

§ 10 – Diverse

Stk. 1. Busselskabet kan indsætte en overenskomst ansat chauffør uden fast tur som afløser for andre overenskomstansatte og for tjenestemænd i "tjenestemandsturnus", ligesom der kan tildeles kørsel på en "tjenestemandsvagt".

Tildeles en overenskomstansat chauffør kørsel i en tjenestemandsturnus eller tildeles han kørsel på enkelte vagter ydes der compensation efter den til enhver tid gældende aftale mellem parterne, i den udstrækning vagterne ikke starter og slutter samme sted – jf. § 6 samt Bilag 4.

Stk. 2. Ved kørsel på fremmed station ydes der compensation efter det til enhver tid gældende – jf. Bilag 5.

Stk. 3. Ved anvendelse af afløsere henvises til det til enhver tid gældende – jf. Bilag 7.

Stk. 4. Der kan efter aftale mellem TR-3F og Busselskabet dispenseres for det aftalte med tilhørende bilag. Det er i denne sammenhæng forudsat, at der forud for indgåelsen af en sådan aftale, i hvert enkelt tilfælde ligger en tilkendegivelse fra de respektive parter på, at aftalen kan indgås. Dispensationsaftalen skal foreligge skriftligt og indeholde en nærmere aftalt og angivet ophørsdato.



§ 11 - Opsigelse

Stk. 1. Denne aftale kan af hver af parterne opsiges i sin helhed med 8 måneders varsel til udløbet af et planskifte (august måned). I de første 3 måneder af en opsigelsesperiode har parterne en fælles forhandlingspligt med henblik på at indgå en ny aftale. Hvis der ikke opnås enighed i forhandlingsperioden, bortfalder nærværende aftale og parterne er herefter alene omfattet af de mellem KL og 3F centralt indgåede aftaler med tilhørende protokollater.

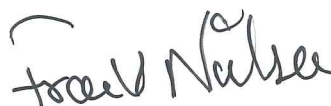
Stk. 2. En opsigelse af denne aftale kan i sin helhed tidligst afgives med virkning fra planskiftet august 2020.

§ 12 – Aftalens ikrafttræden

Stk. 1 Nærværende aftale er en opdateret og revideret udgave af den oprindelige aftale indgået med ikrafttrædelse til køreplansskiftet juni/juli 2013. Nærværende reviderede aftale er gældende i sin helhed fra køreplansskiftet august 2019.

Aarhus, den 2/9 2019

For Busselskabet Aarhus Sporveje



For 3F TLB, Aarhus



Protokollat nr. 1:

Arbejdsmiljø i henhold til Rammeaftale om decentrale arbejdstider.

Parterne har i forbindelse med indgåelsen af denne decentrale arbejdstidsaftale drøftet rammeaftalens § 2, litra d og e, hvoraf fremgår, at de decentralt aftalte arbejdstidsregler skal sikre, at arbejdsmiljøforhold indgår i arbejdstilrettelæggelsen, og at den decentralt aftalte arbejdstidsregel sikrer, at der skabes bedst mulig sammenhæng mellem produktionen, de ansattes arbejdsliv og familieliv/privatliv.

Parterne er enige om løbende at sætte fokus på det generelle arbejdsmiljø.

Parterne er enige om i vidt omfang at samarbejde med de relevante sikkerhedsorganer, herunder Busselskabets egen sikkerhedsorganisation, med henblik på at drøfte og løbende forbedre de arbejdsmiljømæssige forhold for chaufførerne i forbindelse med busdriften.

Aarhus, den 2/9 2019


For Busselskabet, Aarhus Sporveje


For 3F TLB, Aarhus



Bilagsfortegnelse

- Bilag 1. Basisturnusplan, eksempel over 12 uger – 3F
- Bilag 2. Bemærkninger mv. til Bilag 1 - basisturnusplanen
- Bilag 3. Supplerende bestemmelser om rammeturnus
- Bilag 4. Start/slut
- Bilag 5. Kørsel på "fremmed station"
- Bilag 6. HD-tekst inkl. skema
- Bilag 7. Afløsere
- Bilag 8. Overarbejde
- Bilag 9. Normtidsberegning (årsnorm) og håndtering
- Bilag 10. Turnusskifte
- Bilag 11. Timelønnede flexjobbere

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by a cursive 'u'.

Bilag 1:

Basisturnusplan 3F – eksempel uden nat over 12 uger

UGE/DAG	Søndag	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	
1	*							Bemærk! *
2								
3								
4								
5								
6		*	*	*	*	*	*	Bemærk! *
7	*							Bemærk! *
8								
9								
10								
11								
12		*	*	*	*	*	*	Bemærk! *

* I uge 6 og 12: fridag på forskellige dage i planerne og/eller søndagsfri uge 1 og eller 7. - max. 5 arbejdsdage i træk

- HD - timer indlægges i planen i den udstrækning, der er grundlag for det – jf. det til enhver tid aftalte

- Weekendfriheden kan øges på bekostning af friheden på hverdage

- AFD - dage indlægges i turnusplanerne i den udstrækning, det er nødvendigt for at sikre, at normtiden ikke overskrides

Bilag 2:

Busselskabet, Aarhus Sporvejes bemærkninger til turnusmodellen iht. Bilag 1 på baggrund af drøftelser med 3F TLB, Aarhus.

Turnustilrettelæggelse:

- Modellen i Bilag 1 anvendes som grundlag for udarbejdelse af turnus for de overenskomstansatte chauffører i følgende ansættelsesformer
 - Fast turnus
 - Fast rammeturnus
 - Fast rådighedsturnus - og ved indtræden i fast turnus og rammeturnus i forbindelse med ferieafløsning og ved længerevarende fravær i øvrigt.
- Turnusmodellen anvendes i forbindelse med faste dagtyper (M, E, A), og med to dagtyper (M/E og E/A). Busselskabet, Aarhus Sporveje udarbejder forskellige turnusser på baggrund af modellen i Bilag 1.
- Turnusmodellen kan reduceres til et mindre antal uger, dog minimum 2.
- Vagterne kan være fastlagt med et givet indhold og/eller som rådighedsvagter (betaling for hele vagtens opsatte rådighedstid). Vedrørende rammeturnus henvises til Bilag 3.
- Busselskabet, Aarhus Sporveje sammensætter turnus på baggrund af en konkret afvejning af de opgaver, som skal løses, og de hensyn der skal tilgodeses. (Ex: I forbindelse med køreplansskift kan kørsel på lørdage ændres til kørsel på hverdage og/eller kørsel på en af de enkeltstående søndage (fri en hverdag i stedet), ligesom vægtningen mellem vagter i turnus kan forskydes i fm. ændringer i kørslen eller planlægningen). De anvendte turnusformer fremlægges for tillidsrepræsentanten til orientering.
- Chaufføren kender på forhånd sine vagter og fridage i et turnusforløb. Undtaget herfra er dog bl.a. nyankomne og chauffører i rammeturnus, der midlertidigt indtræder i turnus i stedet for chauffører, der måtte være fraværende over en længere periode (f.eks. min. 2 uger), idet følgende bl.a. iagttages: weekendfriheden, antal arbejdsdage i træk og præstereede arbejdstimer i forhold til normtallet på 37 timer pr uge uden overarbejde.
- En chauffør i turnus kan ikke påbegynde to hele vagter i samme driftsdøgn. Driftsugen løber fra søndag til lørdag.
- Der kan indgå både 4 og 5 dages uger i en turnusplan med to vagtlistefridage, som i tilfælde med 4 dages uger er suppleret af én AFD-dag eller af én HD-dag.
- Chauffører på fast turnus vil få tildelt faste vagter med fastlagt kørsel eller rådighedsvagter (jf. dog bl.a. chauffører på rammeturnus samt de nyankomne chauffører, der indtræder midlertidigt på turnuspladser i stedet for "langtidsfraværende" chauffører – jf. ovenfor).
- En ændring af turnus skal normalt varsles med mindst 3 uger til tillidsrepræsentanten og med 2 uger til medarbejderne.

Indplacering:

Busselskabet, Aarhus Sporveje vil indplacere på turnus under hensyntagen til den enkelte chaufførs ønsker og med en hensyntagen til såvel sociale som driftsmæssige forhold. De nærmere kriterier drøftes mellem busselskabet og TR-3F, og i lighed med den sociale rammeturnus – hvor arbejdet er underlagt særlige forhold – vil parterne samarbejde om tildeling af evt. kommende ledige pladser på turnus med delte vagter, idet de lokale TR'er "tages med på råd".



I drøftelserne indgår 3F TLB, Aarhus` forslag om, at nyansatte som udgangspunkt starter i rammeturnus eller i midlertidigt ledige turnuspladser i stedet for "langtidsfraværende" chauffører (jf. ovenfor), og såfremt der opstår ledige pladser i køreplanperioden, tilbydes chauffører efter anciennitet rådighedsvagter/faste turnusvagter indtil naturlig indplacering finder sted.

Arbejdsdage i turnus:

- Der sikres maksimalt 5 arbejdsdage i træk
- Der sikres maksimalt 5 arbejdsdage pr. uge.

Frihed:

- Der sikres frihed minimum hver anden weekend
- Der kan indlægges flere fridage (AFD-dage) såfremt timenormen er opfyldt
- I turnus med natbusvagt indlægges en ekstra AFD-dag i turnusforløbet via et øget vagtgennemsnit de øvrige dage. Som minimum er dagen efter en natbusvagt en fridag (min. 35 timers samlet frihed). Der kan maksimalt tildeles én natbusvagt pr. turnus over 12 uger. På 6 – ugers turnus indlægges natrammer / -rådigheder, som efter et fast mønster vil blive anvendt til natbuskørsel max. hver anden gang. I den udstrækning natrammen / -rådigheden ikke anvendes til natbuskørsel, tildeles chaufføren i stedet en eftermiddags - / aftenvagt. Det faste mønster for natbuskørsel hhv. anden kørsel vil blive oplyst til den enkelte chauffør.

Natbuskørsel vil undtagelsesvist kunne forekomme i begrænset omfang oftere end hver 12 uge i den udstrækning, Midttrafik øger natbuskørslen i særlige perioder (f.eks. op mod jul) eller på særlige dage (f.eks. 31/12). Også denne særlige natbuskørsel søges ligeligt fordelt.

Ved frivillighed og ved afløsning for chauffør, der fritages for nattevagt lørdag op til ferie, kan de 12 uger altid reduceres til 6 uger.



Bilag 3:

Supplerende bestemmelser om rammeturnus.

Busselskabet, Aarhus Sporveje tilkendegiver efter drøftelse med 3F TLB, Aarhus, at selskabet ud over de generelle vilkår for turnus, vil administrere rammeturnus på følgende måde:

Rammeturnus:

- Der kan højst etableres 42 rammeturnuspladser, som tilstræbes fordelt ligeligt (deleligt med 6) med hensyntagen til opgaveløsningen. Derudover etableres 12 midlertidige (2019/20) rammeturnuspladser på Syd i forbindelse med indsættelse af el-busser.
- Længden af rammerne i forbindelse med rammeturnus kan højst være:
 - Mandag til fredag (fredag uden natbus) – 9 1/4 timer
 - Fredag med natbus, i weekends og på søgnehellidage – 10 1/4 timer.

Social rammeturnus:

- Der kan på stationerne desuden etableres en særlig rammeturnus – ”Social ramme” -, hvor rammerne (udvidede) de enkelte dage samt fridagene fastlægges efter forudgående aftale med TR og den enkelte medarbejder. Den aftalte ramme er 5.30 til 18.30.
- TR tager ca. hvert halve år initiativ til en gennemgang af de medarbejdere, der er tilknyttet forsøgsordningen. Medarbejderne, der tildeles plads på den ”Sociale ramme”, må påregne at skulle afgive pladsen, hvis betingelserne for at forblive der, ikke længere er til stede.

Fælles bestemmelser for rammeturnus:

- Rammerne for vagterne de enkelte dage er på forhånd tidsmæssigt afgrænset.
- Chaufføren kender på forhånd sine vagter og fridage i forløbet.
- Der kan indgå både 4 og 5 dages uger i en turnusplan.
- Der beregnes kun timer af den kørte vagt, dog ydes der altid som minimum 4 timers løn for en kørt vagt.
- Arbejdstiden kan maksimalt være på 37 timer i gennemsnit pr. uge i turnusperioden. Evt. arbejde ud over de gennemsnitlige 37 timer og aftalt arbejde ud over rammen den enkelte dag honoreres med overarbejde.
- Alene den faktiske arbejdstid indgår i beregning af normtiden.
- Omlægning af rammetjeneste kan ske med 72 timers varsel bl.a. i forbindelse med, at den chauffør, som chaufføren på rammetjeneste var sat op til at skulle afløse, alligevel godt kan køre sin egen tjeneste.
- Chaufførerne, der kører rammeturnus, kan dagligt (hverdage) fra kl. 13:30 hente deres vagt til den efterfølgende dag på SMS eller via Crew-web/Crew-app, og ved længerevarende fravær kan vagten hentes senest 72 timer før den skal påbegyndes. Hvis disponeringen ikke overholder de nævnte frister, betales der overarbejde for hele den tildelte vagt.



Bilag 4:

Start/slut

Busselskabet Aarhus Sporveje opererer for nuværende med to typer af vagtopsætninger, ét for tjenestemænd og ét for overenskomstansatte. Da der fortsat vil være behov for at overenskomstansatte kan overtage vagter/turnusser, som tjenestemænd efterlader, er der lavet en kompensationsmodel, for de overenskomstansatte chauffører.

Kompensationsmodellen, skal kompensere de chauffører, der måtte få ulempen af at køre en vagt, der ikke starter og slutter samme sted. I compensationen er der taget højde for, at der i vagterne uden start og slut samme sted er indlagt er række andre fordele - bl.a. mere tid til opstart/afslutning og til reguleringsophold.

Der er lavet en gennemsnitsberegning for transporttiden mellem start- og slutsted, og efter modregning for de øvrige fordele i tjenestemændenes vagter, er det aftalt, at der gives 15 minutters compensation til alle overenskomstansatte, efter nedenstående model.

Tidskompensationen gives som en tilskrivning til overarbejdstimebanken, og vil således ikke blive medregnet i normtiden, eller udløse tillæg. Derimod vil Busselskabet Aarhus Sporveje, i tilfælde af skade i den periode hvor tidskompensationen strækker sig over, sørge for at det bliver anmeldt som arbejdsskade. Hermed vil chaufføren forsikringsmæssigt blive stillet som om, at tidskompensationen er en del af arbejdsdagen.



Aftalt kompensation:

3F start/slut	3F turnus (tjeneste 1+3)	FOA turnus (tjeneste 0 + 1)	Rammevagter	Rådigheder
SYD (15 min)	Alle 3F tjenester og fælles-tjenester har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensation</i>	Månedsvist tilskrivning af tid, alt efter turnussens indhold af vagter med tjeneste type 0. <i>Kompensation svarende til 15 minutter pr. vagt</i>	Tilskrivning ved vagt tilde-ling på alle vagter af type 0. <i>Kompenseres med 15 minutter</i>	Tilskrivning ved vagt tilde-ling hvis vagt-type 0, og hvis tilskriv-ningen ikke i forvejen kan være i den be- talte vagt. <i>Kompenseres med 15 mi- nutter</i>
NORD (15 min)	Alle 3F tjene-ster og fælles-tjenester har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensa- tion</i>	Månedsvist til- skrivning af tid, alt efter turnussens indhold af vagter med tjeneste type 0. <i>Kompensa- tion svarende til 15 minutter pr. vagt</i>	Tilskrivning ved vagt tilde-ling på alle vagter af type 0. <i>Kompenseres med 15 mi- nutter</i>	Tilskrivning ved vagt tilde-ling hvis vagt-type 0, og hvis tilskriv-ningen ikke i forvejen kan være i den be- talte vagt. <i>Kompenseres med 15 mi- nutter</i>
VEST (ingen tid)	Alle tjenester på anlægget har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensa- tion</i>	Alle tjenester på anlægget har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensa- tion</i>	Alle tjenester på anlægget har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensa- tion</i>	Alle tjenester på anlægget har samme start/slut <i>Derfor ingen kompensa- tion</i>

En overenskomstansat ferieafløser, som kommer til at afløse på FOA vagter, vil også blive tilskrevet kompensation iht. ovenstående. Det samme gør sig gældende, hvis en 3F chauffør i fast 3F turnus accepterer at køre en FOA vagt, med mindre der "er plads til" kompensationsmi- nutterne i forhold til chaufførens oprindelige turnuslagte vagt (den oprindelige vagt længere end den FOA-vagt, chaufføren har accepteret at køre).

Bilag 5:

Kørsel på "fremmed station"

Principper:

- Frivillighed
- Kompensationstid: ½ time
- Linje - og stationskendskab
- BAAS sikrer om nødvendigt og ønsket transporten til den "fremmede station"
- Fælles skiftsteder "ude i byen" er ikke kørsel på "fremmed station", hvorfor der i denne sammenhæng ikke kompenseres.

1: Vagtreduktion – almindelige og rådighedsvagter.

- Vagt reduktion på minimum ½ time, ved kørsel på "fremmed station".

2: Vagttillæg – ramme

- Vagttillæg på ½ time, ved kørsel på "fremmed station".

Bliver vagten på den fremmede station plus kompensationstid længere end den oprindelige vagt, ydes overtidsbetaling iht. gældende regler.

Der kan i det enkelte tilfælde aftales kørsel i egen bil, mod kørselsgodtgørelse, for afstanden mellem stationerne. Der vil dog kun blive udbetalt kørselsgodtgørelse såfremt det på forhånd er aftalt, og der indleveres en korrekt udfyldt kørselsseddel.



Bilag 6:

HD dage

Der indlægges flest mulige holddriftsdage i turnusplanerne, således der reelt sker en gennemsnitlig løbende nedsættelse af arbejdstiden jævnfør holddriftsaftalens § 5, stk. 1 og stk. 2 (2018).

Antal HD-timer/-dage kan ikke indlægges præcist i de enkelte turnusser, da der for alle turnusser vil være forskelligt antal timer der køres på 2. og 3. skift. Desuden er der turnusser (eksempelvis rammeturnus, TR – turnus og div. specialturnusser), hvor der ikke er indlagt HD-dage. Det giver behov for, at der også afvikles enkelte HD-dage, der ikke er indeholdt i turnusplanerne. Det er derfor en forudsætning for den aftalte praksis, at Busselskabet, Aarhus Sporveje indenfor rammerne af gældende varslingsregler og aftaler i øvrigt løbende kan tildele chaufførerne hele fridage som supplement mhp afvikling af opsparede HD-timer.

Antallet af indlagte HD-dage i turnus fremgår af nedenstående skema. Her er der taget højde for, at der ikke indlægges HD-dage i sommerferieplanen, samt at ferie går forud for HD. Der kan dog på konkrete turnusser være behov for afvigelser (+/- én dag.) De hele HD-dage indlægges i de endelige planer på baggrund af P-afdelingens konkrete vurderinger/beregninger. Der tilstræbes et max udsving på 15 timer årligt, der udlignes efter gældende aftaler.

Turnusuger i plan	Dagsantal: HD-fridage i forskellige turnusplaner - fuldtidsansatte, vejledende					Delte
	M	E	A	M/E	E/A	
12	0	3	4	1	4	1
6 - 11	0	1	2	0	2	1
4 - 5	0	0	1	0	1	0
1 - 3	0	0	0	0	0	0

Dagene indlægges så vidt muligt i forbindelse med eksisterende enkeltstående fridag - evt. fridage.



Bilag 7:

Anvendelse af afløsere

Med henvisning til overenskomsten mellem 3F og Midttrafik - Busselskabet, Aarhus Sporveje (2018) – protokollat 1, § 1 stk.1 har parterne drøftet brugen af afløsere.

Busselskabet ansætter buschauffører, som afløsere, der på dagsbasis (dag til dag) kan dække ind for fravær, ikke planlagt kørsel (dagsarrangementer og lignende), dubleringskørsler mv.

Rekrutteringen af afløsere søges fortrinsvis i gruppen af normale ansøgere og blandt medarbejdere, der efter en periode med en fast tilknytning til Busselskabet, ønsker at blive ansat på afløservilkår.

Busselskabet må normalt ikke reducere antallet af fuldtidsbeskæftigede chauffører ved brug af afløsere. Afløserne vil ikke blive tildelt "egne vagter" og vil ikke indgå i selskabets normerede chaufførstyrke.

Afløserchauffører indplaceres lønmæssigt i henhold til overenskomsten, dog er det aftalt at afløser chauffører tildeles et ikke pensionsgivende tillæg der pr. time udgør kr. 22,00 (31/3-2000 niveau). Tillægget udbetales for de timer chaufføren kører pr. dag og dækker såvel pension samt genetillæg for den enkelte chauffør.

Afløsere kan ikke aflønnes for færre timer end den vagt, afløseren indtræder i den pågældende dag.

Hvis arbejdstiden strækker sig ind i de overenskomstmæssige forskudte tidsperioder, betales de i overenskomsten fastsatte tillæg efter § 14 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2018). Alle øvrige tillæg er dækket af den supplerende timebetaling på kr. 22,00 (31/3-2000 niveau).

Beklædningsmæssigt udleveres der en startpakke bestående af den aftalte startpakke for nye afløsere. Skulle der være behov for supplerende beklædning f.eks. ved planskifte, kontakter afløseren Administrationen. Ved en evt. overgang til en fast fuldtidsstilling suppleres startpakken op til den gældende aftale for fuldtidsansatte.

Busselskabet begrænser sig til at anvende indtil 35 afløsere pr. dag.

Busselskabet fremlægger på opfordring kvartalsoplysninger med henblik på en gennemgang og en drøftelse af brugen af afløserne.

I forbindelse med rekruttering til faste fuldtidsstillinger, vil afløsere kunne søge på lige fod med andre.

Busselskabet vil i øvrigt begrænse anvendelsen af afløsere i overensstemmelse med formålet med at ansætte afløsere.



En af de overenskomstansattes tillidsrepræsentanter deltager ved ansættelsen af afløsere på tilsvarende vis, som ved ansættelse af øvrige chauffører i Busselskabet.

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by several loops and a final flourish.

Bilag 8:

Honorering af chaufførerne i Busselskabet i fm. problemer med overholdelse af køreplanerne.

Det er bl.a. Busselskabets opgave at sikre, at vore passagerer bliver betjent bedst muligt. Busselskabets berettigelse og fremtid vil i høj grad være afhængig af, at vi kan løse denne opgave fuldt tilfredsstillende.

Til god passagerbetjening hører, at der *kan* køres og at der *reelt bliver* kørt i overensstemmelse med de fastlagte køreplaner. I denne sammenhæng har vi i Busselskabet to opgaver: 1) at alle relevante parter i selskabet arbejder sammen om at sikre den nødvendige køreplantid gennem et faktabaseret (GPS – målinger) og et reelt samarbejde med Aarhus Kommune/Midttrafik og 2) at de fastlagte køreplaner i videst mulig udstrækning bliver fulgt af chaufførerne.

Gode forhold for chaufførerne indebærer bl.a., at de under normale forhold kan afholde de aftalte pauser, og at det planlagte sluttidspunkt for vagten ligeledes kan overholdes. De planlagte vagter vil sikre de aftalte pauser til chaufførerne, med mindre køreplanerne af den ene eller anden årsag ikke kan eller ikke bliver overholdt.

På baggrund af en række drøftelser med chaufførrepræsentanter, vil Busselskabet administrere efter følgende regler:

Vagtforlængelse:

Der findes i forvejen regler (decentrale arbejdstidsregler for både 3F og FOA), der håndterer situationen, hvor en vagt afsluttes efter det planlagte sluttidspunkt. Reglen er her "6/36" – hvor der kompenseres med ½ time hhv. 1 times overarbejde (50 %). En vagtforlængelse på under 6 minutter udløser ikke kompensation, en forlængelse fra 6 til under 36 minutter udløser ½ times kompensation og en forlængelse fra 36 til under 66 minutter udløser en kompensation på én time.

Ved rådighedsvagter vurderes 6/36 – reglen ikke på baggrund af de kørte vagts sluttidspunkt, men i forhold til rådighedsvagtens sluttidspunkt.

Pauseafholdelse:

Der findes ikke aftaler på dette område. Der er således et behov for at finde frem til en enkel, administrerbar og let gennemskuelig model, der kan anvendes til at honorere de chauffører, der i bestræbelserne på at holde køreplanerne og på at opprioritere passagerhensynet, vælger at give afkald på pausetid i forhold til de indgåede aftaler om spisepauser.

I forbindelse med manglende pauseafholdelse vil der efterfølgende ligeledes blive administreret efter en 6/36 – regel (jf. herom under afsnittet om vagtforlængelse). Kun for manglende pausetid i forhold til spisepauserne på de aftalte 1 x 25, 2 x 20 eller 3 x 18 minutter, ydes der honorar.



En chauffør kan i forbindelse med kørslen på en vagt ikke påberåbe sig pausetid ud over reglerne om spisepauser. Således skal chaufføren – i den udstrækning dette måtte være nødvendigt - gøre brug af indlagt ”overpausetid” og evt. indlagt reguleringstid i vagterne, så der køres så rettidigt som muligt. Får en chauffør sin/sine aftalte spisepauser, kan chaufføren let være forsinket, uden at dette vil udløse en honorering.

Ved rådighedsvagter vurderes 6/36 – reglen ikke på baggrund af pauserne i den kørte vagt, men i forhold til den samlede pausetid i rådighedsvagten.

Generelle vilkår for honorering:

- Forsinkelsen skal være begrundet i forhold, som chaufføren ikke selv har kunnet forhindre eller gøre noget ved (må ikke være selvforskyldt).
- Begrundelsen for at anmode om overarbejdsbetaling skal anføres på overarbejdssedlen.
- Forsinkelsen skal være længere end den indlagte reguleringstid (pt. 0 – 3 minutter) plus den fastsatte bagatelgrænse (f.eks. 5 minutter/35 minutter ved ”6/36”).
- Forsinkelsen skal være indberettet (pt. pr. SMS) og korrekt udfyldt overarbejdsseddel skal være afleveret iht. gældende retningslinjer herom.
- Kunne overarbejde være undgået, ved at gøre brug af driftsregulering i løbet af tjenesten, skal chaufføren have kontaktet trafikledelsen for at få accept til at benytte driftsregulering. Maksimal honorering: ét vedrørende vagtforlængelse og ét vedrørende pauseafholdelse – i alt maksimalt to – evt. kan honoreringen af det ene forhold samtidig dække kompensationen for det andet forhold.
- Overarbejdsseddel skal være indleveret til administrationen – eller efter den til enhver tid fastsatte procedure - hurtigst muligt efter vagtens afslutning eller senest den efterfølgende arbejdsdag – dog maksimalt efter 3 dage.
- Korrekt udfyldt overarbejdsseddel vil blive honoreret (jf. dog nedenfor), med mindre der er gjort indsigelser mod den fremsendte anmodning om honorering indenfor en periode på 10 arbejdsdage (mandag – fredag) fra modtagelsen af overarbejdssedlen.
- Honoreringen og modellen bygger på, at hver enkelt indberetning fra chaufførerne med henblik på honorering, er overensstemmende med det faktisk passerede. I modsat fald vil anmodningen blive tilbagevist og blive forelagt ledelsen, som derefter vil tage stilling til konsekvenserne af det indberettede. Overtidssedlerne vil blive kontrolleret ved brug af kørselsdata (GPS – realtid), og indberetningerne skal ske på den til enhver tid gældende overarbejdsseddel, og i henhold til den tilhørende vejledning.
- Overarbejde udbetales som udgangspunkt i forbindelse med den kommende løn. Modtager chaufføren mod forventning ikke udbetalingen, skal chaufføren gøre indsigelse indenfor 3 måneder, svarende til den periode overtidssedlerne bliver opbevaret i administrationen.



Bilag 9:

Normtidsberegning (årsnorm) og håndtering i Busselskabet.

Årsnorm:

Parterne har i forbindelse med opgørelse og håndtering af præsteret arbejdstid aftalt, at dette gøres på baggrund af, at der for 52 h. h. v. 53 arbejdsuger i planperioden (sommer- og vinterkøreplan samlet set) skal præsteres 1924 h. h. v. 1961 timer pr fuldtidsansat (52 h. h. v. 53 uger gange gennemsnitlig 37 timer pr uge). Dette timetal reduceres for ikke fuldtidsansatte i overensstemmelse med det aftalte for den enkelte. Det bemærkes, at de til enhver tid gældende aftaler mellem parterne omkring vagt og turnusplanlægning i den Decentrale Arbejdstidsaftale i øvrigt vil være gældende og ikke påvirkes af nærværende.

Busselskabet har på baggrund af drøftelser med repræsentanter fra 3F udarbejdet procedure til den praktiske opgørelse, håndtering og honorering af timer, der måtte ligge over og under planperiodens normtid, der som nævnt altså ikke følger kalenderåret men planperioden (pt juni/juli – juni/juli det efterfølgende år).

Det er fastslået, at ingen af de udarbejdede turnusplaner indeholder (eller har indeholdt) arbejdstid, der ligger ud over normtiden på gennemsnitlig 37 timer pr uge. Således vil der alene kunne forekomme arbejdstimer for den enkelte medarbejder i turnuslagt arbejde, der enten ligger over hhv. under normtiden på de 37 timer pr uge i gennemsnit, i den udstrækning en turnusperiode bliver afbrudt (f. eks. Når chaufføren efter eget ønske overflyttes til en ny turnus, hvis/når fuldt turnusgennemløb ikke muligt pga. planperiodens længde mm.), eller såfremt der efterfølgende måtte forekomme ændringer i forhold til det oprindelig planlagte. Sidstnævnte reguleres der imidlertid for iht. den nuværende praksis (overtid ved merarbejde – ingen regulering ved mindre arbejde på dagen). Muligheden for at regulere i en planperiode ved at omlægge arbejdsdage og fridage iht. gældende bestemmelser for at sikre, at alle ligger så tæt på - men ikke over - normtiden for en given periode, er på baggrund af medarbejderønskerne hidtil ikke taget i anvendelse.

Fremadrettet håndtering af og opgørelse af normtid i BAAS:

Aftalen har sit afsæt i følgende klare tilkendegivelser om nogle hovedprincipper fra medarbejderrepræsentanterne om bl.a. at:

- Kende sine vagter og fridage på dagsbasis i så god tid som muligt i planperioden – og altså ud over eksempelvis 6 eller 12 uger
- Fastholde sin indplacering i en turnus så vidt muligt i hele planperioden på 52/53 uger (dog enkelte mindre justeringer i sommerplanen) – med mindre man selv har søgt flytning eller fordi særlige grunde taler imod. Det har således været ønsket, at man så vidt muligt kan fastholde sin plads på eksempelvis en 12 ugers turnus også i sommerplanen, der kun løber over 6 uger
- Undgå at ændre i/flytte på vagter og fridage i planperioden for at regulere for timer over hhv. under normtiden



Opgørelse:

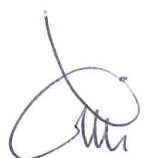
Normtiden for fuldtidsansatte opgøres på "årsbasis" - eller mere præcist ud fra det aktuelle planårs køreplanperiode på 52 (pt 6 + 46) uger (enkelte år 53 uger ved 47 + 6 uger). De præstere timer (inkl. bl.a. ferietimer mv. men excl. de timer, der er blevet afregnet særskilt (eksempelvis overarbejde) sammenholdes med 1924 timer i år med 52 planuger og med 1961 timer i år med 53 planuger.

Der laves specialopgørelser for medarbejdere, der i planperioden har været på nedsat tid mv.

Overnorm/undernorm – håndtering:

Timerne over hhv. under normen iht. ovenstående overflyttes efter opgørelse efter udgangen af planperioden (52/53 uger) for hver enkelt chauffør til det efterfølgende år:

- Timerne opgørelse maks. 2 mdr. efter planårets udløb
- Der kan overføres +14:48 til - 14:48 timer pr ansat årligt (= 2 gennemsnits arbejdsdage)
- Timer under de - 14:48 falder væk (BAAS "problem" - timerne "tilfalder" chaufføren)
- Timer over de + 14:48 afregnes med overtid (første 3 timer med 50% og derefter med 100%)
- De overførte timer tillægges hhv. fradrages i øvrige timebanker, således at minus timer modregnes i "tildelt frihed", mens plus timer tilskrives "sikker afspadsering".
- Også ansatte, der frivilligt har skiftet turnus, er omfattet af den ovennævnte aftalte håndtering.
- Når en dag i turnusplanerne (standardplanerne) er planlagt som hverdag, og dagen i løbet af planperioden i stedet skal køres som en SH-dag, en "skæv" lørdage og lignende, vil:
 - 1) Arbejdstid ud over den oprindelige hverdagsvagt på dagen blive honoreret med overtid iht. gældende og
 - 2) Arbejdstid kortere end den oprindelige hverdagsvagt ikke give anledning til fradrag, idet der vil ske beregning i overensstemmelse med længden af den oprindelige hverdagsvagt.



Bilag 10:

Turnusskifte – håndtering.

Nærværende protokollat er aftalt som værende en del af den Decentrale arbejdstidsaftale indgået mellem Busselskabet Aarhus Sporveje og 3F TLB, Aarhus, gældende fra 29-06-2013.

Protokollatet har virkning fra køreplansskiftet i juni måned 2015.

Ordinære turnusskifte:

Ved ordinært turnusskifte aftales det i stedet for bestemmelsen i overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – Busselskabet, Aarhus Sporveje og Fynbus, Odense Bybusser, protokollat 1, §3 stk. 4 at:

At ved ordinært turnusskifte fra en turnus til en anden, ydes en selvbetalt erstatningsfridag ved mere end 5 arbejdsdage i træk.

Ligeledes er det aftalt at der heller ikke ved ordinære turnusskift må være mere end 5 arbejdsdage på en uge. Ligesom antallet af arbejdstimer på en uge heller ikke ved turnusskift må overstige 42 timer.

Frivillig turnusskifte:

Samtidig aftales det at ved frivillige turnusskift, hvor chaufføren selv beder om en anden indplacering, og sker der dermed et frivilligt turnusskifte, Skal der hverken tages hensyn til antallet af arbejdsdage i træk, timer i arbejdsugen eller antallet af arbejdsweekender i træk. Ved frivillige turnusskifte vil eventuelle mertimer opsamles i forbindelse med den årlige normtidsopgørelse.



Bilag 11:

Aftale om timelønnede fleksjobansatte.

Med henvisning til overenskomsten for Buschauffører ved Busselskabet, Aarhus Sporveje mellem 3F og KL af 1. april 2018 – protokollat 5 har de lokale parter, Busselskabet Aarhus Sporveje (herefter kaldet Busselskabet) og 3F drøftet aflønningen af ansatte buschauffører i fleksjob ved Busselskabet.

Som supplement til overenskomstens protokollat 5 er der indgået denne lokale aftale mellem 3F Aarhus og Busselskabet gældende for timelønsansatte buschauffører i fleksjob ved Busselskabet.

Timelønnede på fleksjobaftale aflønnes efter den til hver tid gældende lokale lønaftale. Dog fraviges bestemmelsen i overenskomstens protokollat 1 § 1, stk. 4, således en Fleksjob ansat kun aflønnes for de faktisk præsterede timer på dagen.

Bemærkning: Fleksjob ansatte er ofte afklaret til få arbejdstimer pr. dag, hvorfor det er nødvendigt at kunne aflønne disse efter denne afklaring.

For timelønnede fleksjobbere foretages indbetaling til pensionsordning i overensstemmelse med overenskomstens § 10.

Timelønnede fleksjobbere vil få arbejdstidsbestemte tillæg efter overenskomstens § 14 dog vil de ikke få genetillæg for holddrift og helligdagskørsel, derfor tildeles et ikke pensionsgivende tillæg på kr. 9,00 (31/3-2000 niveau).

