

LAUSAGANGUR MENGAR

Því hefur stundum verið haldið fram að það fari illa með díselvél bifreiða að drepa á henni, vitandi það að það þarf að ræsa hana skömmu síðar. Nú getur verið að slíkt hafi verið tilfellið fyrir einhverjum árum síðan. Í sumum tilvikum getur reyndar verið nauðsynlegt að láta stærri bíla ganga í 2-3 mínútur eftir langa keyrslu.

Með innsetningu Traffilog kerfisins í bílana okkar fáum við margs konar upplýsingar um aksturshegðun bílstjóra og notkun á bílunum. Eitt af því er lausagangur. Á næstu misserum og mánuðum munum við rýna í þá gagnasöfnun sem nú á sér stað. Upplýsingaveita til stjórnenda og starfsmanna er mikilvægur þáttur þannig að allir geti lagst á eitt við að bæta það sem gera má betur og hrósa fyrir það sem vel er gert.

Auðvelt er að byrja með að leggja áherslu á minni lausagang í ákveðnum verkefnum fyrirtækisins. Þannig ætti alls ekki að vera lausagangur við skóla, leikskóla, frístundaheimili, íþróttamannvirki eða hótél. Lausagangur er heldur ekki boðlegur í íbúðahverfum. Þá er auðvelt fyrir okkur að koma í veg fyrir lausagang þar sem margar stærri bifreiðar bíða eftir farþegum. Má þar nefna Grunnskólahátíð skólanna í Hafnarfirði eða meðan beðið er eftir farþegum úr skemmtiferðaskipum á hafnarbakka. Sjálfsagt er einnig að útiloka allan lausagang á starfsstöð okkar við Melabraut/Eyrartröð, t.d. þegar verið er að þrifa bíla.

Í þessu fréttabréfi finnur þú upplýsingar úr gagnasöfnun okkar síðustu mánuði.



Í fréttabréfinu

| | |
|-----------------------|---|
| Meiri árvekni..... | 1 |
| Öryggisatvik | 2 |
| Innskráning | 2 |
| Lausagangur..... | 3 |
| Bradford kvarði | 4 |

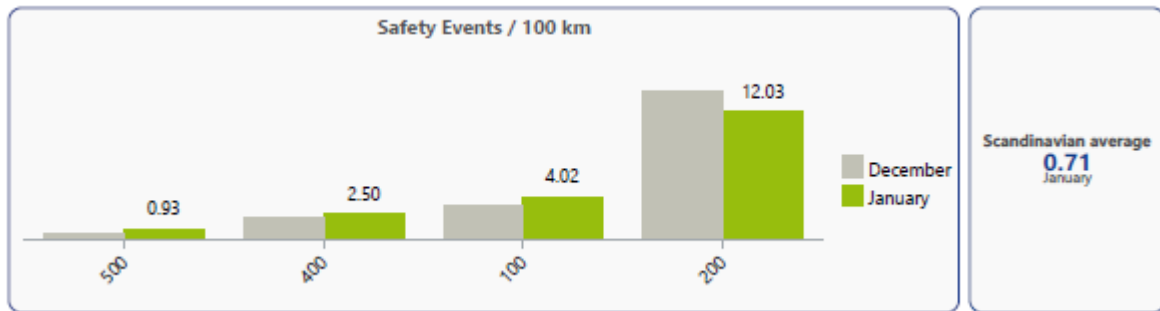
ÖRYGGISATVIK

BREMSUN, HRAÐAAUKNINGAR, BEYGJUR

Traffilog kerfið veitir fyrirtækinu mikilvægar upplýsingar um notkun á bílum og aksturshegðun bílstjóra. Akstur í hverjum númeraflokki er vissulega ólíkur þar sem bílarnir eru ólíkir og akstursleiðir þeirra og verkefni eru ólík.

Kerfið veitir okkur hins vegar samanburð innan hvers flokks á milli mánaða. Þess utan fáum við samanburðartölfræði frá sambærilegum fyrirtækjum á Norðurlöndum (Scandinavian average).

Tölfræðiniðurstöður eru sannarlega hvatning fyrir einhverja til að gera betur ásamt því að vera hrós fyrir aðra fyrir það sem vel er gert.

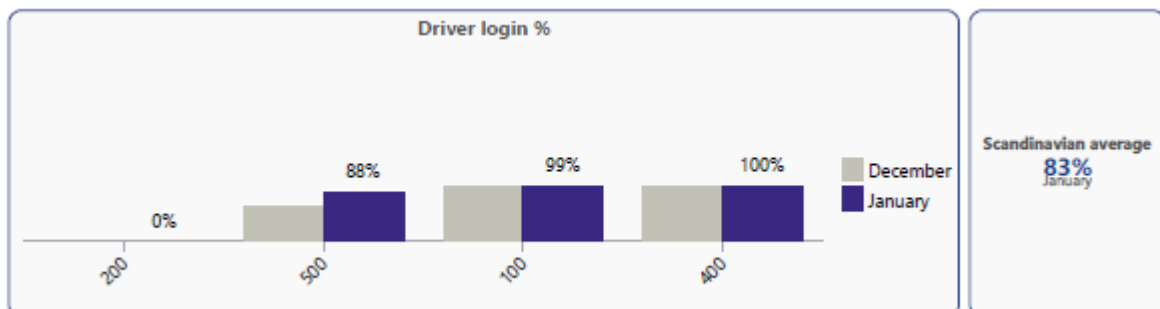


INNSKRÁNINGAR BÍLSTJÓRA

FRÁBÆR TÖLFRÆÐI HJÁ ÁKVEÐNUM BÍLAFLOKKUM

Eitt mikilvægasta atriðið með innsetningu Traffilog kerfisins í bílana okkar er innskráning bílstjóra í bílana. Notkun öikumanskorts í ökurita er einnig í lögum og varðar sektum bæði fyrir bílstjóra og fyrirtæki ef misbrestur verður á. Atriði sem ávallt á að vera í lagi.

Óhætt er að segja að hér stöndum við okkur alla jafna vel, þó gott megi bæta. Rétt er að vekja athygli á því að innskráningar í bíla með 200 númer mun eiga sér stað með öðrum hætti, auk þess sem tengingarmál með bíla með 500 númer voru löguð í janúar.



LAUSAGANGUR

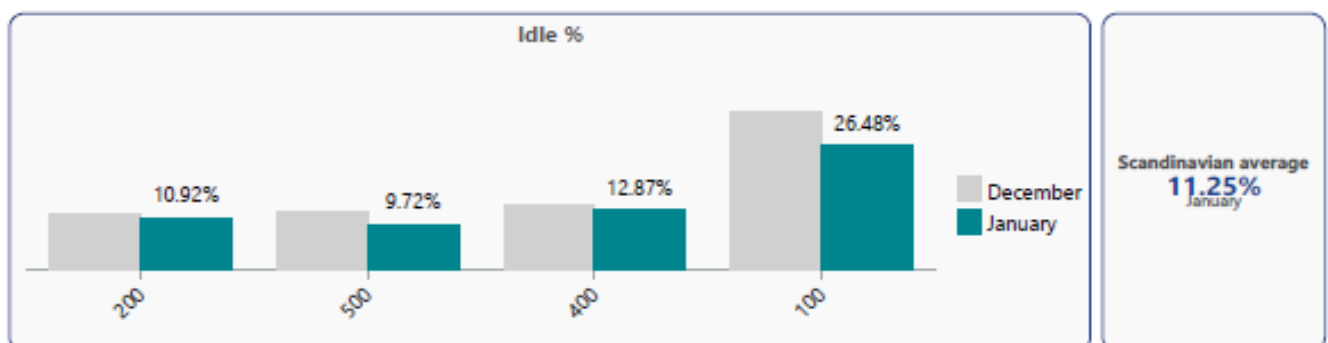
MIKILVÆGT AÐ MINNKA LAUSAGANG

Einn þeirra þátta sem fyrirtækið leggur mikla áherslu á er minnkun lausagangs bílaflotans. Mikilvægt er að menga ekki andrúmsloftið að óþörfu. Eins og flestir vita valda ökutæki í lausagangi heilsuspillandi mengun. Færri vita e.t.v. að það er bannað að láta kyrrstætt ökutæki ganga lengur en í örstutta stund, nema sérstaklega standi á.

Reglur um lausagang bifreiða er að finna í grein 6.2 í reglugerð nr. 788/1999 um varnir gegn loftmengun af völdum hreyfanlegra uppsprettna er einnig kveðið á um að: „Óheimilt er að skilja ökutæki eftir í gangi þegar þau eru yfirgefin. Jafnframt er óheimilt að láta vélar kyrrstæðra ökutækja ganga lengur en í örstutta stund nema sérstaklega standi á.“

Ökutæki í lausagangi losar mikið magn af loftmengandi efnum sem eru heilsuspillandi. Að anda að sér mikilli loftmengun getur valdið fólki töluverðum óþægindum svo sem ertingu í öndunarfærum og augum. Of algengt er að sjá ökumenn sendiferðabíla afferma bílinn meðan hann er í gangi og að bílar eru skildir eftir í lausagangi við skóla þegar verið er að skutla börnum í og úr skóla. Öku- maðurinn sjálfur andar þá að sér mestu menguninni. Því er til mikils að vinna fyrir ökumanninn að draga úr mengun frá bílnum með því að hafa hann ekki í lausagangi, þar sem því verður við komið.

Jákvætt er að sjá á neðangreindri tölfræði yfir okkar bíla að lausagangur minnkar í öllum flokkum milli desember og janúar. Hins vegar má einnig sjá að hlutfallslegur lausagangur okkar bíla er mun meiri en hjá sambærilegum fyrirtækjum á Norðurlöndum. Það er því ljóst að hér getum við gert mun betur, sem verður eitt af helstu markmiðum okkar næstu mánuði.



BRADFORD KVARÐI

SKÝRAR LÍNUR OG SAMSKIPTAFERLI UM FJARVISTIR OG VEIKINDI STARFSFÓLKS

Mannauðssvið fyrirtækisins styðst við svokallaðan Bradford kvarða við utanumhald fjarvistir / veikindi starfsfólks. Ef um endurteknar skammtíma fjarvistir starfsmanns vegna veikinda er að ræða er lagt mat á þær með Bradford kvarðanum.

Bradford kvarðinn var þróaður í þeim tilgangi að draga fram áhrif skammtímaveikinda á rekstur. Rannsóknir hafa sýnt að endurtekin skammtímaveikindi hafa verri áhrif á vinnustaðinn en langtímaveikindi sem koma sjaldnar upp. Bradford kvarðinn leggur áherslu á að fjöldi skipta sem starfsmaður forfallast skiptir meira máli en fjöldi daga sem hann er frá. Við notkun kvarðans eru veikindi metin út frá stigum, þ.e. fjölda veikindadaga er umbreytt yfir í stig. Fjöldi stiga segir svo til um aðgerðir.

Athugið að þegar um influensu, aðgerðir, slys eða slíkt er að ræða, á ekki notast við Bradford kvarðann. Hann er eingöngu hugsaður til að bregðast við tíðum skammtímaveikindum. Fjarvistir vegna veikinda barna eru ekki taldar með.

Ýmist er miðað við 52 vikna tímabil eða 13 vikna tímabil þegar Bradford kvarðinn er notaður. Fjöldi daga í veikindum og fjarvistir umreiknast í stig eftir ákveðinni aðferð. Fari starfsmaður yfir ákveðinn stigafjölda er viðkomandi boðaður til viðtals og hugsanlega gerð aðgerðar-áætlun. Rétt er að taka fram að kvarðinn hefur verið tekinn í notkun og samtal við ákveðinn fjölda starfsmanna þegar átt sér stað.

Hópbílar hf.
Melabraut 18
220 Hafnarfirði

Umsjón, skrif og ábyrgð:
Leifur S. Garðarsson
Verkefnastjóri



Reynslan hefur sýnt að opinská umræða á vinnustöðum um fjarveru vegna veikinda er jákvæð og getur dregið úr fjarveru. Tilgangurinn er ekki að taka réttmæta veikindadaga frá starfsfólki, heldur að skapa skýrar línur um veikindafjarveru, samskiptaferli og búa til formlegan vettvang til að ræða fjarveru starfsmanns frá vinnu þegar við á.

Starfsmenn sem eru oft, lengi eða reglulega frá vinnu eru boðaðir í svokallað viðverusamtal. Viðmið um hvenær eigi að boða í samtalið er út frá Bradford kvarðanum.

Markmið samtalsins er m.a. að finna leiðir til að aðstoða viðkomandi við að halda fullri starfsgetu. Starfsmanni ber ekki skylda til að gefa upplýsingar um persónuleg eða heilsutengd mál í samtalinu. Sjúkdómar eru einkamál, en fjarveran hefur áhrif á vinnustaðinn og hana þarf að ræða. Samtalinu er síðan fylgt eftir ef þörf er á til að tryggja að það skili tilætluðum árangri.