

MØDEREFERAT

Mødenavn:	Ekstraordinært MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	23. februar 2016
Mødetidspunkt:	10.00-12.00
Mødeindkalder:	AM
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Bjarne Larsen Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Peter Crawford Jean Philip Ricard Teddy Thomsen Ejler Møller Petersen Anita Nørgaard Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Valgfri deltagere:	
Tilstede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Bjarne Larsen (BL) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Teddy Thomsen (TT) Ejler Møller Petersen (EMP) Anita Nørgaard (AN) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	Jean Philip Ricard Peter Crawford
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	29.02.2016
Referat godkendt af:	Torben Høyer og Ejler Møller Petersen den 02.03.16

Dagsorden

1. Trafikplan 2017
2. Eventuel

1. Trafikplan 2017

FM gennemfik, hvad BAAS pt. ved vedr. letbanetilpasninger og tog/buskørsel:

Vigtige datoer:

- 07.08.2016: Start ny køreplan V16/17
- 29.08.2016: Start tog-bus kørsel
- Maj/juni 2017: Start letbanekørsel
- 25.06.2017: Start ny køreplan S17
- 06.08.2017: Start ny køreplan V17/18
- Sept./okt. 2017: Slut tog-bus kørsel

Ved sommerkøreplanen 2017 kommer der til at ske tilpasninger af buskørslen i forhold til letbanen, da der jo skal findes i alt ca. 68000 køreplantimer.. Det er håbet, at tilpasningerne generelt kommer til ske i forbindelse med de normale køreplansskift. BAAS arbejder for, at der bliver så få skift så muligt.

Tog-bus kørslen placeres på Station Syd. Det er som bekendt kørsel, der skal erstatte en del af Grenå-Odder banen, men den elektrificeres. Vi kommer til at køre kørsel fra Skødstrup i nord og til Odder i syd. Arealer på parkeringspladsen og i opstillingshallen inddrages til busplacering. Der er indkøbt 16 nye busser (8 stk. ledbusser og 8 stk. 14,56 m) i forbindelse med opgaven, og vi udfaser ikke gamle busser. Det er ikke endeligt afgjort hvilke busser der konkret skal bruges til tog-erstatningskørsel.

Betydning for personale i BAAS:

Tog-bus kørsel

Ekstrakørslen kræver ca. 22 chauffører, 1 mekaniker og 1 medarbejder i klargøringen. På værkstedet og i klargøringen skal der ske ny ansættelser, men på chaufførsiden vil Busselskabet forsøge at holde antallet af ansatte nede, så man ikke skal ud og afskedige både de ekstra chauffører, og de der kommer i overskud, når trafikplanen gennemføres. Derfor er det planen at indgå aftaler, så vi kan komme en del af vejen ved at reducere i holddrift og anden frihed, kursus, uddannelse mv. 3F har givet et positivt tilsagn om at arbejde for en sådan løsning. BAAS håber, FOA også vil være med, da det giver mulighed for bedre løsninger, hvor færre kolleger skal afskediges.

MT har sagt god for, at der drosles ned på uddannelse i tog-bus perioden. Det må så opjusteres sidst i 2017. BAAS vil gøre det muligt for chaufførerne at byde ind på at køre erstatningskørsel. De skal så tages ud af den almindelige turnus.

Der er en udfordring mht. billettering på tog-bus kørslen. Billetteringsmetoden i togene er anderledes end i Busselskabets busser, og det bliver der fundet en løsning på i den kommende tid. MT er ved at undersøge dette. Pt. vides det ikke, om chaufførerne kommer til at stå for billettering, men i så fald skal de selvfølgelig klædes på til opgaven, ligesom der skal ske en drøftelse både med MT og 3F om, hvordan uddannelsen skal foregå.

AN ønskede at vide, om der vil blive skåret ned på muligheden for at få afspadsering.

FM svarede, at afspadseringsgarantien fastholdes for de timebanker, som normalt kan søges, og her indgår holddrift ikke. Der skæres ned på afvikling af holddrift og kurser, for at undgå at skulle ansætte ekstra chauffører til tog-buskørsel.

Hvis der er indlagt 4 dage i holddrift i turnus, og de så halveres, vil det svare til ca. 14 chauffører, forudsat at både 3F og FOA deltager. Hvis al holddrift droppes svarer det til 25 chauffører.

Hvis kun 3F er med, svarer det til ca. 10 chauffører, hvis holddriftstimerne halveres. Hvis al holddrift droppes for 3F, så svarer det til ca. 21 mand.

Tilpasninger til letbanen (august 2017)

BAAS kender ikke de endelige planer, men som det ser ud lige nu skal der reduceres med 20 busser og 68.000 kpt./år. Det er 12 % af kørslen. Reduktionen vil berøre alle tre anlæg.

Personalemæssigt betyder det en reduktion på ca. 70 chauffører og ca. 15 øvrige medarbejdere.

EMP spurgte, om reduktionen på 12% i kørslen og personalet kommer til at gælde både 3F og FOA.

FM svarede, at det som udgangspunkt er for dyrt at afskedige tjenestemandsansatte, for der ligger en beskyttelse i deres overenskomst, men der skal ses på kompetenceforhold, så det sikres, at BAAS har det rette miks af medarbejdere, så der kan også ske afskedigelser blandt de tjenestemandsansatte.

Reduktionen skal videst muligt ske ved naturlig afgang og evt. efter aftale – måske er der nogle, som selv ønsker at fratæde. I forbindelse med K11 var der ikke ret mange, som blev afskediget på chaufførsiden. Det blev løst ved naturlig afgang. Men i de øvrige afdelinger er der ikke ret stor personaleomsætning.

Senest 1. februar 2017 vil der komme en udmelding om de forventede konsekvenser af planerne i forhold til antal busser og medarbejdere og

fordelingen på de 3 anlæg. Forud for dette vil der være samtaler med organisationer, TR og ansatte. Det bliver et tema generelt over det næste år til halvandet.

FM understregede, at der ikke er nogen forventninger om, at der ikke skal være tre anlæg. Der skal flyttes ca. 50 busser, hvis et af de små anlæg skal lukkes, og fordelingen af kørslen i byen taler heller ikke for dette. Det giver for meget tomkørsel.

FM sagde desuden, at det er vigtigt, at BAAS kan løse tog-bus kørslen på bedste vis, så vi stiller os godt i forhold til at få tildelt erstatningskørsel på letbanen. Det er i den forbindelse en klar fordel, at vi har et døgnbemandet DC, og vores ældre ledbusser med god plads og med det rigtige udstyr er meget velegnede til opgaven. Det er vigtigt at man har et beredskab som kan rykke hurtigt ud.

TT spurgte, om MT betale for et reservehold til nedbrud på letbanen.

TH svarede, at der er usikkerhed om, hvor meget der er sat af til letbanekørsel, og om det egentlig er noget, MT skal betale for, eller om det ligger hos operatøren. BAAS kender ikke de udbudskriterier, der er brugt.

EJM foreslog, at erstatningskørsel på letbanen evt. tænkes ind, når man vælger de chauffører, der skal køre tog-/bus, for de vil jo så kende områderne.

FM sagde, at det måske godt kan være en idé, men det vigtigste er at have en løsning, der gør, at man kan rykke hurtigt ud.

TH meddelte slutteligt, at materiale om Trafikplan 2017, som fx FM's præsentation, vil blive gjort tilgængeligt på en separat del af hjemmesiden, hvilket vil blive annonceret i et nyhedsbrev.

2. Eventuelt

Intet.