

# MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Undervisningslokalet
Mødedato:	10. december 2019
Mødetidspunkt:	10.00-12.00
Mødeindkalder:	AM
Obligatoriske deltagere:	Finn Mikkelsen Bjarne Larsen Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Poul Erik Eskildsen Peter Crawford Bjarne Faurholt Jørgensen Hans Horsten Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Tilstede:	Finn Mikkelsen (FM) Bjarne Larsen (BL) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Poul Erik Eskildsen (PE) Peter Crawford (PC) Bjarne Faurholt Jørgensen (BFJ) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	16. december 2019
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen den 17. dec. & Poul Erik Eskildsen den 20. dec. 2019

## Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde

3. Køreplaner og fremkommelighed
4. Miljøtiltag
  - a. Miljøzoner
  - b. 29 nye elbusser
  - c. Bygninger på Station Syd
  - d. Produkter, vand mv. i vaskehal
5. Arbejdsmiljøtiltag:
  - a. Certificering,
  - b. APV og trivselsundersøgelse
  - c. Arbejdsmiljøreddegørelse
6. Personaleredegørelse
7. Årshjul
8. Digitaliseringstiltag
9. Ændring af firmanavn
10. Status på registrering af kontaktinfo på pårørende
11. Resultatlønsaftale 2020
12. Guldpenge
13. Håndtering af harddiske fra videoovervågning
14. Rusmidler
15. Eventuelt – herunder info fra direktionen

**1. Godkendelse af dagsorden**

Godkendt uden kommentarer.

**2. Godkendelse af referat fra sidste møde**

Godkendt uden kommentarer.

**3. Køreplaner og fremkommelighed**

FM gennemgik data fra Midttrafik, som tydeligt viser, at der er køretidsudfordringer på stort set alle de linjer, som køres af Busselskabet. I gennemsnit mangler der 2 min. pr. tur.

Der er desværre også for tidlig kørsel. Det er ikke godt og svært at forklare passagererne, men det kan ikke helt undgås. Det er svært at regulere i Midtbyen.

Dataene viser også, at der er store variationer i rettidigheden fra uge til uge og fra dag til dag henover året. Hvordan skal man tage højde for dette i planlægningen? Hvad er den rigtige køretid? Nogle ugedage går det godt, andre gange ikke. Så hvis der bare lægges mere tid på, vil man få flere tilfælde af "for tidlig kørsel". Dét dur heller ikke.

Data vedr. forsinkelse på stoppesteder på linje 2A på afgang kl. 7:37 fra Trige/AUH viser klart, hvor på strækningen, de primære udfordringer er, og hvor man med fordel kunne arbejde på at forbedre fremkommeligheden.

BAAS følger køretidsproblemerne tæt. Det er også drøftet i HMU, og der er vilje i MT til gøre noget ved det. BAAS vil drøfte udfordringerne nærmere i en mindre kreds af chauffører. Vi skal have en fælles tilgang, som vi kan gå til kommunen og MT med, og vi skal finde ud af, hvordan vi informerer medarbejderne om dette og får dem med i arbejdet.

BAAS får adgang til disse data fra MT og også til data fra tælleudstyret i busserne.

#### **4. Miljøtiltag**

- a. Miljøzoner**
- b. 29 nye elbusser**
- c. Bygninger på Station Syd**
- d. Produkter, vand mv. i vaskehal**
- e. Eventuelt**

FM orienterede:

##### *a) Miljøzoner*

BAAS har sendt en dispensationsansøgning ind, men vi har ikke fået svar på den. Den nye miljøzonestrategi træder i kraft den 1. juli i 2020. I 2022 skærpes kravene yderligere.

##### *b) 29 nye elbusser*

BAAS køber 29 elbusser. Både Syd og Vest inddrages. Der er forhandlinger i gang, og vi håber på at underskrive en kontrakt inden jul.

##### *c) Bygninger på Station Syd*

Vi afventer en tilbagemelding fra Aarhus Kommune.

##### *d) Produkter, vand mv. på Station Syd*

Vi arbejder fortsat på at gøre vask så miljøvenlig så muligt.

PE sagde, at der går rygter vedr. endestationen i Skåde for 6A.

FM meddelte, at det er gået i stå, fordi lokalplan blokerer.

THA supplerede og sagde, at der er dukket et notat op vedr. nogle servitutter.

Efter mødet er der udsendt information om, at arbejdet med at etablere en ny endestation til 6A i Skåde er midlertidigt indstillet, men at det forventes genoptaget, så endestationen står færdig i løbet af 1. kvartal 2020.

## **5. Arbejdsmiljøtiltag:**

### **a. Certificering,**

BL: Der er lavet audits rundt omkring i BAAS, og nu skal certificeringen behandles i MEDudvalget ad flere omgange. MEDudvalget er det øverste organ i arbejdsmiljøorganisationen, og en certificering kræver, at faste ting behandles her, og det skal registreres og dokumenteres, at MEDudvalget har været inddraget.

Anna Kjærgaard Nielsen (AN), som sammen med BL er tovholder på certificeringen, uddelte en række dokumenter til gennemlæsning og kommentering på mødet.

AN forklarede, at dokumenterne er udgangspunktet for en certificering, men sidenhen kan der justeres i det. Der skal løbende tænkes i forbedringer.

#### Dokument om Forståelse af organisationens rammer og vilkår.

HH spurgte, om AMR-grupperne skal registrere det, de gør i det daglige arbejde?

BL svarede, at man skal fortsætte, som man gør i dag. Hvis man kan, må man gerne registrere det. Så må vi se, hvad de, der skal certificere os, siger. Systemet må ikke stå i vejen for handling.

PC spurgte, om det bliver muligt at registrere det via appen Driftsinformation.

BL svarede, at det ikke umiddelbart er planen.

FM supplerede og sagde, at forslaget noteres sammen med de øvrige forslag, vi har fået, til nye funktioner til smartphones.

#### Dokument om Medarbejderes og andre interessenters behov og forventninger

BL sagde, at dokumentet tydeligt viser det detaljeniveau, der kræves for at blive certificeret.

#### Arbejdsmiljøpolitik

HH henviste til det sidste afsnit "Til information om arbejdsmiljøpolitikken – og mål" og spurgte, om der hvert år laves en risikovurdering og fastsættes nye mål.

AN bekræftede dette.

#### Dokument om Arbejdsmiljømål

BL sagde, at BAAS havde et mål om at blive certificeret i 2019. Det når vi ikke, så det bliver et mål igen næste år. I 2020 vil vi også gerne have et mål omkring stresshåndtering. Blandt nye chauffører er der flere, som slås med stress. Vi har også et mål om at arbejde med brug af værnemidler og et mål omkring nærved-ulykker. Det skal defineres hvad det er, og hvordan det så forebygges.

Arbejdsmiljømålene for 2020 vil nu blive fastlagt i direktionen.

BL tilføjede, at det er lettere at lave mål i forhold til miljø. Inden for arbejdsmiljø handler det om mere abstrakte ting, og der er sværere at måle på, om det er nået eller ikke nået. Han opfordrede til at komme med ideer til målbare mål.

PE sagde, at nogle af de nye chauffører bliver forskrækkede over at høre om overfald på chauffører. Han foreslog, at man konkret informerer nye chauffører om, hvad BAAS gør i forhold til overfald.

BL sagde, at der er et lille element af det i de første 3 dage i undervisningen, og der tages fat i det igen på den sidste undervisningsdag, men de nye chauffører er meget optagede af at lære ruter og busser at kende.

Nye chauffører melder ind, at det er forsinkelser, som stresser dem. De vil gerne levere varen som nye medarbejdere. I undervisningen er der derfor fokus på at understrege, at forsinkelser ikke er noget, chaufføren kan styre, hvis han/hun kommer afsted til tiden.

PE spurgte hvad der sker, hvis man i løbet af året ikke når et mål.

AN svarede, at det så bliver en afvigelse, og så skal vi forklare, hvorfor vi ikke nåede det, og hvad vi vil gøre ved det.

#### Dokument om Overvågning, måling, analyse og præstationsevaluering

BL sagde, at dokumentet er i høj grad en beskrivelse af, hvad BAAS gør i forvejen. Metoderne derfor ikke revolutionerende nye, men her er de samlet.

PC spurgte, om beskrivelsen af sygefravær betyder ændringer i den nuværende procedure.

AN svarede, at det ikke ændrer på noget.

PE spurgte, om der nævnes chauffører ved navn ved evaluering af nultolerancehændelser på stationsudvalgsmøder og på de tre halvårlige møder.

BL svarede, at det ikke vil være tilfældet. Det er hændelser, der drøftes. Det omhandler om, hvad der er sket, ikke for hvem.

#### Dokument om Intern auditplan

AN sagde, at der er gennemført audit af alle afdelinger bortset fra trafikafdelingen og direktionen. Det er ikke alle afdelinger, som auditeres igen i 2020. Det er ikke alle afdelinger, hvor en årlig audit vil give mening.

PSR spurgte, hvorfor de systemansvarlige ikke auditeres hvert år.

AN svarede, at der ikke forventes at ske ændringer, som gør, at der er behov for det, men hvis der gør, laves der en audit.

#### Dokument om Konsultation og inddragelse af medarbejderne

AN sagde, at mange ting skal behandles i MEDudvalget, fordi der sidder medarbejderrepræsentanter.

Med henvisning til punktet "Fastlæggelse af hvad der kommunikeres, og hvordan det skal gøres" sagde PE, at det stresser chaufførerne, når de ikke får info fra BAAS, hvis der fx et sket et overfald, men i stedet skal se det på TV.

BL sagde, at det er en balancegang i forhold til, hvad vi må fortælle, og hvornår det er hensigtsmæssigt.

#### Dokument om Kompetence og bevidsthed

AN sagde, at dokumentet beskriver, hvordan BAAS i forvejen gør tingene.

PE spurgte, hvad man gør, hvis mange chauffører vil have en MUS-samtale.

BL sagde, at det klart vil være en udfordring, og hvis det bliver aktuelt, må vi finde ud af, hvordan det håndteres.

#### Bilag om Kompetencekrav

PE spurgte, hvad man gør, hvis der opstår brand i en elbus.

IK sagde, at den enkelte chauffør skal gøre er det samme uanset bustype, men det er vigtigt at brandvæsenet orienteres om det, hvis der er tale om en elbus.

BL tilføjede, at det er et emne i den undervisning, elbuschauffører får. De er orienteret om, hvad de må røre ved.

PE spurgte, om der er krav om en mærkat på bussen, der angiver, at der er højspænding i den.

BL sagde, at det så vidt vides ikke er tilfældet.

BL tilføjede, at netop elbusserne viser værdien af en certificering som denne, for derigennem er BAAS blevet opmærksom på, at det fx giver ændringer i klargøringens arbejde.

#### Dokument om Kommunikation

PE gentog, at det gør særligt nye chauffører urolige, når BAAS ikke informerer om hændelser som fx overfald.

FM sagde, at BAAS gerne vil informere om det, men vi vil ikke eskalere en situation, og mht. GDPR er der begrænsninger på, hvad vi må og ikke må. Det er en konkret vurdering hver gang.

BL tilføjede, at hensynet til medarbejderen, der er involveret vægter højest. Nogle er ikke interesseret i, at der informeres ret meget ud om det.

PE sagde, at det nogle gange giver anledning til rygter om den involverede, når man ikke hører noget.

FM opfordrede til at informere ledelsen, hvis man oplever, at der foregår noget sådant.

PC spurgte, om den enkelte medarbejder skal melde ind, hvis han/hun har forslag til forbedringsforslag, eller om det skal gå igennem AMR. Skal man henvende sig skriftligt.

FM sagde, at det er en fordel, hvis flere står bag et forslag, og det er også godt hvis det er samlet gennem TR eller AMR.

AN sagde, at man ikke behøver at henvende sig skriftligt. Det er den arbejdsmiljøansvarliges ansvar, at det bliver formuleret skriftligt.

PSR spurgte, om man har fravalgt at informere på hjemmesiden.

AN sagde, at det er en fejl, at det ikke er med. Det rettes til.

AN sagde slutteligt, at man gerne vil drøfte farer og risici med udvalgte repræsentanter fra MEDudvalget, hvorefter det kan tages op på næste MEDudvalgsmøde.

Det blev besluttet, at HH, PE AN og BL mødes og drøfter farer og risici.

#### **b. APV og trivselsundersøgelse**

BL meddelte, at APV går efter planen. Der kommer en udmelding efter jul vedr. handleplaner.

#### **c. Arbejdsmiljøredegørelse**

BL sagde, at arbejdsmiljøredegørelsen er arbejdsmiljøgruppernes beskrivelse af, hvad de har arbejdet med i 2019, og hvad de vil have fokus på i 2020.

PSR undrede sig over, at der i redegørelsen står, at der har været afholdt MUS-samtaler med alle i Administration. Det er kun tilfældet i Sannes afdeling.

BL meddelte, at det vil blive rettet.

### **6. Personalerede-gørelse**

FM orienterede:

Der er 680 ansatte i BAAS inkl. ca. 52 afløsere.

Antallet af arbejdsskader falder fortsat, fra 41 i 2017 til 27 i 2018 og nu til 19 i 2019.

Færre har søgt afsked i år, mens uansøgt afsked er steget.

PE spurgte, hvad stigningen i uansøgt afsked skyldes.

FM meddelte, at det ikke er noget, der er set nærmere på.

BL sagde, at der har været en række tilfælde med chauffører, som ikke er mødt ædru op på arbejde. Det er noget, som ikke er sket i mange år. Et bud på en forklaring kan også være, at vi har rekrutteret i nogle grupper, som ikke er så erfarne. Vi stiller også større krav til sprog.

## **7. Årshjul**

BL orienterede:

Der er kommet en blok ind i årshjulet, som hedder arbejdsmiljøcertificering. Arbejdet omkring arbejdsmiljøcertificering har sit eget årshjul. De punkter, der er medtaget i BAAS-hjulet, viser, hvornår arbejdsmiljøorganisationen har nogle fastlagte arbejdsopgaver i løbet af året.

Bortset fra denne tilføjelse er årshjulet for 2020 som i 2019.

## **8. Digitaliseringstiltag**

IK meddelte, at overarbejdssedlen bliver til en elektronisk formular på hjemmesiden, som kan tilgås fra mobiltelefon og computer. Det er også planen at digitalisere andre blanketter i BAAS, men nogle blanketter fx byttesedlen er en større udfordring end andre. Der arbejdes generelt på at udvikle flere værktøjer til smartphone.

PC spurgte, at det ikke er muligt, at chaufføren automatisk får en besked, så snart han/hun har haft overarbejde.

FM meddelte, at det ikke er muligt.

## **9. Ændring af firmanavn**

IK orienterede:

Vi arbejder på at finde et nyt firmanavn, bl.a. for at få slettet "sporveje". Vi har fået gode forslag fra medarbejdere, men der er indtil videre ingen forslag, som er "lige i øjet".

Vi er også i en proces med et bureau, for at få eksterne øjne på. De er kommet med en række forslag, og vi overvejer pt. om der er noget af det, der kan bruges, eller om vi skal bede om flere forslag.

## **10. Status på registrering af kontaktinfo på pårørende**

FM meddelte, at indsamling af oplysninger om pårørende forventes at kunne igangsættes i første kvartal 2020.

## **11. Resultatlønsaftale 2020**

FM orienterede

Der er kun ganske små justeringer i fremsendte resultatlønsaftale for 2020 i forhold til i 2019.

Kravene til udgået kørsel og skader er skærpet en smule for 2020, mens kravet til diesel er lempet.

PE meddelte, at chaufførrepræsentanternes mener, de burde have været inviteret til et møde, hvor de forskellige dele af aftalen kunne have været drøftet. Når det er noget, der skal underskrives, mener de, der bør gå en forhandling forud, så de ikke bare præsenteres for en aftale, der skal siges ja eller nej til.

FM meddelte, at midlerne er helt ekstraordinære, og at de alene tages fra BAAS' "kasse", og at der således hverken er midler fra overenskomstforhandlinger eller lignende inde over. BAAS kan imidlertid ikke udbetale resultatløn, uden en underskrift fra organisationerne.

BAAS forventer en bonus på 3000 kr. pr. fuldtidsansat for 2019. Det betyder, at der skal afsættes et stort beløb til det.



PE sagde, at hærværk som sker i løbet af en tur ikke er noget, BAAS kan gøre ved.

FM sagde, at det af og til i en vis grad kan være BAAS' skyld. Det er måske ikke meldt ind, eller vi har ikke opdaget det. Men i måltallene tages der generelt højde for, at vi også har en række ting, som ikke kan tilskrives fejl/mangler i BAAS/de ansatte i BAAS.

PE sagde, at chaufførrepræsentanterne ønsker, at resultatlønsaftalen og tilsvarende aftaler, som organisationerne skal lægge underskrift til, drøftes forud for behandling og fremlæggelse i MEDudvalget.

FM sagde, at resultatlønsaftalen i dens nuværende form har eksisteret i et år, og spurgte, hvad chaufførrepræsentanterne gerne vil have ændret.

BFJ sagde, at man har talt om sygefravær, nærmere bestemt om, at det er uretfærdigt, at afskedigede medarbejdere, som melder sig syge i opsigelsesperioden, tages med i statistikken.

FM sagde, at måltallet tager højde for, at der er langtidssyge. Uden de langtidssyge vil måltallet, der giver bonus, blot blive lavere.

PE meddelte, at chaufførrepræsentanterne ikke vil godkende aftalen i dag, og at man ønsker et møde om resultatlønsaftalen for 2020.

BFJ tilføjede, at det fx er interessant at vide, hvorfor antallet af brist ved MT's kontroller er så stort i april.

FM meddelte, at chaufførrepræsentanterne i MEDudvalget vil blive indkaldt til det ønskede møde. Uden en aftale er der ingen penge, og det er svært at forestille sig en aftale, hvor en stor gruppe ikke er med.

## **12. Guldpenge**

IK meddelte, at der er 58.000 kr. tilbage af "guldpengene". Julehygge på stationerne er tidligere blevet finansieret af guldpenge, men senest er udgiften til dette taget fra den almindelige drift.

JDC sagde, at klargøringen har et ønske om en massagestol på hver station.

BL sagde, at stolene koster godt 58.000 kr., og så skal der også være en vedligeholdelsesaftale, men ønsket har stået i klargøringens APV, siden de gamle udtjente massagestole blev fjernet. Det blev drøftet, om tilstrækkeligt mange medarbejdere vil få glæde af massagestole, og om man udgifter til APV-tiltag måske skal tages et andet sted fra.

FM konkluderede, at man vil se på økonomien i massagestole og på, om der er andre forslag til brug af "guldpengene". Det sættes på som et punkt på næste møde.

### **13. Håndtering af harddiske fra videoovervågning**

PE spurgte, hvornår harddiske tages ud af busserne.

IK svarede, at det typisk sker på opfordring fra politiet. BAAS gange sikrer også nogle gange harddiske, når man har en formodning om, at der er noget på en videooptagelse, som politiet vil henvende sig om. BAAS gennemser ikke disse videooptagelser.

PE spurgte, om det er korrekt, at bussens kameraer holder op med at optage, når motoren slukkes.

FM meddelte, at det vil blive undersøgt og meldt ud i referatet.

Efter mødet er dette blevet undersøgt, og kameraerne optager uanset om der er tænding på bussen eller ej.

BFJ spurgte, om en chauffør kan bede om at få en video sikret, når vedkommende anmelder en slem nultolerance.

BL sagde, at det er en mulighed, hvis chaufføren ønsker at politianmelde det.

PE spurgte, hvad frontkameraerne på elbusserne optager.

IK svarede, at de optager alt, hvad der ses ud af forruden. Det er standard i nye busser, og det koster penge at få dem afmonteret.

PE spurgte, om det betyder, at man kan se, hvad der er evt. er sket forud for en hændelse i bussen.

IK bekræftede dette.

### **14. Rusmidler**

PE spurgte, om det er muligt også at teste for andre rusmidler end alkohol.

BL sagde, at BAAS har drøftet det med politiet, men det er ikke let hurtigt at tjekke for andre rusmidler. Han tilføjede, at nye metoder dog kan blive udviklet og opfordrede til at melde ind, hvis man hører om sådanne.

FM sagde, at det er vigtigt at have fokus på at hjælpe hinanden og være opmærksom på, om nogen har problemer. Test giver er ikke 100 % sikkerhed. Man kan indtage rusmidler efter et tjek før en tur, så hvis man vil, kan man omgås test.

PC sagde, at der kan være nogen, som tager lægeordineret medicin. Det skal man være opmærksom på, hvis man får et måleapparat, som kan fange det.

BL sagde, at alle chauffører er informeret om, at man ikke skal tage medicin, som påvirker kørslen. Men der skal altid en konkret vurdering ind over, hvis der er problemer pga. indtagelse af medicin.

FM meddelte, at man vil se på, om der er noget i rusmiddelpolitikken, som skal opdateres.

#### **15. Eventuelt – herunder info fra direktionen**

FM meddelte, at BAAS overvejer muligheden for at byde ind på andre typer af kørsel fx skolebus, handicapkørsel mv. Det kan måske bruges til aflastning for chauffører, som er ramt af stress og evt. frigive personaleressourcer til bedre ferieafvikling

FM spurgte, om sammensætningen af hhv. HMU- og LMU-udvalget fastholdes i 2020.

BFJ bekræftede, at det er tilfældet.

PE meddelte, at han har talt med 3 chauffører, som tror, at den kop, som udleveres sammen med julegaven, er en kopholder. Han foreslog, at man ved uddelingen af julegaver kan se en udfoldet kop.

IK accepterede forslaget.