

# MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	15. september 2020
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 Teddy Thomsen Christian Frederiksen 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) Teddy Thomsen (TT) Christian Frederiksen (CF) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	28. september 2020
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen og Poul Erik Eskildsen 28. september 2020

## Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Køreplaner og fremkommelighed

4. Ejendomme og opholdshuse
5. Miljøtiltag
  - a. Miljøzoner
  - b. Nye elbusser
  - c. Produkter, vand mv. i vaskehal
  - d. Miljøcertificering
6. Arbejdsmiljøtiltag:
  - a. Certificering,
7. Ændring af firmanavn
8. Rusmidler
9. Status på corona-situationen
10. Resultatløn
11. MT-kontrol i yderområder
12. Indberetning af huller i vejen mv.
13. Eventuelt

### **1. Godkendelse af dagsorden**

Godkendt uden kommentarer.

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

Godkendt uden kommentarer.

### **3. Køreplaner og fremkommelighed**

FM orienterede:

BAAS er så småt begyndt at se på sommerkøreplanen 2021. Vi vil forsøge at lave flere vognløb, så chaufførerne oplever færre skift.

Hvad angår helårskøreplanen 2021/2022, så vil vi se på data fra okt./nov. vedr. køretid. Til den tid er der forhåbentligt kommet mere normale forhold på vejene. Chaufførerne må meget gerne melde ind omkring det, de oplever mht. køretid.

Der er afsat midler i kommuner og i staten til forbedring af fremkommeligheden i de større byer. Det er et signal om, at man vil lægge mere vægt på kollektiv trafik. Det forventes, at der også bliver tale om BRT-løsninger. BAAS har tidligere lavet en opgørelse til Aarhus Kommune på en lang række steder, hvor fremkommeligheden er særligt udfordret. Det er noget kommunen vil arbejde med i det omfang, det er muligt. Det er vigtigt der ikke ses på de forskellige punkter isoleret. Der skal tænkes i hele korridorer.

PE spurgte, om der sker ændringer i kørslen ved Skejby Sygehus.

FM medgav, at Skejby Sygehus er en udfordring. Der skal gøres noget, men det er sandsynligvis en regional opgave, og regionen har ingen penge. På et tidspunkt kommer der givet en revidering af buskørslen i Midttrafiks område. Der skal ses på BRT-løsninger, mere letbane og øget efterspørgsel efter/behov for kollektiv trafik, og hvis der ikke kommer løsninger på underskuddet i Region Midt, må det påregnes, at bybuskørslen øges og den regionale kørsel reduceres.

#### **4. Ejendomme og opholdshuse**

FM orienterede:

Kontorer, kantinen og mødefaciliteterne på værksted Syd bliver pt renoveret. Nedrivningen af opstillingshallen forventes at gå i gang efter sommerferien 2021. Der informeres om dette forud for at opgaven skal sættes i gang, og der udsendes informationer undervejs i nedrivningsprocessen.

Aarhus Kommune vil gerne inddrage BAAS i overvejelser om, hvad der bygnings- og lokalemæssigt skal ske på Syd på længere sigt. Vi samler en gruppe medarbejdere fra forskellige afdelinger til et forløb henover efteråret/vinteren.

Der er igangsat et projekt omkring renovering af opholdshuse, og der opsættes varmepumper i alle huse som erstatning for el-radiatorer.

#### **5. Miljøtiltag**

FM orienterede:

##### *a) Miljøzoner*

Med 36 eftermonterede filtre på EEV-busser, og med levering af nye elbusser i 2021 og i 2022 (58 i alt) vil alle vores busser kunne køre lovligt også indenfor miljøzonen (Ringgaden i Aarhus) senest pr. 1. juli 2022.

Vi skærer ned på antallet af busser. Da vi desuden får leveret 29 elbusser næste år, vil ca. 40 busser - hovedsageligt 12 meter – skulle sælges inden sommer 2021.

##### *b. Nye elbusser*

For at få elbusserne til at køre længst muligt på en opladning, overvejer BAAS at bruge HVO biobrændstof til opvarmning af busserne.

I den forbindelse kan det oplyses, at BAAS regner med at få en godkendelse af, at dørene i alle busser må lukkes ved endestationer. Det vil minimere el-/dieselforbrug og hærværk. Der kommer så læskure ved endestationerne, så passagererne kan vente der i stedet for i bussen.

##### *c. Produkter, vand mv. i vaskehal*

BL orienterede: Vaskeanlægget på Syd fungerer pt ikke, som det skal, så i øjeblikket bruger vi vand "fra vandhanen" til vask af busser. Vi har fået oplyst, at vores vand på Nord er ikke er velegnet til busvask, og vi kontrollerer nu, om det også gælder på Syd og Vest. Anlægget på både Syd og Nord står overfor en snarlig udskiftning.

#### *d. Miljøcertificering*

FM orienterede:

I uge 36 blev der gennemført en opfølgingsaudit vedr. miljø i BAAS. Det var en rigtig fin proces, hvor auditorerne var meget tilfredse med det, de observerede i BAAS.

Kun på et enkelt område afveg vi fra gældende krav. Det drejer sig om malerkabinens indretning og bortskaffelsen af affald fx slibestøv fra malerkabinen. Der var dog allerede inden miljøtilsynet igangsat tiltag for at udbedre dette.

PE spurgte, om reklamerne på busserne er lavet af genbrugsplast.

FM svarede, at det ikke er noget, BAAS har direkte indflydelse på, men vi ved, at der er meget fokus på den lim, der bruges til opsætning af reklamerne. Vi ved ikke så meget om den folie, der anvendes, men det kunne måske være noget, vi skal se på. I den nuværende kontrakt har vi ikke mulighed for at stille krav mht. folien, men der kunne tænkes ind i fremtidige udbud af reklamer.

CF spurgte om det har været drøftet at erstatte skilte og klistermærker med passagerinfo i busserne med infoskærme.

FM sagde, at det er noget BAAS flere gange har efterspurgt, men Midttrafik har fravalgt det.

### **6. Arbejds miljøtiltag:**

#### **a. Certificering**

FM orienterede:

Der lægges mange ressourcer i arbejdet for at blive arbejdsmiljøcertificeret, men vi mener, det er vigtigt, at BAAS også kan profilere sig på dette område. Det er dog noget mere kompliceret at blive arbejdsmiljøcertificeret end at blive miljøcertificeret bl.a. på grund af større og mere komplekse krav og regler. I forhold til malerkabinen, som også berører arbejdsmiljø, har de forskellige eksperter fx givet forskellige svar.

Når vi er kommet lidt længere med arbejdet, vil vi forsøge få den eksterne audit igangsat. Det kan medføre en del afvigelser, men vi har behov for de tilbagemeldinger, en ekstern audit vil give os, så vi ved, hvad vi skal justere.

### **7. Ændring af firmanavn**

FM sagde, at BAAS fortsat arbejder på at ændre navn til AarBus. Beslutningen ligger nu hos Midttrafiks bestyrelse, som drøfter det på det førstkommende bestyrelsesmøde i oktober.

IK sagde, at hvis vi får ok fra Midttrafiks bestyrelse, forventer vi at ændre navn i forbindelse med forårsuddelingen af beklædning, men vi kommer ikke til at ændre navnet på alting på én gang. Det nye navn vil i givet fald blive lanceret på en specifik dato, og navneændringen vil blive markeres ved en eller anden form for event. Hjemmesiden, apps, officeskabeloner o. lign. være på plads, men udskiftning af navn på beklædning, køretøjer mv. vil blive en glidende proces, så vi i en periode

kommer vi til at bruge det gamle og det nye navn og logo samtidigt.

## **8. Rusmidler**

FM meddelte, at BAAS endnu ikke er tilstrækkeligt trygge ved at det nye udstyr, vi har anskaffet til at teste for andre rusmidler end alkohol. Der er desuden i forbindelse med sager omkring andre rusmidler end alkohol også behov for øget klarhed om, hvordan politiet ser og behandler disse. I øjeblikket testes der derfor ikke for andre rusmidler end alkohol.

## **9. Status på corona-situationen**

FM orienterede:

Alle i BAAS har klaret situationen rigtig flot. BL har håndteret kontakten til pressen helt perfekt. Der er gjort en stor indsats hele vejen rundt. Der har været meget at informere om. Retningslinjer er blevet ændret med kort varsel, og de har ikke alle sammen givet mening. Mange gange har vi fået MT til at genoverveje tiltag, hvilket også har givet anledning til ændringer fra dag til dag.

CF spurgte, om erfaringerne fra corona giver anledning til at tænke større ruder i chaufførlågen ind i fremtidige udbud.

FM svarede, at ruderne også fremover vil fungere som sikkerhedsudstyr i forhold til chikane af chaufføren, hvilket er baggrunden for, at de blev indført. De 29 nye elbusser får de samme ruder, som de nuværende. Vi kan lægge det ind som en option i fremtidige udbud, men det er nok vanskeligt, at få en busleverandør til at lave særlige ting til BAAS. Det er vi ikke store nok til.

CF meddelte, at Mercedes har fremstillet en rude til eftermontering.

FM sagde, at Mercedes ikke har budt på levering af elbusser, og pt. vurderes eftermontering af ruder ikke at være sikkert nok.

PE spurgte, hvordan BAAS registrerer coronasyge/-hjemsendte medarbejdere. Chaufførerne undrer sig over, at der ikke står noget i Crew Web om, at de er syge eller hjemsendt pga. corona.

IK svarede, at BAAS skriver det ind som en bemærkning i systemet, og det tages så med i en eventuel individuel vurdering af en medarbejders sygefravær. Bemærkningen kan ikke ses i Crew Web.

FM sagde, at smitteopsporingen viser, at de smittede medarbejdere – muligvis med undtagelse af en enkelt - ikke er blevet smittet på arbejdspladsen. Der er pt. ingen smittede i BAAS.

TT sagde, at BAAS har håndteret det fornemt. Der skete i begyndelsen en fejl mht. hvornår coronasyge medarbejdere måtte møde på arbejde igen, men ellers har der været styr på det.

## 10. Resultatløn

FM har fået en henvendelse fra chaufførrepræsentanter om, at man muligvis gerne vil være med til en resultatlønsaftale, hvor der fx er en kombination af nogle individuelle og fælles mål. FM har fået fremsendt en aftale, som benyttes i Arriva.

Skal vi overbevise Aarhus Kommune om, at det vil være en god ide at genoptage en resultatløns ordning, må argumentet være, at det er med til at forbedre økonomien i Busselskabet – og dermed også i kommunen. Det er derfor vigtigt, at en resultatlønsaftale så rent faktisk generer et overskud på bundlinjen. Der er ingen lønmidler til det fra de centrale overenskomster.

TT sagde, at der, så vidt han hører fra medarbejderne, er et ønske om en individuel måling af sygefraværet, således at langtidssyge medarbejdere ikke indgår. En individuel måling af rettidigt fremmøde kunne også være en idé. Dieselforbruget er lidt sværere at gøre op på individuelt plan.

FM sagde, at der godt kan laves en kombination af individuelle og fælles mål. Man kan også overveje at lave noget mere afdelingsbaseret og se på hvilke parametre, der er vigtige i de forskellige afdelinger. Det kan dog være vanskeligt at opsætte sådanne afdelingsbaserede måltal. Der kunne måske også arbejdes med to puljer – en fælles og en individuel. Det er dog vigtigt, at det bliver en enkel og forståelig model.

PE mente, at individuelle mål vil være mere motiverende. Værkstedet har fx ikke indflydelse på dieselforbruget.

PC sagde, at klager er et problematisk parameter, fordi det straffer hele virksomheden, og der er ingen bonus for ros. Han tilføjede, at klager i modsætning til diesel og sygefravær ikke har indflydelse på indtjeningen.

FM sagde, at BAAS har forsøgt sig med at sætte fokus på ros, men roser er i et antal, der er svært at bruge. Tanken med at have klager (rygning, chaufførens kørsel og opførsel mv.) med i aftalen var at gøre Midttrafiks indtryk af BAAS synligt for medarbejderne.

Klager som parameter kan være problematisk, også fordi nogle af dem er uretfærdige. Men skal hver enkelt klage så vurderes, og hvem skal gøre det? Derfor vagte vi at tage alle klager med.

DF foreslog, at sygefravær opgøres således, at det efter en sygdomsperiode stadig er muligt at optjene bonus, hvis ens sygefraværsmønster senere på året forbedres markant.

FM sagde, at Arriva opgør sygefravær kvartalsvis, således at man ikke taber bonus for hele året. Nogle af de tanker kunne måske godt tænkes ind i en aftale i BAAS.

FM meddelte, at han med inddragelse af medarbejderrepræsentanter vil arbejde på at udarbejde en model, som kan drøftes på MEDudvalgsmødet i december. Det er ikke en let opgave, men vi gør et forsøg.

## **11. MT-kontrol i yderområder**

FM orienterede:

Billetkontrollørerne bevæger sig hovedsageligt inden for midtbyen, og det er også fornuftigt, at der kontrolleres mest der, hvor der er flest passagerer. Chaufførerne har dog et ønske om mere kontrol i yderområderne – specielt i visse dele af byen. FM har rettet henvendelse til MT for at få flere kontroller ud i yderområderne. MT vil tage sagen op sammen med AAK.

## **12. Indberetning af huller i vejen mv.**

FM meddelte, at appen "Borgertip" er hovedkanalen til indmeldinger vedr. huller i vejen mv. BAAS får ikke besked om disse indmeldinger, så hvis der ikke sker noget på det indmeldte, skal man kontakte DC, morgenudkørslen eller sin stationsleder.

TT gjorde opmærksom på, at en del chauffører har svært ved at bruge appen, fordi de ikke er så gode til at formulere sig skriftligt.

FM sagde, at man i så fald kan henvende sig til DC, morgenudkørslen eller sin stationsleder

## **13. Eventuelt**

PE spurgte, om BAAS har overvejet at udskifte pausebiler, stationslederbiler mv. med elbiler.

FM svarede, at det nok ikke vil have den store miljømæssige effekt, så hvis vi skal gå over til biler, som kører på el eller måske hybrid eller brint, skal det være pga. den positive signalværdi, det til gengæld klart vil have. Alle vores nuværende biler kan køre inden for miljøzonen, men skift til el/brint/hybrid indgår i vores overvejelser. For en stationsleder, som jo bruger bilen privat, kan rækkevidden dog være en udfordring.

PE spurgte, om Aarhus Kommune har taget højde for behovet for at kunne oplade, når der kun må køre køretøjer på ikke-fossile brændstoffer i kommunen i 2030.

IK bekræftede, at det er noget, der er taget højde for. I det udbud, der laves på ombygningen på Syd vil der indgå faciliteter til opladning af andre køretøjer end busser.