

MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Undervisningslokalet
Mødedato:	6. december 2022
Mødetidspunkt:	10.00-12.00
Mødeindkalder:	AM
Obligatoriske deltagere:	Hans Jørgen Østergaard Bjarne Larsen Sanne Gaarsdal Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Poul Erik Eskildsen Peter Crawford Bjarne Faurholt Jørgensen Ole Meier Bjørn Bjerre Jensen Senad Subo
Tilstede:	Hans Jørgen Østergaard (HJO) Bjarne Larsen (BL) Sanne Gaarsdal (SG) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Poul Erik Eskildsen (PE) Peter Crawford (PC) Bjarne Faurholt Jørgensen (BFJ) Ole Meier (OM) Bjørn Bjerre Jensen (BBJ) Senad Subo (SS)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	9. december 2022
Referat godkendt af:	Hans Jørgen Østergaard 14.12.2022 Poul Erik Eskildsen 16.12.2022

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Procedure ved uheld
4. Ejendomme

5. Miljøtiltag
 - a. Status på miljømål 2022 og nye miljømål for 2023
6. Arbejdsmiljøtiltag
 - a. Status på arbejdsmiljømål 2022 og nye mål for 2023
 - b. Malerkabinen
 - c. APV
7. Status på økonomi i AarBus
8. Personaleredegørelse
9. Arbejdsmiljøreddegørelse
10. Årshjul 2023
11. Opfølgning på spørgsmål fra sidste møde vedr. MEDkursus
12. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

3. Procedure ved uheld

HJO meddelte, punktet var sat på dagsordenen af medarbejderrepræsentanterne på baggrund af ulykken på Klostertorv.

BL orienterede:

Når en hændelse som denne indmeldes, går en fast procedure i gang. Det giver tryghed for alle, at der er en fast skabelon for det. DC ser på, hvad de kan konkret kan gøre i situationen. Hvis Klargøringen er mødt, kan DC kontakte dem og bede dem tage ud til uheldsstedet og den chauffør, der er involveret. Medarbejderen i DC kan kontakte en DC-kollega, som kan logge på hjemmefra, så kan man dele opgaverne med hhv. uheld og drift. Bagvagten bliver så tilkaldt, og i den konkrete situation tog den pågældende ud til stedet og talte med politiet og chaufføren. Chaufføren ønskede ikke yderligere hjælp og blev kørt hjem med en aftale om at tale med sin stationsleder dagen er, og der blev lavet aftale om psykologhjælp. Proceduren levede op til vores forventninger, og den konkrete situation giver ikke anledning til at foretage ændringer i den.

PC foreslog, at DC fremover kontakter den pågældende chaufførs TR eller AMR, så denne kan tage kontakt til chaufføren og være med fra starten. Stationslederen er firmaets repræsentant.

BL sagde, at AarBus ser det som et ledelsesansvar at tage hånd om chaufføren i situationen. Efterfølgende kan det være relevant at inddrage en kollega, fx når chaufføren skal tilbage på arbejde.

THA sagde, at det allerede er sådan, at chauffører får tilbud at kontakte deres AMR eller en anden kollega, i forbindelse med at de tilbydes psykologhjælp. Tidligere havde vi kollegagruppen, men den døde ud, da der ikke var behov. THA mente ikke, det er relevant at tilkalde TR/AMR umiddelbart efter, at et uheld er sket. Efter THA's erfaring har chaufføren typisk ikke brug for at have en masse mennesker omkring sig på det tidspunkt.

BL sagde, at der er plads til en vis grad af improvisation i de enkelte situationer. Umiddelbart vil kontakten til en kollega skulle ligge i AMR-regi, for måske er den pågældende chauffør ikke i en fagforening. Man ser på, hvad der er behov for i den enkelte situation. Måske vil chaufføren gerne tale med en TR. I kan kontakte ham/hende i de enkelte tilfælde og spørge om han/hun har behov for snak.

BL mente ikke, at det formelt skal indføres i proceduren.

BFJ sagde, at når chauffører ifølge THA får tilbud om at kontakte en kollega, så er det dækket.

BBJ spurgte, hvordan det kunne ske, at passageren kom under bussen ved ulykken på Klostertorv,

BL svarede, at passageren faldt forover, idet han bankede på døren på bussen, som var kørt ud fra stoppestedet, og han røg så ind under de bagerste tvillingehjul.

4. Ejendomme

HJO orienterede.

AarBus har lavet et oplæg til Aarhus Kommune på leje af 10-11 pavilloner. Kommunen vil prøve at tænke det ind i projektet omkring etableringen af ladestandere i fase 3 og 4. Det kan dog først besluttes i begyndelsen af det nye år. Der kan tidligst blive tale om en mere permanent løsning i 2026, når BRT forhåbentligt lander hos AarBus. Pavilloner ser ud som en god løsning.

PC henviste til skiltet ved kælderen på Station Syd, hvor der står max 3,5 tons og spurgte, om den vil kunne bære pavilloner.

HJO svarede, at der laves ingeniørberegninger på, om det kan lade sig gøre.

PE spurgte, om der er ved at blive opført cykelskur på Syd.

BL bekræftede dette og tilføjede, at det er en bekostelig affære.

SG oplyste, at støjturen ud mod Møllebakken forventes at stå klar om ca. 14 dage.

PE spurgte, om der bliver lavet fortov ved indkørslen fra Sletvej, så chaufførerne ikke skal gå hen over græsplænen?

BL svarede, at det ikke umiddelbart er planen. Vi ved ikke, om der må lægges fliser, og om det overhovedet er vores areal. Det må der ses på.

HJO oplyste, at der holdes møder med Aarhus Kommune om fase 3 og 4. Vi skal lave en plan for udbuddet af den næste elbuslevering - hvor mange busser skal vi have, på hvilke stationer og hvor mange ad gangen mv. Det skal kommunen bruge til at beregne, hvor ladestanderne skal stå, og hvor mange der skal være. Fra udbuddet gennemføres, går der 14-15 mdr., før der holder nye busser.

BFJ sagde, at TR'erne godt kunne tænke sig, at AarBus undersøger muligheden for digitale spejle. Det giver større sikkerhed og færre beskadigede spejle. Det er noget, Solaris leverer som standard.

HJO sagde, at det er en god pointe. Det er dyrt at skifte spejle, når de beskadiges. Ledelsen skal på besøg i Aalborg og vil her spørge til deres erfaringer med digitale spejle, ligesom man vil se på dette ved det kommende udbud på nye elbusser.

5. Miljøtiltag

a. Status på miljømål 2022 og nye miljømål for 2023

HJO orienterede:

Vi har brugt mere diesel pr. kilometer end sidste år. Det var forventeligt, da vi har færre 12 meter busser, og de store busser kører kortere på literen

På grund af det øgede antal elbusser er elforbruget som forventet også steget. Hvis man fraregner busser, er elforbruget dog faldet med 20% på stationer og i opholdshuse.

Vores vandforbrug er steget med 21 % i de første 3 kvartaler. Der skyldes at opholdshusene er kommet med i statistikken. Hvis vi fraregner dem, er der en stigning på 9 %, hvilket skyldes flere vaske på Vest. Vi undersøger, hvorfor man vasker flere busser her.

Varmeforbruget er faldet med 25 % primært pga. nedrivning af opstillingshallen.

Miljømål for 2022:

Miljømål 1: Elbesparelse på 54.000-60.000 kWh pr. år på alle 3 stationer pga. afbrydelse af lufttilførslen til busserne.

Der har været en samlet årlig besparelse fra september 2021 til september 2022 på 55.778 kWh., og det vurderes, at dette miljømål nås.

Miljømål 2: Elbesparelse på 20.000 kWh pr. år på ved ændret belysning på hhv. Vest og Nord. De første 9 måneder af 2022 udgør besparelsen 13.842 kWh. Det vurderes, at det bliver svært at nå målet på 20.000 kWh. Besparelsen forventes at blive omkring 18.000-19.000 kWh for året.

Miljømål 3: Forbruget af kølervæske skal følges på samme måde som motorolieefterfyldninger. Dette miljømål er opnået.

Miljømål for 2023:

Der formuleres to miljømål for 2023. Det ene bliver at se på antallet af vaske på Munkevejen. Det andet bliver et mål for besparelse på el. I hører nærmere.

Der er sat ekstra spande op til affaldssortering, og vi har sikret os, at vi lever op til lovkravene,

sådan som vi skal pr. 1/1 2023. Der er ikke krav om sortering af affald i opholdshuse og busser. Mængden er for lille i opholdshusene, til at det kan svare sig, og man skal ikke håndtere "fremmed" affald fra busserne.

PE spurgte, om man har et mål om at reducere tomkørsel med elbusser. Det må være dyrt.

HJO sagde, at man håber på, at der er ladestanderne ved tre endestationer i 1. kvartal 2023. Her er der allerede transformatorer, så det tager kun ca. en måned fra aftalen er underskrevet med entreprenøren til ladestanderne kan tages i brug.

SG understregede, at Aarhus Kommune er fuldt bevidst om, at tomkørsel er en dårlig ting både økonomisk og klimamæssigt.

PE spurgte, om det er noget Planafdelingen tænker ind.

SG bekræftede, at det tænkes ind i Planafdelingen, men det er først muligt at se på, hvor busserne skal køre, om der er brug for ekstra ladere og om busserne evt. skal køre i et andet forløb, når vi ser, hvilke busser vi får. Vi har 14 mdr. til dette, når en bus er bestilt. Ladeinfrastrukturen skal være på plads, før vi får busserne og ikke omvendt.

HJO takkede for input og meddelte, at man begynder at planlægge og vil inddrage alle relevante medarbejdere, så det hele tænkes ind.

6. Arbejds miljøtiltag

a. Status på arbejds miljømål 2022 og nye mål for 2023

BL orienterede:

Arbejds miljøarbejdet har i 2022 været præget af, at Anna har været på barsel. Der er lidt hængepartier, men vi satser på at nå de to mål for 2022.

I 2023 skal der ses på ergonomi ved de administrative arbejdspladser. Et andet mål kommer til at vedrøre en mere systematisk tilgang til opstart af nye medarbejdere på Værkstedet, i Klargøringen og på det administrative område. Der laves en fast plan for onboarding, så vi sikrer, at vi husker det hele.

Vi overvejer et 3.mål, for vi vil gerne have at vores ledere har et bedre overblik over vores certificering særligt på arbejds miljø. Vi ved ikke helt, hvordan det skal formuleres endnu. Der skal findes et passende niveau for, hvad ledere skal vide.

b. Malerkabinen

BL meddelte, at det forventes, at malerkabinen tages i brug i denne uge. Der er et par mindre hængepartier, som vi forventer bliver bragt i orden i denne eller næste uge. Pga. leveringsproblemer må enkelte ting som fx den rette belysning dog vente til 2023. Vi satser på at få besøg af brandvæsenet til besigtigelse i januar.

PE spurgte, om der godt må males i kabinen, når den ikke er godkendt.

BL sagde, at AarBus ikke har fået forbud mod at bruge malerkabinen. Den var heller ikke Atex-godkendt før, og renoveringen af malerkabinen med henblik på Atex-godkendelse er udelukkende sket for at få den med i arbejds miljøcertificeringen.

APV

BL orienterede:

På chaufførområdet var der en besvarelsesprocent på knap 40 %. Vi vil gerne have en besvarelsesprocent på 60-70 %. Det er der i de andre afdelinger, men det er også mindre enheder, hvor det er lettere at opfordre til at svare. Handleplanerne forventes at være på plads i hele organisationen i begyndelsen af det nye år. Der er ikke de store ting, bortset fra i Klargøringen, hvor der har været problemer mv.

Der afholdes halvårligt møde med kørselsafdelingen på torsdag, og her ser man på, om der er noget, der skal koordineres på tværs af stationerne. Der skal laves en ekstra indsats med handleplanerne på chaufførsiden for at finde ud af, om vi kører APV på den rigtige måde, når besvarelsesprocenten er så lav.

BBJ påpegede, at medarbejdersammensætningen i chaufførgruppen også spiller ind. Mange er ikke så boglige, og det kan være en tung proces at læse og forstå skemaet. Der var også tekniske problemer med mails, der er røg i spamfiltre, og desuden viste der sig, at en del chauffører aldrig åbner deres mailboks.

7. Status på økonomi i AarBus

HJO henviste til nedenstående skema, som blev vist på informationsmøderne i sidste uge. Det indeholder de vigtigste tal.

<i>i mio. kr.</i>	2022	2021	Udv. 2022-2021
Indtægter, busdrift	379,5	347,1	32,4
Chaufføromkostninger	193,0	188,9	4,1
Vognomkostninger	59,3	43,2	16,1
Produktionsomkostninger	252,3	232,2	20,1
Periodens resultat	-23,1	24,7	-47,8
Sammenligningsresultat	25,6	24,7	0,9

Stigningen i indtægter fra 2021 til 2022 skyldes en øget honorering fra MT pga. de stigende el- og dieselpriser. Det skyldes ikke øgede passagerindtægter. Stigningen i vognomkostninger skyldes indkøb af elbusser. Vi kommer ud med et underskud pga. de 30 mio. kr. vi hvert skal betale til Aarhus Kommune sammen med de 35 mio., ekstra vi skal betale i år og næste år. Hvis der korrigeres for det, ender vi på et resultat, der ligger tæt på resultatet fra sidste år. Så overordnet set er det tilfredsstillende.

PE spurgte, hvor meget billigere det er at servicere en elbus kontra en dieselbus.

HJO svarede, at det er noget, der regnes på. Elbusserne skal til service knap så ofte (ved 15.000 km vs. 30.000 km), dele er billigere og bremserne slides mindre. Til gengæld er der større dækslid på elbusserne. Elbusser er typisk billigere i drift, men de er dyre i anskaffelse.

BFJ påpegede, at der tager tid at tilpasse chaufførernes kørselsvaner til elbusser.

BL meddelte, at det er planen at lave et kørt grønt-projekt i det nye år på både el og diesel. Der

er stadig meget at lære om elbusdrift hele vejen rundt i organisationen, og det er en udfordring, at vi får forskellige elbusser hver gang.

HJO oplyste, at man regner på, om det vil kunne svare sig at investere i en kranbil i stedet for at bruge Viking.

8. Personaleredegørelse

SG orienterede på baggrund af det udsendte bilag.

Generelt ser det stort set ud som sidste år. Pr. 1. dec. er vi to ansatte mere i end i 2021. Antallet af arbejdsskader er faldet fra 20 i 2021 til 15 i 2022.

Aldersfordeling: Færre tjenestemænd. Naturligt, da vi ikke ansætter flere. Ligner tidligere år. Gælder også kønsfordeling. Men svært at få kvindelige chauffører.

Antallet af stoppede medarbejdere (eks. afløsere) er større i år end normalt. Antallet af afskedigede er lidt lavere, men dog på niveau. Af de medarbejdere, der selv har ansøgt afsked er 15 er blevet afløsere og 12 er fratrukt til pension eller efterløn. Nogle er der indgået en indbyrdes aftale med

PE henviste til den forholdsvis store antal medarbejdere over 60 år og spurgte, hvad man gør for at sikre, at AarBus har chauffører nok, når aldersfordelingen viser, hvor mange der kommer til at fratruede.

SG sagde, at en del af de nye, der ansættes, er over 60 år, så den andel vil være stor. Som vanligt planlægger med at ansætte hold af 8 personer 10 gange om året, og så er vi jo på niveau i forhold til den personaleomsætning på 60, som vi typisk har. Vi har et godt system, der kan håndtere udfordringerne.

PE spurgte, om den reklame for chaufførjobbet i Aarbus, som pt. ses har bag på nogle af busserne er udtryk for, at det er sværere at rekruttere.

SG sagde, at det handler om rettidig omhu. Der er ikke så mange på venteliste, og samtidig ved vi, at der skal afskediges chauffører på regionale ruter, og dem vil vi gerne fange, inden de opsiges. Vi får stadig ansøgere.

HJO spurgte, om man kan se en effekt af kampagnen.

SG svarede, at AarBus løbende modtager ansøgninger, så svært det er svært at sige, om nogle af dem komme på baggrund af kampagnen. Mange søger, fordi de kender nogen, der er ansat.

9. Arbejdsmiljøredegørelse

BL henviste TIL det udsendte bilag, som er en opsamling på input fra arbejdsmiljøgrupperne, og spurgte, om der var spørgsmål. Det var ikke tilfældet.

10. Årshjul 2023

BL oplyste, at der er sket en lille justering på nogle områder i forhold til årshjulet for 2022. Runderinger på værksted og klargøringen er reduceret, og Planafdelingen har ændret en smule på terminerne. Ellers er det det samme, som vi var i gennem i 2022.

11. Opfølgning på spørgsmål fra sidste møde vedr. MEDkursus

HJO spurgte, hvor stort behovet for et MED-kursus er.

BFJ sagde, at der er mange i både LMU og HMU, der ikke har været på kursus.

HJO oplyste, at det kursus, man har set på, kræver, at hele udvalget skal på kursus i to dage, ikke kun dem, der ikke har været af sted.

BFJ sagde, at de, der ikke har været på kursus typisk ikke ved nok om, hvordan systemet fungerer.

BL vil se på muligheden for en mere målrettet og kortere forløb, hvor der er fokus på, hvordan systemet virker. Han vil evt. drøfte det med medarbejdersiden for at høre noget mere præcist om, hvad der er behov for.

12. Eventuelt

PE påpegede, at man på videoovervåningen i Solarisbusserne kan se chaufføren. Er det tilladt?

SG svarede, at det i både personalehåndbogen og GDPR er beskrevet, at chaufføren er videoovervåget. Der er ingen som ser på videoer live, og harddisken tages kun ud, hvis optagelsen skal bruges til noget konkret, typisk sker det på baggrund af henvendelse fra politiet. Nogle gange beder politiet os om en bestemt sekvens, og så ser en betroet medarbejder i Aarbus det igennem. Videooptagelser gemmes i max 30 dage lidt afhængigt af bustypen.

BL påpegede, at man tidligere har drøftet, hvad der er godt at have rent sikkerhedsmæssigt. Tidligere kunne vi ikke se, hvad der skete på chaufførpladsen.

Han tilføjede, at det vil være fint at gøre opmærksom på, at man bliver filmet.

BBJ spurgte, om harddiske efterses. Han har oplevet, at nogle harddiske ikke har virket.

PSR svarede, at Værkstedet har en procedure for, hvilke ting der skal gennemses i bussen ved eftersyn, og det gælder også videoudstyr.

PC spurgte, om det er muligt at afløsere kan blive omfattet af AarBus' sundhedstilbud.

BL oplyste, at afløsere ikke er omfattet, for det vil betyde, at de skal beskattes. Rent skatteteknisk er de ikke i løn, når de ikke er i arbejde, og så skal den slags tilbud opgives til Skat. Elever er omfattet, da de har en fast kontrakt.

HJO oplyste, at Thomas fra IT på det seneste ledermøde redegjorde for de udfordringer, der vil være mht. IT. ved en evt. strømafbrydelse, og hvad man kan gøre for at afhjælpe det.

HJO oplyste desuden, at der er afholdt samtaler med ansøgere til økonomichefstillingen i går. Nogle af dem er sendt videre til test, og så afholdes 2. samtale. Det forventes at være på plads i løbet af 14 dage.

HJO sagde slutteligt, at Aarbus satser på at skulle køre til Smukfest igen i 2023. Vi forventer at få endelig besked i januar. Som tidligere oplyst har vi fået ros for indsatsen og for den efterfølgende evaluering. Vi får dækket vores faktiske udgifter.