

MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Undervisningslokalet
Mødedato:	12. september 2023
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) Sanne Gaarsdal (SG) 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:	Bjarne Larsen Tommy Hansen
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	19.09.2023
Referat godkendt af:	HJO 20. september 2023 PE 22 september 2023

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat af sidste møde
3. Brug af mobiltelefon og tablets under kørsel
4. Forslag om totalt forbud mod alkohol i AarBus
5. Afskaffelse af billetautomater og vekselpenge
6. Nye elbusser
 - a. Levering i 2024 og 2025
 - b. Udskiftning og vedligehold af dieselbusser
7. Miljøtiltag
8. Arbejdsmiljøtiltag

9. Ejendomme
10. Smukfestkørsel andre særkørsler
11. Vinterberedskab og evt. tiltag mht. opvarmning af elbusser
12. Chaufførbeklædning – point
13. Seniorpolitik i AarBus
14. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden bemærkninger.

2. Godkendelse af referat af sidste møde

Godkendt uden bemærkninger.

3. Brug af mobiltelefon og tablets under kørsel

HJO orienterede:

Vi ser et stigende antal henvendelser fra passager vedr. chauffører, der benytter håndholdt mobiltelefon under kørslen. Så sent som i går fik vi en klage over en chauffør, som sms'ede. Det er vi nødt til at gøre noget ved, inden der sker en ulykke på den baggrund. Der skal derfor nedsættes en arbejdsgruppe (med TR, AMR, BL og John) som skal arbejde med at finde ud af, hvad der skal gøres. Hvad siger reglerne, hvad er vores regler nu osv.?

PE sagde, at der også bør ses på, hvordan overfaldsalarm håndteres. Det er der ikke, at man kontakter chaufføren på både tjenestetelefon og privat telefon, inden man skriver på realtidsskærmen.

SG meddelte, at John Pallesen pt. ser på en revision af vores procedure.

HJO oplyste, at man i forbindelse med de nye elbusser har set på alternativer til de kameraer, vi har i busserne i dag. Der er tale om kameraer, der kan live streame, når alarmer aktiveres, og i disse situationer vil DC få besked. Langt de fleste alarmer fra busserne er fejllarmer, men når der er et overfald, vil dette kamera setup være en god mulighed. Intet er besluttet endnu, og prisen på kameraerne mv. kendes ikke.

PSR påpegede, at harddisk fungerer godt i forhold til datasikkerhed. Det vil være noget andet, hvis det skal streames.

BFJ mente, at det vil være smart, hvis DC straks kan se med.

OM spurgte, hvor mange fejllarmer, der er på et år.

SG svarede, at det kan undersøges.

PC sagde, at problemet med fejllaktiverede alarmer kan undgås med et system, hvor to knapper skal trykkes ned samtidigt. Så skal der ikke bruges tid på at undersøge, om det er en fejl.

4. Forslag om totalt forbud mod alkohol i AarBus

BBJ havde ønsket en drøftelse af dette, men efter at have talt med flere kolleger, vurderede han, at det ikke er et problem.

SG oplyste, at der ikke er en egentlig regel om, at man ikke må drikke alkohol, hvis man er i uniform til en intern reception o. lign., og heller ikke om, at man ikke må gå på fx værtshus i uniform. Det vil selvfølgelig være god skik at undlade at gøre det, men det er ikke noget AarBus har fundet anledning til at lave regler om.

HJO konkluderede, at den nuværende rusmiddelpolitik bevares, og man vil holde øje med, om der opstår et behov for ændring.

5. Afskaffelse af billetautomater og vekselpenge

HJO ønskede at vide, om chaufførerne har fået nogle reaktioner på dette fra passagererne.

BBJ sagde, at flere passagerer er trætte af det, og han mente, at det kan give diskussioner.

SG oplyste, at automaterne slukkes den 1. november, og der kommer et klistermærke på automaten hen over møntindkastet.

PC sagde, at flere har spurgt, om der kan komme en QR-kode på automaten, så folk kan betale med mobilepay.

HJO mente, at det har været drøftet i Midttrafik.

SG foreslog, at der kommer en QR-kode på, som fører til Midttrafiks hjemmeside eller til download af app.

PC sagde, at der mangler information til kunderne, om hvor de kan finde ting. Det er ikke nok at stikke en ældre dame en folder. Det er også en udfordring for udenlandske turister.

SG sagde, at chaufførerne må henvise til Midttrafiks kundecenter.

Efter mødet er der blevet tjekket op på Midttrafiks plan for information til kunderne og flg. indgår:

- En folder på både dansk og engelsk til kunderne om billetmuligheder efter 1. november (med et afsnit om særlig hjælp til ikke-digitale kunder) er tilgængelig i busserne nu. Samme information findes på Midttrafiks hjemmeside.
- Et stort klistermærke i gulvet der informerer om, at billetsalget stopper 1. november og henviser til, hvor man kan finde information om billetmuligheder. Påsættes den 2. oktober.
- Et klistermærke på automaterne, når de slukkes pr. 1. november. Her er der en QR-kode, som leder ind på den del af Midttrafiks hjemmeside, hvor man kan købe billet. Den side findes også i en engelsk version.

PE spurgte, hvad der skal ske med chaufførpungene.

SG oplyste, at der opstilles en kasse, hvor man kan aflevere punge, men man må også gerne beholde dem. Afleverede punge gives evt. til børnehaver.

6. Nye elbusser

a. Levering i 2024 og 2025

HJO orienterede:

Solaris har bekræftet leveringstidspunkterne. HJO har sammen med Morten og Thorkild fra værkstedet har været i Polen og har drøftet nogle ændringer bl.a. på baggrund af forslag fra AMR. Solaris ser på, hvad der er muligt, og vi ved nok mere på informationsmødet. Flere af ønskerne ser ud til at kunne imødekommes.

I kontrakten med Solaris har vi et system, der hedder eSConnect. Herigennem kan DC overvåge elbussernes strømforbrug og se, hvor langt en bus kan køre endnu. Det betyder, at chaufføren ikke hele tiden skal melde ind til DC. Det kommer i alle elbusser – også de gamle. Vi arbejder på, at data fra Volvo kan komme ind i samme system.

SG tilføjede, at det vil være et samarbejde mellem DC og chaufføren at holde øje med strømmen, men på den her måde kan DC være på forkant og få planlagt at skaffe en anden bus.

b. Udskiftning og vedligehold af dieselbusser

HJO sagde, at busserne i 700-serien osrer meget. De er ved at få skiftet nogle filtre og reservedele. Værkstedet knokler for at holde dem i gang. Nogle af busserne kommer til at køre meget langt for at kompensere for elbusserne.

PE påpegede, at den samme fejl nogle gange meldes ind 4-5 gange i BusRapp på en dag fordi det er noget, der skal laves senere. Det bør man oplyse om i appen og ikke bare skrive OK.

SG sagde, at man kan overveje at lave et nyt afkrydsningsfelt i appen, hvor man kan vælge at bussen laves senere.

HJO sagde, at Morten er orienteret om det.

BJF oplyste, at værkstedet på Station Nord er gode til at skrive lidt i tekstfeltet.

SG meddelte, at 16 busser kører på dispensation, fordi de ikke har partikelfilter. Den udløber i december. Vi har søgt forlængelse til den 1. oktober 2024.

7. Miljøtiltag

HJO oplyste, at projektet vedr. belysning i Klargøringen er afsluttet. Øvrig belysning skal være skiftet til LED inden udgangen af 2024.

SS sagde, at man i Klargøringen er meget glade for den nye belysning.

8. Arbejds miljøtiltag

SG orienterede:

Vi har haft besøg af en ekstern auditor til en såkaldt opfølgingsaudit. Der er fundet nedenstående 4 fejl. Det er mindre væsentlige fejl, men de skal udbedres:

1. Procedure for anmeldelse af arbejdsulykker:
Vores procedure er ikke tilstrækkelig, Vi skal anmelde alle de arbejdsskader, vi har kendskab til, også selvom medarbejderen ikke henvender sig og ønsker at anmelde. Det er ikke op til en medarbejder at vurdere, om noget er en arbejdsskade. Vi skal anmelde, og så må man se, om den enkelte medarbejder ønsker, at der skal ske yderligere.
2. Roller og ansvar mht. miljøarbejdet er mangelfulde. Anna har overtaget både miljø og arbejdsmiljø, og der mangler noget overlevering fra Brian på miljødelen.
3. Dokumentering af fx affaldssortering
Der mangler en procedure for, hvordan det håndteres.
4. Miljøhændelser
Vi har udskiftet 30 sprungne kølerslanger, men vi har ikke beskrevet den korrigerende handling.

Vi har også fået 6 bemærkninger vedr. ting, der skal ses på inden recertificeringen, som finder sted næste år. Desuden er der 10 forslag til forbedringer, som vi kan vælge at gøre brug af.

Malerkabinen kan stadig ikke arbejdsmiljøcertificeres, fordi vi bruger epoxy. Da den blev renoveret, var der fokus på det miljømæssige, og de regler overholder den, men når man nu ser på det arbejdsmæssige, så er det ikke godt nok. Vi ser på et alternativ til epoxy og håber på, at malerkabinen kan komme med ved recertificeringen.

9. Ejendomme

HJO meddelte, facaderne på bygningerne på Syd skal renses. Betalingen drøftes pt. med Aarhus Kommune.

BBJ oplyste, at endestationen ved Skjoldhøj er fyldt med graffiti.

SG sagde, at informationen vil blive givet videre til Bent, men det er en god idé at sende den slags ind til Borgertip, da endestationerne er kommunens ansvar.

PE foreslog ligesom på sidste møde, at der etableres flere parkeringspladser på Station Syd.

HJO meddelte, at spørgsmålet gives videre til BL.

10. Smukfest og andre særkørsler.

HJO sagde, at der er leveret et rigtig godt stykke arbejde til Smukfest, og chaufførerne har været glade for at køre. En liste med nogle mindre forbedringsforslag fra AMR er kommunikeret videre til MT. De andre særkørsler er også gået fint.

PE spurgte, hvor stor en belastning særkørslerne har været.

HJO svarede, at vi kører til Smukfest igen næste år og nok også til Fed Fredag, Grøn Koncert mm. Andet udover det, vil vi overveje nøje. Vi skal have busmateriel til det. Det kan godt hænge sammen personalemæssigt. Hvis det medfører overarbejde, så er det særkørslen, der betaler.

På et spørgsmål fra OM, svarede HJO, at særkørslerne ikke har medført udgået kørsel.

PE sagde, at han forventer at få besked, hvis der sker ændringer i aftalen med chaufførerne mht. særkørsler.

SG sagde, at der er lavet regler for, hvordan chaufførerne skal aflønnes, men det er aldrig blevet til en egentlig aftale. Det skal der ses på.

11. Vinterberedskab – opvarmning af elbusser

HJO orienterede:

Der er monteret T-stykker i alle Volvobusser på nær 1-2 stk. Volvo er sikker på, at det løser problemet med manglende varme. Når det bliver koldt i vejret, spørger vi chaufførerne, om det virker. Klargøringen og Driftscenteret starter som vanligt busserne en time før. Strømmen trækkes direkte fra laderne ikke fra oliefyret. Hvis det viser sig, at T-stykket ikke er nok, laves der en opgradering af det eksisterende fyr.

PE spurgte, hvordan Volvo busser, der kommer hjem i løbet af dagen, opvarmes, når de skal ud at køre igen.

SG sagde, at der arbejdes på, at DC kan starte opvarmningen op i bussen via eSConnect. Der er lidt udfordringer med det. Når to busser står ved en lader, lægger de beslag på 75 % hver, når stikket er i, uanset om de er færdigopladede eller ej. Hvis laderen, for at undgå dette, kobles fra en bus, når den er fuldt opladet, kan der ikke tændes for varmen i den vha. eSConnect. Vi arbejder på en løsning sammen med Solaris og EKO.

PE spurgte, om varmeapparatet vil kunne drives via ladere på endestationer, og om vores oliefyr godt må køre inden for miljøzonen.

SG sagde, at laderne ved endestationer ikke vil kunne nå at varme bussen op. Hun bekræftede, at oliefyret må bruges i miljøzonen.

Det blev aftalt at informere på infoskærmene om, at varmeproblemet i Volvobusserne forventes løst vha. T-stykket.

12. Chaufførbeklædning

SG orienterede:

Der skal laves en ændring i pointene. På et møde sidst i september vil man gennemgå, hvor tit chaufførerne skal have de forskellige beklædningsdele. Herefter ser man på point. Der skal ikke være forskel på prisen, alt efter om det fx er en skjorte af ny eller gl. model, eller om den er stor eller lille. Pointene skal afspejle, hvilken værdi en ting har for chaufføren og ikke den reelle pris.

Når der foreligger et forslag til en model, drøftes den i MEDudvalget. Resten af året gælder den gamle model. Den nye vil træde i kraft 1. januar.

OM spurgte, hvornår man kun må benytte tøj med det nye logo. Nogle chauffører er nervøse for, at de måske ikke har point nok.

SG svarede, at man fra foråret 2025 helt overgår til tøj med nyt logo. Efter 2025 må man fortsat gerne bruge poloer og skjorter med gl. logo under en trøje. Det tøj, der leveres i år, skulle der gerne være nyt logo på, og det vil der også være på det næste. Vi har fået alt det tøj, der står BAAS på hjem. Det sorteres der nu i, så hvis der er nogen, der vil have noget til billigere point, kan man købe det.

OM meddelte, at de nye kasketter er meget små, og ved nogle beklædningsdele er der forskel på størrelserne, alt efter om de har gammelt eller nyt logo.

SG sagde, at Hoffmann er blevet har bedt om at skrive i webshoppen, at man skal være opmærksom på, at man evt. skal have en anden størrelse. Vi spørger Hoffmann mht. størrelsen på kasketterne. SG ville gerne have haft tilbagemeldinger på deres størrelse lidt før.

PE sagde, at farven på shortsene falmer.

SG oplyste, at de nye shorts til kvinder fra Mascot holder farven godt. Dem kan man også bestille herremodellen af.

OM forslø, at det bliver muligt at få lange bukser i samme kvalitet som de nye shorts.

SG sagde, at shortsene blev valgt, fordi mange gerne vil have cargo lommer. Lange bukser med cargo lommer vil måske få lidt meget præg af arbejdsbukser, men vi ser på, hvad de ellers har af bukser med stretch.

13. Seniorpolitik

BBJ meddelte, at flere chauffører har udtrykt ønske om en seniorordning. De ønsker ikke at være afløser, men vil gerne have noget fast med færre timer. Måske kan man lægge det ind som fast regel i ansættelsen, at man kan gå ned i tid, men at ens pensionsopsparring fortsætter på 100 %

SG sagde, at AarBus tidligere har haft seniorordninger med nedsat arbejdstid, men når folk på seniorordning, så efterfølgende ville gå på pension, fik nogle problemer med at få fuld pension udbetalt, fordi de ikke havde haft arbejdstimer nok i tiden op til. Efterlønnen er på vej ud, men nogle har stadig muligheden, og så giver det problemer. Det kan sagtens drøftes at lave en

ordning igen, men der bliver nødt til at være et fast timetal for ordningen, og man skal finde ud af, hvordan der skal dækkes ind for ikke-besatte seniorordningsvagter. Det griber ind i mange ting.

BFJ påpegede, at det også kan give problemer med senior- og Arnepension, hvis man ikke har timer nok.

BBJ erkendte, at man sagtens kan finde problemer, men mente, at hvis folk informeres om konsekvenserne, kan de selv træffe deres beslutning.

SG understregede, at der godt kan laves en ordning, men AarBus vil ikke påtage sig ansvaret for at rådgive om konsekvenserne af den, for der er hele tiden nye regler. 3F må stå for rådgivningen.

Det blev aftalt, at SG indkalder til møde om dette.

14. Eventuelt

BFJ påpegede, at de 100 minutter, man har fået til indøvning, ikke kan ses i timebankerne.

SG har efter mødet undersøgt sagen, og alle timer for indøvning – også til natbusser – var tilskrevet, da mødet blev afholdt.

PE sagde, at nogle chauffører spørger, hvorfor de ikke får tilskrevet timer for at deltage i informationsmøder. Til det har PE svaret, at det er interesstimer, og hvis det er noget arbejdsgiveren VIL have at medarbejderne skal deltage i, så får man det at vide.

BBJ spurgte, om det er muligt at rykke tidspunkterne lidt næste gang.

SG sagde, at Disponeringen er behjælpelig med at flytte tjenester, hvis man gerne vil med.

PC spurgte, hvornår teammøder på stationerne starter op igen. Flere efterspørger dem.

SG sagde, at AarBus har valgt at lave informationsmøder i stedet. Stationslederne syntes, at tiden var løbet fra teammøderne, og de så gerne en ny form med gæster udefra. På teammøderne blev der ofte informeret om ting, der lige så godt kunne kommunikeres ud vha. infoskærme, hjemmeside mv. Hvis der er brug for et forum, hvor man i højere grad kan tale sammen, og hvor chaufførerne kan komme med noget til os, så kan vi se på det. Men vi skal undersøge, om der reelt vil komme nogen – også hvis der ikke tilskrives timer.

PE sagde, at han har talt med John om, at møderne helst skal kunne holdes, når der sker noget her og nu. Ellers er det de samme personer, der kommer.

BFJ sagde, at mange chauffører har problemer med, at de ikke har fået oplæring i de nye bustyper. Nogle ved ikke, hvordan varmen indstilles.

BFJ vil bruge TR-tid på en "Kend din Bus"-dag på Nord. Det har vi haft før, og det gav meget.

HJO opfordrede BFJ til at melde tilbage, når arrangementet har været afholdt, så man kan se, om det er noget, der skal kopieres på de andre stationer.

SS sagde, at man i Klargøringen i stigende grad står med busser, som ikke er sat til at lade, hvilket betyder, at man næsten ikke kan få dem ind i Klargøringen. Hvis ikke laderen går i gang, skal man trykke på nødstop og prøve igen.

HJO sagde, at man bør kunne se det i DC, hvis en bus ikke lader. Det kan være en teknisk fejl. Måske er laderen ikke sat rigtigt i, og så kan DC ikke se, hvor meget strøm den har. Vi drøfter det med DC.

SG bifaldt en kend din bus-dag, hvor man også kan vejlede vedr. ladere.

PE sagde, at møder i kalendere ser ud til at blive slettet, når den medarbejder, der har indkaldt fratræder.

SG oplyste, at det kun er mødeindkaldelser, man ikke har besvaret, der slettes, når en medarbejders profil slettes ved fratrædelse. Møder man har sagt ja til bevares. Muligheden for at booke TR som ressource, ligesom tidligere, er blevet efterspurgt, så man kan se om TR er optaget. Aftalen er, at TR som hovedregel altid kan indkaldes på TR dage, og hvis den ene TR ikke kan, så kan en anden. Hvis der er et møde, man ikke kan deltage i, kan man sende en mail og spørge om det kan flyttes. Måske er det ikke nødvendigt med en teknisk løsning. TR må også gerne give besked, hvis man ved, der er TR-dage, hvor man er optaget. Vi vil forsøge at sørge for, at der ikke indkaldes til samtaler, når der er LMU. Personaleafdelingen vil blive informeret om datoer for LMU.