

MØDE

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Videomøde
Mødedato:	16.03.2021
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 Hanne Levin de Lony Bjørn Bjerre Jensen 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) Hanne Levin de Lony (HDL) Bjørn Bjerre Jensen (BBJ) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	26. marts 2021
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen 26. marts 2021 og Poul Erik Eskildsen 29. marts 2021

Dagsorden

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

4. Ejendomme og opholdshuse
5. Miljøtiltag
 - a. Nye busser
 - b. Produkter, nye vaskemaskiner og -anlæg mv.
6. Arbejds miljøtiltag
 - a. Certificering
7. Ændring af firmanavn – den videre proces
 - a. Uniformer med nyt logo, point mv.
8. Status på corona-situationen
 - a. COVID-19 APV
9. Resultatløn
10. Eventuelt
Herunder personalenyt

FM bød velkommen til HDL og BBJ. HDL erstatter Teddy Thomsen i MEDudvalget, og BBJ var AMR-suppleant for Christian Frederiksen, som er fratrådt sin stilling som chauffør.

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

3. Køreplaner og fremkommelighed

FM orienterede:

De kommende køreplanerne for hhv. sommer og 2021/22 er baseret på de seneste perioders køreplaner.

Det er forventningen, at det vil tage en del tid, før BAAS er oppe på det samme passagertal som før corona. Vores produktionstal viser bl.a. et fald i antallet af skader og i dieselforbruget. Begge dele skyldes, at vi er mindre pressede i dagligdagen – mindre trafik og færre passagerer.

For at øge fremkommeligheden for busserne i Aarhus vil trafiklysene flere steder i byen blive synkroniseret og/eller blive styret efter signaler fra vores busser.

FM sagde desuden, at Aarhus Kommune også etablerer trafikovervågning af forskellige kryds i Aarhus for at kunne behovsstyre lyskrydsene i overensstemmelse med de aktuelle behov.

FM fortsatte sin orientering:

Vagtplaner for sommerplanen er udsendt, og Planafdelingen har fået stor ros for disse. Der arbejdes nu med vagtplaner for chaufførerne i helårsplanen. Herefter skal vi også se på, hvad planerne vil betyde andre steder i Busselskabet. Bl.a. vil antallet af busser, have stor betydning for, hvor mange ansatte vi skal have på værksted og i klargøringen.

BAAS overvejer at sætte mindre ladere op ved nogle af de "større" endestationer, hvor der kommer mange busser og hvor chaufførerne og busserne ofte har sine ophold. Busserne kan således lades op på også på disse endestationer i forbindelse med pauseafvikling.

BFJ sagde, at længere pauser på en række endestationer vil være oplagt at bruge til opladning af elbusser.

PJ spurgte, hvad en sådan lader koster.

FM svarede, at den koster i omegnen af 160.000 kr. alt efter størrelsen. Mindre ladere er lettere at anlægge og flytte end pantografer, men det vil måske være bedst at have en pantograf et sted, hvor der kommer mange busser fx på rutebilstationen.

Vi er ikke der endnu, hvor vi ved, hvor langt en natopladning kan række. Busserne skal også bruge strøm til andet end kørsel. De batterier, som elbusser leveres med, bliver dog hele tiden større.

4. Ejendomme og opholdshuse

FM meddelte, at renoveringen af opholdshusene er i mål. De har fået et tiltrængt løft.

PC sagde, at der i de store huse er problemer med, at varmen ikke når ud på toilettet.

FM sagde, at chaufførerne i givet fald skal fejlmelde dette.

FM oplyste, at Aarhus Kommune er langt med opsætningen af læskure ved endestationerne. Det sker som en følge af, at vi jo nu holder dørene på busserne lukkede ved ophold på endestationerne.

PE spurgte, om der kommer en overordnet plan, så folk kan se, hvor de skal parkere deres biler på Station Syd.

IK sagde, at der er lavet en optælling af parkerede biler i de perioder, hvor der er flest, og der bør være p-pladser nok, men man må vænne sig til at holde lidt andre steder end vanligt.

IK fortsatte og oplyste, at Danjord er langt med etablering af ladestruktur på Vest, hvor de er klar til at lægge kabler ned. Der vil blive dage, hvor gravearbejdet vil give lidt bøvl. Sådan er det, når man bygger om, men Danjord er med på, at vi skal kunne drifte imens.

Transformerne står klar til 1. april. Hovedtavlerne er flaskehalse, og på Vest kommer de den 9. april og på Syd en uge senere, og så skal de have en uge til at montere. De er forsinket ca. 14 dage i forhold til planen. Vi forventer, det står klar på Vest omkring den 16/4 og en uge senere på Syd.

Herefter laves den nye indkørsel, så man kan komme ind på anlægget, og køre bagom værkstedet og parkere busser ud mod Møllebakken.

BFJ spurgte, hvad tidsplanen er for etableringen af parkering uden for hegnet.

IK svarede, at det efter planen skal ske før sommerferien.

FM oplyste, at man i august begynder at rive opstillingshallen ned. De administrative ansatte, der har kontorer i denne bygning, skal så sikres nye faciliteter. Der er lavet en foreløbig skitse over, hvordan faciliteterne i Administrationen, Aulaen mv. kan løse denne midlertidige udfordring. Aulaen tænkes inddraget til chaufførstue, og der tænkes samtidig etableret to nye toiletter og køkkenfaciliteter. DC tænkes placeret i den del af Administrationen, der ligger tættest på Aulaen. De faciliteter, hvor bl.a. John Madsen, planafdelingen og Direktionen pt. har kontorer, vil også indgå i en midlertidig løsning. Vi er i en overgangsperiode nødt til at rykke sammen og håber så på en god løsning senere, hvor vi måske så kan komme til at sidde samlet i én bygning.

BBJ spurgte, om der kommer der en morgenansvarlig på Syd.

FM svarede, at det fortsat vil blive varetaget af DC.

BBJ tilføjede, at Lene på Vest er meget mere end en morgenansvarlig. Hun er også en, som chaufførerne snakker med, og derfor er det godt, at det altid er den samme. I DC skifter det.

FM: sagde, at der på Syd til gengæld fast er en stationsleder til stede. Men uanset hvad, skal vi hele tiden se på, om vi har det rette set up.

HDL spurgte, om der kommer nye koldvandsautomater. I sommer var vandet i disse ikke ret koldt.

FM meddelte, at det er noget man vil se på.

5. Miljøtiltag

a) Nye busser

FM oplyste, at vi får leveret 29 elbusser nu, og vi har 29 mere i pipeline til levering i 2022, hvor Nord kommer med. Uddannelse i elbuskørsel kører derud af.

HDL spurgte, hvor mange elbusser, der leveres på Vest.

FM svarede, at Vest får 11 elbusser i denne omgang og 3 i næste. I 2022 kommer der 15 elbusser til Nord. 6 af dem bliver 12 m busser til kørsel på linje 22 og 23.

PJ spurgte, om man får en chance til, hvis man ikke består elbusuddannelsen.

BL svarede, at man vil få et nyt tilbud til at bestå testen.

BFJ spurgte, om man helt har droppet brintbusser.

FM sagde, at brintbusser stadig kan være en mulighed, men at el pt. er det naturlige valg.

- b) Produkter, nye vaskemaskiner og -anlæg mv.

FM sagde, at BAAS går meget op i miljøet. Det afspejles i de nyanskaffede vaskemaskiner, der er installeret på Syd og Vest, og i det vandbehandlingsanlæg, der er installeret på Syd

6. Arbejds miljøtiltag

- a) Certificering

FM orienterede:

BAAS har længe arbejdet frem mod en certificering. Vi har nu valgt at lade os auditere på alle anlæg bortset fra på Værksted Syd. Den 12. og 13. april kommer der eksterne auditører på besøg på alle anlæg. De vil gå os efter "i krogene", og på baggrund af deres tilbagemeldinger vil vi få et klart indtryk af, hvordan vi står i forhold til en egentlig arbejdsmiljøcertificering.

Auditorerne vil muligvis gerne tale med nogle medarbejdere vedr. deres kendskab til, at vi har en arbejdsmiljøpolitik, arbejdsmiljømål osv. Vi udsender info om dette.

Værksted Syd holdes udenfor auditten, fordi malerkabinen her og nu giver udfordringer. Dette skal dog ikke blokere for en auditering af resten af virksomheden. Malerkabiner udfordrer alle - også alle de forskellige eksterne eksperter, vi gennem længere tid har talt med.

7. Ændring af firmanavn – den videre proces

- a) Uniformer med nyt logo, point mv.

FM sagde, at BAAS som bekendt skifter navn til AarBus. Det nye logo og navn er ved at blive indarbejdet. Der er mange ændringer at lave.

IK meddelte, at der er udsendt info om, at vores digitale identitet skifter 12. april. Alle mailadresser med @busselskabet.dk ændres til @aarbus.dk, men i en længere periode kan vi stadig modtage mails på de gamle mailadresser. Vores hjemmeside ændres til www.aarbus.dk. Adressen www.busselskabet.dk vil stadig virke, men den vil automatisk viderestille til aarbus.dk. Administrationen vil fra denne dato præsentere sig som AarBus i telefonen, og vi begynder at bruge det nye navn i notater, på blanketter, kuverter mv. Det bliver en glidende proces, hvor vi også skal have skiftet logo på fx busser og bygninger. Det nye logo er allerede på de nye elbusser.

PC sagde, at chaufførernes point ikke rækker ikke til udskiftning af al beklædning indenfor 2 perioder.

IK sagde, at vi i en periode kommer til at bruge tøj med både nyt og gl. logo. Udskiftningen skal ikke nødvendigvis ske i løbet af to perioder. Hvis nogen kommer i bekneb mht. point, så hjælper vi. Vi kommer hurtigere i bund med skjorter og poloer, så de får hurtigere nyt logo. På et tidspunkt bliver det vigtigt, at det er det yderste tøj, der er nyt logo på, men der er ikke sat en skarp slutdato for udfasning af gl. logo.

FM sagde, at BAAS gerne vil markere navneskiftet. MT og AAK vil gerne markere elbusser, så måske markerer vi begge dele samlet, når ladeinfrastrukturen er klar. Det skal koordineres med MT og AAK.

IK tilføjede, at der ikke har været så meget fokus på markering af navneskiftet, da corona begrænser udfoldelsesmulighederne en del.

PE foreslog, at chaufførerne får en sommerjakke med nyt logo, som de kan have på i forbindelse med markering af navneskift og nye elbusser.

8. Status på corona-situationen

a) COVID-19-APV

BL orienterede:

Vi har haft en lang periode uden nye smittede, men nu har vi igen et par stykker, og vi hører, at flere er nødt til at gå hjem i isolation pga. nære kontakter, der måske er smittede. Vi har haft et par medarbejdere, der har været på intensiv og en af dem har nu været fraværende i 3 måneder. Det er vigtigt at vi fortsat tager de fornødne hensyn og overholde regler vedr. afstand, værnemidler mv.

Der bliver muligvis krav om at møde op med negativ test til el buskurser, som max er 72 timer gammel. UC plus udsender brev.

Vi laver en COVID-19 APV. Det er gennemført i Administrationen, hvor fokus især har været på det at være sendt hjem for at arbejde. I de øvrige afdelinger kommer det til at handle om, hvordan det er at møde ind. Der bliver nok ikke iværksat en masse handlinger på baggrund af APV'en, men det er vigtigt at få nogle tilkendegivelser på, hvordan medarbejdere har det i den nuværende situation, så vi sikrer de bedste forudsætninger for også fremadrettet at træffe rigtige beslutninger.

Måske skal der arbejdes med noget kommunikation.

PC spurgte, om BAAS vil bede alle om at blive vaccineret.

FM svarede at BAAS vil lægge sig op ad myndighedernes anbefalinger ligesom hidtil. Så der bliver ingen tvang, medmindre staten pålægger os det.

PC spurgte, hvordan det vil blive håndteret, hvis en chauffør kun kan blive vaccineret i arbejdstiden.

BL svarede, at vaccination som udgangspunkt skal ske uden for arbejdstiden, og det er der mulighed for.

PC spurgte, om eventuelle bivirkninger ved vaccination vil tælle som almindelig sygdom.

BL bekræftede, at det vil være tilfældet.

PJ meddelte, at der ifølge AMR ikke er mange chauffører på Syd, der har svaret på APV'en.

BBJ sagde, at der på Vest er store udfordringer bl.a. pga. sprogproblemer. Han opfordrer alle til at deltage og tilbyder at hjælpe. Nogle er bange for at svare, selvom besvarelsen er anonym.

FM meddelte, at BAAS vil bruge de besvarelser, man modtager og så overveje, om det skal gøres anderledes. Vi ser på, om der er behov for yderligere.

9. Resultatløn

FM meddelte, at det har vist sig at være en umulig opgave at finde en fornuftig model i øjeblikket, hvor intet er normalt. Måltallene er helt atypiske. Coronarestriktionerne har bl.a. betydet mindre trafik, færre passagerer – og dermed også færre skader og mindre forbrug af diesel. Direktionen foreslår, at der derfor heller ikke laves en egentlig resultatlønsaftale, baseret på en række måltal, men i stedet arbejder med en løsning, der svarer til løsningen sidste år.

BFJ syntes, det lød som en fornuftig løsning.

Da de andre tilstedeværende også bakkede op om direktionens forslag, konkluderede FM, at det så var dette, der ville blive arbejdet videre med.

10. Eventuelt - Herunder personalenyt

FM orienterede: Der er på det seneste sket meget i ledelsesgruppen. Shahram er stoppet som stationsleder, Jørgen fratræder ved udgangen af marts måned sin stilling som leder af teknisk service, og Poul har sin sidste arbejdsdag som værkstedschef den 28. maj. John Madsen (leder af går på pension i slutningen af august.

De medarbejdere, vi skal sige farvel til den kommende tid, efterlader nogle "store huller" i BAAS. Vi respekterer naturligvis deres beslutning og ønsker dem alt godt også fremadrettet, men vi får en række personalemæssige udfordringer, vi skal have fundet gode løsninger på.

Således er vi i direktionen meget glade for, at John Pallesen har sagt ja til også på permanent basis at træde ind som stationsleder på Syd – samtidig med at han fortsætter som leder af DC, og at THA har sagt ja til at overtage funktionen som stationsleder på Nord og Vest.

BBJ og BFJ sagde, at man havde taget godt imod løsningen på stationslederstillingerne.

Stillingerne som værkstedschef og som leder af teknisk service vil blive slået op snarest muligt og så vidt muligt inden månedens udgang. Stillingen som leder af klargøringen vil vi afklare efterfølgende samtidig med, at vi i den givne situation vil vurdere, om "kortene kan blandes anderledes" – altså om der bl.a. er opgaver, der med fordel flyttes over til andre osv., osv. Men bl.a. fordi basisproduktet er i orden, og buskørslen afvikles som den skal – og på højt niveau, så er BAAS godt rustet til at klare disse udfordringer også, og forhåbentlig til alles tilfredshed.

PJ spurgte, om MEDudvalgsmøder fremover vil blive afviklet som videomøder. Det vil være godt, hvis det er enten eller, for der var lidt forvirring om det denne gang.

FM sagde, at i den nuværende situation var udgangspunktet, at møderne blev afholdt som videomøder, men samtidig meddelte vi, at hvis det gav nogen problemer af teknisk karakter, ville BAAS stille lokale og faciliteter til rådighed.