

MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Undervisningslokalet
Mødedato:	13. marts 2018
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 Jean Philip Ricard Bjarne Faurholt Jørgensen Hans Horsten Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Valgfri deltagere:	
Tilstede:	Finn Mikkelsen (FM) Bjarne Larsen (BL) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Poul Erik Eskildsen (PE) Peter Crawford (PC) Jean Philip Ricard (JPR) Bjarne Faurholt Jørgensen (BFL) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	22. marts 2018
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen 22. marts 2018 Poul Erik Eskildsen 26. marts 2018

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Trafikplan 2018
 - Sommer-/og helårsplan
 - Erstatningskørsel for Letbanen - beredskab ved nedbrud
4. El-busser og tællebusser
5. "BusRapp"
 - App til indrapportering af skader og fejl

6. Persondataforordning
 - Kort orientering
7. ISO miljøledelse 2018
 - Procesmål
8. Bygninger og omlægning af plads på Station Syd
9. Kursusforløb for ledere og mellemedere i 2018
10. Procedure i forhold til sikkerhed ved stenkast mv.
11. Problem med våde gulve på toiletter i opholdshuse
12. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

3. Trafikplan 2018

a. Sommer-/og helårsplan

b. Erstatningskørsel for Letbanen - beredskab ved nedbrud

FM orienterede:

Sommer- og helårskøreplan

Vi har fået køreplaner for sommer 2018, og planafdelingen er i gang med vagt- og turnusplaner. Planerne sendes ud til bemærkninger, når de er færdige. Vi forsøger at få planerne færdige så hurtigt som muligt, så vi kan komme i gang med helårsplanen, når vi får køreplanerne primo/medio april.

Der vil blive inviteret til en seance med planlæggerne i MT, hvor man kan få indblik i, hvordan der bliver arbejdet med køretider. Arbejdet er nu baseret på realtidsmålinger på den faktiske og udførte kørsel, og det giver nogle muligheder og nogle data i en form, der ikke har været tilgængelig før. Så med mindre der sker noget i perioden fra køreplanerne bliver lagt til de skal idriftsættes, så burde køreplantiderne være planlagt rigtigt.

JPR spurgte, om der tages højde for eksempelvis bump på linje 22, som i øvrigt også kan være med til at give rygproblemer og sygefravær blandt chaufførerne.

FM svarede, at der til stadighed arbejdes med at undgå bump. I første omgang har MT prøvet at løse problemet på linje 22 via mere køretid, og der vil efterfølgende også blive set på anlæggene af bumpene. Vi er ikke tilfredse med hverken disse bump eller bump i al almindelighed, som kan give problemer for både chauffører, passagerer og busser.

JKP spurgte, om der er planer om linjeændringer. Han henviste bl.a. til, at linje 86 er blevet en populær linje for passagererne efter den blev ændret sidst.

FM svarede, at der ikke er planer om linjeændringer, og vi ved ikke, hvad der konkret vil ske med linje 86. Vi ved kun, at linje 86 bliver mindre aktuel, når Letbanen kommer i gang på "Grenaa-delen".

Erstatningskørsel – togbusser

Vi planlægger med, at "Odder-delen" af Letbanen kommer i gang inden sommerferien, og at "Grenaa-delen" sættes i drift inden jul 2018, men vi ved intet konkret.

Beredskab – nedbrud på Letbanen

Vores beredskabsaftale med MT har været aktiveret en enkelt gang. Modellen skal nu evalueres. Vi har p.t. fem busser og fem chauffører parate, hvis/når behovet for nedbrudskørsel opstår. Vi skal sammen med MT og Keolis have aftalt det fremtidige setup, og i denne sammenhæng have aftalt, hvem der skal tage sig af hvad.

4. El-busser og tællebusser + BRT

FM orienterede:

El-busser

Vi skal have købt 4 stk. 12 m. el-busser til linje 13. Vi har afsluttet anden forhandlingsrunde, og håber på at kunne tage en beslutning inden påske. El-busserne forventes p.t. i drift senest medio 2019. El-busser er noget dyrere end dieselbusser. Det er imidlertid væsentligt, at vi er med på udviklingen i branchen og gøre os nogle erfaringer. Politisk er der fokus på El-busser og andre alternativer til dieseldrevne busser, og man kan let forestille sig, at det vil sætte sine præg på eventuelle fremtidige udbud – især af bybuskørsel.

De 4 El-busser finansieres af en del af overskuddet fra 3. udbud. Således belastes BAAS ikke resultatmæssigt af eventuelle merudgifter i forbindelse med de 4 el-busser.

BRT-løsninger ses også som en mulighed fremadrettet. BRT betyder Bus Rapid Transit. Det er "letbane på gummihjul", hvor store busser fx 18 m eller 24 m (dobbelt ledbus) kører i egne vejbaner adskilt fra den øvrige trafik og har prioriterede lyssignaler.

JPR sagde, at man jo har forsøgt sig med busbaner i Aarhus, og at man på fx Grenaavej, mødte det problem, at busbanen også blev brugt til at henstille havarerede køretøjer. Så "ryger fidusen", så arealer til BRT skal alene reserveres til busserne, så de kan komme uhindret frem.

FM sagde, at BRT måske kan være en mulighed i Ringsvejssystemet og på Skanderborgvej, hvor der er mange passagerer. Det kan måske være en forløber for en kommende Letbane.

Tællebusser

Vi har pt. automatisk tælleudstyr i 44 busser. Udstyret sidder imidlertid hovedsagelig i de mindste og ældste af BAAS busser, og skal der tælles passagerer med dette udstyr, skal BAAS sende busser på gaden, der ikke er tidssvarende – økonomisk, miljømæssigt og komfortmæssigt. Vi har derfor foreslået, at der monteres tælleudstyr i alle 150 af BAAS' nyeste busser herunder samtlige busser, der kører i kontrakt for MT. Det forventes, at der tages en beslutning herom i løbet af marts måned.

PE ønskede at vide, hvor præcist tælleudstyret er.

FM svarede, at udstyret kalibreres pr. bustype. Princippet er, at hvis man eksempelvis har en registrering på 90 passagerer via udstyret, så foretager man samtidig en fysisk optælling af passagerantallet og korrigerer så optællingen via udstyret pr automatik i den udstrækning, der måtte være behov.

JPR spurgte, hvad der ellers registreres: Brug af rejsekortudstyr, app, billetautomater?

FM bekræftede, at der registreres noget der, men BAAS ved ikke, hvordan de data samkøres med passagertællinger.

5. "BusRapp"

a. App til indrapportering af skader og fejl

IK orienterede:

Sidste år kørte vi et pilotprojekt med 12 chauffører. I den forbindelse fik vi udviklet to apps. De fik utrolig god feedback, så app'en "Bustjek" (en elektronisk version af fejlrapporten) er blevet videreudviklet til også at omfatte skadesanmeldelser, og den hedder nu BusRapp. I BusRapp kan man i et flow indrapportere skader og tekniske fejl, og værksted, skadesadministration og DC får så de oplysninger, der er relevante for dem hver især. Man guides igennem, og der er bl.a. mulighed for at tage billeder og indsætte position.

App'en og det bagvedliggende system til opsamling af data testes hos udvikleren lige nu. Herefter skal smartphone og app så testes på en større gruppe chauffører, 50 i alt inkl. de 12, som var med i den første test. TR og AMR skal være en del af testgruppen, så vi kommer bredt ud i medarbejdergruppen.

JKP spurgte, om papirgangen så vil blive reduceret eller dobbelt.

IK svarede, at det ikke skal være dobbelt. Papirblanketterne fjernes, når alle chauffører er med. Der skal planlægges et uddannelsesforløb alt efter behov, i stil med forløbet da e-boks blev indført i forbindelse med udsendelse af lønsedler. App'en erstatter ikke opkald til DC. Man skal fortsat ringe ved uheld.

HH gjorde opmærksom på, at en del chauffører har læse- og skrivevanskeligheder.

IK sagde, at de vil kunne få hjælp af DC og aflevere data mundtligt. De vil jo også have problemer med at udfylde en papirblanket.

FM meddelte, at man bevidst har valgt en tidsmæssig lang proces, så der var tid til en brugerundersøgelse og tid til at afholde workshops med de involverede medarbejdere og grupper af medarbejdere, og endelig tid til at teste.

6. Persondataforordning

a. Kort orientering

IK orienterede:

Det er vedtaget i EU, at en ny persondataforordning skal træde i kraft den 25. maj 2018. Der er ikke mange nye regler mht. registrering, håndtering og opbevaring af persondata, men det er nyt, at manglende overholdelse af reglerne kan give bøder. Hvis loven ikke overholdes, kan en virksomhed få en bøde på op til 4% af omsætningen, men hvornår det er så grelt, at man får en bøde vides ikke. Ved kontrol vil det blive tjekket, om man overholder loven, og der vil blive set på de beskrivelser, man har lavet.

En tilføjelse til loven er "right to be forgotten" dvs. glemt elektronisk. I forhold til vores app BusRapp betyder det, at vi, når vi får vidne og modpartoplysninger, skal oplyse om, at data registreres. Proceduren vil blive den, at chauffører udleverer en seddel til modpart og vidner, hvorpå der gøres opmærksom på dette, og der vil så være en henvisning til en nærmere beskrivelse på hjemmesiden.

7. ISO miljøledelse 2018

a. Procesmål

FM orienterede:

Vi har defineret procesmål for 2018 i forhold til forbrug af diesel, vand og varme. Det er vigtigt at have en grøn profil og udvise miljøvenlig adfærd. Det er også noget kunderne, vælgere og politikere har fokus på, og derudover er der økonomi i det i forhold til kontrakter/tildeling af kontrakter. Miljøcertificeringen betyder, at BAAS kan få ca. 5 kr. mere i timen pr. køreplantage. Det svarer til 2,5 – 3,0 mio. kr. årligt, men når det er sagt, er det også vigtigt at notere sig, at der naturligvis også er en række omkostninger forbundet med at være miljøcertificeret.

Dieselforbruget er der selvsagt stor fokus på, og det er især chaufførerne, der kan påvirke forbruget af diesel. Et større antal store busser, som bruger mere diesel, udfordrer os imidlertid på forbrugssiden. Som en del af vores procesmål begynder vi nu igen at lave kørselsprofiler. Der er drøftelser i gang med Adibus i den anledning, og de har lovet os noget inden udgangen af maj.

PE spurgte, om det kan mærkes, at der ikke har været fokus på at køre grønt længe.

FM sagde, at det er svært at sige, hvor meget det konkret betyder. Vi kører noget andet, og med flere store busser.

JPR spurgte, om der er overvejelser om at ændre på anlæggene fx dele Syd og købe mere plads på Vest.

FM svarede, at der ikke er problemer inden for rammerne af det, vi har i dag. Togbuskørslen forsvinder i løbet af 2018. El-busser vil kræve lidt ændrede faciliteter, men det er kun nødvendigt med væsentligere ændringer, hvis vi går ind i BRT-løsninger med eksempelvis 24 m. lange køretøjer.

JPR sagde, at man på et stationsmøde på Nord har drøftet, at der er udfordringer med mange busser på Nord. Og nogle pladser egner sig dårligt til andet end 12 m. busser.

FM meddelte, at der ikke kan være flere busser på Nord, men det vil være u hensigtsmæssigt at køre linje 86 fra Syd, og det er den, som udfordrer. Men det kan godt være, at vi skal kigge på det allerede nu. Der sker meget i Lisbjergområdet. FM oplyste også, at han forventer, at BAAS om 3 år har flere busser end før K17, og at det således er en "relevant snak".

8. Bygninger og omlægning af plads på Station Syd

Der skal ny belægning på pladsen på Station Syd. Det er noget Aarhus Kommune står for. Det kræver en del logistik, for driften skal køre samtidigt.

9. Kursusforløb for ledere og mellemledere i 2018

FM orienterede:

Vi igangsætter et kursus-/mødeforløb, hvor der bl.a. vil blive drøftet mål, strategier og handleplaner. I første omgang inddrages direktionen og de mellemledere, som refererer til direktion, og som har personaleansvar. Derefter involveres flere ansatte, så en proces kan sættes i gang i hele organisationen. Selskabets mål og strategier skal være styrende for alt, hvad vi laver, og vi skal have konkrete handleplaner mv. for den enkelte medarbejdergruppe og/eller enkelte medarbejder. Det startes op i 2018, men det er egentlig en proces som aldrig ender. MEDudvalget vil blive inddraget og løbende informeret.

JPR spurgte, om der vil komme en nærmere beskrivelse.

Det bekræftede FM og understregede, at der ikke er noget, der bliver hemmeligt.

10. Procedure i forhold til sikkerhed ved stenkast mv.

Punktet var på dagsordenen efter ønske fra TR for chaufførerne.

PE meddelte, at der har været tre eksempler med brug af peberspray bussen, og han efterlyste en procedure for håndtering af dette. I de konkrete tilfælde blev det håndteret ved udluftning, men hvad hvis chaufføren havde fået det i øjnene. PE påpegede, at i et af tilfældene blev chaufførens opkald til DC besvaret af en telefonsvarer.

BL sagde, at det er svært at lave forholdsregler for eller situationer. Det må drøftes med DC og løses i den konkrete sammenhæng. Så kan vi evaluere på løsningerne efterfølgende. Mht. telefonsvaren så har chaufføren ramt det tidspunkt, hvor telefonen flyttes fra DC og til den medarbejder, der skal have tlf. med i hånden, men chaufføren ringede ikke op igen, og han prøvede ikke at ringe på akutnummeret.

HH understregede, at det er farligt at få peberspray i øjnene.

FM opfordrede til, at det i arbejdsmiljøregi undersøges, hvilken effekt peberspray har. Så må det på den baggrund vurderes, om der skal gøres noget.

Med henvisning til en hændelse ved City Vest sagde PE, at den nye trafikplan har flyttet problemerne med stenkast.

BL meddelte, at DC i de konkrete situationer vurderer, om der er tale om en gentagen hændelse inden for kort tid og i et område, hvor der ofte er problemer, og i så fald ledes bussen uden om, men vurderinger kan ikke baseres på meget gammel historik.

FM spurgte, om man på baggrund af de nye linjer kan se på, om der er behov for at lave nye faste omkørselsplaner for, hvor busser skal køre hen i tilfælde af problemer med stenkast.

BL svarede, at man er i gang med at gennemgå beredskabsplanen, da den er gammel. Tidligere gav det mening med faste omkørsler, men nu sker der ting mange steder i byen. I

øjeblikket har vi dog kun enkelthændelser. En god dialog med politiet er vigtig. De rykker hurtigt ind i problemområder. Én episode er én for meget, men udviklingen mht. chikane af chauffører er positiv specielt set i forhold til øvrige offentligt ansatte.

JPR gjorde opmærksom på en episode med kast af en genstand på Kloostertorv og sagde, at der hele tiden bør være fokus på det område. Det er et sted med mange socialt udsatte, og vi har før haft andre problematikker her. Han mente i øvrigt, at der er et vist mørketal i forhold til nultolerancer.

FM sagde, at det ikke skal gøres til et isoleret chaufførproblem. BAAS har et også et ansvar for kunderne og busdriften som sådan. Det er hele tiden noget, vi skal have fokus på.

BL sagde, at der helt sikkert er et mørketal i forhold til hændelser med nødåbnere. Mange melder det ikke ind, men alvoren af en episode handler om, hvordan den enkelte oplever den. Det er det, der afgør, om noget er en nultolerance.

JPR spurgte, om chaufføren får en tilbagemelding på en indmeldt nultolerance fx pr. brev som tidligere.

HH svarede, at tilbagemeldingen nu sker ved en personlig samtale med en AMR.

11. Problem med våde gulve på toiletter i opholdshuse

Punktet var på dagsordenen efter ønske fra TR for chaufførerne.

FM meddelte, at vand på gulvet ikke er godt for sikkerheden, så det er et krav, at man tørrer op efter sig, hvis man spilder vand på gulvet.

BL spurgte, om det er et problem i konkrete opholdshuse.

HH svarede, at det især ses i opholdshuse for Station Vest, specielt på Tilst Vestervej.

BL opfordrede til at drøfte det med stationslederen.

12. Eventuelt

FM orienterede:

Siden 1. marts har alle chauffører skulle kunne dokumentere, at de har gennemført handicapbevidstgørende undervisning.

Hvis man ikke har sit bevis med, kan det resultere i en bøde på 1.000 kr. til chaufføren. Har man ikke gennemført uddannelsen, kan det medføre en bøde på 4.000 kr. til chaufføren og 8.000 kr. til busselskabet.

Vi påtænker at lave en proces, hvor man kommer forbi stationslederen, så vi får registreret at alle har taget kurset, lidt ligesom kørekorttjek.

JPR opfordrede til, at der tages kontakt til Trafikstyrelsen, for det er fjollet, at det blå bevis ikke kan bruges som dokumentation.

BL meddelte, at der har været en lang proces med Trafikstyrelsen og de uddannelsessteder, der har udstedt AMU-beviserne, og Trafikstyrelsen har erkendt, at det er en

uhensigtsmæssig løsning. Hvis man har en smartphone, er det letteste for chaufføren at have et billede af beviset med. Det er acceptabel dokumentation. Vi vil presse på for, at kurset kommer på det blå bevis.

JPR foreslog at BAAS, når alle chauffører har været på kursus, undersøger om det er nok, at man i en database kan se, at chaufføren har kurset, hvis han/hun ikke har AMU-beviset med.

BL svarede, at det er politiet, der tjekker, så den løsning dur nok ikke.