

# MØDE

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	2. december 2014
Mødetidspunkt:	10.00-12.00
Mødeindkalder:	Anja L. Mathiesen
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Frits Vittrup Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Pernille Stage Rusbjerg Bente Mikkelsen Jean Philip Ricard Peter Frentz Ejler Møller Petersen Houman Khakpour Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Valgfri deltagere:	Bjarne Larsen
Tilstede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Frits Vittrup (FV) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Bente Mikkelsen (BM) Peter Crawford (PC) som suppleant for Jean Philip Ricard Peter Frentz (PF) Ejler Møller Petersen (EMP) Houman Khakpour (HK) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC) Bjarne Larsen (BL)
Fraværende:	Jean Philip Ricard
Udfærdiget af:	Anja Mathiesen
Referat udfærdiget:	15. december 2015
Referat godkendt af:	Torben Høyer og Ejler Møller Petersen den 15. december 2014

## Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat fra sidste møde
3. Ny hjemmeside
4. I LIKE

5. Genskin i busruder
6. Ændringer i årshjulet for sikkerhedsarbejdet
7. Forhandling af AMR-aftale
8. Kriterier for indkaldelse til samtaler, samtaletyper mv.
9. Busselskabets bonusaftale
10. Ny MED-aftale
11. Kvartalsregnskab
12. Nyt IT-udstyr i busserne
13. Eventuelt

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

Godkendt uden kommentarer.

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

Godkendt uden kommentarer.

### **3. Ny hjemmeside**

TH orienterede om tankerne bag den nye hjemmeside, som er under opbygning. Hjemmesidens brugere er for langt størstedelens vedkommende medarbejdere i BAAS. Den nye hjemmeside lægger derfor primært vægt på medarbejderne og brugervenligheden i forhold til dem. På hjemmesidens forside lagt vægt på, at signalere sammenhængskraft og medarbejderejerskab bl.a. ved hjælp af billeder af medarbejdere og diverse dagligdags produktionsdata der konkretiserer hvad der egentlig produceres hver dag i fællesskab.

Det bliver mere tydeligt for eksterne besøgene, hvad de skal søge oplysninger om hos MT, og det bliver lettere for dem, der skal have trafikinformationer at komme hurtigt videre til MT's hjemmeside.

PF ønskede at vide, hvad den nye hjemmeside koster.

TH svarede, at projektet løber op i godt 200.000,- kr.

BM opfordrede til, at informationer på hjemmesiden også udsendes på papir, da ikke alle bruger hjemmesiden.

THA svarede, at alle opslag, som kommer på hjemmesiden, også udsendes på papir, men ofte forsvinder de fra opslagstavlerne efter meget kort tid.

#### **4. I LIKE**

TH gjorde status og meddelte, at BAAS ikke fik chauffører på top 5, men én blev nr. 13 og én blev nr. 18. TH kunne konstatere, at I LIKE kampagnerne ikke umiddelbart slår igennem i BAAS. Måske ændrer det sig, når det bliver tydeligere, at man kan anvende bus-/vognnummeret til I LIKE. Som bekendt kommer passagererne ikke nødvendigvis forbi chaufføren i BAAS' busser. BAAS vil gerne arbejde med kundeservice på en måde, der sikrer, at alle medarbejdere er omfattet. TH mente, det er vigtigt at tydeliggøre over for kunderne, at det er et menneske, der kører bussen, og navneskilte i en eller anden form er derfor en god idé.

BM sagde, at hun ikke ønsker at køre med navneskilt, da det virker anderledes at få skæld ud af en kunde, der nævner ens navn.

EMP sagde, at MT bør tage det lidt mere alvorligt, når de laver kampagner. Der er for meget fokus på, at chaufføren skal være underholdende. Han mente, at hvis den form for service bliver normen for passagererne, så bliver de chauffører, der ikke yder denne ekstra service, upopulære

TH sagde, at BAAS forventede, at kampagnen primært ville slå igennem i forhold til de meget udadvendte chauffører (jf. referat fra sidste møde).

FM sagde, at det er godt, at I LIKE sætter fokus på kundeservice og chaufførros, men måden det gøres på kan diskuteres. Det er dog ikke en god idé, at BAAS går direkte op imod noget, vores ejer beslutter.

PF mente, at der bør fokuseres på personalepleje. Hvis chaufføren er glad så kommer servicen af sig selv. Det skal være noget som gælder hele tiden, og ikke bare i en specifik periode.

BM tilsluttede sig EMP og PF og sagde, at der skal være enighed om kriterierne, når man laver en konkurrence vedr. kundeservice. Hun mente ikke, det skal dreje sig om sang og optag af passagerer uden for stoppestederne.

#### **5. Genskin i busruder**

Opfølgning på sidste møde.

EMP sagde, at man savner en status på projektet.

FV meddelte, at man på et møde med AMR'erne den 17. nov. blev enige om, at det set up der er i den nyeste leverance af busser mht. lysætning er så langt, vi kan nå. Alle fremtidige busleverancer vil blive lavet efter det.

TH bad FV lave en skriftlig beskrivelse af, hvad der er besluttet, og få det som opslag.

## **6. Ændringer i årshjulet for sikkerhedsarbejdet**

HK sagde, at arbejdsmiljørepræsentanterne i trafikafdelingen ønsker en ændring i årshjulet, således at man kan få et bedre flow i beslutningsprocessen.

FM sagde, årshjulet tilgodeser de store ting, man skal beskæftige sig med. Således er det i høj grad struktureret efter køreplanlægning og opfølgning på vagter og tjenester. Terminerne er lagt efter, hvordan de arbejder i AAK og MT.

PF sagde, at HMU i den nye den nye aftale har ansvaret for arbejdsmiljøet.

TH meddelte, at det ikke er korrekt. Ansvar for arbejdsmiljøet i BAAS er hans. HMU er ikke en ankeinstans, og MT vil ikke diskutere noget vedr. vagter i BAAS. HMU/MED har fokus på det overordnede.

PF påpegede, at arbejdsmiljø er andet end vagt- og køreplaner, så det vil også være relevant at drøfte andet end det i HMU.

TH gentog FM's melding om, at formålet med årshjulet er at tilpasse de frister, der er i MT og kommunen, men tilføjede at man godt kan se på, om der kan justeres på mødestrukturen i BAAS, men årshjulet kan der ikke ændres på.

TH opfordrede medarbejdersiden til at drøfte spørgsmålet med FV og stationslederne i arbejdsmiljøgruppen

## **7. Forhandling af AMR-aftale**

EMP sagde, at der på flere MEDudvalgsmøder har være talt om AMR'ernes arbejdsvilkår. Det har nu vist sig, at det er TR'erne, der skal forhandle en evt. AMR-aftale, og EMP ønskede at vide, om BAAS er indstillet på en forhandling om det.

TH sagde, at man ikke har hørt noget fra TR'erne i den forbindelse, men BAAS forhandler gerne om alt. FV har fremlagt hvad, han gerne vil have, og det er da i orden, at han drøfter det med AMR'erne. AMR'erne har tilkendegivet overfor FV, at TR'erne har forhandlingskompetencen for en evt. ny AMR- struktur.

## **8. Kriterier for indkaldelse til samtaler, samtaletyper mv.**

EMP sagde, at TR'erne mener, at måden man afholder samtaler og indkalder til samtaler på trænger til en up date. Det er vigtigt, at den der skal til samtale er ordentlig forberedt, og at der er styr på reglerne (fx på hjemmesiden). Dette blev drøftet på et samarbejds møde mellem ledelse og TR'ere den 20. november.

FV er ved at udarbejde et nyt samtalekoncept, og vil tage den første drøftelse med EMP.

## 9. Busselskabets bonusaftale

FM meddelte, at der bliver en aftale igen i 2015, som justeres i forhold til den udvikling, der er sket i 2014 jf. tilsendte oplæg.

FM gennemgik kort disse justeringer:

- Sygefravær og udgået kørsel er intakt.
- Der er kommet flere kundehenvendelser end ventet, så næste år er tolerancen lidt større (fra max 95 til max 100 pr. måned).
- Der har været en meget positiv udvikling i MT's kontroller. De er særligt faldet efter busreovering. Næste år tillader aftalen derfor færre brist.
- Skadshændelserne er justeret opad. Hvis det er forbigående tilgodeses det til næste år.
- Pga. busreovering er det næste tilladt at bruge lidt flere penge på reparation og vedligehold pr. km.
- Mht. diesel så forventes det, at vi kan køre længere på literen pga. de mange nye busser.

PF spurgte, om stigningen i skadesfrekvensen skyldes, at der er fokus på alle skader. Han mente ikke, det er en reel stigning, hvis der er tale om skader, der også plejede at være, men som bare ikke blev meldt ind.

IK sagde, at skaderne altid har været der. Forskellen er, at information om skaden har manglet. Det er blevet bedre nu, og derfor er der sket en stigning. Tidligere blev skader måske lavet som én skade, fordi der ikke er blevet indmeldt noget, hvor det nu registreres som tre skader. Men der har altid været tre skader.

EMP spurgte, om den information der indsamles om en skade også omfatter årsagen til den som f.eks. manglende fremkommelighed.

IK sagde, at det er noget, der er fokus på. Fremover bliver der mere nøjagtige registreringer af præcis hvor i byen, en skade er sket.

EMP bemærkede, at små skader kan skyldes, at chaufføren ikke har mærket, at han har lavet en skade. Så det er vigtigt, at der meldes ud om risikosteder.

THA påpegede, at der ligger en risikoguide på hjemmesiden, hvori indmeldinger fra chauffører vedr. risikosteder noteres. I de tre uger den pt. har været tilgængeligt har THA ingen indmeldinger modtaget.

FM meddelte, at en resultatlønsaftale sandsynligvis vil blive for dyr i forbindelse med licitation.

FM konstaterede, at MEDudvalget ikke havde bemærkninger til aftalen, og underskriftsprocessen går derfor nu i gang.

## 10. Ny MED-aftale

BL orienterede om den nye MEDaftale. Den nye MEDaftale læner sig, ligesom den nuværende, sig kraftigt op af rammeaftalen. Vi skal nu lave et arbejdsmiljøregnskab, men i det store og hele er det en afskrift af rammeaftalen

AC er de eneste, der mangler at skrive under.

Modellen hvor én person repræsenterer både AC og HK gælder ikke længere. Der bliver en plads mere på medarbejdersiden for at få plads til repræsentanter for begge organisationer

I de lokale MEDudvalg bliver der 7 pladser (inkluderer HK) og en AC plads + 5 ledelsesrepræsentantpladser.

Aftalen skal godkendes af KL. Man forventer, at der vil ske justeringer. Valgperioden for alle AMR'ere er to årig og skal følge MEDrutinen mht. dato. Men om man er forpligtet til at lave skiftedag, der passer med det, skal lige undersøges nærmere.

BL tager er snak med formand og næstformand, når der vides mere.

## 11. Kvartalsregnskab

IK orienterede med udgangspunkt i det tilsendte bilag:

Der forventes et underskud på ca. 61 mio. kr. BAAS' første underskud, siden vi blev en del af MT.

Det skyldes, at BAAS betaler 72 mio. tilbage til kommunen. Der forventes et overskud i restproduktionen på 8,8 mio., men dem skal Kommunen også have, da der ikke må akkumuleres egenkapital i restproduktionen.

Der forventes et overskud i de udbudte kontrakter på 10 mio., og disse kontrakter kører fortsat selvstændigt.

Chaufføromkostningerne er 1,8 mio. under budgettet. Det skyldes primært flere sygedagpenge end forventet og ikke-budgetterede refusioner ifht. kurser, flex mm.

Vognomkostningerne er 3,2 mio. under budgettet. Dette vedrører et mindre forbrug på diesel på 3,9 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes en lavere pris end ved budgetlægning i januar. Desuden er der et overforbrug på 0,7 mio. kr. på vareforbrug i forhold til budget, hvilket skyldes renoveringsprojekt (lakering - udbedring af skader), der ved udgangen af 3. kvartal har kostet knap 2 mio. kr. Dermed der reelt et mindre forbrug på reservedele.

De kontante kapacitetsomkostninger ligger stort set på budget, hvilket dækker over lidt variation. Bl.a. er personskadesudgifterne stort set på budget, fordi der er kommet reguleringer til skaderne fra 2010-2013 på 3 mio. kr. og hensættelser for indeværende år på 0,6 mio. kr. Der vil komme flere hensættelser for år 2014, men

det er for tidligt endnu at estimere på 2014. Skadesforbruget er fortsat samlet set under budget.

Personaleomkostninger ligger under budget, hvilket skyldes, at der ikke har været så mange personalemæssige tiltag a la Service Simon i de første 3. kvartaler. Derudover ligger IT-omkostningerne for indeværende under budget. Det er dog IT-projekter henover året, så året forventes at ende på budget.

Renterne viser et mindre forbrug på 2,3 mio. kr., hvilket primært skyldes, at formuen har givet et bedre afkast end forventet.

FM meddelte, at udbetaling af bonus i henhold til aftalen om resultatløøn forudsætter, at der er midler til det. Som resultatet for 2014 ser ud, så bør der egentlig ikke udbetales bonus, men eftersom baggrunden for underskuddet er tilbagebetalingen til kommunen, så mener BAAS ikke, det er rimeligt, ikke at udbetale bonus.

HK spurgte, hvad BAAS får i tilskud fra Kommunen.

IK svarede, at BAAS ikke får tilskud fra kommune. BAAS får kontraktbetaling fra Midttrafik. Den kollektive trafik i Aarhus har en selvfinansieringsgrad på ca. 65 %, dvs. at passagerindtægter dækker ca. 65% af de kontaktudgifter, der er til BAAS. Resten er skattefinansieret.

## **12. Nyt IT-udstyr i busserne**

FM orienterede med udgangspunkt i omdelt oversigt over IT-udstyr i busserne pt. og fremadrettet i 2015.

Nyt i 2015 er:

- Realtidsskærm (i forbindelse med rejsetids app, hvor passagererne kan se, hvornår bussen kommer). Her kan man se om man er forud eller bagud. Et system som på sigt kan erstatte vognpappet.
- Siriussystemet udskiftes med noget der hedder Eco drive. Det har muligheder a la Sirius, men i Eco Drive kan alle busserne ses samlet på et skærmsystem.
- Der skal laves wifi i alle busserne også.

FM meddelte, at BAAS i forbindelse med det udvidede brug af IT i busserne pt. søger en bustekniker til værkstedet.

BM sagde, at den nuværende køretavle ikke har passer ikke med det, som stoppestederne hedder.

FM meddelte, at der skal ske en gennemgang af dette.

BM spurgte, hvor lang tid elektronikken (rejsekort, realtidssystem, Sirius/Eco Drive) vil tage om at op, når bussen startes ved morgenudkørsel.

FM sagde, at det nogle gange kun tager 25 sekunder. I værste fald tager det maksimalt 5 min.

PF sagde, at de minutter chaufførerne har til rådighed til opstart ikke kan dække dette også.

FM sagde, at BAAS nok skal sørge for, at der er den tid, der skal være.

PF spurgte, hvor går grænsen mht. overvågning af bussen. Hvad skal dataene i yderste tilfælde bruges til.

FM sagde, at det er interne data. Hvis der sker noget i en bus, kan man også pt. i Sirius lave en udskrift, så BAAS kan støtte op omkring en medarbejder i forhold til skyldsspørgsmål. Det bruges videoen også til.

TH tilføjede, at beskrivelserne mht. overvågning skal ses efter på baggrund af den øgede brug af IT-udstyr.

PF meddelte, at han gerne ville have været informeret om realtidsskærmen, inden det blev omtalt i et nyhedsbrev.

FM sagde, at man gerne ville gerne have informeret om det inden, men testudstyret kom i bussen en del hurtigere end forventet efter at beslutningen blev taget. Så FM havde forståelse for PF's bemærkning.

EMP spurgte, om chaufførerne må køre, mens systemet starter op.

BL sagde, at bussen ved opstart af rejsekort skal kunne have kontakt til den antenne, der bliver sat op. Først når rejsekortet siger ok, må man køre. Men det er kun én gang om dagen, der skal etableres den kontakt.

### **13. Eventuelt**

BM sagde, at hun er glad for de fine nye busser men mente, at enkelte havde oplevet fejl, der gav det indtryk, at de ikke er blevet tjekket ordentligt, inden de blev sat i drift.

Som eksempel nævnte BM, at en kollega oplevede, at bussen gik i stå i et kryds, og det viste sig, at driften var klar over fejlen. Hun undrede sig over, at bussen så ikke beholdes i garage. Hun havde også kendskab til problemer med vinduesviskere.

FM meddelte, at værkstedet ikke sender vogne på gaden, hvis man ved, der er fejl. Man kan have kendt til en problematik, og så troet at fejlen var rettet.

Mekanikerne og teknisk ledelse er har fulgt tæt op på det, og i enkelte tilfælde har



man valgt ikke at modtagere renoverede busser, fordi de ikke var i orden.

HK sagde, at der er uenighed blandt de personer, som FV har valgt til at godkende placeringen af rejsekortskærm, realtidsskærm og dørmonitor i bussen. Han havde lovet at bringe det videre og at FV evt. vil revurdere.

HK uddelte udskrift af dom i byretten i Hjørring om en fejlplacering af en rejsekortsskærm i en bus ved Nordjyllands Trafikselskab. Skærmen var ikke placeret på samme måde som de bliver i BAAS, men HK ønskede på vegne af AMR-gruppen at gøre opmærksom på en evt. problematik.

FV sagde, at der er enighed om placeringen af realtidsskærmen. Det der er rejst tvivl om er, om selve rejsekortskærmen spærrer for udsynet, og her har man henvist til rettens afgørelse. FV mente dog ikke, at der har noget med hinanden at gøre, Dommen omhandler en skærm, som er placeret til venstre for chaufføren, og de nye skærme sidder til højre.

PF sagde, at dommen handler om, hvorvidt der må placeres noget i viskerfeltet. Han mente, at rejsekortskærmen for chauffører, som ikke er så høje, vil sidde i viskerfeltet og spærre for udsyn i forhold til cyklister.

TH konkluderede, at BAAS har fokus på problematikken.