

MØDE

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	11. juni 2019
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 Hans Horsten Lars Peter Andersen Johnny Dollerup Christensen
Tilstede:	Finn Mikkelsen (FM) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Pernille Stage Rusbjerg (PSR) Poul Erik Eskildsen (PE) Peter Crawford (PC) Bjarne Faurholt Jørgensen (BFJ) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	Bjarne Larsen
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	18. juni 2019
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen og Poul Erik Eskildsen 20. juni 2019

Dagsorden

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

- a. Miljøzoner
 - b. 4 nye elbusser
 - c. Nyt udbud på indkøb af busser
 - d. Bygninger på Station Syd
 - e. Produkter, vand mv. i vaskehal
 - f. Forventninger til recertificering ISO 14001 miljøledelse
5. Arbejdsmiljøtiltag:
- a. Certificering,
 - b. APV og trivselsundersøgelse
6. Smartphones - status
7. Nultolerancer – information til chaufføren
8. Rejsebestemmelser – placering af elcykler og el-løbehjul ved stoppesteder og i bussen
9. Indeklima i busserne
10. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

3. Køreplaner og fremkommelighed

FM orienterede:

I forbindelse med planlægningen af sommerkøreplanen 2019 og helårskøreplanen 2019/2020 har BAAS indsamlet bemærkninger fra chauffører, stationsledere, DC og andre, der beskæftiger sig med driftsafviklingen, om linjer, emner mv., som man ønsker, at der ses nærmere på. Det har givet mange værdifulde informationer om steder i Aarhus, hvor afviklingen af trafikken er særligt udfordret. MT og Aarhus Kommune har taget godt i mod dette, og kommunen vil bruge informationerne aktivt, når de fremover planlægger små og store projekter.

Aarhus Kommune har desuden afsat en del penge i deres budgetter til at forbedre fremkommeligheden for busserne i Aarhus. Så der er vilje til at gøre noget ved problemerne ad den vej. BAAS opgave er at blive ved med at arbejde målrettet på at påvirke dette. Efter sommerferien vil vi prioritere vores ønsker til forbedringer på fremkommelighed. Chaufførrepræsentanterne i MEDudvalget vil blive inddraget sammen med DC og SL. Vi skal have køreplaner, der holder, så hvis vi ikke kan få bedre fremkommelighed, må vi kompenseres med mere køreplantid de steder, hvor det er nødvendigt.

PE spurgte, hvilke krav der er til parkering i forbindelse med arrangementer.

FM meddelte, at han er ved at formulere en henvendelse til AAK for at gøre opmærksom på

udfordringerne ved de mange arrangementer. Her kan der evt. stilles forslag om, at BAAS kører shuttlebusser, hvis arrangementer flyttes ud i udkanten af byen som ved Grøn Koncert. Vi skal gøre vores bedste under de rammer, vi får, men hvis tingene arrangeres lidt bedre, kan vi også bedre løse vores opgave.

4. Miljøtiltag

a) Miljøzoner

FM orienterede:

Der indføres skærpede krav til anvendelsen af køretøjer – herunder busser – i miljøzonen i Aarhus (inden for Ringgaden). Fra 1. juli 2020 må der kun køre busser i miljøzonen, der er indregistreret første gang efter den 1. oktober 2009 (både EEV og Euro 5). Det udfordrer os lidt, da vi har en del busser, der ikke overholder dette krav. Nogle af disse kan imidlertid benyttes på linje 5A og 6A, da begge disse linjer kører uden for miljøzonen.

b og c) Elbusser

FM orienterede:

Der arbejdes nu på et udbud på 16 stk. el-ledbusser, lavgulv til Station Syd. Der designes vognløb, så de ikke skal oplade i byen, men kun på stationen, og de skal primært køre på linje 1A og 2A sammen med dieselbusser med Euro 6 norm. Herudover påtænkes option på yderligere 11 stk. el-ledbusser, lavgulv til linje 4A - Station Vest.

Volvo har meddelt, at de trækker sig fra det danske marked, så vi har bedt om en aftale om, at BAAS ikke stilles ringere end i det oprindelige tilbud. Volvo har efterfølgende meddelt, at de alligevel gerne fortsat vil sælge el-busser til BAAS.

d) Bygninger på Station Syd

FM meddelte, at det er svært at få kommunen i tale. BAAS har intet hørt, men presser på for at få en status.

e) Produkter, vand mv. i vaskehal

FM orienterede:

Der leveres en ny vaskemaskine på Nord i uge 32. Det er en dyrere maskine, som kan lidt mere og er mere robust. Der købes svanemærkede produkter til udvendig vask på Vest og Nord. Vi overvejer at gå helt over til svanemærkede produkter. En dialog med klargøringen er i gang vedr. dette, for i forhold til miljø er svanemærkede produktet bedst, men de gør måske udførelsen af arbejdet sværere eller kræver en omlægning af arbejdsprocesser. I forbindelse med trivselsundersøgelsen i klargøringen vil dette blive drøftet.

f) Recertificering ISO 14001 miljøledelse

FM meddelte, at der gennemføres en recertificeringsaudit i uge 24. Her får BAAS en vurdering udefra på, om vi stadig overholder reglerne. Miljøcertificeringen har en værdi af ca. 5 kr. pr. køreplantage, hvilket i alt er 2,4 mio. Det betyder, at vi i en udbudssituation kan afgive et bud, der er ca. 2,4 mio. højere end busselskaber, der ikke er certificerede.

5. Arbejdsmiljøtiltag

a) Certificering

FM meddelte, at BAAS arbejder på at blive certificeret inden udgangen af året.

Vi har konstateret, at vi i forvejen gør meget af det, vi skal, så nu handler det primært om at få det struktureret og formaliseret.

Ligesom med miljøcertificeringen forventes en certificering i arbejdsmiljø at give en konkurrencemæssig fordel i forbindelse med et eventuelt udbud. Men uanset dette er det ledelsens opfattelse, at BAAS på grund af alle øvrige fordele skal investere penge og ressourcer i en certificering af selskabet på arbejdsmiljøside også.

b) APV og trivselsundersøgelse

FM orienterede:

Der er lagt en plan for tilbagemeldinger til de forskellige afdelinger vedr. trivselsundersøgelsens resultater. Der er afholdt møder med chauffører, DC, klargøring og mellemledere, og møder med de øvrige afdelinger er fastlagt.

Herefter laver arbejdsmiljøgrupperne handleplaner, som så skal godkendes i MEDudvalget. Der er et rigtig godt materiale at handle på. Det er planen at gennemføre en APV vedr. det fysiske arbejdsmiljø til efteråret.

PE sagde, at ikke alle de problemer, man kan høre om fra chaufførerne, er kommet til udtryk i undersøgelsen.

THA sagde, at Disponeringen har meddelt, at der meget snart bliver adgang til timebankerne igen.

6. Smartphones - status

FM orienterede:

Der er nu færre end 30 chauffører, som endnu ikke har fået udleveret en smartphone. Der er lavet aftaler om udlevering med alle chauffører uden smartphone på Station Syd, og der er også lavet en del aftaler med chauffører på Nord og Vest.

Udleveringen af telefonerne er gået hurtigere og mere smertefrit end forventet.

FM understregede, at det er vigtigt meget snart at komme i mål med udleveringsprocessen. Smartphonen bliver et bærende arbejdsredskab. Om kort tid vil man som chauffør ikke kunne varetage sit job uden smartphone.

Fejlrapportbøgerne i busserne er fjernet og skadesrapporter på papir skal heller ikke længere bruges. Begge dele skal klares elektronisk i BusRapp.

PE spurgte, om der er noget ved telefonen, som skal ændres.

FM svarede, at fokus har været på at få telefonerne udleveret. Nu kan vi så se på, om noget af det, der i dag håndteres på papir, i stedet kan håndteres via smartphone fx opslag, diverse blanketter mv. Der er nogle funktioner i CrewApp, som vi kunne ønske anderledes, men det er ikke noget, vi selv kan ændre.

BFJ meddelte, at der stadig er chauffører, som har problemer med at melde til i appen Driftsinformation, fordi knapperne til hhv. at melde fremmøde og få tilsendt næste dags tjeneste sidder for tæt.

FM sagde, at der muligvis skal ske forbedringer, men telefonens funktioner er grundigt testet med testbrugere.

7. Nultolerancer – information til chaufføren

FM orienterede:

Det er suverænt op til chaufføren at afgøre, om noget er en nultolerance, og vi registrerer alt, hvad der meldes ind. På kvartalsmødet i sidste uge blev det dog drøftet, om det giver mening, at oplysninger om alle nultolerancetilfælde sendes videre til SSP og politiet. Måske skal de informeres om større ting og ikke om problemer med fx rygning og løbehjul. Vi risikerer, at SSP og politiet ikke tager os alvorligt, hvis de informeres om småting, og at vigtige hændelser drukner i mængden.

HH sagde, at det er vigtigt, at chaufføren kan komme i kontakte med DC og få fortalt om en hændelse. Mht. til den videre behandling af hændelsen, så kan det være en god idé med to mailgrupper.

BFJ foreslog, at chaufføren, som har indmeldt en nultoleranceepisode også modtager den mail som sendes videre, så han/hun kan se, hvad der er registreret.

FM konkluderede, at information om mindre alvorlige nultoleranceepisoder sendes til en mindre gruppe, + de pågældende chauffør, mens information om mere alvorlige episoder sendes til en udvidet gruppe + chaufføren. Oplæg til en procedure udarbejdes til godkendelse på det næste MEDudvalgsmøde.

8. Rejsebestemmelser – placering af elcykler og el-løbehjul ved stoppesteder og i busserne

FM meddelte, at der iflg. chaufførerne er problemer med de 150 el-løbehjul, som man kan leje flere steder i byen. Mange af løbehjulene bliver ikke afleveret på udlejningsstederne efter brug, men smides ved stoppestederne.

TR for chaufførerne oplyste, at el-løbehjulene må medtages i busserne, hvis de kan klappes sammen. Der opleves ikke problemer med dem i busserne.

FM opfordrede til at tage billeder af løbehjul, der er uhensigtsmæssigt placeret, og sende dem til John Pallesen eller Tommy Hansen. Så kan de sende dem videre til rette vedkommende i kommunen.

9. Indeklima i busserne

FM meddelte, at der er forskellige udfordringer på forskellige årstider med indeklimaet i busserne. Vi har nogle regler i dag vedr. styring af temperaturen i bussen, som er afstemt med MT. Så i forhold til passagererne gør vi det, vi skal.

BFJ meddelte, at der primært er udfordringer i de kolde perioder. Han foreslog en teknisk løsning, som tilbydes af Adibus og som bl.a. bruges i Stockholm, hvor en tablet bruges til at opdatere grundindstillinger.

FM svarede, at en sådan løsning vil skulle drøftes med MT. Indeklima er et emne i trivselsundersøgelsen, og det bør håndteres i arbejdsmiljøregi. Det er ikke MEDudvalgets opgave at finde på løsninger.

BFJ sagde, at der inden vinter skal ændres på informationen i personalehåndbogen vedr. vinterberedskab, for det fungerer ikke.

FM påpegede, at en del skyldes forkert betjening. Det må forventes, at chaufførerne sætter sig ind i, hvordan temperaturstyringen fungerer. Der er sendt materiale ud og lavet videoinstruktion.

PE foreslog, at der informeres hvert år, når vinterberedskabet begynder at blive aktuelt.

FM meddelte, at det er en procedure, som kan lægges ind i årshjulet.

10. Eventuelt

FM orienterede:

MT har kåret de to busselskaber, der ifølge årets kundetilfredshedsundersøgelse har leveret den højeste kundetilfredshed i 2018/2019. Der er sendt opslag ud om dette.

BAAS kører under nogle andre vilkår end de andre busselskaber, så det er svært at sammenligne, men vi har fået et bedre resultat i undersøgelsen i år end tidligere år. Desuden er det værd at hæfte sig ved, at de selskaber, som ligger bedre end BAAS i undersøgelsen ikke har bybuskørsel. Vi er på rette vej, og vi skal arbejde på at gøre det bedre ud fra det udgangspunkt, vi nu en gang har.

PE spurgte, hvad der sker med madautomaterne.

FM svarede, at det ikke har været muligt at sætte en ny løsning i gang inden sommerferien, men der arbejdes på en løsning, som kan træde i kraft umiddelbart efter. Det er en svær opgave, og BL har brugt mange ressourcer på det.

PC spurgte hvad der står i lovgivningen om, at en 24-timers arbejdsplads ikke giver mulighed for forplejning. Vi har et antal chauffører med diabetes, som har brug for mad, hvis de glemmer at få noget med hjemmefra.

FM svarede, at der så vidt vides, ikke er noget krav om det, men det kan undersøges hos Arbejdstilsynet.

PE spurgte, om det er korrekt, at det er IK, chaufførerne skal kontakte, hvis de har spørgsmål vedr. elbusser.

IK bekræftede dette.