

MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Undervisningslokalet
Mødedato:	11. december 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
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 (BFJ) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	17. december 2018
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen 18/12-2018 Poul Erik Eskildsen 21/12-2018

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse referat fra sidste møde

3. Køreplanlægning sommerkøreplan 2019 og helårsplan 2019/20
4. Status på Letbanen og erstatningskørsel
5. Personaleovervejelser og tiltag pga. driftsreduktioner, elbusser og projekter mv.
6. Udbud/ikke udbud af bybuskørslen i Aarhus
7. Faglærte chauffører – overvejelser i BAAS
8. Status på og udvikling i tiltag for ledere og mellemledere
9. Miljøtiltag: Ecodrive, bygninger på Syd, certificeringen, plastikkrus mv.
10. Arbejdsmiljøtiltag: Evt. certificering, APV, medarbejdertilfredsundersøgelse mv.
11. Kvalitet- og tilfredshedsmålinger i MT
12. Resultatløn 2019
13. Smartphones: Status og tids-/handleplan, muligheder, IT i BAAS generelt (digital platform) mv.
14. Telefonliste, som inkluderer kontaktinformation på pårørende
15. Justering af BAAS-model for AMR-arbejdet i Trafikafdelingen.
16. Årlig arbejdsmiljøredegørelse
17. Personaleredegørelse
18. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse referat fra sidste møde

Godkendt uden kommentarer.

3. Køreplanlægning sommerkøreplan 2019 og helårsplan 2019/20

FM orienterede:

Der arbejdes på sommerplanen 2019. Kommentarer fra chauffører er sendt videre til MT. Vi arbejder på flere felter: Mere køretid, mindre stramme vognløbsplaner og bedre fremkommelighed. Vi forventer, at det vil afspejle sig i de kommende arbejdsplaner. Det er planen at nedsætte en gruppe, der skal komme med forslag til tiltag, som skal øge fremkommeligheden. For eksempel kan man se på, om der er stoppesteder, som kan nedlægges, lyssignaler der kan koordineres bedre, små sløjfer på en linje, der kan stryges o. lign. I første omgang vil kommunen gerne have tilbagemeldinger fra BAAS om biler, der holder ulovligt parkeret og er generende for buskørslen. Det bliver en opgave, som parkeringsvagterne

skal løse. Aarhus Kommune (AAK) er klar over, at trafikproblemerne i Aarhus ikke kan løses uden at få flere til at benytte den kollektive trafik.

Det forventes, at vagtplanerne for sommerplanen er klar primo januar, og at der senest marts 2019 er udkast fra MT til helårskøreplanen, så der kan laves vagter med virkning fra august.

AAK prøver at koordinere det, hvis der er flere anlægsarbejder, som skal laves i et område, for at undgå at åbne og lukke den samme strækning flere gange. AAK har også fokus på at undgå, at der sker ting på den samme linje flere steder på samme tid. Endelig er AAK i forbindelse med byggerier mv. opmærksom på, at tilladelsen til at gøre brug af gade- og fortovsterrænet begrænses mest muligt (tidsmæssigt og arealmæssigt). Det er en afvejning af hensyn, men THA og JKP har et rigtig godt samarbejde med Jørgen Madsen i AAK.

FM opfordrede til at melde ind til THA, hvis der er omlægninger, som ikke fungerer, hvis man har forslag til forbedringer, og forslag til eksempelvis omlægninger.

4. Status på Letbanen og erstatningskørsel

FM meddelte, at udgangen af april nu er deadline for opstart af letbanen mod Grenå og dermed for nedlæggelse af linje 85 og 86. Det svarer til det man hele tiden regnet med i planafdelingen, selvom den officielle deadline var sat til 31. marts.

5. Personaleovervejelser og tiltag pga. driftsreduktioner, elbusser og projekter mv.

FM orienterede:

6 busser falder ud af drift, når linje 85 og 86 nedlægges. Der er sket lidt tilpasninger på værkstedet og i klargøringen. Samtidig forbereder vi os til elbusdrift, hvorfor vi har ansat folk med særlige forudsætninger på dette område.

Pr. 15. januar 2019 flyttes John Madsen (JM) helt over i Klargøringen. Det ansvar for teknisk udstyr i bussen såsom realtidsskærm og rejsekortudstyr, som JM pt. også har, deles ud blandt de ansatte på værkstedet. JM's funktion på arbejdsmiljøområdet overtages af Søren Hansen. Ændringen skyldes ønsket om at styrke klargøringen.

JPR spurgte, hvordan elbusdriften vil påvirke de tjenestemandsansatte chauffører. Skal de samles på ét sted?

FM svarede, at der ikke er besluttet noget vedr. dette. Vagt- og turnusplaner i forbindelse med de første 4 elbusser, laves på baggrund af aftalen med 3F. Ønsker tjenestemandsansatte chauffører at komme i betragtning, kræver dette en aftale med TR-FOA/FOA. Når vi skal have flere elbusser, må vi se nærmere på det. Vi orienterer, når der sker noget på den front.

6. Udbud/ikke udbud af bybuskørslen i Aarhus

FM orienterede:

Der er udsendt information om dette, og FM orienterer på teammøderne i december.

MT skal sammen med AAK i første omgang – og inden 2020 - forholde sig til, om hele/dele af bybuskørslen i Aarhus skal sendes i udbud, og i givet fald hvornår. Det forventes pt, at et evt. udbud vil omfatte hele driften. Kontrakten på Station Vest løber frem til februar 2020 og kan forlænges i max 4 år indtil februar 2024.

BAAS forbereder sig på, at udbuddet kan komme på et tidspunkt, men fokus er på at forhindre et udbud, da det er den mest sikre vej for BAAS.

Hvis man vælger at udbyde den samlede bybuskørsel i Aarhus, vil man på forhånd have sikret sig, at modellen fra Odense med tvangsudlån af tjenestemænd kan holde.

7. Faglærte chauffører – overvejelser i BAAS

BL meddelte, at man vil drøfte, hvorvidt BAAS skal satse på, at flere chauffører bliver faglærte. Det er et emne, som blev drøftet på HMU. Såfremt passagererne og BAAS får udbytte af at satse mere på faglærte chauffører og mindre på de alternative muligheder, så er det det, vi gør.

JPR sagde, at det vel kan være en fordel i forbindelse med et udbud. Han opfordrede ledelsen til at kigge i den retning og sætte tiltag i gang.

BL sagde, at MT overvejer udbudskrav, som ikke nødvendigvis går i retning af faglærte chauffører, men som mere handler om chaufførernes kvalifikationer og kundeforhold i mere bred forstand.

FM meddelte, at BAAS har et efterslæb på Fly-High-kurser, som har været udskudt, mens vi har kørt togbus. Mulighederne i forhold til faglærte chauffører undersøges nu nærmere og emnet tages op igen på næstkommende MEDudvalgsmøde.

8. Status på og udvikling i tiltag for ledere og mellemledere

FM orienterede:

Den 12. december samles ledere og mellemledere i BAAS til et seminar med temaet: "Hvordan sikrer vi os et busselskab, der præsterer så godt, at ingen ønsker at udbyde bybuskørslen i Aarhus. Og hvis man så – på trods heraf – alligevel måtte beslutte at udbyde kørslen, hvordan får vi os så bragt derhen drifts-, samarbejds- og ledelsesmæssigt, at vi formår at lave et tilbud, der er bedre end konkurrenternes". Seminaret er det andet i år, og i 2019 afholdes der 2-3 seminarer i bestræbelserne på at komme "i mål". Indledningsvis har vi klaret tingene uden ekstern bistand, men i løbet af 2019 vil vi også tilknytte eksterne kræfter.

PE spurgte, hvordan medarbejderne kommer til at mærke det? THA og SR har mange chauffører. Bliver rammerne bedre for dem?

FM svarede, at alle ledere skal blive bedre til det, de hver især gør og det, de gør sammen, og det skal gerne kunne mærkes ned i gennem organisationen. Der følges op med en række tiltag, og efter ønske og behov laves der individuelle uddannelsesforløb.

BL understregede, at det ikke kun er THA og SR, der er i berøring med chaufførerne. Vi vil se på de snitflader og opgaver, der er lederne imellem, og vi skal desuden undgå at ting gøres dobbelt.

BFJ refererede til erfaringer fra en tidligere ansættelse og sagde, at det er vigtigt, at der er forståelse for hele kædens sammenhæng.

FM var enig og sagde, at man i første omgang ser på ledelseslaget, og at der vil blive fulgt op med tiltag, der inkluderer alle grupper af medarbejdere.

9. Miljøtiltag: Ecodrive, bygninger på Syd, certificeringen, plastikkrus mv.

IK orienterede:

Aarhus Kommune har set på alle sine ejendomme. Lige nu ser de på tegninger og økonomi i forhold til Station Syd. AAK overvejer bl.a. at rive opstillingshallen og nuværende kontorområder ned, for i stedet at opføre en ny bygning, der skal "huse" Administrationen. Der er møde om det i kommunen mandag i næste uge, så vi forventer at få noget mere konkret snarest derefter.

FM tilføjede, at AAK sammen med BAAS vil tænke elbusdrift ind i den samlede løsning på Syd.

IK meddelte, at BAAS gerne vil afskaffe plastikkrus af både miljømæssige og økonomiske årsager. Desuden giver det mulighed for at få nogle kaffeautomater, der laver bedre kaffe og er mere driftssikre. De gode kaffeautomater på markedet har ikke bægerudkast. Alle medarbejdere har fået udleveret et termokrus. IK spurgte, om afskaffelse af plastikkrus kan tænkes at give udfordringer fx i forhold til vandautomaterne.

PE sagde, at alle han har talt med, er glade for en model med egne krus til kaffeautomaterne, men vandautomaterne kan være en udfordring, for pt. er det ikke muligt at tanke vand i en plastikflaske ved dem.

JPR sagde, at han gerne vil have et andet glas til kolde drikke end til varme, så det er en udfordring, hvis man skal have meget med hjemmefra, så måske kunne man overveje papkrus til vand.

IK påpegede, at problemet rent miljømæssigt ikke i så høj grad er, om materialet er plastik eller ej, men mere at der er tale om engangsservice. Hun spurgte, om der er interesse for at få udleveret en drikkedunk.

BFJ og HH mente begge, at en drikkedunk er en god idé, og BFJ bifaldt, at der er fokus på bedre kaffe.

JPR opfordrede til at indkøbe drikkedunke, som passer i kopholderne i busserne og evt. forsyne alle huse med koldvandsautomater.

FM konkluderede, at der vil blive arbejdet videre med at anskaffe bedre kaffemaskiner og at man vil se på muligheder mht. kopper. Hvis nogen ikke har fået et termokrus, skal de have det. Han understregede, at plastikkrusene ikke forsvinder, før der er fundet en løsning, og de indkøbte krus er opbrugt.

BL meddelte, at han på teammødet på Station Syd den 5. december talte om brugen af kørselsprofiler og ecodrive. Det gentages på teammøderne på N og V. Budskabet her er, at chaufførerne skal fokusere på deres kørselsprofil og ikke så meget på ecodrive, da den består af mange ting, de ikke umiddelbart har indflydelse på.

10. Arbejdsmiljøtiltag: Evt. certificering, APV, medarbejdertilfredsundersøgelse mv.

BL orienterede:

Det er besluttet at arbejde på at gøre BAAS arbejdsmiljøcertificeret. Der skal bygges på erfaringerne med miljøcertificering. Der er meget herfra, som kan genbruges, men ved en arbejdsmiljøcertificeringen har vi har en arbejdsmiljøorganisation, der skal inddrages. Ved miljøcertificeringen var det mere organisationen i bred forstand, der skulle inddrages.

Der udarbejdes en projektbeskrivelse, når BL og Anna (fra Administrationen) ved lidt mere om processen. Målsætningen er, at BAAS kan være arbejdsmiljøcertificeret i efteråret 2019.

Som det fremgår af det fremsendte bilag, er der lavet et udkast til sammensætning af en styregruppe i forhold til en ny trivselsundersøgelse. Styregruppen skal ikke stå for selve undersøgelsen, men være med til at udforme projektet. BAAS ønsker, at trivselsundersøgelsen skal udgøre den del af APV'en, som handler om det psykiske arbejdsmiljø.

HH syntes, at gruppens sammensætning umiddelbart så fin ud, men bad om at få det drøftet nærmere på det halvårige arbejdsmiljøgruppemøde på den 13/12.

JPR udtrykte forventning om, at rammerne for gruppen bliver fremlagt i MEDudvalget, da arbejdsmiljøgruppen er et underudvalg til dette.

FM bekræftede dette og tilføjede, at man netop derfor gerne ville have accept på styregruppens sammensætning på dagens møde. Han konkluderede desuden, at der vil blive arbejdet videre med undersøgelsen, og emnet tages op igen på næste MEDudvalgsmøde.

11. Kvalitets- og tilfredshedsmålninger i MT

FM orienterede:

MT har lavet målninger i efteråret. Det gentages til foråret. BAAS har gjort opmærksom på, at vi har nogle andre vilkår end de øvrige selskaber (ingen billettering, ståpladser mv.). Forskelle der gør det svært at sammenligne os med de øvrige busselskaber, og som gør det svært for os at nå til top i målningerne. Men vi kan bruge resultatet internt, for vi skal altid arbejde med at forbedre os. Det er et element i at undgå udbud.

I bestræbelsen på at undgå udbud af bybuskørslen i Aarhus har BAAS tilbudt MT/Aarhus Kommune, at BAAS kan stå for overgangen til elbusdrift frem mod 2030 - uden at kommunen "skal have penge op af lommen", og under forudsætning af, at bybuskørslen ikke sendes i udbud inden 2030.

PE foreslog, at der oprettes et forum til information til elbus-chauffører lidt ligesom ved togbus evt. et lukket forum, hvor ansatte tilknyttet elbuskørslen kan komme med forslag, præsentere problemer mv.

FM sagde, at det ved togbus var godt med talsperson, som kunne vende tilbage ved problemer. I valget af medarbejdere til elbus skal der tilknyttes folk, som kan samle hurtigt op. Det vil blive drøftet nærmere.

12. Resultatløn 2019

FM orienterede med henvisning til det udsendte bilag om resultatlønsordning for 2019: Modellen er blevet voldsomt forenklet, fx er neutralzonen afskaffet, og vi går væk fra at bruge indekstal. Det skulle gerne gøre den lettere at forstå.

JPR foreslog, at der måles på udviklingen i ledelsen jf. punkt 8. Der er meget fokus på busdrift i modellen, så det vil sende et godt signal, at ledelsen også bliver målt på.

FM sagde, at udfordringen er at finde noget, der er let at måle på.

JPR gentog, at der skal være fokus på signalværdi. Det bør måske også drøftes om bonusbeløbet bør hæves jf. den generelle pris- og lønudvikling i samfundet. Det vil måske øge incitamentet, hvis man ikke bare fortsætter med det samme beløb.

FM påpegede, at der vil skulle udbetales i alt 3,5-4 mio., hvis vi lander på max bonus. Det er mange penge og langt mere, end man senest har kunnet opnå i overenskomstforhandlingerne.

FM konkluderede på baggrund af de førte drøftelser, at bonusordningen for 2019 var godkendt i sin helhed i overensstemmelse med det udsendte forslag – jf. bilaget. FM oplyste afslutningsvist, af han ved udgangen af 2019 er indstillet på at gennemgå modellen igen med henblik på eventuelle justeringer (max. beløb mv.).

13. Smartphones: Status og tids-/handleplan, muligheder, IT i BAAS generelt (digital platform)

IK orienterede med henvisning til fremsendte bilag med en implementeringsplan:

På baggrund af tilbagemeldinger fra de ca. 50 chauffører, der har deltaget i test2, og det udbytte, de 2 specialudviklede apps giver, er det besluttet at indføre en smartphone som tjenestetelefon for alle chauffører.

Udlevering af telefoner er det begrænset af nogle tekniske ting, fx af, hvor mange ledige telefonnumre, BAAS kan have ad gangen. Der er også noget arbejde med at flytte medarbejdere over på en smartphone fra en almindelig telefon.

Vi starter udlevering først i det nye år. Det hold nye chauffører som starter i januar får smartphones. Desuden igangsættes den generelle udlevering. Det er håbet, at langt størstedelen af chaufførerne kan få en smartphone i løbet af 1. kvartal, bl.a. pga. overgangen til et elektronisk frikort. Når der bliver åbent for tilmelding til udleveringsmøderne, vil de chauffører, som ikke har en privat smartphone, få førsteret til at få en smartphone fra BAAS, således at de har mulighed for at benytte det elektroniske frikort, når papfrikortet afskaffes helt pr. 31. marts 2019. Dette er siden mødet tilføjet til implementeringsplanen. Desuden er det tilføjet, at de ca. 50 chauffører, der allerede har fået udleveret en smartphone ikke længere skal udfylde hverken en fejl- eller skadesrapport på papir.

Den nye version af implementeringsplanen udsendes sammen med referatet.

JPR efterspurgte en app med en intern telefonbog, hvor alle ansattes tjenestenummer, navn og telefonnummer kan findes.

IK mente at, der er adgang til dette i CrewWeb, som altid er opdateret. Men ønsket om en telefonbog noteres.

PC spurgte, om chaufførerne får tilskrevet timer for at sættes sig ind i at bruge telefonen.

FM meddelte, at ingen af de chauffører, der indtil videre har fået en smartphone har ytre ønske om, at få tilskrevet timer, så det er ikke noget, BAAS har overvejet. Telefonen er et arbejdsredskab, men også et løft for den enkelte. En blandt flere fordele for den enkelte medarbejder bliver, at man ikke selv behøver at investere i en smartphone for at få frikort.

JFR spurgte, om BAAS så vil sørge for, at chaufførerne har et identifikationskort, som sikrer fri befordring i selskabets busser, så man undgår frikort og dermed skat.

FM svarede, at BAAS til enhver tid vil leve op til den overenskomstmæssige forpligtelse mht. frikort.

PE spurgte, hvordan uddeling af telefoner vil blive håndteret i forhold til aftenholdet.

PSR svarede, at man vil forsøge at være tilstede på de tidspunkter, hvor det passer med tjenesterne for flest chauffører. Der er 50 telefonnumre til rådighed i vores nummerserie ad gange. Når de er uddelt, er der 50 numre ledige, som kan uddeles til andre og så fremdeles.

PC spurgte, hvem der har ansvaret, hvis passagerer får ødelagt deres telefon ved brug af de USB-laderstik, der nu er monteret i nogle af busserne.

FM svarede, at passagererne skal rette henvendelse til MT, hvis der er problemer med USB-stikkene, og chauffører skal skrive en fejlrapport, så det kan blive repareret.

14. Telefonliste, som inkluderer kontaktinformation på pårørende

PE meddelte, at der på baggrund af en konkret hændelse er et ønske om, at BAAS registrerer kontaktinfo på pårørende.

IK sagde, at chaufførerne selv kan taste telefonnummer og navn på pårørende i CrewWeb. Det undersøges dog i øjeblikket, om BAAS må registrere de data, uden at den pårørende har givet samtykke til det. Vi ser på, hvordan det håndteres mest smidigt i forhold til GDPR.

15. Justering af BAAS-model for AMR-arbejdet i Trafikafdelingen.

BL meddelte, at beskrivelsen af modellen for AMR-arbejdet er blevet justeret for at understrege, at arbejdsmiljørepræsentanterne skal koncentrere sig om det, der sker på den enkelte station. Det som sker på tværs vil blive faciliteret af BL og stationslederne.

16. Årlig arbejdsmiljøredegørelse

FM henviste til det fremsendte bilag. Redegørelsen samler arbejdsmiljøgruppernes beskrivelser af, hvad der er arbejdet med på arbejdsmiljøområdet i 2018. Noget er løst, andet skal der arbejdes videre med.

BL meddelte, at såfremt redegørelsen kan godkendes i MEDudvalget, sendes den videre til behandling i HMU.

Der var ingen bemærkninger.

17. Personaleredegørelse

IK henviste til det udsendte bilag. Det fremsendte gav ikke anledning til bemærkninger.

18. Eventuelt

BL meddelte, at leverandøren af mad til madautomaterne har opsagt aftalen, da det er en underskudforretning for dem. En del medarbejdere oplever, at der ikke er mad i automaterne, mens leverandøren omvendt siger, at de smider meget mad ud især på Nord og Vest. Muligheden for en fortsættelse af aftalen på ændrede vilkår drøftes i øjeblikket med leverandøren.

FM meddelte, at BAAS overvejer at bruge nogle af de ca. 65.000, der er tilbage af "guldpengene", på madordningen. BAAS vil gerne undgå at skifte leverandør hele tiden og ønsker mad af god kvalitet.

PC foreslog at etablere en system, der sikrer, at der følges op på om medarbejdere, som har været udsat for overfald, har behov for støtte, også selvom hændelsen ligger længere tid tilbage.

BL meddelte, at arbejdsmiljøgruppen er ansvarlig for kontakten til medarbejdere, der har været udsat for nultolerancehændelser. Opfølgning skal ske i det regi.

HH var enig i, at det er således det håndteres, og tilføjede, at samarbejdet med SL på Nord fungerer godt.

THA tilføjede, at medarbejdere følges hele vejen nogle måneder efter en nultolerancehændelse. Hvis der opstår et behov for hjælp på baggrund af en hændelse, som ligger flere år tilbage, er det op til den enkelte at henvende sig,

FM sagde, at der arbejdes meget seriøst med dette. Folk har forskellige behov i forhold til hjælp og støtte, så det er vigtigt, at folk selv henvender sig.

PC mente, at mange har svært ved at bede om hjælp, og at det derfor vil være godt med en fast procedure, hvor den pågældende stationsleder følger op efter fx 90 dage.

FM konkluderede, at spørgsmålet sendes videre til arbejdsmiljøgruppen, som må lave et oplæg til, hvordan det kan håndteres.

FM takkede slutteligt for et godt samarbejde i årets løb.