

# MØDEREFERAT

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	12. juni 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 (BFJ) Hans Horsten (HH) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Dollerup Christensen (JDC)
Fraværende:	
Udfærdiget af:	AM
Referat udfærdiget:	22.06.2018
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen d. 22.06.18 og Poul Erik Eskildsen d. 25.06.18

## Dagsorden

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

3. Trafikplan 2018
  - Sommer-/og helårsplan
  - Erstatningskørsel for Letbanen
4. Buskøb
  - Investeringer 2019-2021
  - El-busser og tællebusser
5. Bygninger på Station Syd
  - Status og evt. tiltag
6. Status på kursusforløb for ledere og mellemledere i 2018
7. Ny leverandør af mad til automater
8. Overvejelser om at hjemtage rengøringsopgaven (kontorer og opholdshuse)
9. ECOdrive
10. Orientering på baggrund af spørgsmål fra TR vedr. nedenstående emner:
  - a. Afvikling af timebanker - Hvornår kan disse ses af chaufførerne?
  - b. Ændring af beklædningsregulativet
  - c. Persondataforordning
    - Orientering af medarbejdere om, hvad der registreres, og hvordan det håndteres.
  - d. Status vedr. dokumentation for modtagelse af handicapbevidstgørende undervisning
  - e. Status på AMR-ordningen
  - f. Procedure vedr. sikkerhed ved stenkast o. lign.
11. 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

FM orienterede:

Sommerplanen er udsendt. Planafdelingen arbejder på højtryk for at få helårsplanerne færdige. De sendes ud så snart de er klar. Vi ville gerne have haft dem ud tidligere, men vi har fået køreplanen fra MT senere end vanligt i år, så planafdelingen er kommet senere i gang end påregnet.

Vi har fået 7000 ekstra timer og en ekstra bus indlagt, så i forhold til planen i dec. er vi oppe på at have fået 10.000 timer ekstra og to ekstra busser, og det var der behov for.

#### b. Erstatningskørsel for Letbanen

FM orienterede:

Sydover kører linje 81. Ingen ved hvor længe. Måske kommer Odderbanen op at køre inden 12.

august, måske ikke. Der kommer forsat kørsel på Grenadelen. Hvor længe vides heller ikke. MT er meget tilfreds med BAAS' indsats. Så stor ros til alle bør videregives.

Beredskabet har været aktiveret 3 gange, men MT er ikke tilfredse med prisen. Aftalen kører videre til slut september, så evalueres der på den. Da aftalen blev lavet første gang, kendte ingen jo omfanget. Vi ved ikke, om vi bliver ved med at have eneret på det, så måske er det en idé at lade andre tage sig af strækningen Hornslet/Grenaa.

TR i trafikafdelingen bliver inddraget, hvis der sker ændringer i setuppet.

#### **4. Buskøb**

##### **a. Investeringer 2019-2021**

FM orienterede:

Der skal anskaffes 60-70 busser udover 4 elbusser + en ekstra Solaris. Vi forventer at lave et rammeudbud, som kan bestå i et mix af el og diesel, ren el eller ren diesel. Aarhus Kommune og MT har endnu ikke besluttet, hvorvidt der skal sættes på elbusser. Vi forventer levering af 30-35 busser i 2020 og 30-35 busser i 2021, så der i 2019 kun leveres 4 elbusser og en 15 m. Solaris dieselbus.

Når vi kommer tættere på 2019, vil vi søge chauffører til elbusprojektet på linje 13. Der skal bruges 12-16 mand.

JPR spurgte, om det er hensigtsmæssigt at få leveret så mange busser ad gangen.

FM svarede, at BAAS gerne ville have haft færre ad gangen, men det skyldes, at der blev købt mange busser i 2007 og 2008. Han oplyste også, at hvis vi skal have elbusser, så er der gode grunde til at vente med levering til 2020/21. Dels er der lang leveringstid på elbusser, dels vil flere leverandører af elbusser melde sig på banen i 2020. Det øger konkurrencen og forventes at reducere prisen. Det vil også være godt at nå at få lidt erfaring med drift af elbusser fra de 4 stk., vi får i 2019.

##### **b. El-busser og tællebusser**

Der monteres tælleudstyr i samtlige kontraktbusser. Det giver planlæggerne i MT et godt grundlag for at vurdere, hvor ressourcerne kan bruges bedst muligt.

JPR spurgte, om BAAS får indtægterne ind for billetsalg. Han gjorde opmærksom på, at der er en del automatfejl i busserne, som der ikke lader til at blive reageret ret hurtigt på. Desuden har de stationære automater været ude af drift længe, og nu demonteres de.

FM svarede, at størstedelen af billetsalget ikke sker via kontantautomaterne, men det er vigtigt at BAAS får pengene ind. Vi har first line service på automaterne, men det er ikke ret meget, vi kan, så reparationer overlades ofte til det firma, som MT har lavet aftale med på området, og om de er hurtige nok, kan måske diskuteres. Driften går forud, så vi kan nogle gange blive nødt til at sende en bus på gaden med automatfejl. Men det skal tilstræbes at undgå funktionsfejl både for vores egen og kundernes skyld, og det er en indtægtsside, som vi gerne vil have fungerer. Vi følger op på det, så det er vigtigt at fejl meldes ind.

## **5. Bygninger på Station Syd**

### a. Status og evt. tiltag

Aarhus Kommune har lavet en screening af indeklimaet i bygningerne på Syd. Det bliver meget kostbart at foretage de ændringer, som screeningerne peger på, så der leges med flere modeller, evt. leje af andre bygninger, men ellers ses der på, hvad der i samarbejde med Kommunen kan gøres ved de eksisterende bygninger

## **6. Status på kursusforløb for ledere og mellemledere i 2018**

Forløbet startes op den 26/6 for direktionen og de medarbejdere, der referer til direktionen og har personaleansvar. De skal så på forskellige vis sikre, at alle inddrages. Det er også en anledning til at få kigget procedurer og politikker igennem for at se, om de bør revideres.

Vi vil løbende informere MEDudvalget om, hvilke temaer vi drøfter. Det er tanken, at arbejdet skal fortsætte ud over 2018. Alt omkring os forandrer os hele tiden. Så vi skal tilpasse strategier til det. Det er vigtigt, at det er tydeligt for alle, hvad det er, vi arbejder efter.

## **7. Ny leverandør af mad til automater**

BL orienterede:

Den kvalitet og service, den nuværende leverandør leverer, er ikke tilfredsstillende. Derfor er der lavet en aftale med en ny leverandør, som forventes at træde i kraft til september. Der bliver evt. en kort periode, hvor der ikke er mad i automaterne.

Maden bliver måske lidt dyrere, men den skulle også blive bedre og sundere og mere varieret.

## **8. Overvejelser om at hjemtage rengøringsopgaven (kontorer og opholdshuse)**

FM orienterede:

Der kører i forvejen folk rundt og servicerer opholdshuse, og der er umiddelbart penge at spare ved at klare rengøringen selv. Men det er opgave, vi kun skal håndtere, hvis vi kan gøre det mindst lige så godt og billigere end pt.

I den sammenhæng kan det overvejes, om de folk, som skal varetage rengøringen også kan varetage lettere kørselsopgaver som fx beredskabskørsel for Letbanen inden for normal arbejdstid. Der laves en business case på det.

Vi skal have klarlagt, hvad rengøringsopgaven består af, og så ser vi på forskellige andre opgaver i huset, som vi har eksterne til, og om det måske kunne inddrages i timerne til rengøring.

Vi skal have undersøgt, hvordan husene bruges i forhold til de faciliteter, der er – bruges køleskabet fx? Det er ikke en spareøvelse! Vi ser på og drøfter det med TR, inden der træffes beslutninger. Vi skal se, om vi kan højne standarden og bruge ressourcerne anderledes.

## 9. ECOdrive

BL orienterede:

Da Falck Sirius blev udskiftet for 3 år siden, forsvandt muligheden for at lave kørselsrapporter. Det har taget lang tid at få noget lignende etableret med Adibus. Det er nu håbet, at der kan indsamles data på chauffør- og turnusniveau i juli måned, så der kan udsendes kørselsrapporter i august. Det er vigtigt at få fokus på grøn kørsel igen, for der er en stigning i dieselforbruget, som nok ikke kun skyldes, at vi har fået flere større busser. Hvordan det konkret gøres – om der fx skal være grønne vejledere – er noget, der skal drøftes.

Vi har Ecoscore fra 0-100, men der sammenlignes man med alle kollegers kørsel og ikke turnusgruppen, så den er ret uigennemsigtig. Vi drøfter også med Adibus, om vi kan lave en Ecoscore, som er individuel på den enkelte tur. Men indtil videre er der fokus på månedsprofiler.

PE spurgte, hvor meget dieselforbruget er steget?

FM svarede, at da vi kørte bedst, kørte vi i snit ca. 2,30 km/l på helårsbasis - godt hjulpet af togbuskørsel. En ledbus kører ca. 1,95 km pr. liter og en 12 meter bus kører ca. 2,65 km pr. liter, så når vi i den nye køreplan erstatter 24 stk. 12 meter busser med ledbusser, så betyder det noget.

Pt. kører vi nok i gennemsnit 2,17 km pr. liter diesel. Så det er et fald på 5 %. Det koster ca. 2,5 mio og dertil kommer Co2 delen. Men mere køretid presser kørslen mindre, så det bør give færre accelerationer og opbremsninger, hvilket sparer diesel.

## 10. Orientering på baggrund af spørgsmål fra TR vedr. nedenstående emner:

### a. Afvikling af timebanker - Hvornår kan disse ses af chaufførerne?

FM sagde, at der siden i går har været adgang til timebanker for afspadsring og tildelt frihed. Det er også muligt at se timebanken med timer til ekstraordinær afvikling. Usikre timer mangler at blive opdaterede, men forventes at være tilgængelige i løbet af juni.

JPR sagde, at chaufførerne har været dybt frustrerede over ikke at have kunnet se timerne. I februar blev der udsendt et brev om afvikling af timebanker. Her stod der, at der er lavet 12 ekstra rammeturnusser på Station Syd, som først og fremmest vil blive brugt til at afvikle timer for de overenskomstansatte chauffører, og først når der er plads, vil de ekstra rammeturnusser også blive anvendt til afvikling af timer for tjenestemænd. Han ønskede at vide, om det ikke er forskelsbehandling. Hvis en tjenestemand ar flere timer end en 3F chauffør, vil man så stadig afvikle timer for 3F chaufføren først?

FM svarede, at BAAS ansætter ca. 8 chauffører hver måned for at få afviklet timer. De 12 ekstra rammeturnusser, som 3F har sagt ja til, bruges først og fremmest til afvikling af timer for 3F chauffører, fordi de efter aftalen i 2015 fik nedsat det antal HD-dage, der blev fastlagt i turnusplanerne.

Men ved at have 12 ekstra 3F pladser kan de nyansatte chauffører jo i højere grad hjælpe alle. Der er ikke millimeterdemokrati, for der er også noget praktik, som skal gå op.

FM tilbød at præsentere en oversigt over BAAS' timebanker på næste MEDudvalgsmøde.

b. Ændring af beklædningsregulativet

IK orienterede:

Der har været afholdt møde med stationslederne vedr. en revidering af beklædningsregulativet. Det er så sendt til Alex og Bente fra ad hoc beklædningsudvalget, men de er ikke vendt tilbage med kommentarer, så det reviderede regulativ betragtes som godkendt og lægges i personalehåndbogen efter MEDudvalgsmødet.

Der er ingen radikale ændringer, men den nye version skal gøre det enklere at følge reglerne.

c. Persondataforordning

- i. Orientering af medarbejdere om, hvad der registreres, og hvordan det håndteres.

PE spurgte, om chaufførerne bliver orienteret, hvis der bliver lagt en klage i deres personalemappe.

BL svarede, at såfremt der ligger en klage i databasen, så flyttes den først over i personalemappen, hvis der bliver en sag om det.

THA gjorde opmærksom på, at alle har agtindsigt og kan få at se, hvad der ligger i ens personalemappe.

JPR undrede sig over, at man ikke bliver orienteret om, at der ligger noget om en i en database.

THA forklarede at medarbejderne i DC i databasen registrerer de klager og roser, som BAAS får fra MT. Selve klagen sendes videres til SL, som så ser på den. Hvis det skønnes at være nødvendigt, tages der en samtale med chaufføren, og så kommer klagen i personalemappen, men hvis der ikke er hold i den, kommer den ikke i mappen.

JPR spurgte, om klagen så slettes i databasen

BL svarede, at klagen altid vil ligge i databasen, for der står, hvilket tidspunkt klagen er kommet ind på, og så vi kan finde frem til chaufføren. Hvis en sag er lukket, kommer den ikke i personalemappen, men hvis MT mener, at sagen ikke er håndteret korrekt, så kan vi finde tilbage til klagen.

I henhold til persondataforordningen er der forskel på, hvad man må registrere om medarbejdere, og hvad man må registrere om eksterne.

BFJ spurgte, om en chauffør orienteres om, at en klage lægges i vedkommendes personalemappe.

THA svarede, at det ikke er tilfældet.

BFJ sagde, at det er noget man skal.

FM meddelte, at man vil drøfte det med Sanne og melde tilbage på næste MEDudvalgsmøde. Hvis vi skal orientere chaufføren, så gør vi det, men hvis det er u hensigtsmæssigt og kan optrappe en konflikt, så gør vi det ikke.

JPR sagde, at det måske var smart have en forældelsesfrist på personalesager. Han tilføjede, at det selvfølgelig også vil betyde, at positive ting slettes, men hvis en medarbejder har været her længe, må det vil i sig selv sige noget positivt om vedkommende.

FM sagde, at BAAS ser på om noget er af nyere eller ældre dato. Men nogle sager kan være så komplicerede, at det er smart at gemme dem.

BL tilføjede, at hvis en medarbejder fx for 5 år siden har fået en klar instruktion i at der er noget vedkommende skal lade være med, og gør det alligevel 5 år efter på et væsentligt område, så er det ikke smart at en klage er slettet. Folk kan have fået en chance selv efter en grov foreteelse.

d. Status vedr. dokumentation for modtagelse af handicapbevidstgørende undervisning

BL orienterede:

Det har været en svær opgave at få alle i gennem det fornødne kursus, og diverse myndigheder har været i tvivl om, hvordan det skal håndteres. BAAS håber, at der nu er samlet op, og at alle har det rette bevis. Det er nok at have beviset med på arbejde i en kopi evt. på telefonen.

JPR spurgte, om BAAS ikke kan opfordre til, at kurset bliver markeret med en talkode på kørekortet.

BL svarede, at alle nye chauffører nu får kurset, når de tager kørekortet, så det er svært at sige, om det er noget man vil prioritere for dem, der ikke har det på kørekortet.

e. Status på AMR-ordningen

PE sagde, at tilbagemeldingen på det sidste halvårige arbejdsmiljøgruppemøde var, at ordningen på chaufførområdet fungerer fint. Han ønskede at vide, hvordan det går på de andre områder.

BL sagde, at der er valgt en særlig model i trafikafdelingen, fordi AMR'erne her ikke ses løbende. Det gør AMR'erne på de øvrige områder, så her snakker man om det med det samme, hvis der er noget, så der er ikke grund til at mødes i udvalg.

f. Procedure vedr. sikkerhed ved stenkast o. lign.

PE sagde, at BAAS orienterer SSP, hvis der er ballade et sted, men går orienteringen også den anden vej? Han mente, at det kan være en god idé med en sådan orientering, så BAAS kan

overveje, om man vil køre udenom.

FM svarede, at BAAS kun får noget at vide, hvis det er sandsynligt at det vil have betydning for busdriften og de folk, der er i bussen. Det mente han er godt, for BAAS har ikke brug for eller ret til at få alt muligt at vide om ting, der sker bagved. Hvis vi ser et nyt mønster, så er det godt at tale med SSP, så vi kan se, om vi skal handle anderledes. SSP er glad for at få vores nultolerancer, for det giver dem indtryk af, hvor der kan tænkes at blive problemer.

THA meddelte, at Natteravnene nu starter op i Aarhus.

### **11. Eventuelt**

PC gjorde opmærksom på, at nogle chauffører efter en sygdomsperiode venter i meget lang tid på at få deres kørekort fornyet. Nogle venter i helt op til 6 måneder, hvis de har haft en alvorlig lidelse eller har sukkersyge. Han opfordrede til, at BAAS henvender sig til kommunen og forklarer dem problemet.

FM bad om at få en formel henvendelse fra TR, som BAAS kan gå videre med. Gerne med konkrete chaufførcases. Det skal selvfølgelig være sikkert at sende en chauffør ud at køre, men 6 mdr. er for meget.

BL sagde, at der kan være noget omkring en sygdom, som kan tage tid, og det må vi acceptere, men hvis det er overstået og forsinkelsen sker hos embedslægen, så er det den proces, BAAS kan gå ind i.