

MØDE

Dato	6. oktober 2014
Mødekategori:	MEDudvalgsmøder
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	16. september 2014
Mødetidspunkt:	10.00
Forventet sluttidspunkt:	12.00
Udfærdiget af	Anja L. Mathiesen
Godkendt af	Torben Høyer 07.10.2014 Ejler Møller Petersen 14.10.2014
Mødeindkalder:	Anja L. Mathiesen
Obligatoriske deltagere:	Torben Høyer Finn Mikkelsen Frits Vittrup Ingerlise Kirkegaard Tommy Hansen Bente Mikkelsen Jean Philip Ricard Peter Frentz Ejler Møller Petersen Houman Khakpour Lars Peter Andersen Johnny Døllerup Christensen
Valgfri deltagere:	Bjarne Larsen
Til stede:	Torben Høyer (TH) Finn Mikkelsen (FM) Frits Vittrup (FV) Ingerlise Kirkegaard (IK) Tommy Hansen (THA) Bente Mikkelsen (BM) Jean Philip Ricard (JPR) Teddy Thomsen som suppleant for Peter Frentz (TT) Ejler Møller Petersen (EMP) Houman Khakpour (HK) Lars Peter Andersen (LPA) Johnny Døllerup Christensen (JC) Bjarne Larsen (BL)
Fraværende	Peter Frentz
Kopi	

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse af referat
3. Køretider fra august 2015, evt. teammøder på stationerne
4. BAAS' fremtid
5. Beklædning
6. Samarbejde med vejmyndighederne vedr. fremkommelighed (ny struktur i AAK)
7. Eventuelt

1. Godkendelse af dagsorden

Godkendt uden kommentarer.

2. Godkendelse af referat

BM meddelte at hun ifølge referatet på sidste møde havde udtalt, at der ikke var interesse for en personaleforening på St. Syd. Det er ikke korrekt. Hun udtalte sig kun på egne vegne.

3. Køretider fra august 2015, evt. teammøder på stationerne

I 2013 holdt FOA's og 3F's klubber et møde om køretider og nultolerance. TH og FM deltog sammen med repræsentant fra Aarhus Kommune. I BAAS' regi vil chaufførmøder som hovedregel ske på teammøder på stationerne.

EMP sagde, chaufførerne i Inform fra juni 2014 opfordres til at henvende sig, hvis de har forslag og kommentarer til ændringer i køreplanen, men han mente ikke, at der står noget om, hvor den enkelte chauffør skal henvende sig.

THA gjorde opmærksom på, at planafdelingen har lavet en logbog, hvori alle henvendelser om køreplaner opsamles. Der er adgang til den fra hjemmesiden, hvor man også kan se, hvordan man kontakter planafdelingen. Der er udsendt opslag om dette tidligere på året.

FM meddelte, at der samles op på møder med stationerne. BAAS får nu data på det, der er kørt, siden den nuværende køreplan trådte i kraft, så man allerede nu kan se, om der er problemer. Det gennemgås på stationerne. Det er en indikator for hvad der bør/kan ændres på i 2015. Men det siger ikke noget præcist. Data vil blive gennemgået på stationerne, hvor sommerkøreplanen 2015 også skal drøftes. BAAS indkalder til møderne.

JPR sagde, at han frygter, der kan blive problemer på linje 6A, hvor køreplanen er blevet strammet meget. F.eks. problemer med springersystemet.

FM sagde, at BAAS har bygget et system, hvor springersystemet er minimeret, så det bliver så solidt så muligt. Men man er opmærksom på det nævnte problem. Han tilføjede, at der bliver problemer på Randersvej hovedsageligt på linje 1A, men BAAS ved intet præcist endnu. Holdningen er, at busserne skal bevares på Randersvej. Der skal gerne være passagerer i området, når letbanen sættes i drift, så det er ikke en god idé at flytte busdriften til andre områder. Der informeres om alt dette, når BAAS ved noget mere konkret.

EMP spurgte, om man ved, hvornår anlægsarbejdet på Randersvej går i gang.

FM svarede, at man gerne vil vide noget præcist, før der meldes noget ud, Entreprenøren ikke er valgt endnu. BAAS ønsker mindst muligt anlægsarbejde i indeværende køreplanperiode, så der kan tages højde for det i 2015.

4. BAAS' fremtid

TH meddelte, at der nu foreligger en afgørelse fra Indenrigsministeriet, som konkluderer, at BAAS ikke kan få lov til at byde på kørsel uden for Aarhus Kommune. Opgaven for BAAS er derfor den samme som hidtil: Høj kvalitet, stabilitet og passagertilfredshed. Det betyder noget på det politiske niveau, at der er gode målinger på det.

BAAS skal være fleksible fremover, når letbanen kommer. Der bliver stadig brug for stabil busdrift. Der kan vise sig et mønster mht. passagerflytninger, som man ikke kan gennemskue nu. BAAS skal vise, at vi er de bedste til at køre bus i Aarhus.

Udbuddet af Stokagervej bliver udskudt. Hvor længe vides pt. ikke. Munkevejen skal udbydes i 2020. Om de to udbud slås sammen vides heller ikke pt.

JPR ønskede at vide, hvor stor reduktionen i chaufførtimer bliver, når letbanen kommer. Han tilføjede, at der også er tænkt letbanen på Viborgvej og spurgte, om man ved noget om, hvad det kan betyde for busdriften.

TH svarede, at uanset, hvad der skæres i, inden for de næste 10 år, så er BAAS stadig en stor butik under forudsætning af, at vi vinder udbuddene af Stokagervej og Munkevejen.

FM tilføjede, at der er en tendens til, at en letbane skaber flere brugere af den kollektive trafik generelt. Desuden påregner man en betragtelig stigning i indbyggertallet i Aarhus, hvilket også taler for, at den kollektive trafik ikke indskrænkes. Der er pt. ingen modeller for, hvor der skal skæres – blå vs. gul. Der er stadig brug for busser, mens letbanen bygges op.

EMP ønskede at vide, om der er noget der forhindrer, at regionen laver et selskab, så BAAS kan give kontrolbud på busdrift i regionen, og man derved kan kontrollere buddene fra private entreprenører.

TH svarede, at det afhænger af politisk villighed, og umiddelbart er det med afgørelsen fra indenrigsministeriet ikke en mulighed.

Med henvisning til BAAS' tilbagebetaling til Aarhus Kommune på 72 mio kr. spurgte BM, om BAAS ikke også betalte penge tilbage til Kommunen sidste år.

IK svarede, at der i perioden 2012-2016 ydes en årlig rabat på 11. mio. til Kommunen. Nu gives der rabat på 72 mio. for ikke-udbudt kørsel. Restproduktionen skal være et nulbudget, så pengene er Kommunens. For så vidt angår de vundne kontrakter er situationen en anden.

FM tilføjede, at eftersom Kommunen således får kvalitet og stabilitet til en fornuftig pris, så sænkes incitamentet til at lave et udbud.

5. Beklædning

FV orienterede: Beklædningsudvalget var samlet i slutningen af august, og på baggrund af en række spørgsmål fra medarbejderrepræsentanterne udvalget Alex Baun og Anita Nørgaard er Hoffmann nu indkaldt til et møde. Herefter holdes der møde i beklædningsudvalget.

FV understregede, at man skal holde sig for øje, hvilke vilkår BAAS har beklædning på. Det er en stangvare, så individuelle ønsker er svære at imødekomme, men individuelle tilretninger er en mulighed via henvendelser til Ole Henriksen..

Alle henvendelser vedr. beklædning skal rettes til Ole Henriksen. Han registrerer så problemerne, så man kan få et indtryk af deres omfang, og det er således på baggrund af dette der tages stilling. . Det dur ikke, at arbejde på baggrund af rygter /udokumenterede opfattelser. FV nævnte et eksempel med den cap, som i sommer blev en del af uniformsprogrammet, fordi det hed sig, at den var meget efterspurgt i chaufførgruppen. Aktuelt er der udleveret 30 caps. Generelt har der pt. ikke været mange henvendelser til Ole vedr. beklædning. BAAS hjælper så vidt man kan, og ellers kan det drøftes i beklædningsudvalget.

BM spurgte, om der således ikke kan ske tilretninger, hvis en chauffør f.eks. ikke føler sig tilrette i en jakke.

FV svarede, at der ikke tilrettes tøj til den enkelte chauffør. Modellen kan drøftes og evt. kan man vælge at udbyde flere forskellige modeller. Han anmodede om, at man lader udvalget gøre arbejdet færdigt efter mødet med Hoffmann. Alt fra medarbejderrepræsentanterne i udvalget er noteret og tages med til dette møde.

JPR gjorde opmærksom på, at der var store forskelle på poloshirts fra leverance til leverance, selvom der var tale om den samme vare. Det ved man ikke, når man bestiller.

FV opfordrede til at henvende sig til Ole. Så tager man fat i Hoffmann med de konkrete problemer, for de skal levere det aftalte.

EMP sagde, at der generelt bør ske et bedre kvalitetscheck med hvad Hoffmann udsender. Det var FM principielt enig i.

6. Samarbejde med vejmyndighederne vedr. fremkommelighed (ny struktur i AAK)

TH meddelte at Trafik og Veje efter en organisationsændring i Teknik og Miljø er blevet opdelt hhv. i Center for byens anvendelse og Center for Byudvikling og Mobilitet.

EMP sagde, at han havde bedt om at få punktet på dagsordenen for at høre, hvordan samarbejdet med de nye centre skal foregå. Hvor god er BAAS kontakt til dem. Det er svært at gennemskue, hvordan man skal få ændret ting. Nogle gange tager det lang tid andre gange kort tid.

TH var enig i, at det ofte er en tung proces, men sagde, at de medarbejdere i Kommunen, som arbejder med fremkommelighed nu er samlet på ét kontor. Det er til BAAS's fordel. Den nye struktur bør minimere arbejds gange. Der er en mere klar fordeling af opgaverne, så en sag ikke skal forbi mange forskellige.

JPR spurgte, om man i forbindelse med de trafikale udfordringer i midtbyen i forbindelse med Festugen kan bede Kommunen om at håndhæve reglerne mht. eksempelvis parkering af privatbiler.

TH sagde, at der er chauffører, som har fortalt, at de henvendte sig til politiet vedr. parkering, ved det konkrete festuge tiltag ved Banegårdspladsen, og efterfølgende kom der P-vagter på de pågældende steder.

THA sagde, at han fulgte situationen tæt hele ugen, og der var problemer med privat bilister, men generelt er det gået over al forventning i betragtning af, hvor meget der var spærret af. Logfilen i DC viser, at henvendelserne primært har drejet sig om parkering ved stoppesteder.

FM tilføjede, at logfilen netop skal bruges til at give Kommunen en tilbagemelding. Der har været indmeldt en del, men det har ikke været voldsomt, og der var hurtig reaktion fra P-vagter og politiet.

EMP spurgte, om der er nyt vedr. opholdshuset ved Moesgaard Museum.

THA svarede, at det stadig er i høring, men ifølge Ango Winther er der en løsning på vej snart, men der er flere grundejere involveret og er "grøn" forening.

FM tilføjede, at der er fuldt fokus på det, og BAAS gør, hvad man kan.

7. Eventuelt

BM meddelte, at Midttrafik på deres Facebook giver kunderne nogle svar som undrer DC. Fx skriver MT, at busserne skiftes, hvis billetautomaten ikke virker. Hun ønskede at vide, hvad BAAS har af reservebusser til at klare det.

FM svarede, at der sendes 162 busser ud af garagen hver morgen, så der er 36 tilbage. De fungerer ikke alle som reservebusser, men BAAS har bevidst fastholdt ekstra busser, så busser kan skiftes pga. fx problemer med en billetautomat, men det at holde busserne i drift, går forud for dette. Chaufførerne skal melde ind, hvis billetautomaten er ude af drift, men FM havde ikke kendskab til, at bussen er blevet udskiftet efterfølgende.

JPR spurgte, hvordan de forskellige bustyper er fordelt på ekstrabusserne. Han mente, at BAAS vel ikke sender en 12 m. bus ud på en linje, hvis man får penge for at køre med en ledbus.

FM svarede, at det godt kan være tilfældet. Det er en afvejning i de enkelte situationer.

THA sagde, at BAAS har 2-3 reservebusser på hver station. Der er ikke 36 busser at gøre med. De har en række andre opgaver. Han oplever det ikke som et stort problem. Der sendes SMS'er til Tokheim hver dag mellem kl. 12-14, så der gøres en stor indsats for at undgå fejl ved billetautomaterne.

THA og FM sagde, at BAAS løbende er i dialog med MT vedr. deres svar til kunderne.

EMP foreslog, at John Madsen laver et opslag med en status vedr. genskin i busruder, så chaufførerne kan se, hvad der er sket/sker på området. Det er ikke nok, at AMR får informationen.

TH meddelte, at man følger op på det.

TH adresserede herefter sagen vedr. det Wii-spil, hvor man kan kaste sten efter busserne, som Arbejdernes Andelsboligforening har lavet. TH forklarede, at spillet er en del af en større installation på en messe i Bella Centeret, hvormed boligforeningen ønsker at gøre opmærksom på de problemer, som mange boligforeninger oplever.

TH mente ikke, det er den mest begavede måde at gøre det på, men i spillet understøttes faktisk BAAS' politik med at køre udenom områder med stenkast. Boligforeningen har så ikke været opmærksom på, at BAAS har chauffører, som er stoppet efter at have været udsat for stenkast.

Det ærgrer boligforeningens direktør Anders Rønnesbo, for det har ikke været hans mening at genere chaufførerne.

BM sagde, at TR-gruppen har skrevet til Rønnesbo og gjort opmærksom på, at chaufførerne føler sig stødt. Man har bedt om en forklaring, ligesom den TH nu har givet, men man har intet hørt fra Rønnesbo.

TH bemærkede, at han var bekendt med henvendelsen, og syntes det var en lidt underlig situation, at BAAS ikke havde kendskab til henvendelsens indhold.

JPR spurgte, om Rønnesbo og BAAS ikke i fælleskab kunne lave et opslag, som forklarer tingene.

TH sagde, at BAAS ikke kan bestemme, hvad Rønnesbo skal. Han har nu på dette møde fremlagt, hvad Rønnesbo har forklaret til BAAS.

TT mente, at BAAS selv hopper lidt med på det. TSC kontaktede ham vedr. en chaufførudtalelse.

TH sagde, at BAAS var blevet spurgt, om der var en chauffør, som ville udtale sig, og her er politikken den, at BAAS kontakter en TR, som så kan kontakte chaufførerne.

EMP spurgte, om BAAS bliver taget med på råd, når MT udsender materiale. Aktuelt drejer det sig om I LIKE kampagnen, og her er nogle af chaufførerne i tvivl om, hvorvidt det er frivilligt at gå med navneskilt. Han meddelte, at mange chauffører ikke vil gå med skiltet.

TH svarede, at BAAS' udmelding er, at hvis man vil deltage i I LIKE-ordningen, så skal man have navneskilt på, i hvert fald indtil videre. Det har givet lidt tekniske problemer i forhold til den måde, som MT behandler data. Om man vil skrive både navn og nr. er op til den enkelte. Det er vigtigt, at chaufførerne får mulighed for at være med, og vigtigt at sikre, at roserne når frem til de rigtige. Om det kan ske på en anden måde end den nu valgte skal der også følges op på.

BAAS tror på, at det er BAAS' egen bonus-/resultatlønsordning, der rykker samlet set.

I I LIKE-kampagnen, er det formodentligt de mest udadvendte chauffører, som får mange roser.

BM sagde, at det er ærgerligt, at værkstedet og klargøringen ikke er med i MT's bonusmodel.

TH sagde, at man må se, og at BAAS naturligvis vil følge op på udviklingen både på MED og overfor MT.