

MØDE

Mødenavn:	MEDudvalgsmøde
Mødested:	Aulaen
Mødedato:	25. september 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 af:	1. oktober 2018
Referat godkendt af:	Finn Mikkelsen 2. oktober 2018 og Poul Erik Eskildsen den 4. oktober 2018

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Godkendelse referat fra sidste møde
3. Køreplanlægning sommerkøreplan 2019 og helårsplan 2019/20
 - a. Møde med Midttrafik vedr. processen
 - b. Tids-/handleplan for planlægning
4. Status på Letbanen og erstatningskørsel
5. Oversigt over timebanker
6. Opfølgning på drøftelse af klagedatabase
7. Tilpasning af buspark
 - a. Eventuelle personalemæssige konsekvenser heraf
8. Status på bygninger på Station Syd
9. Status på kursusforløb for ledere og mellemledere
10. Info om Ecodrive, tællebusser og infoskærme i busserne
11. Nye elbusser – sikkerhedsruder
12. Gennemgang af bonusopgørelse
 - a. Nøgletallene bag
13. Bremsetest
 - a. Kontrol/eftersyn?
14. 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

- a. Møde med Midttrafik vedr. processen**
- b. Tids-/handleplan for planlægning**

FM orienterede:

På et møde i uge 40 vil Midttrafik vise ledende medarbejdere, AMRerne og TRerne i Trafikafdelingen, hvordan der arbejdes med køreplanlægningen.

Internt vil BAAS igangsætte en proces, der skal afdække de køreplantemaer, som MT bør se på i forbindelse med den kommende køreplanlægning. I den forbindelse skal det også oplyses, hvis der måtte forekomme kørsel med for meget køretid. Det viser en seriøsitet.

JPR spurgte, om der kan påregnes linjusteringer i de kommende planer (som fx den forestående i Solbjerg).

FM svarede, at BAAS har fået at vide, at der ikke er lagt op til ændringer i linjeføringer ud over den ekstraordinære ændring i Solbjerg ultimo oktober – midt i et køreplanår.

THA tilføjede, at linjeføringen i Solbjerg bliver vendt om, så der skal køres ad den nye busvej. Skoleområdet skal ikke betjenes.

4. Status på Letbanen og erstatningskørsel

FM orienterede:

Letbanen til Grenaa kommer først i drift ultimo marts 2019, så erstatningskørslen på linje 85 og 86 fortsætter som hidtil og forventeligt frem til medio april 2019.

FM beklagede, at BAAS ikke har kunnet melde noget ud om det tidligere, men hverken BAAS eller Midttrafik blev orienteret, før det var fremme i pressen.

JPR spurgte, om planen vedr. lokalændringer i Lystrup i forbindelse med Letbanen stadig forventes indført.

THA sagde, at en bus ind omkring Lystrup Station har været overvejet, men vi har ikke hørt noget nærmere om det gennem længere tid.

FM meddelte, at BAAS kan køre 85 og 86 med Solaris med standard billetudstyr, og at vi sælger Volvo busserne nu, og dækker resten af med 12 meter Solaris. Vi afhænder foreløbig ikke flere Solaris.

BAAS skal varetage nedbrudskørslen for Odderdelen af Letbanen på strækningen mellem Beder og Holme (hvorfra der er busser videre). Hvis der er behov for både linje 87 og 89 samtidigt, prioriterer man 87. Sandsynligheden for, at der sker nedbrud begge steder samtidigt, vurderes som værende minimal.

JPR spurgte, hvilke tilbagemeldinger BAAS har fået på håndteringen af opgaven på 87.

FM sagde, at der er stor tilfredshed, hvilket også afspejles i, at MT har bedt BAAS varetage det på Odderdelen. Vi tilkaldes kun, hvis et nedbrud forventes at vare længere end en time.

JPR foreslog, at BAAS har planer parat for, hvor busserne kan køre hen, når der er pludselige blokeringer rundt omkring i byen, i stedet for at man bare får meddelelsen: Find alternative veje. Midtbyen bliver mere og mere sårbar mht. trafikpropper.

FM sagde, at det er derfor, BAAS har DC. Det er svært at beskrive alt det, vi kan komme ud for og hvilke nødløsninger, der så bør tages i anvendelse. Men hvis samme problem måtte gentage sig, vil vi sikre, at vi har en konkret nødplan i baghånden.

5. Oversigt over timebanker

FM orienterede.

For chaufførerne er der afviklet 13.500 timer i perioden 1/5 til 1/9 2018. I samme periode er der udbetalt 20.000 timer. Der er fortsat fuldt tryk på chaufføransættelserne. Afspadserings-saldoen skal nedbringes yderligere, og vi skal nu have gang i chaufføruddannelserne.

Pr. 1/9 er saldoen for timebanker 54.000 timer, og med de aftaler, der er indgået, kan vi ikke bringe timebankerne længere ned end til ca. 35.000 timer - svarende til 64 timer pr. ansat.

JPR spurgte, hvor de 64 timer kommer fra.

FM svarede, at der er i henhold til aftale. Aftalen sikrer bl.a. mulighed for, at en del chauffører kan have en del timer stående med henblik på efterfølgende afspadsering. FM meddelte i øvrigt, at en eventuel videre drøftelse af dette emne bør tages i et andet regi.

6. Opfølgning på drøftelse af klagedatabase

FM meddelte, at BAAS skal fremlægge klager for medarbejdere, hvis de bliver brugt til at træffe afgørelser fx i forbindelse med en personalesag. BAAS mener ikke, at der er grund til at ændre praksis.

PE påpegede, at drøftelserne på sidste møde drejede sig om, hvorvidt de klager, som er registreret, lægges i chaufførens personalemappe.

THA meddelte, at BAAS har en klagedatabase, hvori DC registrerer alle klager i forhold til statistik. Herefter sendes de videre til SL, som så kontakter chaufføren, hvis der vurderes at være behov for det. Når klagen er blevet drøftet med chaufføren, lægges den i chaufførens personalemappe.

BFJ påpegede, at det på sidste møde blev drøftet, hvorvidt chaufføren skal have at vide, når dette sker.

FM sagde, at hvis chaufføren har drøftet en klage med SL, så må han/hun gå ud fra, at den kommer i personalemappen.

BL understregede, at der godt kan være klager, som færdigbehandles af SL, og som derfor ikke fremlægges for chaufføren – episoder som enkeltvis ikke er alvorlige – og så kommer de ikke i personalemappen.

THA gjorde opmærksom på, at BAAS får stor ros fra MT for vores måde at håndtere klager på.

7. Tilpasning af buspark

a. Eventuelle personalemæssige konsekvenser heraf

FM orienterede:

I lyset af den seneste udmelding omkring Grenaabanen, sælger vi nu kun Volvo busserne. Der er desuden en del snak om reduktioner i den regionale kørsel, så hvis vi bliver spurgt, om vi vil overtage noget af det, er det vigtigt at have busser, vi kan sætte i drift.

Når vi reducerer antallet af busser (pt. 20 stk.), så vil det umiddelbart have personalemæssige konsekvenser i klargøringen og på værkstedet. Det vil sandsynligvis betyde en reduktion på et par ansatte hvert sted.

JPR spurgte, om der er pladsmæssige udfordringer forbundet med at skulle beholde flere busser.

FM svarede, at det ikke tilfældet. Antallet af busser på Nord og Vest er reduceret, og snart er der ikke flere Volvo busser på Syd.

JPR spurgte, om Administrationen er tilpasset så meget, som den kan. Hvis der er færre busser at køre med og færre ansatte i klargøringen og på værkstedet, så skal der vel ikke laves så meget klagebehandling, løn mv. som nu.

FM sagde, at Administrationen blev beskåret i forbindelse med K17 i december 2017. For eksempel blev der ikke ansat nye, da Torben Høyer og Frits Vittrup stoppede, og der blev lavet flere andre tiltag. Men der vil hele tiden blive arbejdet med organisationen - med personalebehov og personalesammensætningen - for at sikre det bedst mulige setup til løsningen af de eksisterende og de kommende opgaver.

8. Status på bygninger på Station Syd

FM meddelte, at Aarhus Kommune ønsker at foretage nogle ændringer på anlægget på Jegstrupvej, men der er flere ting i spil, og BAAS vil også gerne tænke elbusser ind. Det er et aldrende anlæg, så der skal ses både bygninger og installationer. Vi er i tænke- og udviklingsfasen. MEDudvalget vil løbende blive orienteret, når der er nyt.

9. Status på kursusforløb for ledere og mellemledere

FM orienterede:

Det første møde i forløbet blev afholdt den 24/6. Forløbet involverer direktionen og ledende medarbejdere, der referer til direktionen og selv har ansatte (BL, IK, FM, SG, PJ, JJ, JM, JKP, SR og THA). Det var en god start, og det skal tages op igen her i efteråret.

Det er tid til at standse op og se, hvor vi vil hen med virksomheden, så vi kan gøre de rette tiltag. Hovedambitionen er, at vi skal være byens førende bybusselskab og have mindst den kapacitet, vi har i dag. FM vil gerne formidle, hvilke ambitioner, han personligt har for virksomheden, og hvad det betyder for de kvalifikationer, der skal være til stede i virksomheden. De ansatte i BAAS skal indlemmes i drøftelserne, og vi skal findes ud af, hvordan vi kan gøre tingene bedst muligt.

10. Info om Ecodrive, tællebusser og infoskærme i busserne

BL meddelte, at der udsendes kørselsprofiler med september tallene. De ser stort set ud, som de plejer. G-påvirkning er dog ikke længere med. Til gengæld kan man sammenligne på turnushold og på tværs af turnushold. De chauffører, der kører mere blandet kørsel, placeres i en blandet gruppe. Her giver en sammenligning ikke helt så stor mening.

Der er fundet grønne vejledere, som skal vejlede chaufførerne i, hvordan de kan køre længere på literen.

JPR spurgte, om profilerne kommer i e-boks.

BL svarede, at profilerne i første omgang bliver tilgængelige på papir. Så må der ses på distribueringen senere, og måske kan de gøres tilgængelige både elektronisk og på papir.

JPR meddelte, at han vil foretrække, at profilerne lægges i Crew Web.

BFJ gjorde opmærksom på, at udsendte beskeder på realtidsskærmen ikke med det samme kan ses en chauffør, som overtager bussen. Det kan betyde, at chaufføren måske passerer det relevante område i byen, før beskeden popper op på skærmen. Det er et problem, som tidligere har været drøftet i MEDudvalget. Han spurgte om, det ikke kan gøres muligt, at åbne aktuelle beskeder i indbakken.

FM meddelte, at det vil blive undersøgt.

JPR tilføjede, at det kan være svært for en chauffør at hjælpe ved fx efterlysninger, når han/hun ikke har mulighed for at læse et signalement igen. Det kan være svært at huske, hvad der præcis stod i pop-up beskeden.

BL sagde, at det undersøges, men understregede, at det er vigtigt, at beskeder viderefremmes til den kollega, som overtager bussen. Det kan selvfølgelig være svært med signalementer.

THA gjorde opmærksom på, at problemet kun gælder pop-up beskeder. Beskeder, som ligger fast på skærmen i en periode, kan hentes i indbakken.

BFJ meddelte, at gps-signalet svigter flere steder i byen, hvilket bl.a. er uheldigt i forhold til kørselsprofil.

HH tilføjede, at problemet typisk først optræder midt på en tur, og så må man genstarte systemet.

THA sagde, at problemet sandsynligvis ikke har noget med gps'en at gøre. Det er en fejl i realtidssystemet. Han opfordrede til at melde det ind til DC, så Adibus kan orienteres. BAAS oplever ikke store problemer med at gps. Det er teknologien i realtidsskærmen, der driller os.

JPR nævnte, at man pr. får en fejl vedr. servicemeddelelse.

BL meddelte, at den fejl skal meldes ind ligesom fejl. Det er en decideret systemfejl.

FM sagde, at der vil blive sat fokus på problemerne med realtidsskærmen. Driften og passagererne kommer først, så vi kan godt køre uden realtidsskærme, men fejl skal meldes ind.

FM oplyste, at der kommer tælleudstyr i alle kontraktbusser. Det gamle udstyr er ved at blive afmonteret.

MT overvejer at montere infoskærme i busserne. BAAS har sendt materiale til MT med et overslag på, hvad det vil koste. Det vil i givet fald være en investering, som skal i udbud.

PE undrede sig over en udmelding fra MT i pressen om, at der kommer USB laderstik i BAAS' busser.

FM meddelte, at stikkene løbende vil blive monteret i nyanskaffede busser.

11. Nye elbusser – sikkerhedsruder

FM meddelte, at der ikke kommer "de sædvanlige" sikkerhedsruder i elbusserne. Der bliver en fastmonteret halv sikkerhedsrude, svarende til de sædvanlige monteringer rundt om i Europa.

JPR spurgte, om BAAS vil undersøge, om der kan komme tynde eltråde i frontruderne i nye busser. Det er set i engelske busser.

FM svarede, at elbusser er et nyudviklet produkt, og i starten kan vi ikke vælge og vrage. Der kommer flere på markedet senere, men vi er underlagt de vilkår, som leverandøren kan tilbyde. Vi kan selvfølgelig altid give udtryk for ønsker til ændringer på sigt.

JPR spurgte, om man har overvejet gas.

FM sagde, at gas er et fossilt brændstof, og Aarhus Kommune arbejder ud fra en målsætning om, at fossilt brændstof skal være udfaset i 2030.

12. Gennemgang af bonusopgørelse

a. Nøgletallene bag

FM orienterede.

Bonustallene ser ikke så gode ud som sidste år. Sygefraværet var højt ved årets begyndelse, men hvis det stabiliserer sig på det nuværende niveau, er der håb om, at vi kan få bonus for det tal.

Vi er tæt på at få bonus for tallet for dieselforbrug. Vi havde en lidt kold vinter, og brugen af oliefyr er jo med til at give et højt forbrug. Vi starter historisk set ikke så godt ud, men den manglende brug af ledbusser henover sommeren hjælper på forbruget. Genindførelsen af kørselsprofiler forventes have en positiv indflydelse på dieselforbruget.

Sygefravær (30 %) og diesel (20 %) tæller mest i bonusmodellen, så hvis vi kan få dem ind i bonusfeltet vil det hjælpe betydeligt

Hvad angår MT's kontroller, så ændrede MT i setuppet for disse midt på året. Ændringen i kontrolmetoden gav især udslag i maj, men nu er MT tilbage ved en model, som mere ligner den gamle.

13. Bremsetester

a. Kontrol/eftersyn?

FM sagde at BAAS har sin egen bremsetester, som naturligvis bruges, inden en bus køres til syn og i forbindelse med eftersyn.

PE spurgte, hvor ofte bremsetesteren bliver eftersat.

FM sagde, at BAAS overholder sine frister for eftersyn, og at hverken politikontroller eller kontroller i synshallen på noget tidspunkt har givet anledning til problemer eller mangel på tillid til BAAS' bremsestande. Skulle det ske en dag, vil der blive handlet hurtigt.

14. Eventuelt

FM orienterede:

MT's kundeundersøgelse "Bedste busselskab" er aktuel igen. BAAS topper typisk ikke i målingerne. Det kan skyldes mange ting. Muligvis er de andre busselskaber bare bedre, men det kan også betyde meget, at BAAS' vilkår på flere områder er anderledes end andres. For eksempel har chaufførerne i BAAS begrænset kontakt med kunderne (billetterer ikke), der er mange stående passager i BAAS busser, busserne kører alt overvejende i tæt bybustrafik med begrænset fremkommelighed osv. Så det, der skal sættes fokus på i BAAS er, at vi inden for de givne rammer og vilkår, gør det bedst muligt og bedre "i morgen", end vi gjorde det "i dag". Og det vil være exceptionelt flot, hvis vi "kommer op på et af de øverste trin på skamlen". Det kræver en stor indsats, og vi skal gøre det så godt som muligt på de områder, hvor vi rent faktisk kan gøre en forskel.

JPR opfordrede til, at ledelsen anerkender det, fx med en kagemand, hvis BAAS præsterer godt på de parametre, vi selv kan påvirke.

PC efterspurgte en status på de nye madautomater på stationerne.

BL sagde, at den nye leverandør er ved at skyde sig ind på, hvad og hvor meget mad, der skal være i automaterne, og hvor tit der skal fyldes op. Mobilepay er valgt som betalingsform. Det er langt den billigste transaktionsmetode, og hvis leverandøren skal have en fornuftig forretning og skal levere en god vare, så er det væsentligt, at transaktionsomkostningerne holdes nede. Dankort er dyrt.

JPR mente, at BAAS må forvente at omsætningen falder, når der ikke længere kan betales med kontanter og Dankort. Dankort kunne bruges på Nord. Han spurgte, om BAAS ikke giver tilskud til ordningen.

BL sagde, at BAAS stiller automater og strøm til rådighed, men der ydes ikke decideret tilskud til ordningen. Det gjorde der heller ikke ved den tidligere leverandør.

PC foreslog, at der laves en spørgeundersøgelse blandt chaufførerne om, hvordan den første tid er gået. På Station Syd har man oplevet udgåede og manglende varer, så vi fortsætter nærmest, hvor vi slap.

BL sagde, at leverandøren arbejder på noget i forhold til en undersøgelse.