

AarBus

3F TLB, Aarhus

Aftale gældende fra 11.08.2024.

**DECENTRAL ARBEJDSSTIDSAFTALE FOR
OVERENSKOMSTANSATTE
BUSCHAUFFØRER VED
AARBUS**

**HENVISNINGER TIL OVERENSKOMSTER MV. JUSTERES
EFTERFØLGENDE EFTER BEHOV.**

Aftalen er indgået med hjemmel om Decentrale arbejdstidsaftaler, jf. Bilag A nr. 12 – 04.82 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – AarBus– (2021)

§ 1 - Turnus

I henhold til § 13 samt § 1 stk. 1 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - Aar-Bus(2021) er der efter drøftelse mellem AarBus og 3F TLB, Aarhus, indgået følgende aftale om turnusperioder:

Stk. 1. En turnusperiode er på op til 12 uger, dog minimum 2 uger. Den gennemsnitlige ugentlige normtid (37 timer) tilrettelægges i overensstemmelse med den turnusmodel, som er drøftet mellem AarBus, og 3F TLB, Aarhus, og som fremgår af Bilag 1 og Bilag 1a med tilhørende bemærkninger i Bilag 2 og af Bilag 3, til denne aftale.

Bemærkning:

For enkelte chauffører med særlige opgaver og/eller ansættelsesforhold kan arbejdet dog planlægges på ugebasis. Eksempelvis kan dette være for TR-ere, flexansatte, deltidsansatte, morgenudkørslen mv.

De i § 7 nævnte hviletidsperioder er alene gældende for den i Bilag 1 og Bilag 1a beskrevne turnusmodel med tilhørende bemærkninger i Bilag 2.

For chauffører i rammeturnus, jf. Bilag 3, er turnusperioden 6 uger. Samtlige rammeturnusser opgøres efter hver 6. uge.

Stk. 2. Den ugentlige arbejdstid for fuldtidsansatte i normalturnus kan variere mellem 32 og 42 timer. I uger med færre end 5 arbejdsdage kan den ugentlige arbejdstid reduceres til minimum 28 timer.

Bemærkning:

Normaltimer, der på årsbasis (52 hhv. 53 uger fra start sommerferieplan et år til slut sommerplan det efterfølgende år) ligger ud over/under 37 timer i gennemsnit når planperioden er gennemløbet, håndteres og reguleres iht. Bilag 8 om årsnorm.

Stk. 3. Ved tjenester på SH-dage og skæve lørdage, der afviger fra de turnuslagte tjenester, kan den ugentlige arbejdstid godt overstige 42 timer. Her vil merarbejde på den enkelte dag blive udbetalt som overarbejde.

§ 2 – Driftsdøgnet

I henhold til § 6, stk. 2 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2021), er der aftalt følgende:

Stk. 1. Et driftsdøgn er tidligste vagtstarttidspunkt for første morgenbus. Driftsdøgnet er 24 timer.

§ 3 – Delt vagt

Stk. 1. Der kan etableres delte vagter. En delt vagt er én vagt. Det er frivilligt for den enkelte chauffør at køre delte vagter.

Stk. 2. Antallet af delte vagter ved AarBus kan højst udgøre 30 hverdagsvagter, som så vidt muligt fordeles forholdsmæssigt ligeligt ud på stationerne.

Stk. 3. Delte vagter kan kun forekomme i tidsrummet kl. 05.30 til kl. 18.30. Der kan dog lokalt med tillidsrepræsentanten på stationerne aftales, at rammen kan ændres.

Stk. 4. Tjenesteafbrydelse kan først finde sted 2 timer efter vagtens begyndelse og skal være afsluttet senest 2 timer før vagtens afslutning. Tjenesteafbrydelsen skal minimum udgøre 2 timer.

Stk. 5. En delt vagt skal starte og slutte efter en af følgende opsætning:

- a) A-A – Ophold - A-A
- b) A-A – Ophold - B-B

- således at hver tjenestedel starter og slutter samme sted.

Stk. 6. Chauffører i turnus med delte vagter sikres frihed i weekender og på søgnehellidage.

Bemærkning:

Den 24/12, 31/12 og 5/6 samt "skæve lørdage" er ikke sikret som fridage, da disse dage ikke er søgnehellidage. Der kan disse dage køres ikke delte vagter på samme vilkår som øvrige overenskomstansatte chauffører. Arbejde på disse dage søges ligeligt fordelt.

Stk. 7. Chauffører i turnus med delte vagter tildeles så vidt muligt hovedferie i skolernes sommerferie.

Stk. 8. Der tilskrives 90 minutters afspadsering i form af usikker frihed pr. kørt hel delt vagt. Chaufføren kan dog vælge kontant udbetaling af værdien af dele af eller hele den optjente afspadsering.

Stk. 9. I sommerferieplanen og ved ændret kørsel – f. eks. perioder eller dage med lørdags-/søndagskørsel på normale hverdage – kan der køres ikke delte vagter på samme vilkår, som gælder for øvrige chauffører.

§ 4 – Pauser i tjenesterne

I stedet for § 2, stk. 1 og 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – AarBus(2021) gælder følgende:

Stk. 1. Tjenesteplanerne indrettes således, at der pr. tjeneste bliver ophold på 12 % af køretiden ved endestationer, hvor der findes opholdsrum. Der skal for hver tjeneste inden for de 12 % være spiseophold, som kan være 1 ophold på 25 minutter, 2 ophold på 20 minutter eller 3 ophold på 18 minutter.

Bemærkning:

Bestemmelsen skal forstås således, at opholdet på de 12 % skal sikres på alle tjenester, og skal beregnes af al køretid. Rejse og gangtid indgår ikke som køretid.

Opholdet på de 12 % og spisepauserne kan i en tjeneste være placeret i opholdsrum på flere forskellige endestationer og/eller garageanlæg.

Parterne er enige om, at spisepauser skal indlægges på en hensigtsmæssig måde, idet vagter, der indeholder 3 eller flere spisepauser, dog kan afsluttes med en spisepause, forudsat der er reelt arbejde – herunder tom - / garagekørsel mv. - efter denne spisepause.

Parterne er ligeledes enige om, at kravet om reelt arbejde efter indlagt spisepause i en delt vagt kan undlades.

Parterne er desuden enige om, at vagter på indtil 4 timer generelt godt kan starte eller slutte med en pause på minimum 25 minutter, idet arbejdstiden inkl. start/slut mv. - men ekskl. pause - på disse vagter således ikke overstiger 3 timer og 35 minutter.

For honorering i fm. problemer med overholdelse af køreplanerne henvises til de til enhver tid gældende retningslinier herom – jf. bl.a. § 9 samt Bilag 7.

Stk. 2. Reguleringsophold kan undlades i vagter med start og slut samme sted. Således vil længden af pauserne i vagter med start slut samme sted, til enhver tid svare til den fulde længde af de indlagte pauser – sædvanligvis bussens ankomst hhv. afgang iht. køreplanen - uden fradrag af reguleringsophold eller andet. Kaffepauser vil være mellem 7 og 17 minutter og spisepauserne vil være 18 minutter eller længere, og både kaffepauserne og spisepauserne indgår fuldt ud i beregningen af de 12%.

§ 5 – Vagtstart og -slut

I stedet for § 1 stk. 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - AarBus(2021) gælder følgende ved vagtstart og -slut samme sted:

Stk. 1. Arbejdstiden regnes fra vagtens mødetidspunkt til afløsningstidspunktet / sluttidspunktet på vagten. For kørende vagter med start og slut samme sted indeholdes et dagligt tillæg således, idet 10/5 – reglen her erstattes med:

a) Start garage – 7 minutter og slut garage – 4 minutter

b) Start i øvrigt – 3 minutter og slut i øvrigt – 3 minutter

Bemærkning:

Ad. a) – Til hhv. fra bussens/P-bilens faste plads på garageanlægget.

§ 6 – Start og slut samme sted

Stk. 1. Alle vagter skal starte og slutte samme sted, idet den fornødne transporttid indlægges i vagterne for alle overenskomstansatte (max. 9 ¼ hhv. 10 ¼ time). Den fornødne transporttid baseres på konkrete vurderinger/opmålinger af den medgåede transporttid.

§ 7 – Frihed i fm. Fridage

I stedet for § 3, stk. 2 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik - AarBus(2021) og § 7 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2021) gælder følgende:

Stk. 1. I forhold til turnusmodellen, som fremgår af Bilag 1 og Bilag 1a, samt bemærkningerne mv. hertil i denne aftale, samt af evt. øvrige aftalte modeller – jf. bl.a. Bilag 2 - gælder følgende:

- a) Ved enkeltstående fridage i turnus udgør den samlede hviletid minimum 35 timer
- b) Ved enkeltstående fridage på turnus med fast dagtype, ren M (morgen), ren E (eftermiddag) eller ren A (aften) udgør den samlede hviletid dog minimum 38 timer, men kan i særlige tilfælde også her nedsættes til de 35 timer (bl.a. natbus- og weekendovergange)

Bemærkning:

Hverdagsvagter: Morgen er defineret som en vagt, hvor mere end 50 % af vagten ligger før kl. 12:00. Aften defineres som en vagt hvor mere end 50 % af vagten ligger efter kl. 18:00. Alle øvrige vagter defineres som eftermiddags vagter, medmindre det er en nattevagt (med natbus-kørsel) eller en delt vagt - jf. § 3.

Weekendvagter: Morgen er defineret som en vagt, der vil slutte senest kl. 16:30, aften som en vagt, der vil starte efter kl. 14:15, nat som en vagt, der vil slutte efter kl. 02:30, mens eftermiddag vil udgøre de resterende vagter.

Stk. 2. Ved to sammenhængende fridage udgør hviletiden minimum 56 timer.

Stk. 3. Modur op mod fridage og i fm. weekendovergange vil forekomme. Modur har i disse tilfælde til hensigt at øge kvaliteten i friheden. Modur vil herudover undtagelsesvist kunne forekomme. Dobbelt modur – inkl. de netop nævnte – må ikke forekomme i de enkelte arbejdsperioder mellem to fridage.

§ 8 – Afvikling af HD – timer

I stedet for § 5, stk. 2 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2021) gælder følgende:

Stk. 1. Optjente timer afvikles som hovedregel som hele fridage, idet de som hovedregel indlægges i turnus på baggrund af Bilag 5. Af dette bilag fremgår også eksempler på afvigelser fra hovedreglen.

Stk. 2. Ikke forbrugte timer afvikles gennem en løbende nedsættelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, gennem udmøntning efter eget ønske, eller ved tildeling af enkeltstående ikke turnuslagte fridage iht. gældende regler.

§ 9 – Overarbejde

I stedet for § 14, stk. 1 og § 14, stk. 6, nr. 2 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – AarBus(2021) gælder følgende:

Stk. 1. Ved overarbejde forstås arbejde ud over det antal timer, der er fastsat som normal arbejdstid den enkelte arbejdsdag for den pågældende buschauffør. Overtid på henholdsvis 6 minutter og 36 minutter rundes opad til henholdsvis halve og hele timer.

Stk. 2. Vedrørende øvrige bestemmelser om overarbejde henvises i øvrigt til det til enhver tid gældende – jf. Bilag 7 mv.

§ 10 – Diverse

Stk. 1. Ved kørsel på fremmed station ydes der kompensation efter det til enhver tid gældende – jf. Bilag 4.

Stk. 2. Ved anvendelse af afløsere henvises til det til enhver tid gældende – jf. Bilag 6.

Stk. 3. Der kan efter aftale mellem TR-3F og AarBus dispenseres for det aftalte med tilhørende bilag. Det er i denne sammenhæng forudsat, at der forud for indgåelsen af en sådan aftale, i hvert enkelt tilfælde ligger en tilkendegivelse fra de respektive parter på, at aftalen kan indgås. Dispensationsaftalen skal foreligge skriftligt og indeholde en nærmere aftalt og angivet ophørsdato.

§ 11 - Opsigelse

Stk. 1. Denne aftale kan af hver af parterne opsiges i sin helhed med 8 måneders varsel til udløbet af et planskifte (august måned). I de første 3 måneder af en opsigelsesperiode har parterne en fælles forhandlingspligt med henblik på at indgå en ny aftale. Hvis der ikke opnås enighed i forhandlingsperioden, bortfalder nærværende aftale og parterne er herefter alene omfattet af de mellem KL og 3F centralt indgåede aftaler med tilhørende protokollater.

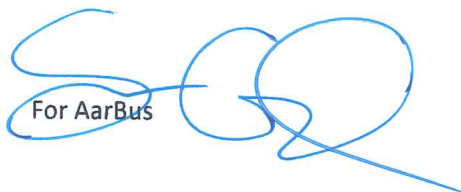
Stk. 2. En opsigelse af denne aftale kan i sin helhed tidligst afgives med virkning fra planskiftet august 2025.

§ 12 – Aftalens ikrafttræden

Stk. 1 Nærværende aftale er gældende i sin helhed fra køreplanskiftet august 2024.

Aarhus, den 25/6 2024

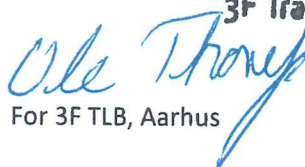
For AarBus



24/6-2024

3F Transport, Logistik & Byg
Sommervej 5
8210 Århus V
Tlf.: 70 300 946
Fax: 70 300 947

For 3F TLB, Aarhus



Protokollat nr. 1:

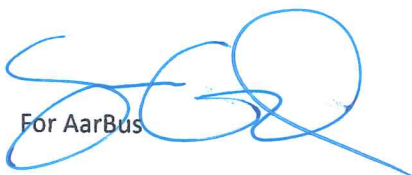
Arbejdsmiljø i henhold til Rammeaftale om decentrale arbejdstider.

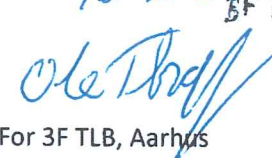
Parterne har i forbindelse med indgåelsen af denne decentrale arbejdstidsaftale drøftet rammeaftalens § 2, litra d og e, hvoraf fremgår, at de decentralt aftalte arbejdstidsregler skal sikre, at arbejdsmiljøforhold indgår i arbejdstilrettelæggelsen, og at den decentralt aftalte arbejdstidsregel sikrer, at der skabes bedst mulig sammenhæng mellem produktionen, de ansattes arbejdsliv og familieliv/privatliv.

Parterne er enige om løbende at sætte fokus på det generelle arbejdsmiljø.

Parterne er enige om i vidt omfang at samarbejde med de relevante sikkerhedsorganer, herunder AarBus egen sikkerhedsorganisation, med henblik på at drøfte og løbende forbedre de arbejdsmiljømæssige forhold for chaufførerne i forbindelse med busdriften.

Aarhus, den 25/6 2024


For AarBus

24/6 2024

For 3F TLB, Aarhus

3F Transport, Logistik & ...
Sommervej 5
8210 Århus V
Tlf.: 70 300 946
Fax: 70 300 947

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1. Basisturnusplan, eksempel over 12 uger – 3F
- Bilag 1a. Basisturnusplan, for aften / nat turnus
- Bilag 2. Bemærkninger mv. til Bilag 1 - basisturnusplanen
- Bilag 3. Supplerende bestemmelser om rammeturnus
- Bilag 4. Kørsel på "fremmed station"
- Bilag 5. HD-tekst inkl. skema
- Bilag 6. Afløsere
- Bilag 7. Overarbejde
- Bilag 8. Normtidsberegning (årsnorm) og håndtering
- Bilag 9. Turnusskifte
- Bilag 10. Timelønnede flexjobbere
- Bilag 11. Arrangementskørsel
- Bilag 12. Kørekortfornyelse
- Bilag 13. Ladetid

Bilag 1:

Basisturnusplan 3F – eksempel uden nat over 12 uger

UGE/DAG	Søndag	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	
1	*							Bemærk! *
2								
3								
4								
5								
6		*	*	*	*	*	*	Bemærk! *
7	*							Bemærk! *
8								
9								
10								
11								
12		*	*	*	*	*	*	Bemærk! *

*** I uge 6 og 12: fredag på forskellige dage i planerne og/eller søndagsfri uge 1 og eller 7. - max. 5 arbejdsdage i træk**

- HD - timer indlægges i planen i den udstrækning, der er grundlag for det – jf. det til enhver tid aftalte

- Weekendfriheden kan øges på bekostning af friheden på hverdage

- AFD - dage indlægges i turnusplanerne i den udstrækning, det er nødvendigt for at sikre, at normtiden ikke overskrides

Bilag 1a:

Basisturnusplan for aften / nat turnus

UGE/DAG	Søndag	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag
1		HD/AFD					
2							
3		HD/AFD					
4							
5		HD/AFD					
6							
7		HD/AFD					
8							
9		HD/AFD					
10							
11		HD/AFD					
12							

- HD-timer og AFD-dage indlægges i planerne om mandagen efter Natbus fredag og lørdag, for at chaufføren har to sammenhængende dage uden arbejde efter en dobbelt natbus vagt.

Bilag 2:

Bemærkninger til turnusmodellen iht. Bilag 1 og Bilag 1a

Turnustilrettelæggelse:

- Modellerne i Bilag 1 og Bilag 1a anvendes som grundlag for udarbejdelse af turnus for chauffører i følgende ansættelsesformer
 - Fast turnus
 - Fast rammeturnus
 - Fast rådighedsturnus - og ved indtræden i fast turnus og rammeturnus i forbindelse med ferieafløsning og ved længerevarende fravær i øvrigt.
- Turnusmodellen anvendes i forbindelse med faste dagtyper (M, E, A), og med tre dagtyper (M/E og E/A og A/N). AarBus udarbejder forskellige turnusser på baggrund af modellerne i Bilag 1 og 1a
- På turnus med faste dagstyper må kun indlægges vagter der svarer til dagstypen, dog må der på rene E-turnusser i weekenderne i stedet indlægges M eller A vagter.
- Turnusmodellen kan reduceres til et mindre antal uger, dog minimum 2.
- Vagterne kan være fastlagt med et givet indhold og/eller som rådighedsvagter (betaling for hele vagtens opsatte rådighedstid). Vedrørende rammeturnus henvises til Bilag 3.
- AarBus sammensætter turnus på baggrund af en konkret afvejning af de opgaver, som skal løses, og de hensyn der skal tilgodeses. (Ex: I forbindelse med køreplansskift kan kørsel på lørdage ændres til kørsel på hverdage og/eller kørsel på en af de enkeltstående søndage (fri en hverdag i stedet), ligesom vægtningen mellem vagter i turnus kan forskydes i fm. ændringer i kørslen eller planlægningen). De anvendte turnusformer fremlægges for tillidsrepræsentanten til orientering.
- Chaufføren kender på forhånd sine vagter og fridage i et turnusforløb. Undtaget herfra er dog bl.a. nyankomne og chauffører i rammeturnus, der midlertidigt indtræder i turnus i stedet for chauffører, der måtte være fraværende over en længere periode (f.eks. min. 2 uger), idet følgende bl.a. iagttages: weekendfriheden, antal arbejdsdage i træk og præsterede arbejdstimer i forhold til normtallet på 37 timer pr uge uden overarbejde.
- En chauffør i turnus kan ikke påbegynde to hele vagter i samme driftsdøgn. Driftsugen løber fra søndag til lørdag.
- Der kan indgå både 4 og 5 dages uger i en turnusplan med to vagtlistefridage, som i tilfælde med 4 dages uger er suppleret af én AFD-dag eller af én HD-dag.
- Chauffører på fast turnus vil få tildelt faste vagter med fastlagt kørsel eller rådighedsvagter (jf. dog bl.a. chauffører på rammeturnus samt de nyankomne chauffører, der indtræder midlertidigt på turnuspladser i stedet for "langtidsfraværende" chauffører – jf. ovenfor).
- En ændring af turnus skal normalt varsles med mindst 3 uger til tillidsrepræsentanten og med 2 uger til medarbejderne.

Indplacering:

AarBus vil indplacere på turnus under hensyntagen til den enkelte chaufførs ønsker og med en hensyntagen til såvel sociale som driftsmæssige forhold. De nærmere kriterier drøftes mellem AarBus og TR-3F, og i lighed med den sociale rammeturnus – hvor arbejdet er underlagt særlige forhold – vil parterne samarbejde om tildeling af evt. kommende ledige pladser på turnus med delte vagter, idet de lokale TR'er "tages med på råd".

I drøftelserne indgår 3F TLB, Aarhus' forslag om, at nyansatte som udgangspunkt starter i ramme-
turnus eller i midlertidigt ledige turnuspladser i stedet for "langtidsfraværende" chauffører (jf.
ovenfor), og såfremt der opstår ledige pladser i køreplanperioden, tilbydes chauffører efter anci-
ennitet rådighedsvagter/faste turnusvagter indtil naturlig indplacering finder sted.

Arbejdsdage i turnus:

- Der sikres maksimalt 5 arbejdsdage i træk
- Der sikres maksimalt 5 arbejdsdage pr. uge.

Frihed:

- Der sikres frihed minimum hver anden weekend
- Der kan indlægges flere fridage (AFD-dage) såfremt timenormen er opfyldt

Natbus:

1. Natbusser kan ligges på almindelige turnusser efter bilag 1, hvor der kan maksimalt tildeles
én natbusvagt pr. turnus over 12 uger.
 - I turnus med natbusvagt er, dagen efter en natbusvagt en fridag (min. 35 ti-
mers samlet frihed). På turnus af en kortere varighed end 12 uger indlægges
natrammer / -rådigheder, som efter et fast mønster vil blive anvendt til nat-
buskørsel således der maksimalt kan køres natbus 2 gange indenfor 24 uger.
I den udstrækning natrammen / -rådigheden ikke anvendes til natbuskørsel,
tildeles chaufføren i stedet en eftermiddags - / aftenvagt. Det faste mønster
for natbuskørsel hhv. anden kørsel vil blive oplyst til den enkelte chauffør.

Natbuskørsel vil undtagelsesvist kunne forekomme i begrænset omfang oftere end hver 12
uge i den udstrækning, Midttrafik øger natbuskørslen i særlige perioder (f.eks. op mod jul)
eller på særlige dage (f.eks. 25/12 og 31/12). Også denne særlige natbuskørsel søges lige-
ligt fordelt.

Ved frivillighed og ved afløsning for chauffør, der fritages for nattevagt lørdag op til ferie,
kan de 12 uger altid reduceres til 6 uger.

2. Natbusser kan desuden ligges på A/N turnusser hvor der efter bilag 1a kan ligge natbus på
alle fredags- og lørdagsvagter i arbejdsweekender, det vil sige at chauffører på A/N ikke
kan have en natbus op til en friweekend. Dagen efter sidste natbusvagt, er fridag (mindst
48 timers samlet frihed)
 - På de stationer hvor der laves A/N turnusser, kan øvrige natbusser alene
dækkes af dem der kører ren A, hvor der på de rene A-hold vil blive indlagt
N-rådigheder, efter gældende reglerne i punkt 1.
 - På rene A-hold hvor der ikke er indlagt N-rådigheder og på E/A-hold vil der
kunne forekomme natbusser i forbindelse med særlige perioder hvor Midt-
trafik øger natbuskørslen (f.eks. i forbindelse med jul/nytår)

Bilag 3:

Supplerende bestemmelser om rammeturnus.

AarBus tilkendegiver efter drøftelse med 3F TLB, Aarhus, at selskabet ud over de generelle vilkår for turnus, vil administrere rammeturnus på følgende måde:

Rammeturnus:

- Der kan højst etableres 54 rammeturnuspladser, som tilstræbes fordelt ligeligt (deleligt med 6) med hensyntagen til opgaveløsningen.
- Længden af rammerne i forbindelse med rammeturnus kan højst være:
 - Mandag til fredag (fredag uden natbus) – 9 1/4 timer
 - Fredag med natbus, i weekends og på søgnehellidage – 10 1/4 timer.

Social rammeturnus:

- Der kan desuden etableres en særlig rammeturnus – "Social ramme" -, hvor rammerne (udvidede) de enkelte dage samt fridagene fastlægges efter forudgående aftale med TR og den enkelte medarbejder. Den aftalte ramme er 5.30 til 18.30.
- TR tager ca. hvert halve år initiativ til en gennemgang af de medarbejdere, der er tilknyttet ordningen. Medarbejderne, der tildeles plads på den "Sociale ramme", må påregne at skulle afgive pladsen, hvis betingelserne for at forblive der, ikke længere er til stede.

Fælles bestemmelser for rammeturnus:

- Rammerne for vagterne de enkelte dage er på forhånd tidsmæssigt afgrænset.
- Chaufføren kender på forhånd sine vagter og fridage i forløbet.
- Der kan indgå både 4 og 5 dages uger i en turnusplan.
- Der beregnes kun timer af den kørte vagt, dog ydes der altid som minimum 4 timers løn for en kørt vagt.
- Arbejdstiden kan maksimalt være på 37 timer i gennemsnit pr. uge i turnusperioden. Evt. arbejde ud over de gennemsnitlige 37 timer og aftalt arbejde ud over rammen den enkelte dag honoreres med overarbejde.
- Alene den faktiske arbejdstid indgår i beregning af normtiden.
- Omlægning af rammetjeneste kan ske med 72 timers varsel bl.a. i forbindelse med, at den chauffør, som chaufføren på rammetjeneste var sat op til at skulle afløse, alligevel godt kan køre sin egen tjeneste.
- Chaufførerne, der kører rammeturnus, kan dagligt (hverdag) fra kl. 13:30 hente deres vagt til den efterfølgende dag på SMS eller via Crew-web/Crew-app, og ved længerevarende fravær kan vagten hentes senest 72 timer før den skal påbegyndes. Hvis disponeringen ikke overholder de nævnte frister, betales der overarbejde for hele den tildelte vagt.

Bilag 4:

Kørsel på "fremmed station"

Principper:

- Frivillighed
- Kompensationstid: ½ time
- Linje - og stationskendskab
- AarBus sikrer om nødvendigt og ønsket transporten til den "fremmede station"
- Fælles skiftsteder "ude i byen" er ikke kørsel på "fremmed station", hvorfor der i denne sammenhæng ikke kompenseres.

Alle der frivilligt siger ja til at tage en vagt på anden station kompenseres med ½ time, ved kørsel på "fremmed station".

Den halve time tilskrives til timebanken usikker frihed.

Bilag 5:

HD dage

Der indlægges flest mulige holddriftsdage i turnusplanerne, således der reelt sker en gennemsnitlig løbende nedsættelse af arbejdstiden jævnfør holddriftsaftalens § 5, stk. 1 og stk. 2 (2021).

Antal HD-timer/-dage kan ikke indlægges præcist i de enkelte turnusser, da der for alle turnusser vil være forskelligt antal timer der køres på 2. og 3. skift. Desuden er der turnusser (eksempelvis rammeturnus, TR – turnus og div. specialturnusser), hvor der ikke er indlagt HD-dage. Det giver behov for, at der også afvikles enkelte HD-dage, der ikke er indeholdt i turnusplanerne. Det er derfor en forudsætning for den aftalte praksis, at AarBus indenfor rammerne af gældende varslingsregler og aftaler i øvrigt løbende kan tildele chaufførerne hele fridage som supplement mhp. afvikling af opsparede HD-timer.

Antallet af indlagte HD-dage i turnus fremgår af nedenstående skema. Her er der taget højde for, at der ikke indlægges HD-dage i sommerferieplanen, samt at ferie går forud for HD. Der kan dog på konkrete turnusser være behov for afvigelser (+/- én dag.) De hele HD-dage indlægges i de endelige planer på baggrund af P-afdelingens konkrete vurderinger/beregninger. Der tilstræbes et max udsving på 15 timer årligt, der udlignes efter gældende aftaler.

Turnusuger i plan	Dagsantal: HD-fridage i forskellige turnusplaner - fuldtidsansatte, vejledende						Delte
	M	E	A	M/E	E/A	A/N	
12	0	3	4	1	4	4	1
6 - 11	0	1	2	0	2	2	1
4 - 5	0	0	1	0	1	1	0
1 - 3	0	0	0	0	0	0	0

Dagene indlægges så vidt muligt i forbindelse med eksisterende enkeltstående fridag - evt. fridage.

Bilag 6:

Anvendelse af afløsere

Med henvisning til overenskomsten mellem 3F og Midttrafik - AarBus(2021)– protokollat 1, § 1 stk.1 har parterne drøftet brugen af afløsere.

AarBus ansætter buschauffører, som afløsere, der på dagsbasis (dag til dag) kan dække ind for fravær, ikke planlagt kørsel (dagsarrangementer og lignende), dubleringskørsler mv.

Rekrutteringen af afløsere søges fortrinsvis i gruppen af normale ansøgere og blandt medarbejdere, der efter en periode med en fast tilknytning til AarBus, ønsker at blive ansat på afløservilkår.

AarBus må normalt ikke reducere antallet af fuldtidsbeskæftigede chauffører ved brug af afløsere. Afløserne vil ikke blive tildelt "egne vagter" og vil ikke indgå i selskabets normerede chaufførstyrke.

Afløserchauffører indplaceres lønmæssigt i henhold til overenskomsten, dog er det aftalt at afløsere chauffører tildeles et ikke pensionsgivende tillæg der pr. time udgør kr. 22,00 (31/3-2000 niveau). Tillægget udbetales for de timer chaufføren kører pr. dag og dækker såvel pension samt genetillæg for den enkelte chauffør.

Afløsere kan ikke aflønnes for færre timer end den vagt, afløseren indtræder i den pågældende dag.

Hvis arbejdstiden strækker sig ind i de overenskomstmæssige forskudte tidsperioder, betales de i overenskomsten fastsatte tillæg efter § 14 i Aftale om arbejdstid, forskudt tid, holddrift og rådighedsvagt (2021). Alle øvrige tillæg er dækket af den supplerende timebetaling på kr. 22,00 (31/3-2000 niveau).

Beklædningsmæssigt udleveres der en startpakke bestående af den aftalte startpakke for nye afløsere. Skulle der være behov for supplerende beklædning f.eks. ved planskifte, kontakter afløseren Administrationen. Ved en evt. overgang til en fast fuldtidsstilling suppleres startpakken op til den gældende aftale for fuldtidsansatte.

AarBus begrænser sig til at anvende indtil 35 afløsere pr. dag.

AarBus fremlægger på opfordring kvartalsoplysninger med henblik på en gennemgang og en drøftelse af brugen af afløserne.

I forbindelse med rekruttering til faste fuldtidsstillinger, vil afløsere kunne søge på lige fod med andre.

AarBus vil i øvrigt begrænse anvendelsen af afløsere i overensstemmelse med formålet med at ansætte afløsere.

Én af de overenskomstansattes tillidsrepræsentanter deltager ved ansættelsen af afløsere på tilsvarende vis, som ved ansættelse af øvrige chauffører i AarBus.

Bilag 7:

Honorering af chaufførerne i AarBus i fm. problemer med overholdelse af køreplanerne.

Det er bl.a. AarBus opgave at sikre, at vore passagerer bliver betjent bedst muligt. AarBus berettigelse og fremtid vil i høj grad være afhængig af, at vi kan løse denne opgave fuldt tilfredsstillende.

Til god passagerbetjening hører, at der *kan* køres og at der *reelt bliver* kørt i overensstemmelse med de fastlagte køreplaner. I denne sammenhæng har vi i AarBus to opgaver: 1) at alle relevante parter i selskabet arbejder sammen om at sikre den nødvendige køreplantid gennem et faktabase-ret (GPS – målinger) og et reelt samarbejde med Aarhus Kommune/Midttrafik og 2) at de fastlagte køreplaner i videst mulig udstrækning bliver fulgt af chaufførerne.

Gode forhold for chaufførerne indebærer bl.a., at de under normale forhold kan afholde de aftalte pauser, og at det planlagte sluttidspunkt for vagten ligeledes kan overholdes. De planlagte vagter vil sikre de aftalte pauser til chaufførerne, med mindre køreplanerne af den ene eller anden årsag ikke kan eller ikke bliver overholdt.

På baggrund af en række drøftelser med chaufførrepræsentanter, vil AarBus administrere efter følgende regler:

Vagtforlængelse:

Der findes i forvejen regler (decentrale arbejdstidsregler for både 3F og FOA), der håndterer situationen, hvor en vagt afsluttes efter det planlagte sluttidspunkt. Reglen er her "6/36" – hvor der kompenseres med ½ time hhv. 1 times overarbejde (50 %). En vagtforlængelse på under 6 minutter udløser ikke compensation, en forlængelse fra 6 til under 36 minutter udløser ½ times compensation og en forlængelse fra 36 til under 66 minutter udløser en compensation på én time.

Ved rådighedsvagter vurderes 6/36 – reglen ikke på baggrund af de kørte vagts sluttidspunkt, men i forhold til rådighedsvagtens sluttidspunkt.

Pauseafholdelse:

Chauffører, der i bestræbelserne på at holde køreplanerne og på at opprioritere passagerhensynet, vælger at give afkald på pausetid i forhold til de indgåede aftaler om spisepauser honoreres som følger.

I forbindelse med manglende pauseafholdelse vil der blive administreret efter en 6/36 – regel (jf. herom under afsnittet om vagtforlængelse). Kun for manglende pausetid i forhold til spisepauserne på de aftalte 1 x 25, 2 x 20 eller 3 x 18 minutter, ydes der honorar.

En chauffør kan i forbindelse med kørslen på en vagt ikke påberåbe sig pausetid ud over reglerne om spisepauser. Således skal chaufføren – i den udstrækning dette måtte være nødvendigt - gøre brug af indlagt "overpausetid" og evt. indlagt reguleringstid i vagterne, så der køres så rettidigt

som muligt. Får en chauffør sin/sine aftalte spisepauser, kan chaufføren let være forsinket, uden at dette vil udløse en honorering.

Ved rådighedsvagter vurderes 6/36 – reglen ikke på baggrund af pauserne i den kørte vagt, men i forhold til den samlede pausetid i rådighedsvagten.

Generelle vilkår for honorering:

- Forsinkelsen skal være begrundet i forhold, som chaufføren ikke selv har kunnet forhindre eller gøre noget ved (må ikke være selvforskyldt).
- Begrundelsen for at anmode om overarbejdsbetaling skal anføres i forbindelse med indmeldelsen af overarbejdet.
- Forsinkelsen skal være længere end den indlagte reguleringstid (pt. 0 – 3 minutter) plus den fastsatte bagatelgrænse (f.eks. 6 minutter/36 minutter ved "6/36").
- Forsinkelsen skal være indberettet og overarbejdsanmeldelsen skal være korrekt udfyldt iht. gældende retningslinjer herom.
- Kunne overarbejde være undgået, ved at gøre brug af driftsregulering i løbet af tjenesten, skal chaufføren have kontaktet trafikledelsen for at få accept til at benytte driftsregulering. Maksimal honorering: ét vedrørende vagtforlængelse og ét vedrørende pauseafholdelse – i alt maksimalt to – evt. kan honoreringen af det ene forhold samtidig dække compensationen for det andet forhold.
- Overarbejdsanmeldelsen skal være indsendt – eller efter den til enhver tid fastsatte procedure – hurtigst muligt efter vagtens afslutning eller senest den efterfølgende arbejdsdag – dog maksimalt efter 24 timer.
- Korrekt udfyldt overarbejdsseddel vil blive honoreret (jf. dog nedenfor), medmindre der er gjort indsigelser mod den fremsendte anmodning om honorering indenfor en periode på 10 arbejdsdage (mandag – fredag) fra modtagelsen af overarbejdssedlen.
- Honoreringen og modellen bygger på, at hver enkelt indberetning fra chaufførerne med henblik på honorering, er overensstemmende med det faktisk passerede. I modsat fald vil anmodningen blive tilbagevist og blive forelagt ledelsen, som derefter vil tage stilling til konsekvenserne af det indberettede. Overtidssedlerne vil blive kontrolleret ved brug af kørselsdata (GPS – realtid), og indberetningerne skal ske på den til enhver tid gældende overarbejdsseddel, og i henhold til den tilhørende vejledning.
- Overarbejde udbetales som udgangspunkt i forbindelse med den kommende løn. Modtager chaufføren mod forventning ikke udbetalingen, skal chaufføren gøre indsigelse indenfor 3 måneder, svarende til den periode overtidsanmeldelserne bliver opbevaret.

Bilag 8:

Normtidsberegning (årsnorm) og håndtering i AarBus.

Årsnorm:

Parterne har i forbindelse med opgørelse og håndtering af præsteret arbejdstid aftalt, at dette gøres på baggrund af, at der for 52 h. h. v. 53 arbejdsuger i planperioden (sommer - og vinterkøreplan samlet set) skal præsteres 1924 h. h. v. 1961 timer pr fuldtidsansat (52 h. h. v. 53 uger gange gennemsnitlig 37 timer pr uge). Dette timetal reduceres for ikke fuldtidsansatte i overensstemmelse med det aftalte for den enkelte. Det bemærkes, at de til enhver tid gældende aftaler mellem parterne omkring vagt og turnusplanlægning i den Decentrale Arbejdstidsaftale i øvrigt vil være gældende og ikke påvirkes af nærværende.

AarBus har på baggrund af drøftelser med repræsentanter fra 3F udarbejdet procedure til den praktiske opgørelse, håndtering og honorering af timer, der måtte ligge over og under planperiodens normtid, der som nævnt altså ikke følger kalenderåret men planperioden (pt juni/juli – juni/juli det efterfølgende år).

Det er fastslået, at ingen af de udarbejdede turnusplaner indeholder (eller har indeholdt) arbejdstid, der ligger ud over normtiden på gennemsnitlig 37 timer pr uge. Således vil der alene kunne forekomme arbejdstimer for den enkelte medarbejder i turnuslagt arbejde, der enten ligger over hhv. under normtiden på de 37 timer pr uge i gennemsnit, i den udstrækning en turnusperiode bliver afbrudt (f.eks. Når chaufføren efter eget ønske overflyttes til en ny turnus, hvis/når fuldt turnusgennemløb ikke muligt pga. planperiodens længde mm.), eller såfremt der efterfølgende måtte forekomme ændringer i forhold til det oprindeligt planlagte. Sidstnævnte reguleres der imidlertid for iht. den nuværende praksis (overtid ved merarbejde – ingen regulering ved mindre arbejde på dagen). Muligheden for at regulere i en planperiode ved at omlægge arbejdsdage og fridage iht. gældende bestemmelser for at sikre, at alle ligger så tæt på - men ikke over - normtiden for en given periode, er på baggrund af medarbejderønskerne hidtil ikke taget i anvendelse.

Fremadrettet håndtering af og opgørelse af normtid i AarBus:

Aftalen har sit afsæt i følgende klare tilkendegivelser om nogle hovedprincipper fra medarbejderrepræsentanterne om bl.a. at:

- Kende sine vagter og fridage på dagsbasis i så god tid som muligt i planperioden – og altså ud over eksempelvis 6 eller 12 uger
- Fastholde sin indplacering i en turnus så vidt muligt i hele planperioden på 52/53 uger (dog enkelte mindre justeringer i sommerplanen) – medmindre man selv har søgt flytning eller fordi særlige grunde taler imod. Det har således været ønsket, at man så vidt muligt kan fastholde sin plads på eksempelvis en 12 ugers turnus også i sommerplanen, der kun løber over 6 uger
- Undgå at ændre i/flytte på vagter og fridage i planperioden for at regulere for timer over hhv. under normtiden

Opgørelse:

Normtiden for fuldtidsansatte opgøres på "årsbasis" - eller mere præcist ud fra det aktuelle planårs køreplanperiode på 52 (pt 6 + 46) uger (enkelte år 53 uger ved 47 + 6 uger). De præsterede timer (inkl. bl.a. ferietimer mv. men excl. de timer, der er blevet afregnet særskilt (eksempelvis overarbejde) sammenholdes med 1924 timer i år med 52 planuger og med 1961 timer i år med 53 planuger.

Der laves specialopgørelser for medarbejdere, der i planperioden har været på nedsat tid mv.

Overnorm/undernorm – håndtering:

Timerne over hhv. under normen iht. ovenstående overflyttes efter opgørelse efter udgangen af planperioden (52/53 uger) for hver enkelt chauffør til det efterfølgende år:

- Timerne opgørelse maks. 2 mdr. efter planårets udløb
- Der kan overføres +14:48 til – 14:48 timer pr ansat årligt (= 2 gennemsnits arbejdsdage)
- Timer under de – 14:48 falder væk (AarBus "problem" – timerne "tilfalder" chaufføren)
- Timer over de + 14:48 afregnes med overtid (første 3 timer med 50% og derefter med 100%)
- De overførte timer tillægges hhv. fradrages i øvrige timebanker, således at minus timer modregnes i "tildelt frihed", mens plus timer tilskrives "sikker afspadsering".
- Også ansatte, der frivilligt har skiftet turnus, er omfattet af den ovennævnte aftalte håndtering.
- Når en dag i turnusplanerne (standardplanerne) er planlagt som hverdag, og dagen i løbet af planperioden i stedet skal køres som en SH-dag, en "skæv" lørdage og lignende, vil:
 - 1) Arbejdstid ud over den oprindelige hverdagsvagt på dagen blive honoreret med overtid iht. gældende og
 - 2) Arbejdstid kortere end den oprindelige hverdagsvagt ikke give anledning til fradrag, idet der vil ske beregning i overensstemmelse med længden af den oprindelige hverdagsvagt.

Bilag 9:

Turnusskifte – håndtering.

Nærværende protokollat er aftalt som værende en del af den Decentrale arbejdstidsaftale indgået mellem AarBus og 3F TLB, Aarhus, gældende fra 11.08.2024.

Protokollatet har virkning fra køreplansskiftet i august måned 2024.

Ordinære turnusskifte:

Ved ordinært turnusskifte aftales det i stedet for bestemmelsen i overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – AarBus, protokollat 1, §3 stk. 4 at:

ved ordinært turnusskifte fra en turnus til en anden, ydes en selvbetalt erstatningsfridag ved mere end 5 arbejdsdage i træk.

Ligeledes er det aftalt at der heller ikke ved ordinære turnusskift må være mere end 5 arbejdsdage på en uge. Ligesom antallet af arbejdstimer på en uge heller ikke ved turnusskift må overstige 42 timer.

Frivillig turnusskifte:

Samtidig aftales det at ved frivillige turnusskift, hvor chaufføren selv beder om en anden indplacement, og der dermed sker et frivilligt turnusskifte, skal der hverken tages hensyn til antallet af arbejdsdage i træk, timer i arbejdsugen eller antallet af arbejdsweekender i træk. Ved frivillige turnusskifte vil eventuelle mertimer opsamles i forbindelse med den årlige normtidsopgørelse.

Bilag 10:

Aftale om timelønnede fleksjobansatte.

Med henvisning til overenskomsten for Buschauffører ved AarBus mellem 3F og KL af 1. april 2021 – protokollat 5 har de lokale parter, AarBus og 3F drøftet aflønningen af ansatte buschauffører i fleksjob ved AarBus.

Som supplement til overenskomstens protokollat 5 er der indgået denne lokale aftale mellem 3F Aarhus og AarBus gældende for timelønsansatte buschauffører i fleksjob ved AarBus.

Timelønnede på fleksjobaftale aflønnes efter den til hver tid gældende lokale lønaftale. Dog fraviges bestemmelsen i overenskomstens protokollat 1 § 1, stk. 4, således en Fleksjob ansat kun aflønnes for de faktisk præsterede timer på dagen.

Bemærkning: Fleksjob ansatte er ofte afklaret til få arbejdstimer pr. dag, hvorfor det er nødvendigt at kunne aflønne disse efter denne afklaring.

For timelønnede fleksjobbere foretages indbetaling til pensionsordning i overensstemmelse med overenskomstens § 10.

Timelønnede fleksjobbere vil få arbejdstidsbestemte tillæg efter overenskomstens § 14 dog vil de ikke få genetillæg for holddrift og helligdagskørsel, derfor tildeles et ikke pensionsgivende tillæg på kr. 9,00 (31/3-2000 niveau).

Bilag 11:

Arrangementskørsel

Der kommer løbende ønsker fra Midttrafik om at AarBus skal forestå særlig arrangementskørsel, det kan være til koncerter, festivaler, sports- eller kulturbegivenheder eller lignende.

Denne type af arrangementer kan ikke ligges ind i de almindelige turnusplaner, men udbydes til chaufførerne.

- Det skal være frivilligt for chaufførerne at køre vagterne.
- Køres vagterne på fridage afregnes chaufføren med overarbejde.
- Tilbyder chaufføren at køre arrangementskørslen i stedet for en ordinær vagt vil chaufføren få aflønning for det for chaufføren bedste alternativ af de to vagter, dvs.
 - Længere vagt end oprindelig giver overarbejde
 - Kortere vagt end oprindelig giver aflønning efter normal vagt uden fradrag i timer
 - Vagt med bedre tillæg giver bedre tillæg
 - Vagt med dårligere tillæg giver chaufføren de oprindelige tillæg.

Ved særkørsel gælder som for al anden kørsel den indgåede decentrale arbejdstidsaftale.

Ved særkørsel på enkelte dage (mindre end 24 timers varighed) Kan der accepteres mindre afvigelser på den daglige vagtlængde samt på pausereglerne.

Ved særkørsel over flere dage i træk, er reglerne om antal natbusser suspenderet, ligesom der i mindre omfang accepteres afvigelser på vagtlængde, pauseregler og antal arbejdsdage pr. uge (dog max 6)

Er der i forhold til arrangementskørsel, kørsel på ikke kendte strækninger vil der blive givet tid til oplæring, med tid, svarende til køretiden gange 1,5 (rundet op til hele 10 minutter)

Bilag 12

Kørekortfornyelse

I henhold til § 3 stk. 5 i protokollat 1 i Overenskomst for buschauffører ved Midttrafik – AarBus (2021), fastsættes følgende.

Fornøden frihed til kørekortfornyelse efter at der ikke længere skal tages foto hos en fotograf, men at chaufføren blot skal til læge og på borgerservice, som også tager billedet, til fremadrettet at være 7,4 time

Det betyder konkret at en chauffør når denne fremviser sit nye kørekort og afleverer kvitteringer fra læge og borgerservice, vil blive tilskrevet 7,4 timer til dennes timebank til sikker afspadsering.

Bilag 13

Ladetid

Ved busser der skal lade i chaufførens pause, er det aftalt at der tillægges "ladetid" inden pausetiden begynder, og efter pausen inden vagten starter.

Opstart af ladning aftales til 2 minutter og opstart af ny bus på garageanlæg sættes til 5 minutter (som følge af opstartstid på rejsekort), hvis rejsekortet kan optimeres, kan tiden sættes ned til 3 minutter.

Ladning på endestation eller garageanlæg aftales til 2 minutter ved opstart af ladning og 1 minut til opstart af rute, når det er samme bus.