

Region Midtjylland

Befordring af kørestolsbruger på Odderbanen

Bilag

**til Regionsrådets
møde den 7. februar 2007**

Punkt nr. 18



Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Afsender
MTL/mlt

Selvvalg tlf. nr.
8781 6661

Ref
J. nr. 32.06.01

Dato
27.12.2006

Århus Amt
Lyseng Allé 1
8270 Højbjerg

Vedrørende transport af handicappet

Vi har af det nye Regionsråd fået en meddelelse om, at Odderbanen skal opretholde transporten af [REDACTED] i foreløbig 2 måneder fra nytår.

I forbindelse med vores tidligere korrespondancer i sagen, har jeg redegjort for en lang række forhold, der vanskeliggør regelmæssig transport af handicappede i kørestole o.l. og især 2 væsentlige ting:

I september 2006 udarbejdede BST en rapport, der tilkendegiver, at regelmæssig brug af vores ramper udgør en fare for vores medarbejders sikkerhed og sundhed, og samtidig er det i henhold til arbejdsmiljøreglerne ikke lovligt at løfte 19 kg. regelmæssigt, når det sker under disse forhold. Rapporten fra BST er tidligere fremsendt.

På baggrund af ovenstående mener jeg ikke, vi kan fortsætte med at udføre denne opgave uden at overtræde Arbejdstilsynets regler og udsætte vores medarbejdere og [REDACTED] for en sikkerhedsmæssig og sundhedsmæssig risiko, og det vil ved et evt. uheld udelukkende virke skærpende, at vi er fortsat, efter at vi er gjort bekendt med regler og mulige skadelige påvirkninger.

Vi har meddelt [REDACTED] at vi vil garantere hende transport i 14 dage efter nytår, men skal vi fortsætte efter denne periode, er vi nødt til at bemane de pågældende togafgange med 2 hjælpere. Det betyder, at vi dels har brug for en ekstrabevilling på ca. 30.000 kr. pr. måned til en ekstra medarbejder. Samtidig vil vi fortsat ikke kunne udføre kontrolopgaver i det omfang, der er aftalt.

En lang række af perronerne og bl.a. perronen ved Gunnar Clausensvej er så smalle, at man kun kan komme af og på med kørestol ved at køre udenfor perronbelægningen. Når det bliver glat og snevej, så kan vi ikke påtage os at medtage eller afsætte kørestole på disse perroner, både af hensyn til personalet og den handicappede. Derfor vil der kunne forekomme situationer, hvor transporten vil blive vanskeliggjort.

Banegårdsgade 3
8300 Odder

Telefon
86 54 09 44

E-mail
HHJ@HHJ.dk

Telefax
86 54 41 70

Hjemmeside
www.odderrbanen.dk

Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Vi skal anmode Århus Amt om at haste behandle denne sag.

Med venlig hilsen

Mikael Tittel Langager
Administrerende direktør

Handicap transport på Odderbanen

0. Indledning:

Odderbanen har siden august 2006 dagligt fragtet en handicappet [REDACTED] der benytter en elscooter, fra Odder til Gunnar Clausensvej.

Sagen er under politisk behandling, og jeg vil nedenfor redegøre for de forhold, der gør sig gældende, når vi transporterer handicappede i kørestole eller lignende i Odderbanens tog.

Der er 4 væsentlige faktorer, der spiller ind:

1. Brug af ressourcer / Togrevisorrollen
2. Tidsmæssige faktorer ved ind- og udlæsning
3. Arbejdsmiljø for togrevisorer
4. Hensynet til øvrige passagerer

1. Togrevisorrollen:

I forbindelse med rationalisering af Odderbanen i slutningen af 1990'erne blev der indkøbt billetautomater til banens standsningssteder, og togførerfunktionen faldt bort, hvilket betød, at hidtidig praksis med togfører i samtlige tog faldt bort. I stedet for de hidtidige 13 togførere blev der i stedet ansat 5 togrevisorer, der udover billetkontrol også skal foretage hjælp til handicappede, vedligehold og tømning af billetautomater samt andre serviceopgaver.

Som en del af aftalen blev det besluttet, at banen for at sikre trygheden i togene om aftenen skal bemane de sidste 3 tog hver dag med togrevisor. Endvidere blev det aftalt, at alle tog lørdag og søndag skal bemandes med togrevisor, da det som regel er her, at passagerer har størst hjælpebehov.

De 5 togrevisorer kan tilsammen udføre 20 tjenester á 7,4 timer pr. uge. Herudover går der ca. 1 årsværk til ferie, fridage, kurser og sygdom. Af de 20 ugentlige tjenester er 10 dedikeret til aftenog weekendtjeneste, 2 er dedikeret til tømning af billetautomater, så normalt er der altså kun afsat 8 tjenester til at dække de resterende 78 % eller 145 togaftage pr. uge. I disse 8 tjenester skal så også indeholdes hjælp til handicappede samt service og vedligehold af billetautomater.

De 8 tjenester udgør ca. 50 arbejdstimer i toget pr. uge, eller 10 timer pr. hverdag.

Fast hjælp til en handicappet mellem Odder og Gunnar Clausensvej vil minimum binde en togrevisor fra fx 7.25 – 8.25 (afgang Odder 7.34) hver morgen, samt fra fx 12.30 – 14.00 (afgang Gunnar Clausensvej 13.25). Når vi siger minimum, er det fordi en sådan fast ordning samtidig indebærer, at der vil være en til og fra periode hvor togrevisoren ikke kan kontrollere andre tog i perioden. For at opretholde samme kontrolfrekvens som nu, vil det kræve ½ - 1 medarbejder mere i turnus.

A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Drift & Administration

2. Tidsmæssige faktorer ved ind- og udlæsning:

Med hensyn til forbrugt tid, så tager det mellem ½ - 1 minut ekstra at læsse en kørestol, når det er en togrevisor, der udfører opgaven. Såfremt det er lokomotivføreren, vil det tage mellem 1 og 3 minutter længere, og i det konkrete tilfælde, hvor overkørslerne ved hhv. Øllegårdsvej og Sletvej er aktiveret, når toget holder ved Gunnar Clausensvej, så vil det medføre væsentlige trafik- og sikkerhedsproblemer i myldretiden.

En løsning med elektriske ramper vil betyde, at ekspeditionstiden bliver mellem 1½ og 2 minutter pr. ind- eller udlæsning.

I næste afsnit vil jeg redegøre for investering i elektriske ramper.

3. Arbejds miljø for togrevisorer:

I forbindelse med den øgede brug af ramper i togene har vi haft besøg af BST for at gennemgå procedurerne og komme med forslag til forbedringer.

De anvendte ramper vejer ca. 19 kg og er udført i aluminium. Ramperne skal løftes ud af toget, mellem 40 og 50 cm. ned på perronen, foldes ud og monteres i døren.

BST vurderer, at håndteringen og vægten ikke udgør et problem, når det kun forekommer sporadisk, men at det er et arbejdsmiljømæssigt problem, såfremt det sker dagligt, da vi ikke kan overholde Arbejdstilsynets regler for området.

Såfremt handicaptransporten er regelmæssig, vurderer BST, at der skal installeres elektriske lifte i togene eller lignende.

Vi har haft besøg af firmaet U- lift fra Sverige, der er leverandør af liftanordninger til tog og busser. Sammen med dem har vi lavet en pris- og tidsmæssig vurdering for installering af lifte i vores 7 togsæt.

Pris pr. standardlift er ca. 100.000 kr. Herudover forventes en ombygning og installering til vores tog på ca. 25.000 kr. pr. lift. I togene skal dørene ombygges, da de i dag åbner indad, og en elektrisk lift kræver døre, der åbner udad eller skyder til siden. En ombygning skal godkendes af Trafikstyrelsen og vurderes til at koste mellem 75 og 100.000 kr. pr. dør.

I alt vil ombygning og lifte til 7 togsæt beløbe sig til ca. 2,8 – 3 mio. kr.

Det vil tage ca. 2 måneder at udarbejde et projekt for togene. Herefter er der leveringstid på ca. 5 måneder på liftene, og derefter vil det tage ca. 1 måneds ombygning pr. togsæt. Alt i alt ca. 13 måneder fra start til slut.

A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Drift & Administration

4. Hensynet til øvrige passagerer

Befordring af kørestole og lignende betyder som tidligere nævnt en forsinkelse. Da befordringen af [REDACTED] sker i myldretiden, hvor togene i forvejen har vanskeligt ved at holde køretiden, betyder det at rigtig mange mennesker bliver forsinkede og kan få problemer med at nå deres videre forbindelser.

Herudover har transporten betydet, at vi har været nødt til at afvise andre handicappede, fordi vi simpelthen ikke har haft ressourcerne til at betjene dem.

Problemerne vil øges, når det bliver glat, og der kommer sne, da perronen ved Gunnar Clausensvej ikke er bred nok, og vi derfor er nødt til at bruge et område med jord udenfor perronen.

5. Indstilling

Som udgangspunkt må vi fastslå, at Odderbanens tog ikke er egnede til regelmæssig transport af handicappede.

En ombygning af togene vil være så bekostelig og tidskrævende, at det ikke vil være økonomisk forsvarligt, også ud fra den betragtning, at togene forventes udrangeret senest i januar 2009.

Vi vil endvidere sætte spørgsmålstegn ved det rimelige i at vi, uanset evt. økonomisk kompensation, pålægges at udføre en service, der ikke forefindes andre steder med tilsvarende eller sammenligneligt materiel. Også fordi vi dermed åbner for adgang for alle andre, der også har en alternativ befordringsmulighed i dag. Og hvis amtet beslutter, at vi skal yde denne service i togene, så bør det samme vel også gøre sig gældende for amtets busser.

Det har været oppe at vende, om [REDACTED] selv kan medbringe en hjælper, men for det første er der både sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold, der umuliggøre dette, og herudover løser det ikke problemerne om tidsforbruget og hensynet til de øvrige passagerer.

Vi vil foreslå, at beslutningen bliver, at; ”På baggrund af diverse undersøgelser har det vist sig, at det med Odderbanens nuværende materiel ikke er muligt at tilbyde regelmæssig transport af kørestole og lignende i toget. Problemet løses ved indsættelse af andre tog, der forventes indsat i løbet af 2008. Indtil da præciserer Odderbanen i den nye køreplan for 2007, at handicaptransport kun kan forventes lejlighedsvist og ikke i tidsrummet mandage – fredage 7 – 9 og 14 – 18.”

Odder d. 31. oktober 2006

Mikael Langager
Direktør

Spørgsmål fra regionsrådsmedlem Jonas Dahl

Regional Udvikling har modtaget følgende spørgsmål fra Regionsrådsmedlem Jonas Dahl vedrørende transport af kørestolsbrugere på Odderbanen:

1. Er der noget juridisk til hindre for at Sofie hjælpes af toget af en kammerat, denne kammerat kunne så evt. være ansat af Region Midtjylland, et forsigtigt overslag ville lyde på at dette ville beløbe sig til en samlet udgift på 1500x11= 16.500.
2. Er det korrekt at anskaffelsen af en letvægtsrampe vil medføre at Arbejdstilsynet vil kunne godkende at en medarbejder kan lægge rampen ud. En letvægtsrampe vejer ca. 9,5 kg, sammenlignet med den rampe der benyttelse i dag, som vejer 19 kg.
3. Har man fra forvaltningens side undersøgt mulighederne for at anskaffe sådanne letvægtsramper?
4. I Århus Stiftstidende 26. januar 2007, fremkom det at Odder Taxa har tilbudt Odderbanen at hjælpe Sofie på toget, dette betydeligt billigere end den 360.000 kroners løsning som blev fremsat i materialet til Forretningsudvalget. Har dette forslag været vurderet i forvaltningen og er det korrekt at Odder Taxa ikke har fået svar på deres henvendelse?
5. I sagsmaterialet til Forretningsudvalget fremgik det at en medarbejder til 30.000 kroner om måneden kun kunne hjælpe Sofie af og på toget og på trods af ansættelsen af en ny medarbejder ville det betyde serviceforringelser generelt på Odderbanen, en uddybning af dette bedes fremsendt.
6. Endvidere bedes det belyst om der er fremkommet nye oplysninger om hvornår de nye tog til Odderbanen kan tages i brug?



Dato 01.02.2007
Sagsbehandler: Per T. Holm
Tel. +45 87285175
Per.Holm@ru.rm.dk
Sagsnr. 1-30-129-06

Side 1/3

NOTAT

Uddybende redegørelse om
transport af kørestolsbruger på
Odderbanen

Svar på spørgsmål af 28. januar 2007 fra Regionsrådsmedlem Jonas Dahl

Regional Udvikling har modtaget følgende spørgsmål fra Regionsrådsmedlem Jonas Dahl vedrørende transport af kørestolsbruger på Odderbanen:

1. Er der noget juridisk til hinder for at Sofie hjælpes af toget af en kammerat? Denne kammerat kunne så evt. være ansat af Region Midtjylland. Et forsigtigt overslag ville lyde på, at dette ville beløbe sig til en samlet udgift på $1500 \times 11 = 16.500$.
2. Er det korrekt, at anskaffelsen af en letvægtsrampe vil medføre, at Arbejdstilsynet vil kunne godkende, at en medarbejder kan lægge rampen ud? En letvægtsrampe vejer ca. 9,5 kg, sammenlignet med den rampe der benyttes i dag, som vejer 19 kg.
3. Har man fra forvaltningens side undersøgt mulighederne for at anskaffe sådanne letvægtsramper?
4. I Århus Stiftstidende 26. januar 2007 fremkom det, at Odder Taxa har tilbudt Odderbanen at hjælpe Sofie på toget. Dette betydeligt billigere end den 360.000 kroners løsning, som blev fremsat i materialet til Forretningsudvalget. Har dette forslag været vurderet i forvaltningen og er det korrekt, at Odder Taxa ikke har fået svar på deres henvendelse?
5. I sagsmaterialet til Forretningsudvalget fremgik det, at en medarbejder til 30.000 kroner om måneden kun kunne hjælpe Sofie af og på toget og på trods af ansættelsen af en ny medarbejder ville det betyde serviceforringelser generelt på Odderbanen. En uddybning af dette bedes fremsendt.



Dato 02.02.2007

Sagsbehandler: Per T. Holm

Tel. +45 87285175

Per.Holm@ru.rm.dk

Sagsnr. 1-30-129-06

Side 1/4

6. Endvidere bedes det belyst, om der er fremkommet nye oplysninger om, hvornår de nye tog til Odderbanen kan tages i brug.

Indledningsvis skal Regional Udvikling bemærke, at den handicapordning Odderbanen tilbyder kørestolsbrugere på nuværende tidspunkt, er beregnet for kørestolsbrugere, der lejlighedsvis benytter Odderbanen. Hidtil har opgaven uden problemer kunnet indpasses i togrevisorernes øvrige arbejde eller løses af lokomotivførerne på tidspunkter, hvor der ikke er mange passagerer og problemer med at overholde køreplanen.

Som det fremgår af den redegørelse direktør for Odderbanen Mikael Langager har udarbejdet medfører daglig handicapbetjening på faste tidspunkter og i myldretiden en række ressourcemæssige problemer for Odderbanen.

Supplerende skal Regional Udvikling knytte den kommentar, at det servicetilbud som Odderbanen på nuværende tidspunkt tilbyder den pågældende kørestolsbruger, ikke findes andre steder i regionen. Ved at opretholde servicetilbuddet må det forventes, at andre handicappede vil stille krav om et lignende servicetilbud i andre tog og busser. Et sådant krav vil regionen have vanskeligt ved ikke at imødekomme ud fra ønsket om at behandle alle lige.

Et udvidet tilbud om handicapassistance vil betyde en øget udgift for Region Midtjylland, som vil overstige den økonomiske ramme, der er afsat til regional kollektiv trafik.

Som svar på de stillede spørgsmål kan Regional Udvikling oplyse følgende:

Ad. 1. De to privatbaner i regionen, Odderbanen og Lemvigbanen, er selvstændige aktieselskaber, med selvstændige bestyrelser og direktører. Fra 1. januar 2007 har Midttrafik aktiemajoriteten i begge selskaber, mens Region Midtjylland har finansieringsansvaret for banernes drift. Det er således banerne der har det daglige drifts- og sikkerhedsansvar. Odderbanen og Lemvigbanen følger de af Midttrafik fastsatte takst- og rejseregler.

I sin redegørelse om de arbejdsmiljømæssige forhold oplyser direktør for Odderbanen Mikael Langager, at det har været overvejet, om kørestolsbrugeren kan medbringe en hjælper, men at dette ikke kan anbefales, dels af sikkerhedsmæssige- og forsikringsmæssige grunde, dels vil det ikke løse problemerne med tidsforbrug og hensynet til øvrige passagerer.

Regional Udvikling har rettet henvendelse til Trafikstyrelsen som oplyser, at en juridisk vurdering afhænger af, om der er en sikkerhedsmæssig risiko knyttet til løsning af opgaven. Trafikstyrelsen vil ikke kunne vurdere dette uden fremsendelse af en redegørelse til styrelsen.

Det er Regional Udviklings opfattelse, at lov om trafiksselskaber ikke giver regionen mulighed for ansættelse af medarbejdere ved Odderbanen, da regionen hverken har det driftsmæssige eller administrative ansvar for banens aktiviteter, men alene det finansielle ansvar. En ekstra hjælper vil skulle ansættes af Odderbanen, og vil være omfattet af de aftaler og den overenskomst, der er gældende ved Odderbanen.

Ad. 2. Der findes på markedet ramper under 15 kg., men disse er kortere end de ramper Odderbanen anvender. Ved at anvende kortere ramper bliver indstignings- og udstigningsvinklerne meget stejle, da forskel mellem toggulv og perroner er 45 – 55 cm.

Ad. 3. Det svenske firma, U-Lift, der bl.a. er leverandør af liftanordninger til danske busvognmænd, besøgte i oktober 2006 Odderbanen i forbindelse med vurdering af omkostningerne ved installation af lifte i banens togsæt. U-Lift har vurderet, at der ikke umiddelbart findes en stabil og robust lift på under 15 kg., der kan overholde længdemålet. Firmaet vil imidlertid ikke afvise, at det er muligt at udvikle en sådan lift.

Ad. 4. Det er korrekt, at Odder Taxa, og i øvrigt flere andre har henvendt sig til Odderbanen med forskellige tilbud på handicapassistance og tekniske løsninger. Odderbanen har vurderet løsningsforslagene, men ikke i alle tilfældet fundet, at svar var påkrævet, herunder henvendelsen fra Odder Taxa. Dette skal ses i forhold til Odderbanens betænkelig ved at lade andre end banens personale løse opgaven, begrundet i banens sikkerhedsmæssige ansvar, og at manglende rettidighed fra chaufførers side vil medføre, at køreplanen ikke kan overholdes.

Ad. 5. Der skal anvendes 2 medarbejdere til håndtering af rampen. Det betyder, at Odderbanens togrevisorer er bundet til opgaven 2 – 2½ time morgen og eftermiddag, hvilket giver manglende kontrolmulighed i andre tog. Odderbanen har konstateret en øget udstedelse af 40 kr. billetter, solgt i toget, samt et større antal 500 kr. bøder i det seneste halve år, når muligheden for at revidere de omliggende tog har været til stede. På Odderbanen er den mest anvendte måde at "snyde" på, at passagerer med må-

nedskort spekulerer i, at der kan gå op til 14 dage inden de får mulighed for at få buskortet fornyet. En skønsvise vurdering er, at passagerer uden gyldigt buskort betyder et indtægtstab på 20.000 kr. pr. måned.

Ad. 6. Der vil tidligst medio 2008 kunne forventes indsat andre tog på Odderbanen. Der er tale om 5 – 7 år gamle tog fra Svendborgbanen, og der må påregnes meromkostninger til evt. modifikationer mht. fx handicapforhold.