

## Handicap transport på Odderbanen

### 0. Indledning:

Odderbanen har siden august 2006 dagligt fragtet en handicappet pige – Sofie - 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. Arbejds miljø 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 hjælpbehov.

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 aften- og 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.

### 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.

## Drift & Administration

### 4. Hensynet til øvrige passagerer

Befordring af kørestole og lignende betyder som tidligere nævnt en forsinkelse. Da befordringen af Sofie 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 Sofie 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