

REFERAT Handicaprådet 2022-2025 d. 07-03-2022

Mødedato Mandag d. 07. marts 2022 kl. 08:00

Mødested Møde u/fremmøde

Mødedeltagere Thomas Kok, Marlene Harpsøe, Michael Mathiesen, Thomas Horn, Jørgen Bodilsen, Jacob Svendsen, Pernille Madsen, Katrine Kjarbo, Karl Vilhelm Nielsen, Bente Slott, Winnie Christensen, Sune Lundberg, Niels Fiil Hildebrandt, Majken Christensen

Indholdsfortegnelse

Høring: Mulighed for tilvalg af elektriske ramper i nyt udbud for busser.....	3
Høring: Politik for tilsyn på sundheds- og ældreområdet.....	8

Punkt 1: Høring: Mulighed for tilvalg af elektriske ramper i nyt udbud for busser

21/115

Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

Indledning

Movia har meddelt, at der er mulighed for at bestille elektriske ramper til de nye emissionsfrie busser på buslinje 340, 345, 347 og 801A, som har forventet driftsstart i december 2023.

Byrådet skal beslutte, om der skal være elektriske ramper i de nye busser og dermed en driftskorrektion fra 2024. Beslutningen skal meddeles til Movia senest 31. marts 2022.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber, § 5.

Relation til vision og tværgående politikker

Plan for Klima og Bæredygtighed i Helsingør Kommune 2020-2030.

Mobilitetsplan 2015-2020.

Klimasamarbejdsaftale mellem Transport- og Boligministeriet og Helsingør Kommune.

Sagsfremstilling

1. Mulighed for tilvalg af elektriske ramper i de nye emissionsfrie busser

Movia har henvendt sig til de kommuner og regioner, der har buslinjer i Movias A21-udbud af busdrift. Årsagen er, at Region Hovedstaden på regionsrådsmødet den 17. august 2021 har truffet beslutning om, at stille skærpede krav til tilgængeligheden med elektriske ramper på fire af regionens buslinjer i A21. Movia tilbyder alle andre kommuner, som er involveret i A21 udbuddet, en mulighed for tilvalg af elektriske ramper. Formålet med de elektriske ramper er øget tilgængelighed for kørestole og lignende.

Fristen for en tilbagemelding til Movia er senest den 31. marts 2022.

Byrådet skal beslutte, om Helsingør Kommune ønsker elektriske ramper i de nye emissionsfrie busser på buslinje 340, 345, 347 og 801A, som har forventet driftsstart i december 2023.

2. Elektriske ramper og stoppestedernes indretning

Uanset om der er tale om elektriske ramper eller manuelle ramper har stoppestedets udformning betydning for tilgængeligheden med kørestol og lignende.

For en kørestolsbruger er samspillet mellem manuel/elektrisk rampe i bussen og stoppesteder bedst, hvis der er almindelig kantstenshøjde/forhøjede kantsten. Ramperne bliver svære at benytte, hvis hældningen bliver for stor. Ved stor hældning på rampen skal en kørestolsbruger have hjælp af en ledsager eller en medpassager til at køre op eller ned ad rampen, uanset om rampen er manuelt eller elektrisk betjent.

Det gælder eksempelvis på landstoppesteder uden kantsten, hvor stigningen på ramperne vil være meget stejl. Muligheden for at benytte bussen uden ledsager løses derfor ikke i busserne alene. Hvis der indføres elektriske ramper i Helsingør Kommune, vil det være hensigtsmæssigt med en informationsindsats i forhold til buschauffører og borgere, så der informeres om, hvilke stoppesteder den elektriske rampe kan anvendes ved.

Se bilag 1 for beskrivelse af de elektriske ramper, Movias nuværende manuelle rampeløsninger, samt rampeløsninger i forhold til tilgængelighed ved stoppesteder.

3. Erfaringer med elektriske ramper

Movia har ikke et estimat for hvor mange der i dag anvender de manuelle ramper i busserne, men Movia vurderer, at brugen af de manuelle ramper er forholdsvis begrænset. Muligheden for at tilvælge elektriske ramper i A21 udbuddet er et tilbud, som kommer på baggrund af en efterspørgsel fra flere af Movias ejere. Movia konstaterer, at udviklingen går mod elektriske ramper, bl.a. med Region Hovedstadens seneste beslutning.

Også hos både Fynbus og Midttrafik er der et øget tilvalg af elektriske ramper. I FynBus har alle regionalbusser med lav indstigning installeret elektriske ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense har elektriske ramper. Og Midttrafik har indført krav om elektroniske kørestolsramper i fremtidige bus-udbud.

Movia bemærker, at der sandsynligvis vil gå ca. 12-14 år før det igen bliver muligt at træffe beslutning om at etablere elektriske ramper på buslinje 340, 345, 347 og 801A, da det i praksis ikke er muligt at eftermontere elektriske ramper.

4. Beslutninger om elektriske ramper i kommuner på Sjælland og i Region Hovedstaden

København, Dragør, Tårnby, Glostrup, Gladsaxe, Ishøj, Stevn, Solrød, Greve, Ringsted og Hillerød Kommune behandler sagen om elektriske ramper i deres politiske udvalg i februar måned. Køge Kommune har valgt ikke at stille krav om elektriske ramper i A21 udbuddet.

Frederiksberg, Hvidovre, Herlev, Lyngby-Taarbæk, Høje Tåstrup og Rødovre Kommune har truffet en administrativ beslutning om at sige ja til elektriske ramper i forbindelse med A21 udbuddet.

Region Hovedstaden har sagt ja til elektriske ramper på deres buslinjer med lange kontrakter i A21 udbuddet.

5. Beslutning om emissionsfrie busser

Byrådet i Helsingør Kommune besluttede i forbindelse med budgetforhandlingerne for perioden 2022-2025, at indgå i Movias udbud A21 for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803. Det blev besluttet, at busserne i A21-udbudet skal være emissionsfrie. Der er forventet driftsstart i december 2023 for de nye emissionsfrie busser. (Se sagen i bilag 2).

Bemærk, at nogle af buslinjerne fra 12. december 2021 har fået nye linjenumre i forbindelse med det nye busnet. Det drejer sig om, at de tidligere buslinjer 802 og 803 nu indgår som en del af buslinje 801A. To nye busruter har fået numrene 802 og 803. De linjenumre der indgår i A21 i Helsingør Kommune er 340, 345, 347 og 801A.

Økonomi/Personaleforhold

Det er Movias aktuelle markedsvurdering, at en elektrisk rampe vil betyde en merpris pr. bus på op til 50.000 kr. Hertil kommer merudgifter til løbende vedligehold på ca. 10.000 kr. pr. bus pr. år i en 12-årig kontrakt. I Helsingør Kommune drejer det sig om linje 340, 345, 347 og 801A som kører knap 51.500 timer om året i Helsingør.

Movia estimerer samlet set, at de elektriske ramper giver en forventet merudgift på ca. 200.000 kr. årligt for de pågældende linjer i Helsingør Kommune.

Det vil kræve en driftskorrektion på 200.000 kr. pr. år, at indføre elektriske ramper i udbud A21 for Helsingør Kommune.

Der er forventet driftsstart for A21 medio december 2023.

Udgiften for elektriske ramper i 2023 er dermed $1/24 \times 200.000 \text{ kr.} = 9.000 \text{ kr.}$

Fra 2024 og frem er udgiften 200.000 kr. pr. år.

Movia har estimeret Helsingør Kommunes budget til kollektiv trafik i 2023 til ca. 50 mio. kr., hvilket dækker udgifter til busser, tilskud til fællesudgifter i Movia, samt Flextur. Jf. bilag 3. Der er en stor usikkerhed på Movias estimat. Jf. bilag 3.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen er til høring i Handicaprådet og Seniorrådet.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at udvalget beslutter om Helsingør Kommune skal have elektriske ramper på de nye busser, der indgår i Movias udbud A21.

Og hvis der ønskes ramper:

2. at der indarbejdes en driftskorrektion på 200.000 kr. fra 2024 og frem.

Indstilling til Handicaprådet

Center for By, Land og Vand indstiller,

at Handicaprådet afgiver et høringssvar

Beslutninger Handicaprådet 2022-2025 den 07-03-2022

Handicaprådet anbefaler, at Helsingør Kommune til vælger elektriske ramper til bybusserne i videste muligt omfang. Derfor anbefaler rådet konkret tilvalg af elektriske ramper i A21 udbuddet af busdrift.

Sagt meget kort – det er et fremskridt (stort) og vi anbefaler de elektriske, som klart forøger tilgængeligheden til den kollektive trafik (nogle buslinjer). Manuelle ramper forudsætter, at en hjælper kan folde rampen ud, hvilket kan kræve en god fysik. Og de færreste buschauffører må – bl.a. på grund af arbejdsmiljø-regler og sikkerhed for opbevaring af billet-betalinger - træde hjælpende til.

En ganske stor gruppe af borgere vil få fordel af de elektriske ramper.

Hjælpemiddelinstitutet estimerer i 2009, at kommunerne på landsplan bevilger 17.800 el-scootere, 53.600 manuelle kørestole, 70.800 rollatorer, 9.400 stokke, 5.100 batteridrevne kørestole, 2.800 gangbukke og 2.000 gangborde.

Dette estimat bekræftes af WHO, som estimerer at omkring 1% af den globale befolkning har brug for kørestol og omkring 2% har generelt brug for mobilitetshjælpemidler (rollator, stok eller noget helt tredje).

Overføres dette til den danske befolkning på 5,8 mio. i 2020 er der omkring 58.000 personer i kørestol og 116.000 personer med behov for mobilitetshjælpemidler.

Hvis det antages, at indbyggertallet i Helsingør kommune svarer til ca. 1% af den danske befolkning, så er antallet af borgere i kørestol ca. 580 og antallet af borgere med behov for mobilitetshjælpemidler ca. 1160.

Det er den forbindelse også vigtigt at være opmærksom på, at behovet for mobilitetshjælpemidler generelt stiger med alderen.

Øget tilgængelighed vil også komme andre grupper til gavn, f.eks. personer med midlertidige funktionsnedsættelser (et brækket ben) og dårligt gående, ældre mennesker, men også forældre med barnevogne og/eller små børn vil have stor glæde af et mere tilgængeligt transportsystem.

Opsummerende kan man pege på, at behovet for fuld tilgængelighed til transport (og til bygninger og det offentlige rum) er et anliggende for alle lag af befolkningen og at det tager til med alderen.

Busstoppesteder:

Ved af- og påstigning bør pladsen indrettes således, at stigningsgraden for rampen ikke overstiger 5%.

Supplerende kan det fremhæves, at øget tilgængelighed (elektriske ramper) til busser kan reducere anvendelse af handicapkørsel, som er en parallel særordning for nærmere bestemte handicapgrupper, og ikke et ligeværdigt alternativ til en tilgængelig kollektiv trafik.

Bilag

- 1: Manuelle og elektriske ramper samt tilgængelighed ved stoppesteder
- 2: Beslutning. Udbud af emissionsfrie busser
- 3: Movias specifikation for budgetoverslagsår 2023 vedr. Helsingør Kommune

Punkt 2: Høring: Politik for tilsyn på sundheds- og ældreområdet

18/18963

Sagen afgøres i:

Omsorgs- og Sundhedsudvalget 2022-2025

Indledning

Helsingør Kommunes Politik for Tilsyn på sundheds- og ældreområdet skal revideres og godkendes mindst én gang årligt, jf. servicelovens § 151c.

Politikken er senest godkendt den 9. februar 2021.

Politik for Tilsyn beskriver baggrund, bærende principper, rammer, indhold, organisering og opfølgning af det kommunale tilsyn, som kommunerne jf. serviceloven er forpligtet til at gennemføre på deres leverandører af ældrepleje.

Med denne sag fremlægger Center for Sundhed og Omsorg forslag til Politik for tilsyn på sundheds- og ældreområdet for 2022 til godkendelse. Center for Sundhed og Omsorg vurderer, at den nuværende politik er dækkende for behovet i 2022 og foreslår derfor, at politikken videreføres i uændret form ift. 2021.

Retsgrundlag

Retssikkerhedsloven § 16 stk. 1

Serviceloven § 151

Serviceloven §§ 83, 83a, 86, 91, 94

Sundhedsloven § 138, 140

BEK nr. 344 af 26/03/2013 § 6

Relation til vision og tværgående politikker

De temaer, der indgår i Helsingør Kommunes tilsyn, afspejler fokusområder i:

- Politik for værdigt ældreliv, - I Helsingør Kommune 2018-2022.
- Lev godt og længe, en sundhedspolitik for borgere i Helsingør Kommune 2017-2022.

Sagsfremstilling

Formålet med kommunens Politik for Tilsyn er at bidrage til læring og dialog om den faglige kvalitet og hermed styrke systematisk kvalitetsudvikling - både lokalt og på tværs af driftsenhederne i Center for Sundhed og Omsorg samt hos private leverandører af ældrepleje.

Politik for Tilsyn:

- danner sammen med en kravspecifikation på området, baggrund for fokus i de kommunale tilsyn,
- omfatter de bærende principper for, hvorledes tilsyn skal gennemføres,
- beskriver aktuel lovgivning og de faglige retningsanvisende dokumenter, der er rammen for tilsynet.

Kommunale tilsyn skal ifølge § 151 i serviceloven udføres med fokus på, hvorvidt de kommunale opgaver løses i overensstemmelse med de afgørelser kommunalbestyrelsen har truffet og i henhold til de vedtagne kvalitetsstandarder på området. I Helsingør Kommunes tilsynspolitik er det kommunale tilsyn udvidet fra udelukkende at indbefatte indsatser inden for servicelovsområdet (fx praktisk hjælp og personlig pleje) til også at omfatte flere indsatser på sundhedslovsområdet fx medicinbåndtering og træning. Hensigten med dette er at få helheden omkring borgeren kvalitetsvurderet og dermed styrke det faglige arbejde og indsatsen omkring patientsikkerhed.

Det uanmeldte kommunale tilsyn i Center for Sundhed og Omsorg føres på temaer inden for faglig og borgeroplevet kvalitet: sundhedsfaglig dokumentation, instrukser og vejledninger, utilsigtede hændelser, personlig pleje og praktisk hjælp, rehabiliterende og aktiverende pleje, måltider og ernæring, træning og observation af træning, sygepleje og observation af sygepleje medicinbåndtering, borgerrettigheder, tilfredshed med medarbejderne, hverdag for beboerne, inddragelse af pårørende og observation af plejesituation.

Økonomi/Personaleforhold

Tilsynet føres af kommunernes revision BDO. BDO har gennemført tilsyn i Helsingør Kommune siden 2017. I 2021 blev der indgået en ny 3 årig tilsynsaftale med BDO.

Der er årligt afsat 641.000 kr. på budgetområde 619 omsorg og ældre til varetagelse af kommunale tilsyn.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen er til høring i Seniorrådet og i Handicaprådet.

Indstilling

Center for Sundhed og Omsorg indstiller,

at Politik for Tilsyn 2022 godkendes.

Indstilling til Handicaprådet

Center for Sundhed og Omsorg indstiller,

at Handicaprådet afgiver et høringssvar

Beslutninger Handicaprådet 2022-2025 den 07-03-2022

Handicaprådet anbefaler en forlængelse af den nuværende politik for tilsyn på sundheds- og ældreområdet.

Handicaprådet bør indføres som høringspart på linje med Seniorrådet i det omfang det ikke er tilfældet i dag, da mange ældre også har forskellige former for handicap. Handicaprådet ønsker at modtage tilsynsrapporter for dette og SSI-området til orientering og drøftelse, når de foreligger.

Bilag

1: Politik for tilsyn, 2022