

Kørselsordninger for ældre funktionshæmmede

Der bliver flere ældre i de kommende år. Mange vil fortsat køre bil og bruge almindelig kollektiv transport til en sen alder. Men samtidig vil behovet for kørselshjælp til ældre funktionshæmmede stige. Det stiller nogle helt særlige krav, når man skal tilrettelægge kørsel for denne målgruppe.

Af Lykke Magelund, TetraPlan A/S
lm@tetraplan.dk

Kommuner, amter og regioner er i en række situationer forpligtigede til at stille kørsel til rådighed for ældre, der ikke selv kan komme rundt. Det gælder f.eks. til lægebesøg, forebyggende behandling, aktiviteter på dagcentre og i private klubber samt til selvvalgte fritidsaktiviteter. Der er en meget stor variation i de lokale kørselstilbud for ældre. Nogle steder begrænses det til helt eller delvis refusion af taxaregninger. Andre steder er der etableret specielle kørselsordninger, som også kan anvendes til formål udover dem, som kommunen er forpligtigede til at opfylde ifølge loven.

Men hvad karakteriserer den gode kørselsordning for ældre funktionshæmmede? Det spørgsmål ønskede ÆldreSagen belyst for at give et konstruktivt indspil til de forandringer, der kommer, når de nye kommuner og regioner skal i gang med at harmonisere deres tilbud.

For at indkredse hvad der karakteriserer den gode kørselsordning set fra et brugersynspunkt, er der gennemført fokusgruppeinterview med brugere af forskellige kørselsordninger fem steder i landet:

- Servicebusser på Frederiksberg og i Køge
- Tilkaldesystemer i Ikast og Kerteminde
- Åben brug af den individuelle handicapordning i Kalundborg.

12 karakteristika ved den gode kørselsordning

Ud af interviewene kom tolv karakteristika ved en god kørselsordning, her grupperet i fire hovedkategorier – se figur 1. Et tema, der lå samtlige deltagerne på sinde, var



Metro.

spørgsmålet om den personlige omsorg. Chaufførernes praktiske og psykologiske varetagelse af kørselsopgaven er af stor betydning. I ordninger, hvor man selv skal bestille bussen, er også kontakten til bestillingcentralen vigtig. Helst vil man mødes af perso-

ner, man kender i forvejen eller af et system, der har så mange oplysninger om én som muligt.

”Chaufførerne kender efterhånden vore behov. Det kan de ikke undgå. Vi snakker jo ikke om andet. Det er trygt at vide, at chauff-

førerne kender ens behov, så man kan få den nødvendige hjælp". Bruger i Kerteminde.

Når det kommer til betjeningsprincipper og drift, er tidsaspektet ikke så afgørende som blandt almindelige brugere af kollektiv transport. Det gør ikke så meget, om bussen kører den mest direkte vej. Vigtigere er det, at den kommer så tæt på udgangspunkt og mål som muligt. At skulle gå en længere afstand – og måske også stå op mens man venter – er noget, der får mange ældre til helt at opgive den almindelige kollektive transport. Det gør heller ikke så meget, at bussen ikke kører så ofte, men man skal kunne stole på, at den kommer på det tidspunkt, man forventer. Lange uforudsete ventetider eller udeblivelse af en bestilt bus er yderst problematisk. Mange ældre har ikke alternative transportmuligheder eller værger sig ved i alt for stor grad at trække på de private kørselsnetværk.

Den fysiske indretning af vejen hen til et opsamlingssted, selve ventestedet og bussens indretning er vigtig. Selv små niveauforskelle kan være vanskelige at overvinde, hvis man er gangbesværet og benytter gangredskab. En bæk ved opsamlingsstedet er i mange tilfælde vigtigere end, at der er læfaciliteter. Lavgulvsbusser er at foretrække, men er der niveauforskelle, er en hjælpende hånd fra chaufføren vigtig.

I bussen er ikke kun indretning, men også selve kørslen vigtig. Der skal være ro til at få sig sat godt til rette, ingen hårde opbremsninger og god tid ved ind- og udstigning. Flere af de interviewede var ophørt med at bruge almindelige busser, efter de havde siddet i klemme i døren ved udstigning.

"Der er ikke noget med, at man skal rejse sig inden bussen holder. Det gør man først, når den holder. Og så er der tid til at komme ind og ud. Den kører heller ikke og bremses hårdt op, som de andre busser gør". Bruger i Køge.

I forholdet til den almindelige kollektive trafik, gør det ikke noget, at det koster noget at benytte kørselsordningerne. I Ikast, hvor det er gratis, synes de interviewede, at det er en fin gestus fra kommunen. Men direkte adspurgt ville de nok også anvende ordningen, hvis det kostede noget. Det er imidlertid vigtigt, at prisen er fair. Her sammenligner de fleste med, hvad det koster at benytte almindelig kollektiv transport. Interviewene afslørede, at mange ældre ikke kender deres muligheder og rettigheder. Dertil kommer, at der i mange tilfælde er behov for en hjælpende hånd til at komme i gang med at benytte en kørselsordning. For personer, der har benyttet bil et helt liv, kan det være lidt af en overvindelse at komme i gang med at benytte en kørselsordning. Angsten for, hvordan det praktisk fungerer, kan også være en barriere. Endelig kan mangel på information, f.eks. om betalt kørsel til lægebehandling, være et problem.



Servicebus.



Stoppested.

Hvad er en servicebus?

Servicebusser er betegnelsen for en betjeningsform, hvor det vægtes højt at betjene passagererne tæt på deres mål, så de ikke får lange gangafstande. Sikkerheden har stor betydning: Ved stoppesteder, ind- og ud-

stigning samt i bussen. Desuden har det en høj prioritet, at busserne kommer til den køreplanlagte tid, og der ikke er uregelmæssigheder i driften. Sammenlignet med den traditionelle kollektive bustrafik er prioriteringerne altså anderledes. Korte gangaf-

stande prioriteres frem for hurtigste rute, og driftspåidelighed prioriteres frem for hyppighed.

Servicebusser kører i byområder i modsætning til telebusser og andre tilkaldesystemer, der ofte betjener i landområder. Hvor ruterne i tilkaldesystemer tilrettelægges ad hoc – alt efter de aktuelle bestillinger – har servicebusser fastslagne ruter, hvor centrale rejsemål betjenes: Dagcentre, rådhus, lægehus, indkøbsfaciliteter, bank m.m. Der er i dag servicebusser i 13 danske byer.

En servicebus er et tilbud, en kommune selv vælger at give sine borgere, og som sådan en selvvalgt udgift. Men der er også besparelsesmuligheder ved at indføre en servicebus. Arbejdsdelingen mellem den almindelige busstrafik og servicebusser muliggør i mange tilfælde, at de almindelige busser kan strømlines med mere direkte linieføringer. Flere ældre vil kunne være selvhjulpne i længere tid og dermed udsætte det tidspunkt, hvor de har behov for visitation til lovpligtige og meget dyrere ordninger.

Brugernes syn på servicebussen

Servicebusser er populære blandt ældre funktionshæmmede. Elementet af frivillighed – man kan tage bussen, når man ønsker det – kombineret med den omsorg, der lægges i forhold til brugernes behov, gør det muligt for nogle ældre i længere tid at være selvhjulpne. Det bliver muligt i længere tid selv at købe ind, når servicebussen går lige til indkøbscentrets hovedindgang. Det er

muligt at prøvespise menuen på flere af kommunens dagcentre, når nu servicebussen kører forbi dem alle. Man kan selv tage på besøg, hvis ægtefællen er indlagt på hospitalet osv.

Servicebusser gør det muligt i længere tid selv at varetage praktiske gøremål. I in-



Buselsker, tegning af Claes Movin.
Udlånt af ÆldreSagen.

interviewene kom det imidlertid tydeligt frem, at der ikke alene er tale om transport. Det har stor betydning for mange af brugerne, at transporten foregår i en god stem-

ning, og at man som bruger føler sig genkendt og velkommen.

”På særlige dage har chaufførerne kaffe med til passagererne. Der står altid friske blomster i vinduet – det kan damerne jo godt lide. Det sker også, at passagererne kommer med friske blomster. I december måned er der nissemand i vinduet. Det betyder altså meget, at chaufførerne gør den slags ting”. Bruger på Frederiksberg.

Servicebus i kombination anden kollektive transport

Servicebussen er for mange af brugerne det valg, man foretager, når kræfter og evner ikke længere rækker til at bruge almindelig kollektiv transport. Blandt de interviewede benyttede ingen længere almindelige tog og busser.

En undtagelse er imidlertid den nye metro i København. Den er indrettet med stor omtanke for, at også funktionshæmmede kan benytte den. I interviewene blandt ældre på Frederiksberg kom det tydeligt frem, at metroen er et hit blandt dem, der kan bruge den. Når metroen er så populær i denne målgruppe, kan det undre, at kundeundersøgelser i metroen viser en meget yngre aldersprofil end i busserne. Der er med andre ord ikke mange ældre, der tager metroen. En væsentlig del af forklaringen er formentlig, at mange ældre funktionshæmmede har vanskeligt ved overhovedet at komme til metroen:

”Metroen er vanvittig god, men det er et problem, at der er reduceret så kraftigt i busstrafikken. Metrostationerne ligger langt fra hinanden. Hvis man ikke bor tæt på, kan det være svært at komme derhen”. Bruger på Frederiksberg.

Kombinationen servicebus og metro er – set fra ældre funktionshæmmedes perspektiv – en god måde at udnytte servicebussens mulighed for at komme tæt på med metroens mulighed for at komme langt rundt i byen.

Hvad er tilkaldebusser?

Betegnelsen tilkaldebusser benyttes i denne sammenhæng som en fællesbetegnelse for en hel række af forskellige kørselsordninger, der har det til fælles, at kørselstilrettelæggelsen tager udgangspunkt i den konkrete efterspørgsel fra personer, som har adgang til ordningen. Behovsstyret kørsel kunne man også kalde det. Der er ikke som for servicebusser tale om ét koncept men om en hel række af forskellige koncepter.

Yderpunkter i tilkaldesystemer er taxa og ambulancekørsel. Taxa er åben for alle, der vil og kan betale. Ambulancekørsel kræver normalt henvisning. Blandt de åbne ordninger hører også telebusser integreret i den almindelige kollektive transport. Blandt de lukkede ordninger hører amternes individuelle handicapkørsel. Hertil

Kontakt

- ▶ Personlig og omsorgfuld betjening fra chauffører
- ▶ Personlig betjening ved kørselsbestilling (tilkaldebus)

Betjeningsprincipper og drift

- ▶ Betjening tæt på
- ▶ Punktlighed
- ▶ Mulighed for dør-dør betjening (tilkaldebus)
- ▶ Professionel kørselstilrettelæggelse (tilkaldebus)
- ▶ Betjening i dagtimerne og lørdag formiddag

Fysisk indretning

- ▶ Ingen niveauforskelle og med gode pladsforhold
- ▶ God tilgængelighed og gode ventefaciliteter (servicebus)

Andet

- ▶ En fair pris
- ▶ Samspil med almindelig kollektiv transport (servicebus)
- ▶ Fokus på information

Figur 1. 12 karakteristika ved ”Det gode kørselstilbud”.

kommer en underskov af kørselsordninger
Flyvende tæppe, tegning af Claes Movin.
Udlånt af ÆldreSagen.

med udspring i konkrete behov: Dagecenterkørsel, kørsel til kirkeligt arbejde, privat foreningskørsel, helt privat kørsel osv.

Der er de senere år mange steder arbejdet dels på at koordinere de forskellige kørselsordninger og dels på at udvide brugerunderlaget. To ting der i bedste fald understøtter hinanden. I den forbindelse har man flere steder åbnet op for, at andre end visiterede mod betaling kan anvende handicapordninger. Det er interessant for ældre funktionshæmmede, idet det giver mulighed for en mere tilpasset betjening end i den almindelige kollektive transport. Samtidig er det billigere end almindelig taxakørsel.

Brugernes syn på tilkaldebusser

De gode egenskaber ved en tilkaldebus er de samme, som ved en servicebus – set fra brugernes synspunkt. Gangafstande er små – i nogle tilfælde kan man endog få personlig hjælp helt til gadedøren. Systemerne skal

være præcise og pålidelige. En personlig, respektfuld og omsorgsfuld betjening er også her af overordentlig stor betydning.

Flere føler sig imidlertid generet af i bestillingssituationen, at skulle give detaljerede oplysninger om sig selv og den ønskede rejse. Det er heller ikke betryggende, hvis



der bliver for langt geografisk til bestillingsstedet, hvilket f.eks. er tilfældet i ydertidspunkter, hvor bestillinger i visse tilfælde varetages af landsdækkende bestillingscentraler:

”Det undrer mig meget, at man ringer til et helt andet sted i landet. De skal jo immer-væk i kontakt med vognmanden/chaufførerne. Det må være pga. alle de satellitter, der farer

rundt oppe i luften, at de kan gøre det. Jeg kunne tænke mig en mere lokal ordning, som man kunne ringe til. F.eks. ligesom man kan ringe til kirkebil. Det er ikke særlig rart at tænke på, at man ringer til et andet sted i landet”. Bruger i Kalundborg.

Mobilitetspolitik for ældre

Om en kommune ønsker gode kørselsordninger for ældre funktionshæmmede er i et vist omfang et lokalpolitisk valg. Lovgivningen sætter et minimumsniveau. I de fem undersøgte kommuner har man valgt at hæve sig over dette niveau. Alle steder med overvejende tilfredse brugere til følge. Lokale forhold har en stor betydning for, hvilke konkrete løsninger der er de bedste.

Strukturreformen aktualiserer imidlertid et serviceeftersyn og en harmonisering i de sammenlagte kommuner. På www.aeldresagen.dk kan man finde inspiration til, hvordan den gode kørselsordning ser ud – hvis man ser det fra ældre funktionshæmmedes perspektiv. ■