

Independent Living i Slovakien

Vi har tidigare skrivit om Institutet för Independent Livings arbete i Slovakien, med pilotprojektet för personlig assistans. Adolf Ratzka kom nyligen tillbaka från Slovakien och berättar mer.

1996 inbjöds Institutet för Independent Living av det slovakiska socialdepartementet att tävla om ett kontrakt. Med 2,5 milj SEK från EU skulle man starta upp pilotprojekt för assistans och transporter för människor med omfattande funktionshinder. Erfarenheterna från projekten skulle ingå i den nya lagstiftning som regeringen planerar. Tjänstemän i socialdepartementet hade varit i kontakt med Independent Livingprinciperna: eget ansvar, valfrihet, brukarmakt istället för sjuk- och omyndigförklaring, institutioner – stationära och mobila. Man var nyfiken på vilka lösningar Institutet skulle föreslå. Medtävlingarna – universitet och företag med lobbyister i Bryssel – förordade traditionell hemtjänst och färdtjänst. Institutet rekommenderade ett system med kontantstöd till deltagarna för att anställa personliga assistenter och för

att åka med tillgängliga minibussar som – i regi av ett vanligt taxiföretag – skulle serva alla kunder inkl. rullstolsbrukare. Vi vann eftersom Socialdepartementet i Bratislava tyckte att vårt förslag borde stå som modell för den politik som man önskade sig i landet: efter den gamla planekonomins expertvärde skulle medborgarna själva bestämma sitt eget bästa.

ASSISTANS-PROJEKTET

Här följer en kort uppdatering av projektet. I november 1996 samlade jag assistansbrukare i Bratislava, berättade om IL och personlig assistans och uppmuntrade dem att bilda en försöksgrupp. De skulle välja styrelse, skriva stadgar och öppna bankkonto – jobb som ingen av dem hade varit med om tidigare. Styrelsen anställde projektledare, bokförare, juridiska och företagsekonomiska konsulter. Alla förtroendevalda och anställda – utom bokföraren – har funktionshinder. Det tog mig 6 månader med täta resor att nå dit.

I juni 1997 anställdes de första assistenterna och idag är de över 100.

Huvudsakliga problem har varit brist på förebilder för företagandet, den överbeskyddande synen på oss, och offentlighetens okunskap om personlig assistans-yrket. En skicklig media-kampanj med bla annonser och möten på stadens universitet förbättrade rekryteringssituationen betydligt.

TAXI-PROJEKTET

Särlösningar med egen växel, egna bilar, osv innebär alltid sämre kvalitet. Sårbarhet för nedskärningar och gör att kunden blir bemött som ett barn. Med taxiprojektets ca 650 000 SEK ville jag öka försöksgruppens betalningsförmåga. Taximarknaden skulle inse att dessa kunder är lönsamma. Vanliga taxiföretag skulle skaffa sig lämpliga minibussar för alla kunder inklusive rullstolsbrukare. Problemet var att man i Slovakien inte känner till de tekniska lösningarna – endast färdtjänstbussar finns. Dessutom måste EU-pengarna förbrukas inom ett år. Men jag ville att försöket skulle pågå i flera år – för att kunna tjäna som förebild för hela landet.



Institutet köpte 5 begagnade VW Caravelle bussar av 1996 årsmodell som förseddes med enkla ramper och fastspänningsanordningar. I Bratislava hittade jag en liten förening som hade haft kontakt med IL-rörelsen i Irland och kallar sig för Independent Living Center. Centret fick ta över bussarna för att leasa dem till taxiföretag på marknadsmässiga villkor. Centret är ansvarigt för att utbilda chaufförerna och övervaka kvaliteten. Ett avtal mellan CIL och taxiföretagen reglerar kilometeravgiften för kunderna (alla betalar den sedvanliga taxan oavsett om kunden har ett funktionshinder eller ej), framkörningsavgift (något högre för kunder som avänder rullstol), assistans från dörr till dörr (betalas enligt taxameterens tid) samt andra villkor som ska förhindra att personer med funktionshinder får sämre flexibilitet och kvalitet.

ANTALET GRATISRESOR VAR ETT SVÅRT BESLUT

Centret omvandlar taxiföretagens leasingavgifter till kuponger som delas ut månadsvis till medlemmarna i försöksgruppen. Kupongerna berättigar de 50 medlemmarna i gruppen till ca 8 gratisresor per person och månad. Antalet gratisresor var ett svårt beslut. Jag ville sprida kupongerna bland så många som möjligt så att de skulle smaka på friheten och kräva att den nya lagstiftningen även omfattar kontantstöd för resor. Leasingperioden är på 4 år. Taxiprojektet kommer alltså att dela ut kuponger fram till november 2001.

EN BRA SUMMA I STARTHJÄLP

Taxiprojektet kom igång först i november 1997. Det var svårt att hitta rätt taxiföretag, att förhandla fram avtalen och att få undantag från regeringen från en ny lag som förbjuder införseln av mer än en bil per år. Ändå hade vi tur. De taxichaufförer som kör projektets bilar som egna företagare fick en bra summa i starthjälp av arbetsförmedlingen. Förhoppningsvis kommer de tjäna så bra att fler taxiföretag skaffar sig liknande bussar för att köra kunder utan och med funktionshinder.

KONFERENSEN

I februari ordnade Institutet en konferens med experter (alla från IL-rörelsen) från Storbritannien, Tyskland, Österrike, Tjeckien och Slovakien. Vi

presenterade de två projekten i ett internationellt perspektiv inför nästan 100 deltagare från förvaltningarna, handikapprörelsen, och medierna. Vi jämförde situationen för människor med omfattande funktionshinder i våra respektive länder när det gäller assistans och kommunikationer. Det var tydligt att system med direkta utbetalningar till assistansbrukaren får högsta betyg – även om det finns stora problem i praktiken. Antingen är beloppen för små, så att de inte täcker hela assistansbehovet som i Tyskland och Österrike, eller så är det endast en försvinnande liten grupp som åtnjuter dessa medel som i Sverige.

4 SKAFFADE SIG ARBETE

PA-projektet i Bratislava presenterades av den stolta PA-gruppen. De beskrev hur deras lösning fungerar och vilken enorm förbättring i deras och deras anhörigas livsvillkor projektet innebär. Detta intygades av en vetenskaplig utvärdering som ingick i projektet. Anmärkningsvärt är att av de 22 deltagarna skaffade sig 4 personer ett arbete enbart på grund av sin förbättrade assistanssituation efter knappt ett halvt år. Det är en stor andel när man tar med i beräkningen att 2 deltagare är barn, 2 är ålderspensionärer och 3 redan hade ett arbete.

SYTEM MED TILLGÄNGLIGA LINJEBUSSAR

På kommunikationssidan visade vi sytem med tillgängliga linjebussar, spårvagnar och pendeltåg i bla Bremen, Tyskland (se STILETTEN Nr. 6, 96), och berättade om tillgängliga och integrerade taxibilar där alla oavsett funktionshinder kan åka i de flesta städerna i Storbritannien och Irland, i större städer i Spanien och norra Italien och på några platser i Tyskland.

Taxiprojekt i Bratislava presenterades av Centret för Independent Living. Återigen berättade entusiastiska deltagare i försöksgruppen vilken fantastisk rörlighet som de numera har. Om man bor i Bratislava behöver man inte vänta längre än 15 min under större delen av dygnet för att få en tillgänglig buss. Förbeställning är endast nödvändig när man måste räkna med att andra rullstolsbrukare ska till samma evenemang. Statistiken visar att resorna är ca 10% dyrare per körd km än andra taxiresor och ungefär hälften av det som de tradi-

tionella färdtjänstbussarna i Slovakien kostar. Efter så kort tid är det fortfarande för tidigt att uttala sig om andra taxibolag i Bratislava kommer att anskaffa sig liknande bilar. Men deltagare från Kosice, en större stad i landets östra del, var mycket intresserade och frågade mig en mängd detaljer.

Institutet för Independent Living fick mycket uppmärksamhet i medierna för dessa projekt. Jag fick poängtera att deltagarna själva hade fått jobba hårt och stå ut mycket osäkerhet för att projekten skulle lyckas. Jag var med i 4 intervjuer i TV och radio och har sedan dess fått en rad tidningsurklipp om Institutets framgångsrika och eleganta lösningar.

ETT KORT I DET POLITISKA SPELET

Socialministern inledde konferensen och gav en presskonferens. Några gånger tillfrågades jag om situationen i Sverige för vår grupp. När en journalist frågade mig om hur transportlösningen fungerar i Stockholm, svarade jag ärligt: "It stinks" och berättade att vi skulle nog också behöva ett liknande försöksprojekt i Stockholm.

BETYDELSE FÖR KOMMANDE LAGSTIFTNING

Ministern framhävde projektens betydelse för den kommande lagstiftningen. Hon markerade deras betydelse för de mänskliga rättigheterna av vår grupp i Slovakien. Någon påminde mig efteråt om EU:s hållning till Slovakien som eventuell EU-medlem. Slovakien, så uttalade man sig från officiellt håll i Bryssel, är fn inte redo för medlemskap. En anledning var just bristande respekt för mänskliga rättigheter. Ministerns utspel kan alltså innebära att den nya lagstiftningen för bl a personlig assistans-medel skulle ha goda chanser att gå igenom Parlamentet i höst i och med att man kan använda den som trumfkort för en ansökan om EU-medlemskap vilket eftertraktas av alla partier.

FRAMTIDEN

Uppdraget är avslutat men det finns en chans att en ny tävling till ett större projekt utlyses under sommaren för att förbereda landets assistansbrukare på den nya lagen. Gissa om Institutet ska vara med i tävlingen!

ADOLF RATZKA*

Slovos sorgliga historia

När jag startade projekten i Bratislava kände jag inte till vilka ofantliga transportproblem gruppens medlemmar hade att bemästra för att komma till våra möten. Taxiprojektet kom inte igång förrän november 1997. Medlemmarna i assistansgruppen får sedan dess gratis taxikuponger som de kan använda bl a för möten. Men innan dess måste det ha varit rena helvetet. Jag minns särskilt Slovo, en grabb på 18 år. Han hade nyss avslutat gymnasiet. Nu satt han bara hemma. Han kom till mötet med hjälp av sin äldre bror som konkade Slovo i hans manuella rullstol upp i vanliga linjebussar. De 4 färdtjänstbilar som finns i Bratislava drivs av välgörenhetsorganisationer med statligt stöd, men kör endast mellan kl 7 och 16. Inte på kvällen eller helgen.

Slovo berättade för gruppen om sitt livs största upplevelse när en katolsk ungdomsgrupp hjälpte några ungdomar som använder rullstol på ett sommarläger i Tatra-fjällen. Då hade han för första och enda gången i livet tillräckligt med assistans. De bar omkring honom så att han kunde vara med överallt.

Det är oftast Slovos mor som hjälper till med uppstigning och läggning. Under dagen är han ensam hemma.

Pappan, mamman och brodern arbetar. Han behöver en elstol men hans rum är så smalt att han inte skulle kunna vända rullstolen. Dessutom bor familjen några trappor upp och hissen är för liten för en rullstol. Att byta bostad är ett livsprojekt. Staten håller hyrorna nere men som följd byggs det endast privatfinansierade lägenheter med hyror som i väst. Vanligt folk har inte råd att flytta från sina gamla lägenheter. Tillgängliga bostäder har aldrig byggts.

Slovo berättade för gruppen att hans mor blir tröttare för varje vecka som går när hon hjälper honom till sängs. Han funderar på att frivilligt flytta till en institution så att han inte längre belastar familjen. När Slovo slutade komma till mötena fruktade jag att han hade flyttat till institutionen. Så var det inte. Väntetiden på en institutionssäng kan vara flera år. Brodern hade skaffat sig en flickvän och hade annat att göra under kvällarna än att konka lillebrodern upp för spårvagnar.

Jag tänker ofta på Slovo och undrar hur han har det. Kommer den nya lagen om assistansmedel i tid eller hinner han försvinna in på institution för att aldrig återvända?

ADOLF RATZKA*

Att arbeta i Slovakien

Jag valde att bo på hotell. Det var billigare än att hyra en lägenhet under ett år. Dessutom skulle det ha varit väldigt svårt att hitta en tillgänglig lägenhet. Hotellet, byggdes under det grå 70-talet och skulle ha varit perfekt som kuliss i en rysare om det kalla kriget. Det har 2 rum som är relativt tillgängliga.

Från början var jag inställd på att anlita det befintliga färdtjänstsystemet, men insåg snabbt att det skulle vara ännu sämre än färdtjänsten i Stockholm, med vilken jag inte heller hade kunnat genomföra det här projektet. Då mitt arbete krävde flexibilitet fick jag köpa en Volkswagenbuss och teleskopramper. Bussen stals i oktober strax innan taxiprojektet kom igång och befinner sig sannolikt någonstans i förra Sovjetunionen.

De allmänna kommunikationerna som spårvagn, buss eller trådbuss har samtliga gamla höga insteg, vilket gör dem omöjliga att använda utan omfattande lyftassistans. det går inte med tunga elstolar. Detsamma gäller tågen.

Bratislavas gatumiljö är ungefär lika tillgänglig eller otillgänglig som Stockholms. Det finns ett fåtal avfasade trottoarer men avfasningarna är alltför branta.

När det gäller språket i arbetet så klarade jag mig inte med tyska eller engelska utan fick anlita professionella tolkar av mycket skiftande kvalitet.

Jag hade en speciell assistent för Slovakien-projektet, Paul Petric, som bor i Stockholm och ursprungligen kommer från Bratislava. Vi träffades för många år sedan när han arbetade för färdtjänst. Han var oersättlig genom sina språkkunskaper, personliga kontakter och sakkunskap. Utan honom skulle jag inte ha klarat uppgiften.

ADOLF RATZKA*