

Vi behöver alternativ till färdtjänsten

Personlig assistans är en förutsättning till ett liv på lika villkor. En annan förutsättning är rörelsefrihet. Med den här artikeln vill jag väcka en debatt om hur vi kan uppnå samma grad av självbestämmande som andra medborgare har när det gäller att förflytta sig i stan.

VI BEHÖVER ALTERNATIV TILL FÄRDTJÄNSTEN!

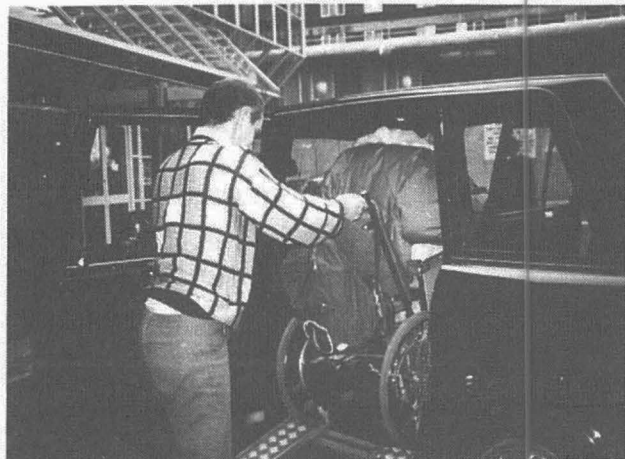
Att förflytta sig i stan med kollektiva färdmedel eller egen bil – när och vart man vill – är för de flesta människor en självklar sak. Men inte för oss som har omfattande funktionshinder.

Jag använder elektrisk rullstol och är beroende av färdtjänstens specialfordon – de små bussar som drivs i SL:s eller privat regi. Servicen fungerar inte som taxi utan medför stora begränsningar som allmänheten inte känner till: varje resa måste förbeställas med exakt klockslag och adress upp till två arbetsdagar i förväg. Förseningar är vanliga och ibland blir man helt bortglömd. Ett exempel av många: när ett sammanträde avslutas tidigare (eller senare) än beräknat, måste jag sitta i porten och vänta tills min bil kommer (eller lämna mötet trots att den viktigaste punkten på dagordningen kvarstår).

Handikappförbunden har sedan länge arbetat för tillgängliga allmänna kommunikationer, men man har krävt att färdtjänsten skulle fylla behoven under tiden. Nu i efterhand är det lätt att se att det som var tänkt som en tillfällig lösning på kort sikt har stått i vägen för en verklig förbättring på lång sikt: färdtjänsten har blivit en alibi.

Med det här inlägget vill jag visa att det redan idag finns en rad alternativ som skulle förbättra vår livskvalitet utan extrakostnader för samhället.

*Det tidigare bruket av hög hatt och rätten att bära densamma på även i droskan, är förmodligen en av anledningarna till att människor med andra behov lätt kan använda allmänna kommunikationsmedel i London, konstaterar Adolf Ratzka**



"när ett sammanträde avslutas tidigare (eller senare) än beräknat, måste jag sitta i porten och vänta tills min bil kommer (eller lämna mötet trots att den viktigaste punkten på dagordningen kvarstår)."

TILLGÄNGLIGA ALLMÄNNA KOMMUNIKATIONER

I många städer i världen finns det redan tillgängliga bussar i den reguljära stadstrafiken. Det är oftast s k låg-golvbussar med "nig"-funktion och en liten lyftplatta som gör att barnvagnar eller rullstolar enkelt kan köras in. Liknande tekniska lösningar finns för spårvagnar. Anskaffnings- och driftkostnader ligger obetydligt högre än hos de gamla busstyperna. På kontinenten finns en internationell norm för tillgängliga bussar. De flesta tillverkare uppfyller redan normen.

Tillgängliga allmänna färdmedel har stora fördelar framför särlösningar av typ färdtjänst. För allmänheten – inte minst för äldre och småbarnsföräldrar – blir dessa bussar mycket bekvämare: man går rakt in istället för att mödosamt kliva upp för branta trappsteg. Instigningen går mycket snabbare för

alla. Den eventuella extratid som det tar för mig med min rullstol blir därmed mer än kompenserad. Argumentet att "kunderna inte accepterar några förseningar" har ingen täckning. Själv har jag åkt vanlig linjebuss i rusnings- trafik på Manhattan utan att någon klagade.

Dagens motto är att spara oavsett konsekvenserna för kvaliteten. Men i det här fallet skulle en kvalitetsökning leda till besparingar: På sikt kommer många personer med färdtjänstlegitimation använda tillgängliga allmänna färdmedel istället för de för skattebetalaren dyra färdtjänstbiljetterna. Framförallt vi som inte kan ta vanliga taxibilar ser de stora fördelarna med ett tillgängligt kollektivtrafiknät med buss, T-bana, pendeltåg och spårvagn. Vi är trötta på sämre kvalitet och särlösningar som avskiljer oss från våra grannar och bekanta. Särlösningar som gör att vi framstår som "tärande".

Under konjunkturnedgångar brukar man först skära i offentliga tjänster. Därmed är vi, som har gjorts beroende av särlösningar som färdtjänst, mycket sårbara. Den stora fördelen med tillgängliga allmänna färdmedel däremot är att de är betydligt svårare att dra in: försämringarna skulle inte längre drabba enbart vår lilla grupp utan även allmänheten vilket politiker har mera respekt för.

Det viktigaste argumentet är ändå att vi alla, oavsett om vi kör barnvagn, rullstol eller har svårt att gå, är medborgare och skattebetalare med den självklara rätten till "allmänna" färdmedel.

LONDONS TAXIBILAR TILLGÄNGLIGA ÅR 2000

I London finns det tillgängliga taxibilar. Jag har själv hejdat dem på gatan vid flera tillfällen. Chauffören tar två korta ramper ur bakluckan och jag rullar rakt in genom bilens breda bakdörr. Jag kan sitta kvar i rullstolen. Londons taxibilar har nämligen ett högt tak ("En gentleman ska kunna sitta i taxin utan att behöva ta av sin cylinderhatt"). En utomstående kan nog inte förstå vilken frihetskänsla det ger att kunna åka varsohelst, spontant, utan förbeställning eller telefontider! Vid år 2000 ska det endast finnas sådana taxibilar i London, har politikerna bestämt.

ANPASSAD PRIVATBIL

Den egna bilen ger den största friheten – om man har råd. Tekniken gör det numera möjligt att många människor med omfattande funktionshinder kan köra själv.

Försäkringskassan lämnar bidrag till bilens inköp och anpassning under vissa förutsättningar. Trots bilstödet står man dock själv för den största delen av inköpspriset och all drift. Om man inte har körkort, måste man dessutom anlita någon annan som kan köra.

Använder jag färdtjänst, är mina kostnader fn 350 kr/månaden i Stockholm. För detta belopp får jag i teorin åka hur ofta som helst. (I verkligheten är kvaliteten så låg att man inte efterfrågar mer än de absolut nödvändigaste resorna; man orkar inte med de långa förbeställningstiderna och förseningarna.) Samhället betalar i genomsnitt väl över 150 kr per resa. Under en månad kan det lätt bli 50 resor, alltså minst 7 500 kr. Att ta bilen istället ger visserligen ett enormt lyft i livskvalitet men är i jämförelse privatekonomiskt förödande: driftkostnader inkl. parkering, skatt, försäkring, drivmedel, reparationer m m kan gå upp till 3.000 kr i månaden och mer om man be-

höver en specialanpassad bil. Då är inte kapitalkostnaderna medräknade. De ekonomiska signalerna är alltså fel idag. Det borde ligga i landstingets intresse att subventionera vårt bilnehav.

I en studie från Toronto, Canada har man visat att det är samhällsekonomiskt lönsamt om samhället investerar i privatbilism för personer med omfattande funktionshinder istället för färdtjänst. Samhället tjänar och den enskilde får ökad livskvalitet.

"Fördelarna för den enskilde är uppenbara: valfrihet, eget ansvar och förutsättningen till ett produktivt liv istället för inlärld hjälplöshet, förbittring och uppgivenhet. Fördelarna för allmänheten är – utom de nyss nämnda – lägre kostnader och ett samhälle där alla medborgare åtnjuter rörelsefrihet."

BÄTTRE KVALITET

FÖR SAMMA SKATTEMEDEL - ETT FÖRSLAG
Föreningen STIL har sedan 1987 visat att hemtjänstbrukare med samma skattemedel kan åstadkomma en mycket högre kvalitet än kommunal service när de tar saken i egna händer. STIL har avtal med en rad kommuner som köper tjänster från kooperativet. Varje STIL-medlem har fått ett visst antal hemtjänsttimmar beviljat av sin kommun. Antalet timmar multipliceras med STIL:s timpris. Summan betalas till medlemmens kostnadsställe i STIL. Med denna budget kan den enskilde anställa och avlöna sina egna personliga assistenter.

På liknande sätt kunde man också förbättra vår rörlighet. I likhet med STIL:s assistansverksamhet skulle brukarna själva förvalta en budget för sina resor. Budgeten består av de pengar som deras resor kostar samhället idag.

Det rör sig alltså inte om nya pengar utan enbart om en omkanalisering av redan befintliga medel. Syftet är att den enskilde brukaren ska kunna skraddarsy sin egen transportlösning.

I grova drag skulle det fungera så här: Huvudmannen (idag landstinget, längre fram förhoppningsvis socialförsäkringen) bedömer mitt resebehov och beviljar mig ett visst antal resor om året. Antalet resor multipliceras med genomsnittskostnaden för en färdtjänstresa inom länet. Summan betalas ut till brukaren eller dennes kooperativ kvartalsvis i förskott. Brukaren använder medlen för

a) anskaffning av passning och drift av egen bil och/eller

b) inköp av ytterligare assistans-timmar så att någon annan kan köra brukaren och/eller

c) resor med tillgängliga taxibilar.

De, som vill, ska kunna åka med den nuvarande färdtjänsten. I så fall betalar kunden den fulla kostnaden för resan ur budgeten.

Medlen administreras av den enskilde eller ett brukarkooperativ. Den senare lösningen medför samordningsvinster i och med att kooperativet kan förhandla sig till bättre villkor vid inköp/leasing, anpassning och underhåll av bilarna. Dessutom kan kooperativet underlätta medelredovisning och de praktiska arbeten som bilinnehav medför samt ge råd och stöd till de enskilda medlemmarna.

Fördelarna för den enskilde är uppenbara: valfrihet, eget ansvar och förutsättningen till ett produktivt liv istället för inlärld hjälplöshet, förbittring och uppgivenhet. Fördelarna för allmänheten är – utom de nyss nämnda – lägre kostnader och ett samhälle där alla medborgare åtnjuter rörelsefrihet.

ADOLF RATZKA*