

ST **IL** ETTEN

NR 3/99, ÅRGÅNG 14.

ORGAN FÖR INDEPENDENT LIVING-RÖRELSEN I SVERIGE.

Independent Living Sverige. För mänskliga fri- och rättigheter. Mot diskriminering och särlösningar!



Illustration: Jenny Gustavsson Ewers

Bilstöd, kollektivtrafik eller färdtjänst?



Med GIL *fungerar* min personliga assistans

*"Mitt skapande arbete sker ofta när andra har gått och lagt sig.
Det är som om rofylldheten ger mig extra kraft att skapa.
Med GIL kan jag lägga upp och strukturera dygnet precis som jag själv vill" (Bea)*

GIL, Göteborgskooperativet för Independent Living, ägs och styrs, utan vinstintresse av medlemmarna själva. Endast eget behov av personlig assistans berättigar till medlemskap. Alternativt kan man få serviceavtal. GIL är arbetsgivare och erbjuder löne- och annan administration. GIL erbjuder dessutom arbetsledarutbildning men också kamrattstöd och en endagsintroduktion för assistenter.

GIL 
Göteborgskooperativet för Independent Living®

Har Du några frågor? Kontakta GIL:

GIL, Stampgatan 15, 416 64 Göteborg, tel: 031-63 64 80, Fax: 031-15 18 08

E-post: kontor@gil.org, Hemsida: www.gil.org

Independent Living i Sverige arbetar handikappolitiskt för ett tillägg i grundlagen som förbjuder diskriminering av människor med funktionshinder. IL Sverige arbetar också för en undergripande lagstiftning med verk samma sanktioner på områden som tex tillgänglighet till offentliga miljöer och en kollektivtrafik för alla.

IL Sverige är en del av det globala Independent Living-nätverket – den internationella medborgarrättsrörelsen för människor med funktionshinder.

Medlemskap med rösträtt i något av IL-kooperativen förutsätter eget behov av personlig assistans.

Stödmedlemsskap diskuteras med respektive kooperativ.

Prenumeration

200 kr/år.

Postgirokonto 73 66 70-1

STILETTEN är organ för **Independent Living Sverige** och kooperativen STIL, Stockholmskooperativet för Independent Living, JAG, Jämlikhet, Assistans och Gemenskap, GIL, Göteborgs Independent Living, HIL, Helsingborgs Independent Living, EMIL, Eskilstuna Modellen av Independent Living, KIL, Kullabygdens Independent Living.

STILETTEN kommer ut fyra gånger om året.

Redaktör och grafisk form: Roland Ewers

Repro: SG idé & Tryck, Gbg

Ansvarig utgivare: Adolf Ratzka

Postadress: STILs kansli:

Bondegatan 39, 116 33 Stockholm

Tel: 08-50622150, fax: 08-50622170

E-mail: bjorn.jideus@stil.se eller

johan.sjogren@stil.se

eller

STIL c/o Roland Ewers,

Pl 420, 430 10 Tvååker, tel: 0340-450 98,

fax: 0340-45097

E-mail:roland.ewers@varberg.mail.telia.com



TS-kontrollerad uppl.10 400.

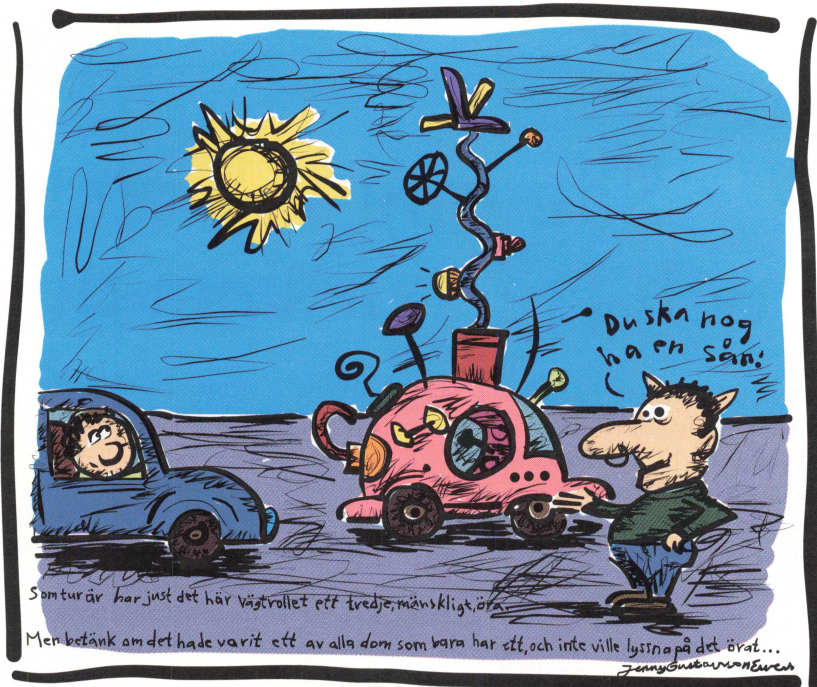


Illustration: Jenny Gustavsson Ewers

Domen

Jag minns domen. Det var skolläkaren på internatet som utfärdade den. – Du kan inte köra moped, sa han. Hela världen rasade samman. Jag var femton och mina kompisar hade just börjat erövra världen med sina trehjuliga moppar. Sedan dess har jag hunnit erövra världen med bil i snart trettio år. Och det har gått bra. Peppar, peppar!

Så kom ett brev från landstinget i länet där mitt körkort utfärdades i början av 70-talet. Jag anmodades kontakta en person vid Vägverkets lokala kontor. Uppgifter om min anpassning av bilen skulle föras in i kodform i det nya körkortet.

Jag körde till avtalad adress och en man klev in i bilen och bad mig köra runt kvarteret! Skulle jag köra upp? Efter snart trettio år vid ratten!

Efter en liten rundtur konstaterade mannen från Vägverket att jag nog skulle vara betjänt av en joystick, men han insåg samtidigt att jag med min långa erfarenhet hanterade fordonet väl med befintlig anpassning.

Det var senare på väg hem jag insåg allvaret i situationen. Vad skulle ha hänt om mannen från Vägverket inte lyssnat på mig och min erfarenhet och istället förordat joystick. Körförbud på bilen? Omedelbar körkortsindragning? Väntan på rätten till nytt bilstöd (ca två år)? Ansöka om nytt körkort? Öva in ett nytt körsätt? Och detta i en situation när familjen, bor på landet med bilen som enda transportmedel? Det skulle bli en katastrof!

Enligt Riksrevisionsverkets förslag, liggande på remiss kan Vägverkets och landstingens hjälpmedelsspecialister i kraft av sin "kompetens" få oinskränkt makt att besluta i frågor om bilstöd och anpassning och t.o.m. vilket bilmärke som är bäst. Jag och du blir helt beroende av utredarens förmåga till inlevelse och vilja att lyssna.

Roland Ewers*
Redaktör

INNEHÅLL

Allmän information, sid 3

Ledare, sid 4

En kränkande enkät, sid 5-11

Bilstödet – eller sagan om kejsarens nya kläder, sid 12-15

Ska tjänstemännen forma politiken, sid 16-17

Noterat och insänt, sid 18

Debatt, sid 19

Sverige behöver en rättighetsrevolution, sid 20-22

Skulle jag kunna...?, sid 23

Det här är ju apartheid, sid 24-25
Buss med fullständiga rättigheter, sid 26

Hej alla assistenter och arbetsledare, sid 27

Hangover, sid 29

Landet Lajban, sid 31

Säg mig vilken bil du har och jag ska säga dig vem du är

Jag läser i tidningen om bilmodeller och människotyper, och konstaterar att varken jag eller min bil finns med. Själv ratar jag en Chrysler Neon, döpt till "Black Adder". Det tog mig och min bror två helger av idel biltittande, provande av dörrvinklar, säteshöjd, tröskelbredd med mera att hitta den. Den skulle fungera utifrån mina förutsättningar, alla mina förutsättningar. Och så skulle den vara rolig att köra! Det är en bilmodell jag inte återfunnit på några listor, i jämförelser eller konsumenttester.

"KVALIFICERADE BESKRIVNINGAR"

Riksrevisionsverket (RRV 1999:24) föreslår i sin senaste effektivitetsanalys av bilstödet att försäkringskassan, efter råd av Vägverket och hjälpmedelscentralen, ska göra en bedömning av vilka bilmodeller som är lämpliga för mig. Naturligtvis förutsätter detta att det finns "kvalificerade beskrivningar" av mitt funktionshinder. RRV föreslår visserligen att jag ska få sista ordet i bilvalet men om "df:s bilval är uppenbart olämpligt ur anpassningssynpunkt har FK rätt att vägra utbetalning för anpassning utöver vad som skulle behövas för billigast lämplig bilmodell" (s. 70). df, det är jag det – Den Funktionshindrade.

Vad försäkringskassan och de andra kvalificerade bedömarna skulle anse som lämpligt bilval för mig vet jag inte. Det blir väl något ordinarit från en av listorna

kan jag tro. Vad jag däremot har beprövat av erfarenhet av är hur makt av det här slaget används mot df, Susanne Berg. Makt att bestämma vad som i det konkreta fallet passar bäst för en sökande inbjuder till ifrågasättande av den individens val. Ett ifrågasättande som i de flesta fall är grundat i tjänstemannens rent personliga åsikt om vad som passar bäst eller ej.

"DF" SJÄLV INTE KOMPETENT

Man kan fråga sig vad det är för syn på personer med funktionsnedsättning som finns bakom ett sådant här förslag. Uppenbarligen anses df själv inte vara kompetent att bestämma vilken bilmodell som är lämplig. Den kompetensen anses däremot Vägverket och hjälpmedelscentralerna ha. Om det är så, varför föreslår inte RRV att dessa ska utöva den här kompetensen genom rådgivning riktad till den sökande? RRV föreslår för övrigt att de också ska bedöma de sökta anpassningarna utifrån ergonomiska, kostnadsmässiga och trafiksäkerhetssynpunkter (s.71). Inte heller här ska Vägverket och hjälpmedelscentralernas kompetens ställas till den sökandes förfogande. De ska endast vara remissinstans till försäkringskassan. Att kalla in kompetens för att lista lämpliga modeller och ha åsikter om sökta anpassningar är att ifrågasätta den enskildes förmåga till självbestämmande. Det är ett sätt att använda samhällssystemet för

att trycka till och omyndigförklara vuxna individer. Vi behöver alla information, kunskap och råd vid komplicerade och viktiga beslut. Det vore förträffligt att kunna få konsumentupplysning om möjligheter och svårigheter med olika bilmodeller. Det vore värdefullt att få diskutera utformningen av anpassningen, träffa andra bilförare med rörelsehinder och kanske prova deras anpassning. Kort sagt det vore otroligt bra att få tillgång till just den konsumentupplysning som möjliggör det bästa valet. Men det föreslår inte RRV.

ÖVERVAKNING OCH FÖRESKRIFTER

Inom den svenska välfärdspolitik finns, parallellt med den nya tidens tro på individens självbestämmande, en gammal, starkt moraliserande och kontrollerande tradition. Det är en kvarleva från den tid då socialpolitik gick ut på att förändra den enskilda människan genom övervakning och föreskrifter. RRV:s förslag är utformat efter åsikten att personer med funktionsnedsättning inte vet sitt eget bästa; att vi måste kontrolleras och ibland hindras från att handla mot bättre vetande. RRV har fel! Det vi behöver är inte ifrågasättande och omyndigförklarande. Det vi behöver är kontantstöd och konsumentupplysning.

SUSANNE BERG*



Vi har satt detta tecken bakom medverkande personer som har erfarenhet av eget funktionshinder. Därmed vill vi klargöra att vi betraktar det som en merit i arbetet med att skapa opinion och politik för medborgerliga rättigheter och mot diskriminering av människor med funktionshinder.

en kränkande enkät

När du vänder blad och möter nästa uppslag inser du nog att det är bäst att fortsätta läsa STILETTEN några sidor framåt ur en något annorlunda vinkel. Vi har nämligen valt att publicera delar av en enkät. En enkät som i alla sina delar är ett absurt men praktfullt exempel på vad som kan dölja sig i en person med funktionshinders brevlåda.

Vi som har lång erfarenhet av funktionshinder är så vana vid denna typ inträngande och skärskådande undersökningar från myndigheter, läkare, specialister och forskare att vi knappt ens reagerar.

På STILETTEN tyckte vi emellertid att detta var droppen.

På samma sätt som det är svårt att beskriva hur en jordgubbe smakar är det också svårt att ge denna enkät full rättvisa på annat sätt än att ta del av den själv. Så var så goda!

Till Dig som kör ett
handikappanpassat fordon

Undersökning av funktionshindrade bilförares trygghet i trafiken

Alla människor ska kunna färdas och vistas säkert i trafiken. Vägverket har ett ansvar för att hänsyn tas till funktionshindrades behov inom hela vägtransport-systemet. Idag saknas emellertid kunskap inom trafiksäkerhetsområdet för olika grupper av funktionshindrade trafikanter, t ex bilförare.

Känner sig funktionshindrade bilförare trygga i trafiken? Är de inblandade i fler olyckor än andra förare? Är den inre säkerheten i bilen olika beroende på vilken utrustning som är monterad, dvs blir följderna av en olycka allvarigare vid vissa handikappanpassningar?

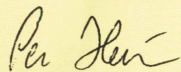
Denna undersökning, som förhoppningsvis ska ge svar på denna typ av frågor, genomförs av Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av Vägverket. Resultatet av undersökningen ska bidra till att göra resandet säkrare för funktionshindrade bilförare utan att möjligheten att förflytta sig med egen bil ska inskränkas.

Du har blivit slumpmässigt utvald bland ägare till handikappanpassade bilar. På grund av inaktuella uppgifter i Bilregistret kan enkäten ha skickats till fel person. *Läs därför noga igenom första sidan på enkäten och följ instruktionerna.* Tillhör Du dem som ska svara, fyll i enkäten och återsänd den i det portofria svars-kuvertet senast den 11/7. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans varför det är viktigt att just Du svarar. Svaren behandlas konfidentiellt. Det nummer som återfinns på enkäten används endast för att kunna skicka eventuella påminnelser.

Har Du några frågor om undersökningen, kontakta undertecknad på telefon 013-20 41 78, fax 013-14 14 36 eller e-post per.henriksson@vti.se

Tack på förhand för Din medverkan!

Med vänlig hälsning



Per Henriksson

Postadress/ Postal address	Leveransadress/ Delivery address	Telefon/ Telephone	Telex/ Telex	Telefax/ Telefax	Postgiro/ Postal giro account
Statens väg- och transportforskningsinstitut S-581 95 Linköping	Olaus Magnus väg 37 Linköping	013-20 40 00	501 25 VTISGI S	013-14 14 36	59801-1

"Funktionshindrade bilförares säkerhet och trygghet"

Enkäten kommer att avläsas maskinellt. Därför vill jag be Dig att tänka på följande när Du besvarar frågorna:

- Markera ditt svar med ett kryss i rutan så här ☒ inte så här ☐
- Om Du ångrar Dig och vill bryta ett kryss så täck hela rutan med det felaktiga krysset. *så här* ☒

Kodnumret som identifierar personen är här bortretuscherat

Eftersom det kan finnas fel i Bilregistret, finns det en risk att denna enkät har skickats till någon person som inte tillhör den grupp av bilförare som ingår i undersökningen. **Läs igenom nedanstående, sätt X i rutan vid det alternativ som stämmer in på Dig och följ instruktionerna.**

Enkätens frågor ska besvaras om något av följande stämmer (markera med X):

- ☐ Jag är funktionshindrad och kör en bil med handikappanpassad förarplats.
- ☐ Jag är funktionshindrad och kör normalt en bil med handikappanpassad förarplats, men p g a sjukdom eller annat har jag gjort ett tillfälligt uppehåll i bilkörningen.
- ☐ Jag är funktionshindrad och har kört bil med handikappanpassad förarplats, men slutade köra bil under år 1996 eller senare. *Svara på frågorna utifrån hur det var när Du körde bil.*
- ☒ Jag är inte funktionshindrad, men står som ägare till en bil med handikappanpassad förarplats som körs av en person med funktionshinder. *Låt den funktionshindrade föraren svara på frågorna.*

Återsänd enkäten till VTI i svarskuvertet när Du besvarat frågorna på följande sidor.

Svara inte på enkätens frågor om något av följande stämmer (markera med X):

- ☐ Jag är inte funktionshindrad och bilen körs heller inte av någon annan funktionshindrad person, dvs förarplatsen är inte handikappanpassad.
- ☐ Jag är funktionshindrad och har kört bil med handikappanpassad förarplats men slutade att köra bil år 1995 eller tidigare.

Återsänd enkäten till VTI i svarskuvertet utan att svara på några fler frågor.

Personuppgifter

1) Jag är

☐ man ☐ kvinna

2) När är Du född?

År 19.....

3) Vilken diagnos/vilka diagnoser har Du? **Flera alternativ kan anges.**

- | | |
|--|--|
| ☐ Reumatism (RA) | ☐ CP-skada |
| ☐ Artros | ☒ Ryggmärgsskada |
| ☐ Stroke | ☐ Ryggmärgsbräck |
| ☐ Annan hjärt- eller kärlsjukdom | ☐ Muskelsjukdom |
| ☐ Diabetes | ☐ Benskörhet/OI |
| ☐ Tumörsjukdom /cancersjukdom | ☐ Kortväxthet |
| ☐ Trafikskada | ☐ MS |
| ☐ Arbetsskada | ☐ Polioskada |
| ☐ Skada orsakad av annat yttre våld | ☐ Neurosedynskada |
| ☐ Annan medfödd missbildning | |

☐ Annan diagnos, nämligen

☐ Vet inte

4) Hur ofta använder Du rullstol, antingen av elektrisk eller manuell modell, för Dina förflyttningar utomhus? **Ange endast ett alternativ.**

- ☒ Vid alla förflyttningar utomhus
- ☐ Vid nästan alla förflyttningar utomhus (7-9 gånger av 10)
- ☐ Vid omkring hälften av förflyttningarna utomhus (4-6 gånger av 10)
- ☐ Vid en mindre del av förflyttningarna utomhus (1-3 gånger av 10)
- ☐ Aldrig ⇒ Gå till fråga 6.

5) Du som använder rullstol: Hur ofta kör Du bilen sittande i rullstolen? **Ange endast ett alternativ.**

- ☐ Vid alla tillfällen jag kör bil
- ☐ Vid nästan alla tillfällen jag kör bil (7-9 gånger av 10)
- ☐ Vid omkring hälften av tillfällena jag kör bil (4-6 gånger av 10)
- ☐ Vid en del av tillfällena jag kör bil (1-3 gånger av 10)
- ☒ Aldrig

6) Markera på vilken del av kroppen Ditt/Dina funktionshinder sitter och vilken grad av funktionsnedsättning den eller de kroppsdelarna har. **Flera alternativ kan anges.**

Bål +

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ annat:

Nacke +

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ annat:

Höger överarm

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Vänster överarm

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Höger hand och underarm

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Vänster hand och underarm

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Höger lår

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Vänster lår

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Höger fot och underben

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Vänster fot och underben

☐ nedsatt funktion

☐ ingen funktion

☐ saknas

☐ annat:

Uppgifter om Ditt körkort, Din bil och Ditt resande

7) Har Du ett körkort med villkorskrav på extrautrustning i bilen, dvs att bilen måste vara försedd med extra utrustning för att Du ska få köra den?

☐ Ja ⇒ ange vilket år körkortet togs: 19.....

Om körkortet är utfärdat den 1/7 1996 eller senare (är då av ett mindre format), ange den kod som står på baksidan av körkortet (i kolumnen med villkor) som beskriver Ditt funktionshinder och anpassningen i bilen:

☐ Nej

8) Hade Du körkort för personbil innan Ditt funktionshinder uppkom?

☐ Ja ⇒ Ange under hur lång tid Du körde bil innan funktionshindret uppkom:

☐ mindre än ett år

+

(ange endast ett alternativ)

☐ ett år eller mer men högst fem år

☐ mer än fem år

+

☐ Nej, jag hade inte körkort innan jag blev funktionshindrad

☐ Nej, funktionshindret fanns innan jag tog körkort (det var t ex medfött)

9) Hur länge har Du kört handikappanpassade bilar? Ange endast ett alternativ.

☐ Mindre än ett år

☐ Ett år eller mer men högst fem år

☐ Mer än fem år

10) Vad är det för typ av anpassad bil Du kör idag? Om Du kör mer än en anpassad bil, ange den som Du oftast kör.

Märke.....Modell.....Årsmodell.....
(t ex Volvo 740 -92)

11) Hur länge har Du kört den handikappanpassade bilen Du kör idag? Ange endast ett alternativ.

☐ Mindre än ett år

☐ Ett år eller mer men högst fem år

☐ Mer än fem år

12) Händer det att andra personer än Du själv kör den anpassade bilen? Flera alternativ kan anges.

☐ Ja, någon eller några personer som har ett funktionshinder

☐ Ja, någon eller några personer som inte har ett funktionshinder

☐ Nej, det är endast jag som kör bilen

13) Har Du sökt/fått någon form av bilstöd för den bil Du kör nu? Ange ett alternativ per rad.

Bidrag till...	Har sökt och beviljats	Har sökt och beviljats men ej tagit ut bilstödet	Har sökt men ännu ej fått besked	Har sökt men fått avslag	Har ej sökt
...inköp av bilen	☐	☐	☐	☐	☐
...anpassning av bilen	☐	☐	☐	☐	☐
...körkortsutbildning	☐	☐	☐	☐	☐

+

15) Hur många mil brukar Du köra per år med den anpassade bilen? Ange endast ett alternativ.

☐ 500 mil eller mindre

☐ 501 - 750 mil

☐ 751 - 1000 mil

+

☐ 3001 - 3250 mil

☐ 3251 - 3500 mil

☐ 3501 - 3750 mil

☐ 3751 - 4000 mil

+

☐ 1001 - 1250 mil

☐ 1251 - 1500 mil

☐ 1501 - 1750 mil

☐ 1751 - 2000 mil

☐ 4001 - 4250 mil

☐ 4251 - 4500 mil

☐ 4501 - 4750 mil

☐ 4751 - 5000 mil

☐ 2001 - 2250 mil

☐ 2251 - 2500 mil

☐ 2501 - 2750 mil

☐ 2751 - 3000 mil

☐ mer än 5000 mil, ange hur långt:.....mil

☐ vet ej

16) Hur ofta kör Du normalt den anpassade bilen under en vecka? Ange endast ett alternativ.

☐ Varje dag eller i stort varje dag (6-7 dagar/vecka)

☐ Flera dagar i veckan (4-5 dagar/vecka)

☐ Några dagar per vecka (2-3 dagar/vecka)

☐ Ungefär en dag i veckan

☐ Mer sällan än en dag i veckan

17) Hur ofta använder Du den anpassade bilen när Du ska åka till och från...
Ange ett alternativ per rad.

	Alltid	Ofta	Ibland	Sällan	Aldrig	Vet ej	Ej aktuellt
arbetet?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
skola/utbildning?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
läkare, sjukvård eller rehabilitering?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
fritidssysselsättningar (t ex sport, bibliotek, restaurang)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
affärer?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
olika serviceinrättningar (t ex banken, posten, frisören)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
vänner och släktingar?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Använder Du den anpassade bilen för...							
tjänsteresor/resor i arbetet?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
att skjutsa andra personer?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
semesterresor?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

18) Har Du rätt att anlita färdtjänst? Ange endast ett alternativ.

☐ Ja

☐ Nej

☐ Vet ej

+

+

19) Försök uppskatta hur Din totala körsträcka under ett år fördelar sig på olika förhållanden och vägmiljöer. Ange fördelningen i procent, t ex 30% körs i mörker och 70% i dagsljus. +

Andelen av min totala körsträcka som under ett år körs i...
mörker uppgår till%

dagsljus uppgår till%
Summa 100%

Andelen av min totala körsträcka som under ett år körs i...
i tätbebyggt område uppgår till%

utanför tätbebyggt område uppgår till%
Summa 100%

20) Försök uppskatta hur den totala sträckan Du reser under ett år fördelar sig på följande färdstätt: +

Andel av den totala sträckan som jag kör bil själv%

Andel av den totala sträckan som jag åker som passagerare i personbil%

Andel av den totala sträckan som jag anlitar färdtjänst%

Andel av den totala sträckan som jag utnyttjar kollektivtrafik%

Andel av den totala sträckan som jag åker på annat sätt:%
Summa 100%

Säkerhet och trygghet

21) Hur otrygg/trygg känner Du Dig när Du kör bilen med den anpassning som gjorts? Ange endast ett alternativ. +

+
mycket otrygg ☐ ganska otrygg ☐ varken trygg eller otrygg ☐ ganska trygg ☐ mycket trygg ☐ vet ej ☐

22) Hur litet eller stort förtroende har Du till den anpassade bilen? Ange endast ett alternativ. +

mycket litet förtroende ☐ ganska litet förtroende ☐ varken stort eller litet förtroende ☐ ganska stort förtroende ☐ mycket stort förtroende ☐ vet ej ☐

23) Har Du varit inblandad i någon olycka med personskada och/eller materiella skador (räkna med även lindriga skador) som följde när Du kört Din anpassade bil från år 1996 fram till idag? +

☐ Ja ⇒ Hur många? ☐ 1 olycka
☐ 2 olyckor
☐ 3 olyckor
☐ fler än 3 olyckor, ange hur många:st
+
☐ Nej ⇒ Inga fler frågor återstår. Vill Du skriva egna kommentarer, gå till sista sidan.
☐ Minns ej ⇒ Inga fler frågor återstår. Vill Du skriva egna kommentarer, gå till sista sidan.

24) Beskriv olyckan/olyckorna genom att besvara följande frågor. Börja med att beskriva den senast inträffade olyckan under perioden 1996 fram till idag ("Olycka 1"). Har Du varit med om fler olyckor, fortsätter Du på samma sätt med olyckan som inträffade dessförinnan ("Olycka 2"). Det finns utrymme att, om så skulle vara fallet, beskriva även en tredje olycka på detta sätt. +

Olycka 1

När inträffade olyckan? År 199.....månad.....

Blev olyckan polisrapporterad? ☐ Ja ☐ Nej ☐ Vet ej

Inträffade olyckan i tätbebyggt område? ☐ Ja ☐ Nej ☐ Vet ej

Ange vilken typ av olycka det rörde sig om. Flera alternativ kan anges.

- ☐ Singelolycka (inget annat fordon inblandat, körde t ex av vägen)
☐ Olycka med minst ett annat motorfordon inblandat
☐ Olycka med cykel inblandad
☐ Olycka med gående inblandad
☐ Viltolycka (rådjur, hjort, älg eller ren)
☐ Annan typ av olycka, beskriv:

+
Vilka blev följderna av olyckan? Flera alternativ kan anges.

- ☐ Jag blev skadad
☐ Någon annan person blev skadad
☐ Någon annan person avled
☐ Materiella skador uppstod

Har Du inte varit med om fler olyckor, gå till fråga 25 och beskriv den senast inträffade olyckan närmare. Om Du varit med om fler olyckor, fortsätt med olyckan som inträffade före "Olycka 1", det vill säga "Olycka 2".

Olycka 2

När inträffade olyckan? År 199.....månad.....

Blev olyckan polisrapporterad? ☐ Ja ☐ Nej ☐ Vet ej

Inträffade olyckan i tätbebyggt område? ☐ Ja ☐ Nej ☐ Vet ej

Ange vilken typ av olycka det rörde sig om. Flera alternativ kan anges.

- ☐ Singelolycka (inget annat fordon inblandat, körde t ex av vägen)
☐ Olycka med minst ett annat motorfordon inblandat
☐ Olycka med cykel inblandad
☐ Olycka med gående inblandad
☐ Viltolycka (rådjur, hjort, älg eller ren)
☐ Annan typ av olycka, beskriv:

+
Vilka blev följderna av olyckan? Flera alternativ kan anges.

- ☐ Jag blev skadad
☐ Någon annan person blev skadad
☐ Någon annan person avled
☐ Materiella skador uppstod +

Enkäten har ett kodnummer och varje utfrågad person är lätt att identifiera. Den har tillkommit på initiativ av VTI, Väg och transportforskningsinstitutet men vad är det egentliga syftet med den och vem gagnar den? Knappast de funktionshindrade bilförarna själva! Är det Vägverket? Regeringen? Riksförsäkringsverket? Vi blev i alla fall inte mycket klokare efter en intervju med Per Henriksson, ansvarig för enkäten. RED

– Jag kan förstå att enkäten om funktionshindrade bilförares trygghet i trafiken kan kännas kränkande men inte att den skulle vara diskriminerande.

Det säger Per Henriksson, statistiker på Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, som är ansvarig för en enkät utskickad till en stor grupp funktionshindrade i slutet av juni. "Undersökning av funktionshindrade bilförares trygghet i trafiken" hette den och i augusti gick påminnelserna ut.

Syftet med undersökningen är enligt utskicket "att få bättre kunskap om trafik-säkerheten för denna grupp av trafikanter". Enligt Per Henriksson är syftet också att ta reda på om förarna känner sig trygga och om de litar på anpassningen (om någon olycka inträffat p.g.a. att utrustningen inte fungerat).

– Vi vill få fram basfakta om hur stor gruppen funktionshindrade bilförare är.

– Finner vi brister som är möjliga att åtgärda så kan vi höja säkerheten i trafiken för alla bilförare, förklarar Per Henriksson, som arbetat på VTI sedan 1991, och sedan 1997 som statistiker, huvudsakligen i den grupp som forskar om äldre och funktionshindrade i trafiken.

Urvalet till undersökningen har gått via Bilregistret, som har särskilda koder för bilar där förarplatsen är handikappanpassad. Av registret fick man fram 5.384 sådana bilar och var fjärde, 1325, valdes ut till enkäten.

– Vi vet att enkäten gått ut till personer som inte hör till gruppen, eftersom uppgifterna i registret är gamla. Anpassningen i bilen kan vara bortkopplad, bilen kan vara såld till en icke funktionshindrad osv, säger Per Henriksson.

Bakgrunden till enkäten är en undersökning om "Bilförare med traumatiska ryggmärgsskador – en kunskapsöversikt" som Väg- och transportforskningsinstitutet gjorde 1997. Efter den tyckte institutet att samhället hade för lite kunskaper om olycksrisker för just funktionshindrade.

Syftet med den nya undersökningen sägs

vara i den svarandes intresse – om hur man som funktionshindrad upplever trafikmiljön. Man tänker kanske då, som besvarare av frågorna, främst på tillgängligheten: ökade tendenser till utspärning av bostadsområden, utbyggnad av gångar etc.

Istället är enkäten inriktad på den funktionshindrade bilföraren själv och dennes fordon. Varför behövs mer kunskap om just detta? När VTI sökte ekonomiska anslag från Vägverket angav institutet som syfte att kartlägga olycksfrekvensen i gruppen funktionshindrade bilförare, men finns det några indikationer på att den skulle vara större i just denna grupp?

– Nej vi har inte hört talas om någon förhöjd olycksrisk för just den här gruppen. Det finns inga belägg för det, håller Per Henriksson med om. Vi vill bara se vilka funktionshinder förarna har och hur eventuellt körsätt och andra förhållanden skiljer sig åt.

De undersökningar som gjorts tidigare är gamla och har brister, vilket Transportsforskningsdelegationen (TFD) konstaterade redan 1980. Då drog man slutsatsen att de handikappade förarna som grupp inte har en högre olycksfrekvens jämfört med andra grupper. Sedan dess har inga undersökningar gjorts inom det här området.

Det allmänna och också polisens om-döme är oftast att funktionshindrade i mycket liten omfattning är inblandade i olyckor. Detta tror man beror på att just denna grupp kör extra försiktigt. Men varför skulle en förare med funktionshinder i mindre utsträckning än andra avstå från mörkerkörning eller halka om han eller hon känner obehag för det? Det är frågor som ingår i enkäten.

– Vi vill ha en mer nyanserad bild av hur körningen ser ut i sin helhet i stället för att bara fråga om antal mil om året.

I Olycksboken som givits ut av Kommunförbundet – en sammanställning av

orsaken till de vanligaste trafikolyckorna – nämns inte heller ett enda ord om att funktionshindrade skulle vara mera utsatta än andra.

Men återigen, i Per Henrikssons undersökning finns inga frågor om tillgängligheten. Han hänvisar till forskare på Lunds Tekniska Högskola som studerar komfort och säkerhet för just funktionshindrade.

– Visst har flera som svarat på min undersökning kommenterat tillgång till parkering och var dessa platser finns och så. Vi läser förstås också det. Men vi vill se hur bilen är ombyggd, att den fungerar, hur väl anpassad den är osv.

Tillgänglighetsfrågorna ryms alltså inte i detta projekt. I enkäten ställs dock frågor om vilka färdstätt man använder och om man är berättigad till att utnyttja färdtjänst: alltså vilken tillgång man har till andra färdstätt än egen bil.

Henriksson säger att olyckorna är en del i hans undersökning, utnyttjandet av alternativa färdmedel en annan. Betyder det då att hans enkät kan leda fram till mindre egen bilkörning och mera beroende av färdtjänst för funktionshindrade?

Möjligheten för funktionshindrade att med kontantstödprincipen (bilstöd och handikappersättning) själva lösa sina transporter har under de senaste åren drabbats av kraftiga inskränkningar. Ska man tolka undersökningen som ytterligare ett steg i den riktningen? Kommer den att leda till försämringar för de funktionshindrade?

– Jag kan bara säga att så inte är fallet! Det finns andra undersökningar som tar upp bilstödet, gjorda av HANDU, Handikappförbundens utredningsinstitut med stöd bl.a. från DHR, De Handikappades Riksförbund.

För några år sedan gjordes en liknande undersökning av VTI, då med hjälp av simulator. Men den undersökningen ansågs ovetenskaplig eftersom det t.ex. i den lik-som i fallet med den nu aktuella saknades kontrollgrupp och eftersom det visade sig att simulatoren inte kunde återskapa

de exakta förhållandena i den verkliga kör situationen?

– Jag känner inte till just den undersökningen. Men vad gäller simulator håller vi just nu på med att undersöka simulatorns användbarhet i sådana här undersökningar.

Per Henriksson har ännu inte bestämt sig för vilken kontrollgrupp han ska använda sig av. Kanske ska han jämföra med andra register för att få fram olycksrisken. Olycksdata för icke-handikappade förare att jämföra med kan vara en väg. Men exakt vilken köns- och åldersfördelning det kommer att vara blir en senare fråga när datainmatningen är avslutad, betonar Per Henriksson.

Det utlovas att undersökningen är konfidentiell, ska man tro på det? Man kan få en känsla av att undersökningen vill kartlägga varje individ i undersökningen.

– Konfidentiell för alla kan den inte vara – inte för oss som arbetar med den. Men den är helt anonym och inga svar kommer att lämnas ut utanför VTI. Listor med namn- och adressuppgifter kommer att förstöras efter att undersökningen avslutats.

Per Henriksson säger sig garantera att svaren på enkäten är och förblir anonyma och att de förstörs när uppgifterna väl matats in i en databank. Det är inte svårt att inse att respektive undersökningssperson i enkäten i själva verket blir kartlagd in på bara skelettet. Hur ska man kunna ta Henrikssons garantier på allvar med tanke på omständigheterna: Henrikssons vaga resonemang om eventuella kontrollgrupper, VTI:s tidigare ovetenskapliga undersökning med simulator och inte minst skillnaden i beskrivningen av syftet med undersökningen. Skulle t.ex. svarsfrekvensen varit lika hög om VTI redovisat det syfte man redovisade för Vägverket när man ville ha pengar för genomförandet av enkäten: nämligen att kartlägga hur ofta funktionshindrade förare är inblandade i olyckor och varför? Anmärkningsvärt är också att Henriksson själv som projektansvarig anser att undersökningen är kränkande!!

*Frågan kvarstår. När, var, hur, av vem och i vilket syfte kommer de här uppgifterna användas? Samkörningar är säkert att vänta! Liksom vår anmälan av hela karusellen till HO, DO och Datainspektionen. RED**

Svarsfrekvensen är hög, närmare 70 procent. Av dem som har hört av sig har flertalet undrat om hur de ska svara på vissa frågor. "Någon enstaka har varit orolig för hur resultatet ska användas" berättar Henriksson.

Skulle du kunna tänka dig att göra en liknande undersökning av en annan grupp i samhället – äldre eller invandrare exempelvis?

– När det gäller äldre finns i regel bättre möjligheter att utnyttja befintliga olycksdatabaser, även om man naturligtvis genomför enkätstudier av denna grupp. VTI har nu också sökt pengar till ett projekt där man undersöker invandrarkvinnor i trafiken.

Inom VTI diskuteras om behovet av återkommande läkarkontroller av äldre. Per Henriksson betonar att han inte tror på läkarkontroller – "de är inte samhälls-ekonomiskt försvarbara". Han jämför med förhållanden i Finland, varifrån hans chef Liisa Hakamies-Blomqvist kommer.

Vid 45 års ålder måste de finska bilförarna kontrollera synen och vid 60 års ålder måste de genomgå en hälsokontroll. När de fyllt 70 år måste de ansöka om ett nytt körkort som förlängs med som mest

fem år åt gången.

I fjol fick Liisa Hakamies-Blomqvist uppdraget av finska Fordonsförvaltningscentralen att analysera diagnostisk testning av äldre bilförare mot bakgrund av mobilitetsbehoven och den allmänna trafiksäkerheten. Hon konstaterade att det finska systemet med återkommande åldersbundna hälsokontroller för äldre körkortsinnehavare borde slopas. Det är ett tungrott och dyrt system och det är inte bevisat att det leder till förbättrad trafiksäkerhet utan kan i stället leda till sämre mobilitet.

Hur tror du att medborgaren i allmänhet skulle reagera om man ställde frågor om de senaste olyckorna han eller hon varit med om?

– Det är svårt att ställa sådana frågor. Det har inte gjorts tidigare. Man får förlita sig på olycksstatistiken i stället.

Skulle du själv svara på sådana frågor som ställs i din enkät?

– Ja, jag är väl så miljöskadad att jag otvetydigt skulle göra det – eftersom jag vet vad bortfall betyder i undersökningar.

HOLGER NILÉN

Värdelös undersökning med simulator

För si så där ett halvt decennium sedan blev jag inbjuden att delta i en undersökning om hur bilförare med funktionshinder upplevde/klarade vissa trafiksituationer. Undersökningen skulle ske med hjälp av simulator. När jag fick veta att simulatoren inte kunde utformas på ett sätt som motsvarade anpassningen av min bil ifrågasatte jag värdet av undersökningen. Och fick ett vagt lugnande besked om att det nog skulle gå bra ändå. Droppen blev när jag frågade om bilsätet i simulatoren kunde flyttas framåt närmare ratten (mitt förarsäte är flyttbart för att jag ska ha tillräcklig kraft att dra runt ratten även i ytterlägena). Svaret jag fick var: nej, simulatorns säte kunde inte flyttas, men det gick nog att stoppa några kuddar bakom ryggen på mig. I det här läget bestämde jag mig för att hoppa av.

Och min tilltro till trovärdigheten hos VTI:s undersökningar har aldrig återhämtat sig.

SUSANNE BERG*

Historien om bilstö- kejsarens

En gång i tiden var tanken att människor med funktionshinder genom bidrag till bil och körkort enligt kontantstödprincipen, skulle få ökade möjligheter att studera och ordna sin försörjning. I dag säger lagen att denna rättighet ska ges även för att möjliggöra ett självständigt och oberoende liv med sociala kontakter, offentlig och kommersiell service etc.

Bidraget räckte då till inköp av en "Svenssonbil" försedd med automatväxel och individuell anpassning och anpassningen skedde i samråd mellan brukaren och de relativt få och oftast statligt anknutna firmor som utförde arbetet.

I dag kan situationen liknas vid sagan om kejsarens nya kläder. Lagen och lagens intentioner säger en sak, men verkligheten är en annan. Det nuvarande bilstödet, instiftat 1988, har på olika sätt urholkats till en nivå som innebär att många inte längre har råd att skaffa bil och söka bidrag till anpassning. Tillsynsmyndigheten Riksförsäkringsverket och dess allmänna råd tolkar lagen på sitt sätt och följer

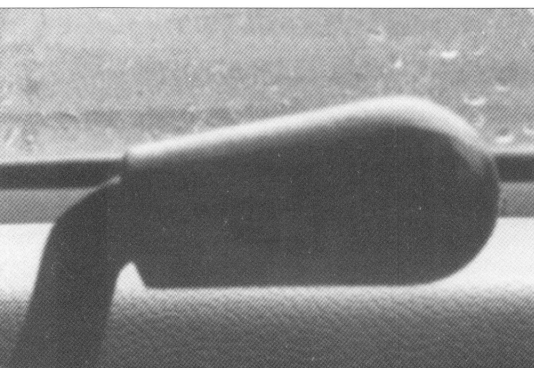


det- eller sagan om nya kläder

inte lagens intentioner och försäkringskassornas handläggning anses oprofessionell och undermålig.

RRV, Riksrevisionsverket har fått regeringens uppdrag att undersöka förhållandena och meddelar i sin rapport i maj att man anser att vägverket ska få en betydligt mer aktiv roll i handläggandet av bilstödsärenden. Man anser att Vägverket genom sin tekniska kompetens och sitt kunnade om relationen mellan förare och anpassat fordon, tillsammans med experter på ergonomi och personal från landstingens hjälpmedelscentraler ska vara avgörande vid beslut om bilstöd, anpassning och även inköp av bil. Som lockbete föreslår man ökade anslag till bilstöd.

Representanter för den traditionella handikapprörelsen tycks välkomna RRV:s förslag mot bakgrund av Riksförsäkringsverkets tolkning av lagen och försäkringskassornas inkompetenta handläggning, men STILETTEN undrar:



Vart tog respekten för vår egen kompetens att bedöma våra behov vägen?

Hur ser då Vägverkets kompetens ut? Det finns ju enligt Riksrevisionsverket, RRV:s egen utredning nästan ingen statistik att tillgå på det här området.

Är det meningen att ovetenskapliga undersökningar typ den vi presenterade inledningsvis i detta nummer, ska förse myndigheter som Vägverket med denna kompetens?

Eftersom regeringen uppenbart saknar en egen politisk linje överlämnar man åt tjänstemännen att formulera politik. Är det framtidens melodi?

Forskaren och samhälls-debattören Bo Rothstein pekar på denna utveckling i en intervju i Kommunalarbetaren nr 13, 99 under rubriken: "Behövs den offentliga sektorn?"

Vi publicerar den på sidan 24.

Pest eller kolera

Den traditionella handikapprörelsen med HSO, Handikappförbundens samarbetsorganisation i spetsen stöder med vissa reservationer RRV:s förslag om förändringar i bilstödet (se nästa sida). Man riktar ingen kritik mot det faktum att bedömningen flyttas över från en myndighet till en annan och ytterligare blir befast och att användarens perspektiv som vanligt kommer i bakgrunden.

I stället för att lösa en otillfredsställande situation vad det gäller bra information om olika former av teknisk och ergonomisk anpassning, så att brukaren själv kan avgöra, väljer man att lämna ifrån sig ansvaret till förmån för en "trygg" lösning med "experter" från Vägverk och landsting – med möjlig konsekvens att dessa experter i princip ska välja både anpassning och bil åt oss.

DHR:s tidning SHT citerar Björn Peters, forskare vid VTI, Väg- och trafikforskningsinstitutet i Linköping, f.n. engagerad i den pågående enkät vi presenterade inledningsvis.

– Man måste hitta en modell för bilstödet där man bättre tar vara på den kompetens som finns inom Vägverket.

Vidare för att citera SHT: "Björn Peters anser att Vägverket ensamt bör ta ansvaret för bilstödet från försäkringskassan.

Bertil Karlsson, förbundsordförande i De Handikappades Riksförbund, DHR menar att förstagångsansökarna har en svår situation och är dåligt informerade. Detta skulle vara en bra lösning för dem, anser han och har svårt att se min hotbild.

Det är svårt att inte koppla ihop VTI:s undersökning med Vägverkets behov av kunskap om förarens relation till sin anpassade bil.

Margitta Schelin som arbetar i Vägverkets generaldirektörs stab, känner inte till just den här undersökningen, men menar ändå att man inte ska göra den kopplingen.

– Vår och våra medarbetare ute i lan-

dets intention är att lyssna på de funktionshindrade själva. Jag håller med om att vi saknar kunskap, men vi gör allt för att bättra oss, men inte på det sätt som du antyder, med enkäter typ den du talar om.

Vi har haft täta kontakter med RRV under arbetet med rapporten och vi är positiva till förslaget i vår remiss, säger Margitta Schelin vidare. Med det följer att försäkringskassorna ska kunna betala oss för vårt kunnande och våra tjänster.

Själva anledningen till RRV:s uppdrag från regeringen – kritiken mot RFV, Riksförsäkringsverket och försäkringskassornas hantering av bilstödsärenden, kommenteras av Viveka Loman på Riksförsäkringsverket i SHT bl.a. så här:

– Det är inte förvånande. De enskilda tjänstemännen har inte den kompetens som behövs. Bilstödet är ju en ganska udda rättighet.

Bilstödet är ju en ganska udda rättighet.

Bristen på kompetens leder till godtyckliga bedömningar av bilisternas behov och risken finns att tjänstemännen luras att göra onödigt dyra anpassningar av oseriösa leverantörer.

Ur Independent Living-perspektiv d.v.s. att brukaren själv är expert på sina egna behov, blir det som att välja mellan pest eller kolera – en myndighet tar över ansvaret från den andra, och med vilket resultat?

Med ett ordentligt kontantstöd skulle istället användaren med väl utbyggda alternativ, som en anpassad kollektivtrafik och ett fungerande bilstöd kunna välja sitt resande själv, precis som vilken annan medborgare som helst.

RED*

”Det vi behöver är inte ifrågasättande och omyndigförklarande. Det vi behöver är kontantstöd och konsumentupplysning”. Citat ur Susanne Bergs ledare, sid 4

Riksrevisionsverkets förslag

För att få en sammanfattning av RRV:s rapport om och förslag till förändring av bilstödet ställde vi några frågor till Jan Häggkvist, projektledare på RRV.

Har Väg- och Transportforskningsinstitutets undersökning om funktionshinderade bilförare något att göra med er granskning av bilstödet?

– Nej det har jag ingen aning om. Vad vi har gjort är att vi lagt ett förslag till Riksförsäkringsverket, där vi tycker att Vägverket ska få en mer aktiv roll när det gäller att ta ställning till ansökan om bilstöd.

På vilket sätt då?

– Vägverket har ju speciell kompetens när det gäller de tekniska aspekterna. Både när det gäller bilar och när det gäller relationen mellan förare och fordon ur säkerhetssynpunkt och vi tycker därför att RFV ska använda sig av den.

På vilket sätt gör man det idag?

– Det varierar i riket som ju framgår av rapporten. I Göteborgsområdet t.ex. använder man Vägverket mycket frekvent både när det gäller att ta ställning till bilstöd och när det gäller anpassning. I Stockholm gör man det nästan inte alls.

Risken är då att den tekniska bedömningen hamnar helt i händerna på de firmor som gör den här anpassningen.

Vi tycker som sagt att Vägverket ska spela en betydligt mer aktiv roll och kanske även bedöma vilken bil som ska köpas in. Vidare anser vi att ergonomer och olika experter från landstingen ska vara med vid dessa bedömningar.

Så här är det alltså i stora drag, och vi gick ut till ca 200 remissinstanser med den här rapporten i maj och väntar svar i november.

– Är det inte anmärkningsvärt att just RRV gör den här undersökningen. RRV:s uppgift är ju att se till att stat och myn-

digheter hushållar med ekonomin?

Vår uppgift är att se till att stat och myndigheters arbete fungerar effektivt. I det här fallet har vi fått regeringens uppdrag att undersöka om resurserna används i enlighet med de mål som regeringen har fastslagit i sin handikappolitik. Vi har upptäckt att det varierar på den punkten och föreslår därför bl.a. att mer resurser satsas på det här området.

– *Mot bakgrund av att bilstödet skurits ned i omgångar är det många funktionshinderade som oroas av förslag som dessa?*

– Jag tror inte att vår undersökning kan vara underlag för en sådan oro.

Borde inte RRV istället utreda hur mycket pengar som skulle sparas in från särskilda lösningar som färdtjänsten med ett väl fungerande bilstöd kombinerat med anpassning av kollektivtrafiken?

– Ja det där med färdtjänst kontra bilstöd har vi tittat på. Det är väldigt svårt

Redaktionen ber att få påpeka att många kommuner har regler med ett mycket begränsat antal resor per månad med färdtjänst. Att egenavgifterna för färdtjänsten ofta är höga. Att till detta kommer omständigheter som att färdtjänst måste beställas kanske flera dagar i förväg och att man ofta tvingas inrättas i s.k. samåkningsresor med andra resenärer. Organisationen fungerar ofta dåligt. Väntetiderna kan bli långa eller så kommer transporten för tidigt.

Färdtjänsten kan alltså inte på något sätt jämföras med möjligheten att t.ex. flera gånger per dag ta bilen för olika ärenden, eller åka kommunalt. RED

att svara på om det blir billigare eller inte. Det varierar för mycket mellan kommunernas tillämpning av regler för färdtjänst för att man ska kunna få en generell uppfattning om det. Man ska nog åka väldigt mycket färdtjänst för att det ska bli dyrare än bilstödet.

RED*

Standard redan på väg?

Gunnar Linder med lång erfarenhet av eget funktionshinder, handikappolitiskt arbete och med stor kännedom som egen företagare i hjälpmedelsbranschen om hur respektive landsting är organiserat har utarbetat ett eget koncept.

Det bygger på det faktum att allt färre människor med funktionshinder har råd att skaffa bil.

Konceptet omfattar dels ett avtal med en etablerad bank om mycket fördelaktiga räntor och dels ett förslag till standardiserat bilval, ett bilmärke i en överkomlig prisklass.

STILETTEN undrar om Gunnar Linder i framtiden kan se sitt koncept i händerna på en myndighet som Vägverket. Med samhällsekonomiska och administrativa förtecken som motivation för att begränsa urvalet till ett fåtal standardmöjligheter. Alltså motsatsen till kontantstödsprincipen?

– Nej den hotbilden kan jag inte se. Och dessutom tror jag att våra inhemska biltillverkare skulle reagera, säger Gunnar Linder. Jag tror att det är en fördel att Vägverket med sitt kunnande tar över från försäkringskassorna. Problemet ligger snarare hos oss själva fortsätter han. Att vi avstår från vår rätt till bilstöd p.g.a rådande omständigheter. Vi och handikapporganisationerna borde i stället sätta ut hakan och kräva ett fungerande bilstöd.

RED*

Är det tjänstemännen s

Med benäget tillstånd av tidningen Kommunalarbetaren publicerar vi här en intervju med Bo Rothstein, professor i statsvetenskap och flitig samhällsdebattör.

I intervjun som publicerades i Kommunalarbetaren nr 13, 99 ifrågasätter Rothstein den offentliga sektorn.

I nästa nummer av STILETTEN återkommer Bo Rothstein med en uppföljning av sitt resonemang.

– Det finns inget utvecklat industrisamhälle utan någon form av offentlig verksamhet. Ser man till opinionsundersökningarna finns det ett stort och över tid stabilt stöd för den offentliga välfärdspolitiken. Den kritik som funnits hos en del politiker och intellektuella har inget genomslag i folkdjupet, enligt våra mätningar.

– Men man måste göra klart vad den offentliga sektorn är. Den är för det första ett socialförsäkringssystem för arbetslösa, socialbidragstagare, sjuka, pensionärer etc. och det har ett omfattande stöd, också politiskt. Vi har en fempartiöverenskommelse om pensionerna t.ex. Det andra är att samhället bedriver serviceverksamhet och då blir det mer komplicerat. Man får skilja på om det är en offentlig tjänst, som äldreomsorgen, som kan vara mer eller mindre offentligt finansierad, mer eller mindre offentligt reglerad och mer eller mindre offentligt producerad. Vi kan tänka oss ett privat drivet äldrecenter men där hela verksamheten är offentligt finansierad och som också står under mycket tät offentlig reglering och inspektion. Och vi kan tänka oss motsatsen, där kommunen driver äldreomsorg men där folk får betala och där det offentliga demokratiska inflytandet är ganska litet. När man börjar analysera företeelserna är det här med privat och offentligt inte så svart och vitt som det framställs i debatten.

OM PRIVATISERING

– Den forskning som finns om privatisering och som nu är rätt omfattande säger följande: om en privatisering ska fungera i så måtto att politikerna inte tappar kon-

trollen och att det också blir effektivare, så är det tre villkor som måste uppfyllas:

1) Det viktigaste villkoret: att man vid upphandlingen kan specificera kontraktet mellan kommun och entreprenör tillräckligt väl och ställa kvalitetskrav. Det är lättare när det är utfallet som vi är intresserade av; att soporna hämtas eller att bussen kommer. Men i många fall är vi intresserade av själva processen, särskilt inom vård, omsorg och utbildning. Vet man inte vad man vill ha ska man inte bli förvånad om man inte får det man tror.

2) att man faktiskt kan skapa konkurrens. Ingenting blir bättre för att man går över till privata monopol. Om det offentliga ska få ut mer vård, omsorg och utbildning av det här, vilket ju är tanken, så måste det finnas en fungerande konkurrens.

3) inte ha för långa kontraktstider, att man faktiskt kan både avbryta kontraktet och se till att kontraktet faktiskt följs. Ju mer man privatiserar, desto viktigare blir den offentliga kontrollen, eftersom det ligger i marknadens natur att försöka spara pengar så mycket man kan.

– För personalen kan det finnas negativa effekter men också positiva. Om man jobbar i förskolan eller som lärare och har idéer om hur verksamheten borde bedrivas, kan personalkooperativ vara en intressant lösning.

OM PERSONALKOOPERATIV

– Det som förvånat mig väldigt mycket när det gäller stora delar av den offentliga serviceproduktionen är att vi inte har sett mer personalkooperativ.

– Det lilla personalkooperativet är en trevlig lösning. Det är ofta engagerade människor med en stark yrkesetik och det ger personalen möjligheter att utveckla sina idéer. Det betyder inte att det inte ska finnas ett demokratiskt inflytande - kommunen ska sätta upp vilka kvalitetsnormer och regler som ska gälla.

OM INDIVIDUALISERINGEN

– I den forskning jag har tillgång till förekommer två intressanta tendenser när man ser till medborgarnas värderingar. Den ena är ett starkt stöd för solidarisk finansie-

ring av de grundläggande välfärds-tjänsterna. Det andra är en stark individualism, folk vill bestämma, välja och regissera sina liv betydligt mer än tidigare. Det finns i hela västvärlden. Den nya individualismen ses ibland som ett utslag av bristande solidaritet. Men de nya individualisterna är inte mindre solidariska än tidigare. Jag har i en bok kallat det för solidarisk individualism.

– Min tolkning av detta är att vi har personer som är beredda att solidariskt finansiera den välfärdspolitik vi har men de vill ha större möjligheter till inflytande och val. Det behöver inte betyda val mellan privat och offentligt eller mellan olika privata producenter, det kan också vara val mellan olika offentliga producenter. Vi har också mer välutbildade, kunniga medborgare som ställer större krav på de tjänster som levereras. Jag anser att den offentligt producerade servicen måste på ett helt annat sätt än tidigare svara upp mot kraven på individualism och valfrihet.

OM VALFRIHETEN

– Om valfrihet ska fungera så krävs det att verksamheten bedrivs enligt fyra villkor:

1) att verksamheten styrs av de kvalitetsmål som gäller för den här verksamheten, vare sig det är privat eller offentligt huvudmannaskap.

2) att det inte sker någon ekonomisk diskriminering, alltså att de här verksamheterna inte utesluter de som vill dit därför att de inte kan betala.

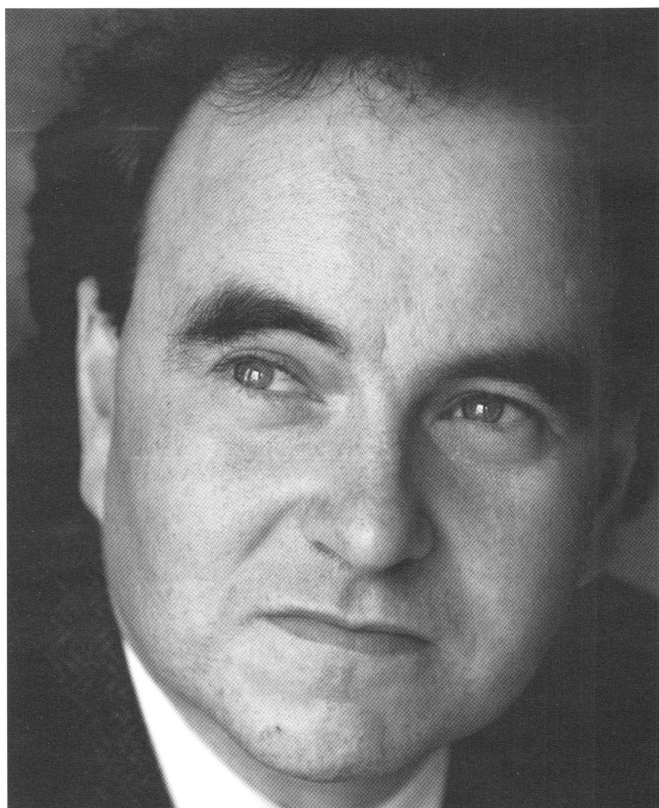
3) att man inte bara tar de lätta fallen. Det har också att göra med om konkurrensen ska ske på lika villkor.

4) att det inte sker någon annan typ av diskriminering p.g.a ras, religion, kön eller ngt annat.

Under dessa villkor menar jag att valfrihet och rättvisa kan kombineras.

– Ett område som jag tittat på är barnafödande. Man ser tydligt dels kravet på att få välja själv och det kommer underifrån. Barnmorskor och läkare berättar att kvinnor vill regissera den här processen, vilket ibland kan vara frustrerande men en viktig lärdom är att just för att vi tillät

om ska forma politiken?



*Bo Rothstein, prof. i statsvetenskap vid Göteborgs universitet.
Foto: Stefan Berg / GP
©Kamerareportage*

den här valfriheten inom den offentliga sektorn så har vi inte fått några privata BB i landet. Annars hade vi kanske fått privata lyx-BB där folk med pengar kan föda. Men om kvalitén sjunker så att kvinnor skickas hem på andra dan, då kommer de med pengar att säga: Det här vill jag inte vara med om, jag är beredd att betala 100 000 för att slippa det. Om kvalitén sjunker så att medelklassen vänder sig bort från den verksamheten då kommer medelklassen snabbt att börja fråga sig: Varför ska vi betala två gånger, dels för det vi vill ha själva, dels för det skräp som de andra får?

Då bryter systemet ihop av den enkla anledningen att det är hos medelklassen som både pengarna och rösterna finns. Då får vi ett b-system för de fattiga och medelklassen kommer att köpa sig kvalitet.

OM BEHOVSPRÖVNING

– Det finns de som vill behövspröva barnbidragen. Då kan man vilja göra samma sak med pensionen, folkpensionen, sjukvården. Det sker för närvarande ett starkt särskiljande inom svensk välfärdspolitik

och det tror jag är olyckligt. Det hotar det här systemet mycket mer än att man privatiserar viss verksamhet. Det blir alltså mer idéer om riktade insatser till särskilda grupper, kvinnor, invandrare och andra plus den explosion av socialbidrag, inte minst bland ungdomar, som vi haft sedan slutet av 80-talet, början av 90-talet. Så medan man pratar mycket om generell välfärdspolitik, ser vi en mycket kraftig ökning av selektivitet. Det innehåller ett sprängstoff som är ett hot mot varje generell politik. Det finns en sorts omvänd logik i såna här arrangemang. De börjar ofta med goda intentioner, att just den här gruppen ska få det här särskilda stödet för att kunna integreras och bli som alla andra. Men rätt snart börjar man argumentera så här: den här gruppen behöver särskilt stöd för den är väldigt annorlunda än vi andra, de har en annan kultur, identitet och förståelse av livet. Det vänds i sin motsats. Den selektiva politiken skapar en annan mentalitet, en vi-och-dom-mentalitet. Regeringens nya invandrarproposition är full av idéer om selektiv politik.

OM POLITIKERNA

– Nackdelen med målstyrning och ramlagar är att där tappar det demokratiska systemet i effektivitet. Jag har kallat detta för demokratins svarta hål. Det utövas auktoritär makt över medborgarna i för dem viktiga angelägenheter, som vård, omsorg, skola, men det finns inte möjligheter att demokratiskt styra och/eller utkräva demokratiskt ansvar.

– De stora vinnarna i den utveckling som varit är tjänstemännen. På den statliga nivån är det alltmera så att det är inte politikerna som utformar politiken utan tjänstemännen. Det slår tillbaka på det politiska systemet – varför ska man vara med i politiska partier om det är tjänstemän som utformar idéerna.

– Partierna är också idémässigt svaga. Det här är något som drar undan legitimitet för det offentliga systemet. Inom demokratin är det medborgarna och politikerna som ska tycka, sedan är det tjänstemännen som ska verkställa detta tyckande. Nu har vi det omvända, att det är tjänstemännen som är chefsideologerna.

OM VÄLFÄRDSSAMHÄLLET

– Det har gjorts nedskärningar och de är smärtsamma för en del. Men det är inte så att välfärden är raserad, det är en extrem överdrift. Jag tror att man kommer att få mer av reglering och inspektion, det kommer att bli nödvändigt för när det gäller produktionen tror jag att vi kommer att få se en betydligt större variation. Vi kommer att få se stora privata företag, små privata företag, brukarkooperativ, personalkooperativ, ideella organisationer som bedriver verksamheter, och offentliga.

Jag tror att politikerna inte inser att man balanserar på en slak lina medan folk ständigt läser om att förhållandena inte är tillräckligt bra. Ett problem är att när förhållandena är bra, är den offentliga verksamheten dålig på att tala om det. De flesta människor som kommer i kontakt med offentlig verksamhet är nöjda eller mycket nöjda med den, visar våra undersökningar.

GUDRUN EKEFLO

noterat och insänt

Regeringen svarar

Regeringen svarar här på våra frågor i samband med föregående nummers intervju med advokat Percy Bratt.

– Du frågar på vilket sätt Sverige deltar i diskussionerna och arbetet kring artikel 14 i Europakonventionen samt hur den svenska regeringen ställer sig till en utvidgning av diskrimineringsförbudet i nämnda artikel. Frågor rörande Europakonventionen sorterar under Utrikesdepartementet och de svar som jag efter kontakt med detta departementet kan ge dig är följande.

Det förekommer som du nämner i ditt brev ett arbete inom Europarådet om en utvidgning av diskrimineringsförbudet i artikel 14 och Sverige deltar givetvis aktivt i detta arbete. Dels genom medverkan i en expertkommitté samt genom medverkan i en styrkommitté för mänskliga rättigheter som sorterar direkt under Europarådets ministerkommitté.

Vissa länder förordar att ett tilläggsprotokoll bör antas med en utvidgning av artikel 14 medan andra, däribland Sverige, anser att en separat konvention skulle vara att föredra. Sverige har ställt sig något frågande till om utarbetandet av ett tilläggsprotokoll till Europakonventionen med ett mer generellt diskrimineringsförbud är det bästa sättet att komma tillrätta med diskriminering.

Oavsett vilken väg som slutligen väljs finns Sverige med i diskussionen och arbetet med att utarbeta ett så bra dokument som möjligt.

PIA STARK ÄMNESSAKKUNNIG
JUSTITIEDEPARTEMENTET

Ikapp – nyhetsbyrå för vem?

GIL, Göteborgskooperativet för Independent Living:s verksamhetsledare Rolf Bergfors blev nyligen upprindad av en journalist på GP. Man ville skriva en artikel om de "skenande" kostnaderna för personlig assistans. Bakgrunden var en bulletin från "Ikapp", nyligen startad av HSO, Handikappförbundens Samarbetsorganisation. Vi reagerade med stor förvåning.

Ett antal s.k. nyhetsbyråer har på senare tid växt fram. Gemensamt för många av dessa är att de inte förmedlar balanserade nyheter där olika åsikter får komma till tals. Tvärtom har det oftast visat sig att de i själva verket är renodlade propagandaredskap för den ena eller andra åsikten.

Med HSO: starka band till socialdemokratien skulle i så fall Ikapp fungera som en propagandamaskin för socialdemokratisk handikappolitik.

Det var den aktuella bulletinen som fick oss att reagera. Bakgrunden är RFV:s senaste siffror om "skenande" kostnader för assistansersättningen. I en intervju med Else-Marie Möller, avdelningsdirektör på enheten för handikappförmåner och arbetsskador på Riksförsäkringsverket, samt en annan intervju med Kristina Mårtensson, politiskt sakkunnig på socialdepartementet, bekräftar "ikapp" genom avsaknaden av kritisk analys, i princip deras teser. Dels att kostnaderna skenar iväg på ett oacceptabelt sätt, dels att detta i grunden beror på felaktiga kalkyler av den borgerliga regering som hade makten när LASS-reformen genomfördes.

Till saken hör att många journalister också har en tendens att okritiskt hantera dessa "nyhetsbyråers" bulletiner som fakta. De är ofta välskrivna, korta och koncisa. Det är bekvämt att bara klippa och klistra in så att säga.

GP ville emellertid göra en intervju med Rolf Bergfors och fick då erfara att problemet är mer komplicerat än vad som antyds.

Rolf klagade för det första att LASS-reformen är en rättighetslag likt sjukförsäkringslagen, och till den måste det ju alltid finnas pengar. För det andra så har själva reformen lett till att många som i valet mellan pest eller kolera istället lidit och valt bort hemtjänst och boendeservice, nu fått nya möjligheter att söka assistans för sina behov. Det fanns alltså ett mörkertal utöver den kalyderade personkretsen.

Trots dessa klagöanden från Rolf Bergfors nöjde sig GP med en notis som byggde på informationen från Ikapp.

RED

Omöjliga kuvert

Kan det vara symboliskt för försäkringskassans kritiserade bemötande, eller? Kassan tillhör i alla fall dem som korresponderar i de sparkuvert som bara med god fingerfärdighet kan göras tillgängliga. Även den gamla hederliga brevknyven kommer till korta, och märk väl man **måste** öppna på alla tre hållen.

Äldre människor och människor med funktionshinder gör ej besvär. RED

Antidiskrimineringslagar efter amerikanskt mönster föreslås

Redan 1997 beslutades i samband med starten av Independent Living Sverige i Göteborg att huvudinriktningen för organisationens arbete var att skapa opinion för att förbättra situationen för landets funktionshindrade genom juridisk argumentation snarare än genom sedvanlig partipolitisk påverkan.

Skälet till detta – då som nu – är att många myndigheter, organisationer, företag, politiker, tjänstemän och byråkrater medvetet eller omedvetet negligerar och till och med bryter mot idag gällande lagar. IL-rörelsen kräver en effektiv och förstärkt

lagstiftning som överallt i samhället förhindrar diskriminering av funktionshindrade.

Det är därför glädjande att konstatera att dessa tankar nu också slagit rot utanför IL-rörelsen. En arbetsgrupp med ledamöter från SRF, DHR, NHR, HSO och RBU har under ordförandeskap av Stefan Käll, NHR, under sommaren framlagt en liten skrift med namnet "Tankar kring en ny antidiskrimineringslag."

Gruppen konstaterar att behovet av en antidiskrimineringslagstiftning är stort. Ny lagstiftning på grundlagsnivå, i brottsbalken och i speciallagstiftning bör infö-

ras för att stävja diskriminering av funktionshindrade människor i all verksamhet som riktar sig till allmänheten.

Arbetsgruppen föreslår ordentligt kännbara straff för den som bryter mot de nya lagarna, både i form av böter och indragna näringstillstånd. Diskrimineringsförbudet bör gälla över hela linjen, för både enskilda människor, företag, organisationer, myndigheter, föreslår arbetsgruppen som i sitt arbete haft den amerikanska ADA-lagstiftningen som rättesnöre.

RED*

"Handikappmall" och "mönsterkrympling"

I föregående nummer av STILETTEN fick vi möta Gert Persson, som arbetar på Försäkringskassan. Gert är rullstolsburen och engagerad i Riksföreningen för Trafik och Polioskadade. Gert ogillar personlig assistans. Han är kritisk mot LASS som han föraktfullt kallar "Lagen om anställt sällskap". Utan betänkligheter delar Gert med sig av de odiskutabla sakkunskaper han anser sig besitta i sina dubbla egenskaper av tjänsteman och funktionshindrad. Personliga assistenter är "enda vän och kontakt med yttervärlden". Assistenten tar alla initiativ, kontakt med myndigheter, ringer, korresponderar, hittar på fritidssysselsättningar. Allt enligt Gert.

"Livet är ju slut om man blir förtidspensionerad vid 30. Det handlar om att i första hand få ett jobb, en fot in i arbetslivet, för att sedan arbeta sig upp i karriär", fastställer Gert vidare.

Att döma av Gerts egna uttalanden blev han funktionshindrad i vuxen ålder.

"Jag tyckte själv att det var bra att komma hem och ensam tvingas steka ägg och koka kaffe. Det gjorde att jag bör-

jade fungera igen", säger Gert, som menar att han skulle "förlora ekonomiskt" på att ha personliga assistenter. Hemtjänsten fungerar ändå bättre än personlig assistans, slår Gert fast.

Jaha, det var ju bra. Säkert skulle vi alla fröjda oss åt Gerts förträfflighet bara det inte vore för Gerts rigiditet och totala oförmåga att se bortom sin egen situation. Bortom Gert, alltså. Med förfäran inser man att Gert utnämnt sig själv till både "handikappmall" och "mönsterkrympling". Och visst, Gert skulle gärna för mig få sitta där alldeles i fred i sin självförhärlikande bubbla om det inte vore så att han sitter på helt fel plats. Handläggare på Försäkringskassan är ingen lämplig sysselsättning för en människa som inte har större inlevelseförmåga och flexibilitet än en gråsten.

Själv har jag ett stort funktionshinder sedan födelsen och har aldrig kunnat koka vare sig ägg eller kaffe. Till detta och allt annat praktiskt som krävs för att en människa ska överleva, måste jag ha assistans. Och trots att jag, för närvarande, inte har möjlighet att yrkesarbeta och göra

karriär kan jag t.ex. skriva den här artikeln. Vilket onekligen gör livet värt att leva.

Man slås av förfäran när man inser vad Gerts yrkesutövande i kombination med den människosyn han uttrycker kan leda till. Personliga tragedier, ja, katastrof för "kunderna".

Om Försäkringskassans tjänstemän i allt större utsträckning börjar agera utifrån den cynism och brist på empati som Gert personifierar är det till exempel inget att förvånas över om häcklöperskan Ludmilla Engqvist:s närmast övermänskliga prestationsförmåga i framtiden kan bli normbildande för Sveriges cancer-sjuka.

Lyckas Ludmilla ta VM-medalj mellan cellgiftbehandlingarna, så är det väl inte för mycket begärt att andra cancerdrabbade åtminstone slutar gnälla och pallrar sig iväg till jobbet.

Gerts resonemang kring den personliga assistansen innebär en fara för människors liv och säkerhet. En samhällsfara.

EMELIE AKSELSON*

AL I STIL OCH MEDLEM I IL SVERIGE

Svar till Gert Perssons LASS – "Lagen om anställt sällskap"

Jag vill här mycket kort och bara ur ett par aspekter bemöta Gert Persson och hans inlägg i det föregående numret av STILETTEN och i övrigt hänvisa till vår bok *GIL-projektet – På lika villkor* som kan beställas från GIL, Göteborgskooperativet för Independent Living. GIL som är en del av den internationella medborgarrättsrörelsen Independent Living,

var också med att etablera konceptet personlig assistans, senare en del av grunden till LASS-reformen.

Vad jag förstår av din artikel så syftar du på att de personer som är i arbetsför ålder inte använder reformen på det sätt som denna ger möjlighet till.

Föräldrar med funktionshindrade barn samt de som har ett så stort funktions-

hinder att arbete inte är möjligt faller väl utanför denna diskussion. Ingen förälder som fått denna avlastning kan väl rimligen se assistans som anställt sällskap. Psykiskt funktionshindrade har inget annat rimligt val.

ROLF BERGFORS, ORDF. GIL*

Redaktionen kontaktade Gert Persson som kommer med genmäle i nästa nummer.

Sverige behöver en r

Låt mig säga det på en gång: jag har alltid varit en vän av den svenska välfärdsstaten.

Nedskärningarna oroar dock. Och privatiseringarna. Jag tycker t ex inte om systemet att kommunen ackorderat ut min 94-åriga dementa mammas gruppboende till lägstbjudande entreprenör. Och efter min andra höftoperation nyligen bekostade landstinget ingen vistelse på rehabiliteringshem. Jag fick betala den helt nödvändiga rehabiliteringen själv, det kostade 1650 kr/dygn. För fem år sen betalade jag 80kr/dygn för elva dagar.

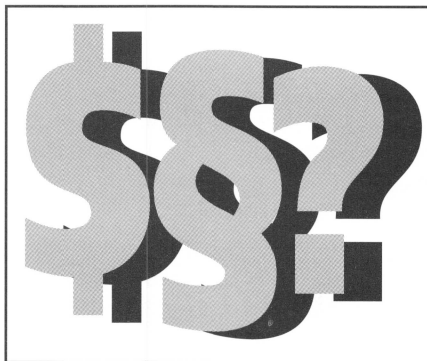
Förhållningssättet bland människor till förändringar av det här slaget skiftar. En hel del är positiva. Jag hör till dem som uppbragt talar om politikernas svek och, enligt min uppfattning, felaktiga prioriteringar. Men min grundinställning är ändå tacksamhet över allt jag fått och ännu får. Jag tycker att jag får valuta för den skatt jag betalar. Maktlös känner jag mig inte. *Säga ifrån* kan man ju göra – och därmed komma ganska långt inom systemets ram. Men kanske saknar jag relevant erfarenhet?

Detta är tankar jag får när jag läser Lars Trägårdhs *Bemäktiga individerna. Om domstolarna, lagen och de individuella rättigheterna i Sverige*. Lars Trägårdh är Assistant Professor i europeisk historia vid Columbia University i New York. Skrifte

Titeln gjorde mig först lite undrande. "Bemäktiga" som transitivt verb finns inte i min svenska ordbok. Är ordet en nyskapelse som översättning av det engelska "empower" – att ge individen makt över det egna tillvaron?

DEMOKRATINS SVARTA HÅL

Olika utredningar och studier, t ex *Demokrati och medborgarskap* (SNS 1998) visar att många människor i Sverige tycker sig ha relativt stort inflytande när det gäller varukonsumtion och arbete. Däremot känner de vanmakt gentemot den offentliga servicen: skola, dagis, sjukvård, arbetsmarknadsmyndigheter – just de områden där den starka staten dominerar som mest. Trägårdhs huvudtes för att förklara detta "tomrum i den svenska politiska kulturens hjärta" är "rättsväs-



endets svaga ställning inom det politiska systemet. Svenska individer....tvingas att söka vägen till makt indirekt via politiska partier och föreningarnas remissyttranden, vilket inte sällan leder rakt in i ... demokratis svarta hål."

Trägårdhs skrift är indelad i tre avsnitt. I det första tar han upp kritik mot "det demokratiska underskottet" inom välfärdsstaten. I det andra avsnittet diskuterar han begrepp som makt och rättigheter. I den avslutande delen redogör han för "rättighetsrevolutionen" i USA och diskuterar förutsättningarna för åtminstone en "rättighetsrevolutionsunge" i Sverige.

VANMAKT OCH EGENMAKT

I SSU-skriften *Egenmakt och social ekonomi* (1993) lanserades just begreppet "egenmakt" av unga socialdemokrater. "Mitt i välfärden känner människor vanmakt" skriver förre SSU-ordföranden Karl-Petter Thorwaldsson. "Egenmakt" blir då motpolen, lösningen.

Trägårdh finner att SSU:arnas oro främst gäller arbetslivet och det offentliga politiska livet. De föreslår att medborgarna löser samhällsproblemen på det lokala planet, bl a genom att bilda kooperativ. Man önskar inte privata, marknadsdrivna lösningar. I den kooperativa formen finns det goda arbetet som ger makt över arbete och arbetsplats. Egenmakt är makt tillsammans.

Samtidigt som jag arbetar med denna artikel läser och hör jag om två lyckade kooperativa projekt inom den svenska vården. Det ena är hälsocentralen Acka i Västerhaninge utanför Stockholm. Det andra är ett hälsohem i Hoting i Jämtland. Hur vanliga är sådana personalkooperativ

i Sverige idag?

SSU:arna talar också om en kraftig decentralisering av verksamheten inom den gemensamma sektorn.

"... egenmakten har ingenting att göra med den borgerliga valfriheten", skriver SSU i skriften *När viljan finns: Egenmakt – en exempelsamling* (1995). "Egenmakten är social. Den förutsätter att medborgarna lever i ett samhälle; i en gemenskap där olika individer samverkar för att deras intressen sammanfaller, för att deras liv och vardag är sammanflätade..."

Trägårdh kommenterar att välfärdsstatens faktiska struktur "handlar om allt annat än att medborgaren formar sin egen vardag vad det gäller skola, sjukvård, äldreomsorg".

SOLIDARITET FÖR INDIVIDUELL FRIHET

"Brukarmakt" och "valfrihet" är honnörsbegrepp för socialdemokraterna Casten von Otter och Richard Saltman i skriften *Valfrihet som styrmedel* (1990). De ser att individen är "maktlös som nyttjare av offentlig service".

Saltmans och von Otters recept är att valfrihet ska utformas som val inom den offentliga sektorn genom offentlig konkurrens. Trägårdh kommenterar att de i första hand är ute efter att "rädda systemet". De vill "tämja den centrifugala kraft som de anar i kraven på valfrihet". De vill "rädda den generella välfärdspolitik från hotet att den nya konsumentmedborgaren ska välja bort hela systemet". De vill solidaritet före individuell frihet.

SERVICEN PÅ BILVERKSTAD OCH DAGIS

Bo Rothstein är ytterligare en socialdemokrat som vill överbrygga vad han upplever som en falsk motsättning mellan ökade krav på individuell valfrihet å ena sidan och idén om en solidarisk välfärdsmodell å den andra. Han jämför situationen för en medborgare som är missnöjd med en bilreparation med en som är missnöjd med sitt barns dagis. Den missnöjde bilägaren kan byta verkstad utan särskilt tillstånd, kan ta kontakt med KO, dra verkstadsägare inför domstol i en civilrättslig process och överklaga i nästa instans.

Rättighetsrevolution!

Dagisföräldern däremot måste ha "tillåtelse av en offentlig instans" för att få byta dagis. Rothstein argumenterar för att föräldern ska kunna välja bort ett misskvaligt dagis. (Jag gjorde en koll av hur det går till just i min egen kommun, Danderyd, och får veta att här byter man dagis som ett "enskilt föräldrabeslut" utan kontakt med myndigheter. Är detta ett undantag i Sverige?)

ANVÄND DOMSTOLSNETET

Att i Sverige gå till domstol när man är missnöjd med den offentliga sektorn är inte aktuellt. Vad man kan göra är att vädja till personalen, uppvakta lokala politiker, byta parti vid nästa val. Osäkra och långsiktiga åtgärder, anser Rothstein och Trägårdh.

Trägårdh pläderar *dels* för marknadens stora styrka som en arena där vi som konsument kan signalera vad vi vill ha och inte ha. Och *dels* för att medborgaren ska utnyttja domstolsväsendet för att driva sin rätt. Finner en domstol att en bilreparatör, ett daghem eller ett sjukhus enligt lagen gjort fel, då kan ett fällande domslut enligt Trägårdh fylla två avgörande behov: att ge rätt och kompensation till den förfördelade parten, och ge den felande parten ett kännbart straff. En tydlig signal som kan leda till bättring *som andra senare har nytta av*.

TRE SLAGS MAK

Man kan tänka sig att individen har eller skulle kunna ha tre typer av makt i samhället, skriver Trägårdh i skriftens andra avsnitt, där han söker definiera olika centrala begrepp i debatten. Dels har vi *ekonomisk makt* i vår kapacitet som konsument, dels *politisk makt* som väljare. Slutligen finns den *juridiska makten*, som följer med utkrävbara, "egentliga" rättigheter. Konsumentlagstiftningen är en källa till sådan juridiskt utkrävbar makt.

Den politiska makten är i Sverige den minst kontroversiella.

Individens fria ekonomiska makt fordrar däremot att den demokratiska staten ger upp en del av sin suveränitet till förmån för marknadskrafter.

Likaså innebär en stärkt individuell juridisk makt en inskränkning av statens



makt.

Förenklat kan man säga att *inflytandet* hör hemma i den politiska maktdiskussionen, *valfrihet* i den ekonomiska och *rättigheter* i den juridiska.

MAKTDISKUSSION SAKNAS

Trägårdh saknar en djupare diskussion i Sverige om just maktförhållandena. Den är låst, menar han. Den centrala låsningen är uppfattningen att ett system med förstärkta juridiska rättigheter, ökad valfrihet och kontroll över egna ekonomiska resurser leder till att de starka vinner på de svagas bekostnad. Demokrati/solidaritets ställs mot egentliga, individuella rättigheter.

Trägårdh menar tvärtom att *enskilda individers pionjärsatser för att juridiskt utkräva sina rättigheter kan komma andra till godo* – särskilt om individer organiserar sig på "klassiskt folkrörelsemanér" för att tillsammans stärka sig i förhållande till företag och myndigheter.

Trägårdh framhåller handikapprörelsens pionjärsroll för att få in ett rättighetstänkande i den svenska politiska debatten. Jag tror att han med "handikapprörelsen" i detta fall menar främst Independent Living. I litteraturlistan återfinns nämligen vad jag kan se bara en referens till en författare med hemvist i handikapprörelsen: Adolf Ratzka och en artikel av honom i Socialpolitik 2, 1998.

KVASIRÄTTIGHETER

Också begreppet rättigheter bör preciseras. Trägårdh citerar Lotta Westerhäll i boken *Patienträttigheter* (1994). Westerhäll talar om *egentliga rättigheter* med juridiska möjligheter att överklaga, om *kvasirättigheter* och om *målorienterade*

rättigheter. För Westerhäll är den svenska sjukvården en kvasirättighet, eftersom medborgarna endast har tillgång till den i den omfattning som vårdgivaren har råd med den. Visserligen finns Hälso- och sjukvårdslagen HSL, men den talar, säger Westerhäll, om landstingens och kommunernas skyldigheter *men inte om patienternas rättigheter*. Det saknas inom sjukvården en lagskyddad rättighet för den enskilde.

Ett exempel på målorienterade rättigheter, slutligen, är FN:s konvention om de mänskliga rättigheterna. Det handlar här om normer, om en önskvärd anständighetsnivå. Vid brott mot dessa rättigheter saknas juridiska möjligheter att överklaga.

RÄTTIGHETSEKOLUTIONEN I USA

Slutligen pläderar Trägårdh för att man i Sverige öppnar domstolsväsendet till att bli en arena där enskilda individer och organisationer kan kräva och genomdriva sin rätt.

Det är intressant att läsa den historiska redogörelsen för hur denna arena skapats i USA. I början av seklet var det främst de stora företagen som utnyttjade domstolsväsendet till sin fördel. Efter det första världskriget växte så organisationer som ACLU, American Civil Liberties Union, fram. ACLU och andra byggde upp ett nätverk av duktiga advokater och lotsade viktiga testfall den långa vägen genom hela domstolsväsendet upp till högsta domstolen. De blev ett föredöme. Advokatyret ändrade karaktär. Tidigare hade advokater varit vita män, lierade med de stora företagen. Redan under 30-talet hade yrket spritts till bl a svarta och kvinnor, och man samarbetade mer och mer med medborgarrörelserna.

MOTSTÅND FRÅN HÖGER

Men den "riktiga" rättighetsrevolutionen ägde rum först under 50- och 60-talen. Då skapades en rad nya lagar, t ex Civil Rights Act 1964, som gjorde det möjligt att föra kampen mot diskriminering vidare.

Resultatet har blivit att de federala domstolarna i USA idag är intimt inblandade i frågor som tidigare var reserve-

rade för kongressen och Vita huset: utbildning, välfärd, sjukvård, miljö, arbets-skyddslagstiftning... Det finns fler privatpraktiserande advokater i New York än i hela Tyskland, vilket visar hur tillgänglig juridisk makt är för gemene man, skriver Trägårdh.

Men pengar måste man ha för att kunna vända sig till juristerna! 20 miljoner människor lever under fattigdoms-strecket i USA. Detta är något som Trägårdh förbigår.

"Juridisk aktivism" och rättighets-revolutionen har i USA blivit sammanflätade. Och motståndet mot denna politiska kultur kommer från höger – t ex från den mäktiga hälso- och sjukvårdsindustrin som motsätter sig patienternas rättigheter att driva sina krav via domstolar.

GRUPPER UTANFÖR SVENSK VÄLFÄRD

Trägårdh underkänner inte den svenska välfärden och idealiserar inte heller det amerikanska systemet. "Att bortse från de landvinningar som gjorts i Sverige... vore orimligt, likaväl som att bortse från det faktum att 43 miljoner amerikaner idag står utan sjukförsäkring". Men vi har börjat inse och ta på allvar att det "hela tiden funnits grupper och individer i Sverige som hamnat utanför den officiellt sanktionerade gemenskapsideologin".

Detta blev extra tydligt genom den svenska steriliseringsdebatten 1997. Häpna och förskräckta insåg vi att mellan 1935 och 1974 steriliserades 63 000 människor i Sverige, varav ca 90% kvinnor. I 15-20 % av fallen anses det ha skett genom tvång. Hur många som utsattes för detta ingrepp genom halvt tvång eller övertalning är en annan historia.

MER JÄVLAR-ANAMMA I USA

Trägårdh kommer sedan in på den amerikanska handikapprörelsens mångåriga, hårda och slutligen framgångsrika kamp för att genomdriva ADA, Americans with Disability Act, som det tidigare berättats om i STILETTEN. ADA handlar främst om tillgänglighet till byggnader och transportmedel. Och man har vakthundsgenorganisationer, berättar Trägårdh, "ständigt på jakt efter förbrytare mot ADAs lagar vilka de kan hota med stämning och kännbara straff".

Dessa rättsliga instrument har en mobiliserande effekt. Lars Lindberg i den svenska handikapprörelsen betecknar sig själv som hemmahörande inom socialdemokratins vänsterflygel. Han berättar efter ett studiebesök i USA: "Ser man till agerande och engagemang så överstiger



den amerikanska handikapprörelsen den svenska. Gräsrötterna är involverade på ett helt annat sätt i det politiska påtryckningsarbetet. Jag kan garantera att man som funktionshindrad känner bra mycket större jävlar-anamma efter att ha deltagit i ett möte i USA än i Sverige".

När jag läser detta minns jag ett möte i Stockholm hösten 1998. Inbjuden gäst var bl a Judy Heumann, en av ledarna i kampen för ADA och idag med federalt ansvar för handikappfrågor. Åhörarna var människor från svensk handikapprörelse, som bl a berättade för Heumann om kommunernas välkända domstols-trots. Heuman blev både häpen och arg. "Men varför i Herrans namn agerar ni inte? Överklagar? Driver era frågor tills ni vinner?" Ungefär så minns jag att hon och hennes medhjälpare sa och deras eld stod i bjärt kontrast till den – åtminstone vid det tillfället – uppgivna stämning som härskade i den svenska gruppen.

BLI ARG

– MEN BEHÅLL VÄLFÄRDSSYSTEMET

Kanske bidrar svensk konflikträdsla till att vi i Sverige inte har utvecklat de juridisk-politiska instrument som varit så effektiva i USA? Vi vill hellre diskutera oss fram till lösningar, arbeta långsiktigt. Men vi vet ju att detta inte alltid räcker. En enda kommun i Sverige – Sundbyberg – uppfyller de krav på tillgänglighet som formulerades i FN:s konventioner för fem år sen. För att inte tala om det utbredda och redan nämnda kommunala domstolstrotset när det gäller assistans till och tillgänglighet för funktionshindrade.

Trägårdh uttrycker sig positivt om Independent Livings kamp för att svenskar på ett helt annat sätt än idag ska driva sina rättigheter. Han ser också Sveriges medlemskap i EU som en öppen dörr mot ett delvis annat rättstänkande. "Det står redan klart", skriver han, "att det framväxande alleuropeiska domstolsväsendet kommer att få en helt annan status och maktposition än de gamla nationella sys-

temen". Vi är redan inne i en slags amerikanisering av den politiska kulturen.

Lars Trägårdh är svensk och arbetar i USA. Hans debattskrift ger mig nya insikter om amerikanskt rättsväsende och om faller i svensk välfärd. Ändå vill jag avsluta med ett citat från den amerikanska rättsskämpan Judy Heumann (STILETTEN 3/98):

– Ni måste bli arga – ta tio rullstolar och försök klättra upp på bussar. Ni måste bedriva omstörtande verksamhet. Men se samtidigt till att ingen någonsin skär ner på bidragen. Ni måste behålla ... välfärds-systemet!

ULLA LOVÉN

Fakta

Demokratiutredningen analyserar den svenska folkstyrelsens förutsättningar inför 2000-talet. Den tillsattes 1998 av demokrati-minister Britta Lejon och har bl a fått i uppdrag att förklara det sjunkande valdeltagandet i Sverige samt stimulera det demokratiska engagemanget. Slutbetänkandet läggs fram vid sekelskiftet.

Under arbetets gång utges det en skriftserie och det anordnas offentliga seminarier. Det finns en webbplats för debatt och information:

www.demokratorget.gov.se

Utredningens ordförande är Bengt Göransson, tel 08-453 41 04 och huvudsekreterare Erik Amnå, tel 08-405 49 16. Post-adressen är Demokratiutredningen, 103 33 Stockholm, besöksadressen Regeringsgatan 30-32 och faxnumret 08-411 24 67.

E-post: margareta.meyer@justice.ministry.se

Lars Trägårdhs skrift är nummer 20 i Demokratiutredningens skriftserie och har beteckningen SOU 1998:103. Den är ett debatt-inlägg, inte ett delbetänkande.

Sakuppgifterna om svensk steriliseringspolitik härrör från Sveriges Radios P1 990903, programmet Människor och tro.

SNS= Studieförbundet Näringsliv och Samhälle.



Foto: Fänforsen

Skulle jag kunna...?

Semester och resan gick till Dalarna...X 2000 fungerade alldeles ypperligt, solen sken, mackorna var goda och kaffet delikat. Kan en semester inledas bättre.? Vi kom till vandrarhemmet Snöåbruk. Hjärtat slog dubbelslag av glädje. Snöåbruk ligger i en gammal bruksmiljö inbäddat i lummig grönska med forsen dånande nedanför huvudbyggnaden.

Oron över att inte fungera i miljön försvann snabbt. Rummet var tillräckligt stort, ramp till huset, ramp till toaletten och den var stor nog för en elrullstol. Ett litet problem var gruset på gårdsplanen. Men det skulle åtgärdas.

Vi åt en underbar middag första dagen. Den fyllde hela ens gourmandsinne med välbehag och lättja. Personalen på Snöåbruk var en fröjd att umgås med. Det fanns inga problem som inte gick att lösa.

Dag två skulle det ske. Vi skulle forsranna! Vaknade med hjärtat i halsgropen och en känsla av att, "jag är nog inte riktigt klok"... Jag insåg att jag inom två timmar skulle befinna mig i en flotte som skulle ta sig nedför forsen, skuttandes, hoppandes, snurrandes i en rasande hastighet. Jag, utan fungerande ben???. Otäckt, tyckte jag då, rent av absurt, gallet, hemskt. Samlade ihop oss och begav

oss av. Hjärtat bultade och hamrade i bröstkorgen. När vi kom dit möttes vi av leende, varma människor som helt och hållet bestämt sig för att detta gick att lösa. Vi fick titta på flotten, diskutera oss fram till bästa sättet att sitta, och blev även instruerade om hur man betar sig ifall oturen skulle vara framme. Mot forsen gick det i en röd folkabuss, sittandes på golvet med hjälmar, flytvästar, vådräkter och trevliga roddare.

Vi letade efter lämpligaste stället att ta mig till flotten och i den. Vi fann det. En grässlätt, en brygga och flotten lastades ur. Vi kämpade lite och till slut satt jag i flotten. Det var dags! I sakta mak rodde vi ut i älven, jag kanske inte ska säga vi för jag var den enda som inte rodde. Så elogerna för detta ska allt gå till roddarna och min assistent Åsa.

Älven var bedårande vacker. Hägrar, bäverbon, tät skog och spegelblank yta. En underbar upplevelse av ro, fridfullhet och naturskönhet. Ljudet steg, ljudet av forsens brusande.

Roddare satte sig till rätta, jag fick instruktioner! Ljudet ökade! Hjälarna sattes på, Åsa läste mina ben med sina ben och sen bar det utför.

Underbart, ljuvligt, spännande, kitt-

lande, fantastiskt. En upplevelse som jag absolut vill göra igen och fler med mig hoppas jag. Det var så fantastiskt att sitta i denna flotte guppandes och virvlande nedför, uppför, hit och dit i forsens virvlar. Det kändes i magen, det yrsnade av alla intryck i huvudet, adrenalinet pumpade för fullt. Sen kom lugnet som gav tillfälle att känna efter, skratten bubblade i hela kroppen och allt var helt enkelt underbart. Tystnaden som kommer efteråt är sakral och omtumlande. Ger tid till eftertanke och insikt om att man kan så mycket mer än man tror.

Turen gick omväxlande i mycket lugn takt, avlöst av virvlar. Detta för att vi skulle känna efter om forsranning var något för oss med funktionshinder. På Fänforsen har man ansökt om bidrag för maximal anpassning. Man har även planer på att starta vinteraktiviteter som skotersafari och vill nu få reda på om det finns ett intresse för detta.

Blir du nyfiken och vill testa? Ring till mig eller direkt till Fänforsen om du är intresserad. Mig når du på 08-506 221 57 och till Fänforsen är det 0241-233 55.

HÄLSNINGAR GUNILLA HÄRDBERG*

Det här är ju

– Det här är ju som det var i Sydafrika. Det är ju ren diskriminering. Skånetrafik i Malmö förbjuder människor som kör rullstol att åka buss. Apartheid alltså.

Orden är stridbara 19-åriga Independent Living Sverige-medlemmen Emelie Akselsons. Nyligen riksbekant i TV.

Sist STILETTEN berättade om hennes framfart, var när hon tillsammans med en rullstolskörande kompis från Italien skulle åka en av SL:s "anpassade" låggolybussar i Stockholm.

– Åk färdtjänst för helvete, var budskapet och chauffören vägrade dem att komma ombord. Pinsamt för den svenska huvudstaden, inte minst med tanke på Emelies rapport om Roms föredömliga anpassning av sina bussar (STILETTEN nr 2, 98).

Det hela började med att mamma Annika läste en insändare i lokaltidningen om att en man som körde rullstol, tillsammans med sin personliga assistent vägrades åka buss. Insändaren menade att detta var ren och skär diskriminering från busschaufförens sida. Men det var Per Arne Jonsson på Linjebuss i Malmö:s svar på insändaren, som var den tändande gnistan.

”Vi beklagar det inträffade, men av trafiksäkerhetsskäl måste rullstolar förankras så att resenärer kan färdas på ett tryggt sätt. Det saknas ännu godkända anordningar för förankringar av rullstolar i stadsbussarna. Rullstolsburna personer kan dock resa med om de kan sitta på bussarnas ordinarie säten och då transporteras med rullstolen hopfäld”.

Emelie och Annika kontaktade Skånetrafiken, som bekräftade att det råder rullstolsförbud på bussarna sedan mycket lång tid tillbaka. De anmälde då Region Skåne (landstinget) och Skånetrafiken till Handikappombudsmannen för brott mot FN:s standardregler om mänskliga rättigheter vad gäller tillgänglighet. Ilmar Reepalu på Kommunstyrelsen i Malmö fick samtidigt följande brev.

”Översänder kopia för kännedom av min anmälan till Handikappombudsmannen. Jag är medveten om att kollek-



Emelie Akselson och hennes syster och assistent Larissa. Foto: Lars Andersson

tivtrafiken handhas av Region Skåne och Skånetrafiken, men anser det vara av yttersta vikt att ni inser vad som pågår i staden. Naturligtvis är detta en stor skam för Er i övrigt så vackra och trevliga stad.

I Stockholm och annorstädes färdas människor i rullstol med kollektivtrafiken. Utan fastspänningsanordningar! Själv har jag åkt så under femton års tid. Visst har det inneburit problem med bussar som inte varit anpassade alls, men därifrån till att förbjuda rullstolsburna tillträde till allmänna kommunikationer är steget oändligt stort. Det är ingenting annat än aktiv diskriminering!!! Och detta i en tid då man arbetar politiskt såväl nationellt som internationellt för att instifta anti-diskrimineringslagar!

Nästa år invigs Öresundsbron. Bo-

mässan ska förläggas till Malmö mm. Under rådande förhållanden blir det nödvändigt att varna rullstolsburna, deras familjer och människor i gemen som tar avstånd från att medmänniskor kränks och diskrimineras, för att bege sig till Malmö.

Det är min förhoppning att Ni omgående agerar för att lösa rådande missförhållanden.

Emelie Akselson.”

Anmälan till HO skickades till massmedia och förutom Riksrådet och lokalpressen nappade TV4. Inför rullande kameror nekades Emelie att resa med det lokala kollektivtrafikbolaget Skånetrafiken. De chockerande bilderna sändes ut på TV4:s riksnät.

apartheid!

– NEJ! NEJ! NEJ! INGA RULLSTOLAR! INGA RULLSTOLAR! skrek chauffören i den första bussen som stannade, berättar Emelie. Vi undrade varför, och han svarade: "Det är bestämt så! Åk färdtjänst istället!", sen smällde han igen dörren framför näsan på oss och även andra väntande resenärer. De började bulta på dörren och efter ett tag öppnade han en liten springa för dem att komma in.

Sedan dess har ni även hunnit polisanmäla kommunen?

– Ja, i Independent Living Sveriges namn har vi gjort en polisanmälan mot Region Skåne och Skånetrafiken, dels för att ta reda på om det är de som gör fel när man förbjuder rullstolsburna att åka buss, eller om andra kommuner som tillåter det bryter mot lagen. Dels vill vi undersöka vart de öronmärkta statliga medel, 150 mkr kronor, som skulle ha används till denna typ av anpassning tagit vägen. Hitills har 17 mkr används till anpassning av terminaler enligt vad Skånetrafiken påstår. Men det första de borde göra är ju att se till att alla kan åka, menar Emelie med eftertryck. Bara för att man inte anpassat bussarna för en grupp ska inte denna grupp utestängas.

– Man diskriminerar en liten grupp genom att hävda att rullstolarna kan komma i rullning, men vad skulle hända om man tillämpade samma regler mot barnvagnar...? tillfogar mamma Annika i bakgrunden.

Man brukar ju använda uttrycket "ung och arg" men vad är det som skiljer dig från många av oss andra? Både äldre och yngre. Jag menar, vad är det som gör att

Med bildbeskrivningen vill vi försöka åter skapa den känsla man får inför en dörrspringa som bara tillåter gående resenärer att stiga ombord på bussen. Fotografen ville inte ta några bilder av en arg busschaufför, med risk för att själv stöta sig med den yrkeskåren i Malmö. Foto: Lars Andersson

Independent Living Sverige Polisanmäler och HO-anmäler landstinget

ILS, Independent Living Sverige har anmält landstinget i Malmö och dess anlitade bussbolag Skånetrafiken till HO, Handikappombudsmannen. Genom lokala regler utövar de "aktiv diskriminering" helt i strid med FN:s 22 standardregler om tillgänglighet för människor med funktionshinder.

ILS har dessutom polisanmält landstinget för att klargöra om det är olagligt att med föreskrifter utestänga en grupp medborgare från att resa med allmänna transporter.

Vidare vill man undersöka vart de 150 miljoner kronor statliga medel som var tänkta för anpassning av kollektivtrafiken tagit vägen.

INGA BUSSAR ÄR ANPASSADE
ILS poängterar att det i Sverige inte existerar några anpassade bussar i ordets verkliga mening.

Anpassade bussar ska vara av låggolvtyp och försedda med lyftplatta och fästen som resenären själv kan manövrera. Det är nämligen omöjligt att med tunga elrullstolar ta sig ombord på de s.k. anpassade låggolvbussarna

Bussar av denna verkligt anpassade typ tillverkas bl.a. av Volvo och exporteras, men säljs paradoxalt nog inte i Sverige. RED*

du inte bara reagerar utan även agerar mot det som du tycker är orätt?

– Jag tror att många funktionshindrade skäms för att de inser att vi är diskriminerade. Och eftersom man skäms vill man inte heller sticka ut hakan och protestera. Jag tycker istället att de som diskriminerar borde skämmas.

ROLAND EWERS*

Buss med fullständiga rättigheter

Buss med fullständiga rättigheter. Ja, skämt å sido, men det är faktiskt vad man kan säga om de bussar som rullar i Rom och som Emelie Akselson visade redan i STILETTEN nr 2, 98.

Bussen närmar sig hållplatsen och chauffören uppmärksammar en väntande resenär som kör rullstol. När han stannat trycker han på en knapp och en ramp fälls automatiskt ut från den "nigande" låg-golvbussen. Resenären med rullstol rullar in och parkerar vid en härför avsedd plats. På ett manöverbord manövrerar sedan resenären själv att fästanordningar automatiskt skjuter upp från golvet. Vid avstigning manövrerar resenären återigen själv fästanordningar och ramp.

Chauffören som aldrig behöver lämna sin plats övervakar allt i en monitor och när passageraren väl är av bussen ser han, med en knapp på instrumentbrädan, till att rampen fälls in igen.

Resenären behöver aldrig konfronteras eller vara beroende av en stressad chaufför som tvingas ut i kylan för att själv dra ut rampen och ordna med fästena. Det är vad vi kallar fullständiga rättigheter.

Uppgifter om att Volvo idag skulle kunna leverera en sådan buss är fel. Det kan jag konstatera efter ett samtal med Richard Smith, försäljningschef på den engelska marknaden. Den senaste modellen vad gäller handikappanpassning är B6BLE. Den är med olika tillbehör framtagna bl.a. för engelska behov och ny engelsk lagstiftning, men kan inte levereras med automatisk ramp säger han, och tillägger att de engelska normerna för tillgänglighet har kommit till efter lobbying från en påtryckargrupp av funktionshindrade människor i England.

Independent Living Sverige undersöker nu möjligheterna att få hit en buss från det företag som levererat bussarna till stationen i Rom.

En demonstration i realistisk miljö i Malmö, Stockholm och några städer där emellan kanske skulle övertyga en och annan beslutsfattare, busschaufför eller åtminstone den allmänna opinionen om att fullständigt anpassad kollektivtrafik skulle vara ett fungerande alternativ till färdtjänst.

ROLAND EWERS*



Den här gröna tonplattan är den höjd (90 mm) som elrullstoltillverkaren Permobil anger som maximal att ta sig upp för. Den höjd som bestäms av den som sitter i, hans eller hennes förmåga att hålla sig kvar när man tar sats, förarens eventuella smärtor o.s.v. är betydligt lägre.

En "vanlig" rullstol väger mellan 7 och 30 kg och går ofta att tippa, vilket medger att man med rätt teknik och beroende av en eller två personer t.o.m. kan ta sig upp för trappor. En elrullstol däremot väger med sin förare ca 230 kg och det krävs fyra till sex personer för att lyfta den. Så är verkligheten som råder vid de s.k. anpassade låg-golvbussar som rullar i Sverige idag.

Personlig assistans och elrullstolar har gjort det möjligt för många som tidigare inte kunnat att ta sig ut i samhället att idag studera, söka jobb, skapa sig en meningsfull fritid o.s.v. Ska då dessa människor hindras välja transportmedel p.g.a. av till synes banala nivåskillnader.

ROLAND EWERS*



*Det borde vara
en mänsklig rättighet att
få gå på toaletten själv*



Closomat är den enda
specialkonstruerade toalett-
stolen med inbyggd riktad
dusch och tempererad
varmluftstork samt inbyggd
varmvattenberedare.

closomat®

Toalettstolen med inbyggd dusch och tork

BUSCK & CO AB. BOX 16007, 412 21 GÖTEBORG.
TEL. 031-87 09 00. FAX 031-87 27 12. info@busck.se www.busck.se

Jag vill veta mer om Closomat

- ☐ Skicka information
☐ Kontakta mig

Namn

Institution/Företag

Adress

Postnr Ort

Telefon / Fax /

Posta i ett kuvert till Busck & Co, eller faxa (se ovan).

Hej alla assistenter och arbetsledare!



Marie Treborn omgiven av sina kollegor Marika och Petra.

Mitt namn är Marie och jag jobbar på GIL som personlig assistent sedan två år tillbaka. För en tid sedan kom jag i kontakt med STILETTENS redaktör, och vi pratade om att det är så trist att ofta när det skrivs eller diskuteras om vår yrkeskår är det de tråkiga och negativa sidorna som kommer fram. Detta tycker jag och många med mig är synd. Vi är många som verkligen gillar vårt arbete och brinner för det. Samtalet resulterade i att vi nu kan disponera en sida i tidningen och du är välkommen att skriva till oss.

Jag tar nu först själv chansen att berätta lite om min bakgrund och varför jag gillar mitt arbete.

Jag är 34 år och har ett förflutet inom psykvården och omsorgen. Institutionsvården tröttnade jag på och halkade så småningom in i restaurangbranschen där jag jobbat som servitris, kallskänka, kock och restaurangchef. Detta i ca tio år. Jag har även jobbat i hemtjänst och långsjukvården under kortare perioder. Dessa erfarenheter är jag nöjd med att ha i mitt bagage och dem har jag stor nytta av idag, när jag jobbar som assistent, för personlig assistent är till stor del ett serviceyrke.

Fördelen är att man väljer sin arbetsledare och han/hon dig. Det absolut viktigaste för alla parter är ju att personkemin stämmer. Att assistansyrket skulle vara ensamt tycker inte jag. Arbetsledaren är min arbetskamrat som jag alltid kan prata med. Det är viktigt att man är rak och öppen mot varandra, att man kommunicerar. Har man vaknat på fel sida en dag talar om att man inte är på humör, eller att man kanske är stressad av något. Brist på kommunikation har jag stött på vid många andra arbetsplatser och sett resultatet av det.

En annan viktig och positiv del i arbetet är den tillit och det förtroende man får. Förutsättningen för detta är att man håller på tystnadsplikten, passar tider och är lyhörd.

Jag har själv haft turen att ha fått jobba hos arbetsledare som är engagerade i IL-rörelsen som jag själv stödjer. Det kan lika gärna vara jag själv som är hjulbent imorgon. Jag avskyr all form av diskriminering och har alltid gjort det även innan jag kom i kontakt med GIL.

För mig har arbetet också inneburit att den styrka jag alltid haft i med- och motgång bara har blivit starkare, och skulle jag eller någon av mina nära hamna i den situation att vi är i behov av assistans vore GIL det självklara alternativet.

MARIE TREBORN

Den *enda* fjärrkontrollen du behöver!

Med GEWA PROG III styr du allt du behöver - från TV till hiss.

Den kan "styras" med ett finger, manöverkontakt, från en dator eller med rösten. GEWA PROG III kan förändra livet!

Intresserad?

Gewa AB

BOX 92, 191 22 SOLLENTUNA

TEL: 08-92 01 25 TEXTTEL 08-96 99 55

FAX: 08-35 18 74



GEWA



LÅGT KOPIEPRIS
-ner till 1 öre per kopia

RISOGRAPH

- ny digital kopieringsteknik
- miljöanpassad

helt kall process

- flexibel

klarar allt kontorstryck
kort och kuvert i olika kulörer

Kontakta Mater Office AB för information och demonstration
Box 2124, 128 23 Skarpnäck - Tel 08-724 01 90 - Fax 08-724 79 80
Rikstäckande återförsäljarnät



Annonsera
i *STILETTEN*

Ring 08-33 22 50

HANGOVER

Vi föreslår en liten fest med musikaliskt jam på kvällen för min födelsedag. Men gänget har redan bokat in en heldag på Liseberg. Det låter helkul och vi hakar på.

Anledningen till min alldeles extra entusiasm är Göteborgs Independent Livingkooperativs förutseende inköp av en buss som gör det möjligt att utan kommunala och statliga regler för färdtjänst, resa och ta med permobilen till överkomligt pris.

Det här är faktiskt första gången som jag, min hustru och vår son kan röra oss oberoende av varandra på nästan lika villkor.

Vi samlas utanför grindarna och noterar att vi är så många att vi kan få rabatt på entrébiljetten. Sällskapet rör sig mot entrén då den för mig så välkända ceremonin utspelar sig.

En vakt öppnar den breda grinden vid sidan om huvudentrén och uppmanar mig att passera in. Jag är däremot inbegripen i diskussion med min familj om vilket rabatthäfte för attraktioner som ska köpas, samt fördelning av pengar.

Vaktens välmenande invit betyder två saker för mig. Dels att jag genom att passera grinden vid sidan av entrén inte erkänns möjligheten eller rättigheten att betala avgiften. Dels underförstått att jag därför genast bör åtlyda uppmaningen och passera in, och därmed åsidosätta min familj.

Gänget undrar, när de återser mig, hur jag kommit in. Jag beskriver kort hur det gick till. Det är en ny erfarenhet för dem. Jag förklarar samtidigt att det faktum att vi betalar gruppentré gör det mer komplicerat för mig att hävda min rätt att betala.

Det är en obeskrivlig känsla att köra runt på nöjesfältet. Förmodligen som en tur med "Hangover" – en av Lisebergs huvudattraktioner. Jag kan också konsta-

tera att Liseberg med sin lummiga grönska och sina vackert inbyggda attraktioner faktiskt är något helt annat än huvudstadens "Gröna Lund".

Inte ens gängets ihärdiga påpekanden om de otaliga skyltarna med det internationella handikappmärket vid attraktionerna och uppmaningen att man ska kontakta vakt, påverkar mig.

För dem är det självklart att attraktionerna ska kunna göras tillgängliga på samma villkor som för vem som helst och utan att vakt ska behöva kontaktas.

Efter tolv timmar på Liseberg har kraften i mitt sälls kaps ben runnit ut, men min välladdade permobil är oberörd.

ROLAND EWERS*





Utbildning i ledarskap för dig som behöver Personlig Assistans

UTBILDNINGEN VÄNDER SIG både till dig som är intresserad av assistans genom STIL och till dig som behöver Personlig Assistans men bara vill veta mer. Vi lär ut tekniker för rekrytering, arbetsledning och konflikthantering, pratar om assistansens betydelse för våra liv, dina lagliga rättigheter, beräknar ditt behov av assistanstimmar, går igenom arbetsmiljölagen m m. Och kanske viktigast av allt, vi delar varandras erfarenheter. Skicka gärna din intresseanmälan redan idag. Vi räknar med att börja i augusti/september 1999. *Antalet deltagare per omgång är begränsat.* Som medlem i kooperativet STIL blir du arbetsledare. STIL blir

arbetsgivare för dina assistenter. Det betyder att du har största möjliga kontroll och delar arbetsgivaransvaret med alla andra medlemmar. Den lösningen gör dig fri att forma din vardag samtidigt som assistenterna kan känna sig trygga hos en stor och stabil arbetsgivare. STIL har nära 230 arbetsledare över hela Sverige och över 1500 assistenter anställda.

Som arbetsledare har du rösträtt i STIL. Genom den kan du vara med och utveckla STILmodellen. Kanske vill du ta hela ansvaret och kandidera till styrelsen? Vilken annan form för Personlig Assistans ger dig full kontroll över både din assistans och din assistansanordnare?

"Jag vill gärna veta mer om STILs
arbetsledarutbildning."

Namn

Gata

Postadress

Tel

STIL

Bondegatan 39 • 116 33 Stockholm • www.stil.se
tel 08-50622150 • fax 08-50622170
Linköpingsvägen 7 • 857 31 Sundsvall • tel 060-538312



Riedel - Ratzka Dorothea
Petersensväg 2
127 41 Skärholmen

B



Independent Living Sverige

POLISANMÄLER LANDSTINGET – APARTHEIDSYSTEM I MALMÖ

ILS, Independent Living Sverige har anmält landstinget i Malmö och dess anlitade bussbolag Skånetrafiken till HO, Handikappombudsmannen. Genom lokala regler utövar man "aktiv diskriminering" helt i strid med FN:s 22 standardregler om tillgänglighet för människor med funktionshinder.

ILS har dessutom polisanmält landstinget för att klargöra om det är olagligt att med föreskrifter utestänga en grupp medborgare från att resa med allmänna transporter.

Vidare vill man undersöka vart de 150 miljoner kronor statliga medel som var tänkta för anpassning av kollektivtrafiken tagit vägen.

BUSSARNA ÄR INTE ANPASSADE

I artiklar om det uppmärksammade apartheidliknande system som tillämpas av Skånetrafiken i Malmö nämns det t.ex att 142 av 162 bussar i Malmö nu är anpassade för funktionshindrade, men ej försedda med fästänordning. ILS vill påpeka att det i Sverige inte över huvud taget existerar några anpassade bussar i ordets verkliga mening.

Anpassade bussar ska vara av låggolvtyp och försedda med lyftplatta och fästen som resenären själv kan manövrera. Det är nämligen omöjligt att med tunga elrullstolar ta sig ombord på de s.k. anpassade låggolvbussarna

Bussar av denna verkligt anpassade typ finns som vi tidigare nämnt i många städer i Europa och de tillverkas och exporteras bl.a. av Volvo. Men de säljs paradoxalt nog inte i Sverige.



Nästa nummer av **STILETTEN** kommer i dec 99