

Elrullstol och elskoter i trafiken



NTF RAPPORT 2020:2

Trafiksäkerhetsrelaterad information från förskrivare och användares upplevelser - enkätstudier.



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.

Projektet "Elrullstol i trafiken" är finansierat av Allmänna arvsfonden och genomförs i samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna, Sveriges Arbetsterapeuter samt Sveriges kommuner och regioners hjälpmedelsnätverk.

Det främsta syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar. Detta görs genom att nå ut med konsumentinformation och utbildning.

I denna rapport redovisas analyser av två frågeformulär som besvarats i projektets inledningsfas. Det ena frågeformuläret var ställt till de arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar och det andra frågeformuläret till de som är brukare/användare av en elrullstol.

Ett stort tack till alla som besvarat frågeformulären!

Solna, april 2020

Katarina Bokström, projektledare

Kontakt:

katarina.bokstrom@ntf.se

susanne.wallhagen@ntf.se

www.ntf.se



Innehåll

Sammanfattning	4
1 Bakgrund	4
2 Syfte	6
3 Metod	6
4 Resultat – Frågeformulär till förskrivare av elrullstol	6
4.1 Förskrivarnas bakgrund och typ av förskrivna elrullstolar	6
4.2 Systematiskt arbetssätt att ge trafiksäkerhetsinformation	7
4.3 Innehåll i trafiksäkerhetsinformation	8
4.4 Dokumentation och uppföljning av trafiksäkerhetsinformation.....	9
4.5 Behov av målgruppsanpassad trafiksäkerhetsinformation	10
4.6 Systematiskt arbetssätt för brukarens körträning.....	11
4.7 Innehåll i körträning utomhus	12
4.8 Dokumentation och uppföljning av körträning.....	13
4.9 Brukares olycka eller incident.....	14
4.10 Förskrivares kommentarer och funderingar	16
5 Resultat - Frågeformulär till användare av elrullstol	20
5.1 Användarnas bakgrund.....	20
5.2 Typ av elrullstol och hur den erhållits.....	20
5.3 Trafiksäkerhetsinformation	21
5.4 Körträning.....	22
5.5 Elrullstolens utrustning, service och reparation.....	23
5.6 Upplevelser av trygghet och riskfyllda trafikmiljöer/ trafiksituationer	24
5.7 Åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för användare av elrullstol utomhus	27
5.8 Incident eller olycka under den senaste 12-månadersperioden.....	28
5.9 Bemötande från andra trafikanter.....	29
5.10 Användares kommentarer och funderingar	30
6 Sammanfattande diskussion och slutsatser	31
Referenser	36

Sammanfattning

NTF har genomfört en enkätstudie med ett frågeformulär till arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar och elskotrar, samt ett frågeformulär till personer som brukar eller använder sådana. Syftet har främst varit att undersöka vilken trafiksäkerhetsinformation som ges och tas emot, samt vilken körträning som ges och tas emot. Även frågor om brukares incidenter/ olyckor och upplevelser av olika trafikmiljöer och trafiksituationer har besvarats.

Det övergripande syftet med studien har varit att få fram kunskap som kan bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar.

Av resultaten framgår att förskrivarna i högre utsträckning anger att de ger olika slag av trafiksäkerhetsinformation och körträning till brukarna än vad dessa upplever att de får. Detta kan ha olika orsaker, men det viktiga är att trafiksäkerhetsinformation och körträning ges till alla som får en elrullstol eller elskoter, oavsett om det är genom förskrivning eller egenköp. Det finns behov av målgruppsanpassad information, exempelvis på olika språk eller lättare svenska. Det bör inte förutsättas att en person med körkort eller som tidigare haft körkort behöver trafiksäkerhetsinformation och körträning i lägre utsträckning, eftersom man med en elrullstol/ elskoter är en helt annan slags trafikant.

För den som förskriver en elrullstol eller elskoter är det viktigt med ett systematiskt arbetssätt, exempelvis checklistor för att allt väsentligt ska finnas med när information och körträning ges. Vidare skulle arbetsterapeuten behöva hjälp med innehåll i trafiksäkerhetsinformationen. Eller kanske är det så att ansvaret för trafiksäkerhetsinformation och körträning ska ligga utanför arbetsterapeutens ansvar, att detta ska ges via en trafikskola eller annan organisation? Det finns även förslag om körkort (eller förarbevis) för att få köra elskoter.

I förskrivningsprocessen finns också behov av bättre bedömningsunderlag, exempelvis från läkare. Det sker olyckor och incidenter, och här behöver arbetsterapeuten hjälp och stöd med riktlinjer som visar när en förskrivning av elrullstol eller elskoter kan tas tillbaka om brukarens förmåga eller omdöme försämrats.

Vidare framkommer att det finns mycket i trafikmiljön och olika trafiksituationer som upplevs som otrygga eller osäkra för användare av elrullstolar/ elskotrar. I trafikmiljön handlar det exempelvis om landsväg utan vägren och trottoarkanter, men också om snövallar, is och/ eller snö, och rullgrus på gång och cykelbanor eller gator, samt ojämnt underlag. När det gäller trafiksituationer upplevs elsparkcyklar på gång- och cykelbana, många cyklister på cykelbana och vägarbeten på gång- och cykelbanor eller gator som mest osäkra. Här finns mycket som Trafikverket och kommuner kan åtgärda i sin roll som vägghållare. Åtgärder som även kommer andra oskyddade trafikanter till del.

1 Bakgrund

Bakgrunden till detta projekt är den analys om elrullstolsrelaterade vägtrafikolyckor som genomförts av Carlsson och Lundälv (2019). De undersökte med hjälp av fritextsökning vägtrafikolyckor i informationssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) under perioden 1/1 2001 – 31/5 2017. Till detta informationssystem rapporterar både polis och akutsjukhus om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Under tidsperioden fanns 743 vägtrafikolyckor med 998 personer rapporterade där en elrullstol eller elskoter varit inblandad. Av olyckorna var 427 singelolyckor (varav 10 med dödlig skada) och 316 kollisionsolyckor (varav 12 med dödlig skada). Män dominerar skadestatistiken i singelolyckor, kollisionsolyckor, liksom i dödsolyckor. Majoriteten av de lite allvarigare skadorna var höft- och huvudskador i både singelolyckor och kollisionshändelser.

Utvecklingen över 10 år (2007–2016, där samma 10 akutsjukhus rapporterat hela tiden) med totalt 301 olyckor visar på en 3-faldig ökning i antalet rapporterade olyckor.

I 87 procent av singelolyckorna slog elrullstolsföraren i marken, antingen genom att elrullstolen välte (71 %) eller att föraren föll ur anordningen (16 %). I 9 procent av singelolyckorna var händelsen en sammanstötning med fast objekt och i resterande 4 procent en övrig typ av olycka. Anledningen till många av vältolyckorna var (höjd)skillnader i marknivån, ojämn yta, för hög hastighet vid sväng, eller att man oväntat kommit ut i den omgivande terrängen. Ett fall från elrullstolen inträffade vanligtvis på grund av ett plötsligt stopp eller en oväntad rörelse med elrullstolen.

I kollisionsoolyckorna var det vanligast att motparten var en bil (60 %) följt av en fotgängare (18 %), cykel (9 %), lastbil/buss (7 %) eller motorcykel/moped (5 %). Mer än hälften av kollisionsoolyckorna (53 %) inträffade när personen i elrullstol/ elskoter korsade en gata (varav 35 % på markerat övergångsställe och 18 % i korsningar). Oskyddade trafikanter (103 st), dvs. fotgängare, cyklister, mopedister, motorcyklister, var oftast involverade i kollisioner med elrullstol/ elskoter på kombinerade gång- och cykelvägar (32 %), gångvägar (26 %), korsningar (17 %) eller på vägsträcka (10 %). Bilar, lastbilar och bussar var mest involverade i olyckor med elrullstol/ elskoter på övergångsställen (51 %), i korsningar (19 %) eller på vägsträcka (18 %).

I en intervjustudie med 15 användare om att leva med en elrullstol, sa en av de intervjuade: "Det är en tung maskin, vet du. Själva maskinen väger 180 kg och sen väger jag 70 kg, så det blir 250 kg. Så skulle kunna bli en farlig missil på gångbanan, det är därför man måste vara försiktig när man kör där det finns människor." (Stenberg, Henje, Levi, & Lindström, 2016).

Det framkom i intervjuerna att man gjorde sina egna anpassningar, för att till exempel ha mobiltelefon eller handväska inom räckhåll, eller för att assistent eller barn skulle kunna åka med på elrullstolen. Vidare uttryckte deltagarna, trots tacksamheten över att ha erhållit en elrullstol, en frustration över att vara beroende av "systemet" (det vill säga regler och bestämmelser, byråkrati, långa ledtider, brist på flexibilitet) vid förskrivning, leverans och justeringar och reparation av elrullstolen. Deltagarna framhöll vikten av förbättrad support, information och dialog under förskrivningsprocessen. De intervjuade uttryckte också att tillgängligheten på lokal nivå till restauranger och offentliga byggnader är problematisk, medan tillgängligheten när man ska resa kollektivt med buss, tåg eller flyg beror på nationella och internationella regler och system. I en uppföljande studie av Henje, (ännu ej publicerad) har tretton elrullstolsanvändare följts genom videoobservationer. Studien, som presenterades vid Transportforum 2019, visar att elrullstolsanvändarna tillämpar trafikfarliga beteenden för att kompensera för att trafikmiljön inte är utformad för dem. Till exempel backar de över trottoarkanter eller ytor med ojämnt underlag och får då sämre uppsikt. Ett annat problem som iakttagits är att man inte lämnar in sin elrullstol på lagning/service, eftersom man är så beroende av den i vardagen. När exempelvis reflexer går sönder kör man med trasiga reflexer.

Den åldrande befolkningen ökar i Sverige och därför ökar även antalet förflyttningshjälpmedel som elrullstolar och elskotrar eftersom förflyttningssvårigheter ökar med stigande ålder. En elrullstol styrs oftast med en joystick och kan användas både inomhus och utomhus. En elskoter har styre och används oftast bara utomhus. Båda typerna av hjälpmedel drivs av laddningsbara batterier. När någon har behov av en elrullstol eller elskoter görs en individuell bedömning, oftast av en arbetsterapeut. I Sverige är förskrivning av hjälpmedel, såsom elrullstol och elskoter, reglerad i hälso- och sjukvårdslagen. (Pettersson, 2014)

De arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar ger information till den som får en ny elrullstol eller elskoter förskriven, bland annat information om trafikregler, men den växande olyckstrenden visar på behovet av att mer görs. Många elskotrar köps också av användarna själva ifall de inte kunnat få en sådan förskriven. Det är troligen så att dessa användare inte får samma trafiksäkerhetsinformation. Detta finns all anledning att undersöka och NTF har därför tillsammans med Personskadeförbundet RTP, SKPF pensionärerna, Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Sveriges kommuner och regioners hjälpmedelsnätverk och Sveriges Arbetsterapeuter tagit initiativ till att vända denna olyckstrend.

2 Syfte

Syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar.

Den primära målgruppen för projektet är personer som använder elrullstol/ elskoter. De är i huvudsak äldre, men projektet vänder sig till alla elrullstols- och elskoteranvändare.

3 Metod

I projektet ska vi ta fram konsumentinformation och utbildning till användare av elrullstolar och elskotrar. För att kunna göra detta krävs ny kunskap och fakta. Vi har därför genomfört två enkätundersökningar där delar av resultatet kommer finnas med i konsumentinformation och utbildning. I denna rapport redovisas alla resultaten från undersökningarna.

Ett inledande samarbetsmöte hölls den 3 december 2019 hos NTF med representanter från Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna och Sveriges Arbetsterapeuter. Vid mötet presenterade NTF förslag på frågeformulär till förskrivare av elrullstolar respektive brukare av elrullstolar. Värdefulla synpunkter inhämtades så att frågeformulären därefter kunde revideras och anpassas till webbversioner vilka man kunde nå via NTF:s webbplats.

Frågeformuläret till förskrivare skickades ut med hjälp av Sveriges Arbetsterapeuter. Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP och SKPF Pensionärerna skickade ut frågeformuläret till brukare/ användare. Man skickade informationen till medlemmar och via nyhetsbrev.

Resultaten från respektive enkät finns beskrivna i kapitel 4 och 5. I ett avslutande kapitel, 6, sammanfattas och diskuteras resultaten och jämförelser görs.

4 Resultat – Frågeformulär till förskrivare av elrullstol

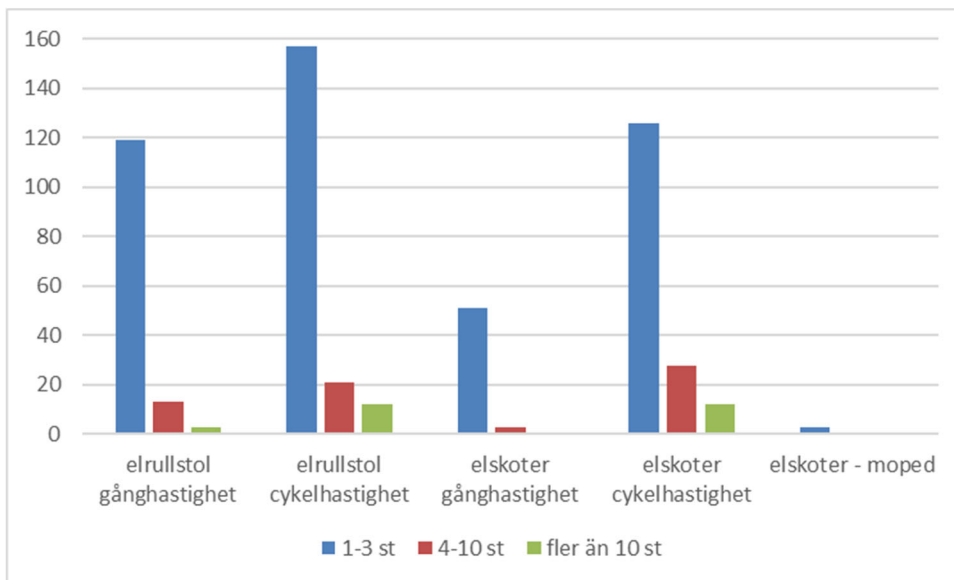
Frågeformuläret till förskrivare av elrullstol eller elskoter för utomhusbruk besvarades av 423 personer mellan den 27 januari och den 2 mars 2020. Inte alla svarade på alla frågorna.

Frågorna gällde både elrullstol och elskoter, men det är i svaren inte möjligt att dela upp resultatet på dessa kategorier. För enkelhetens skull väljer vi därför att oftast bara skriva "elrullstol", men i detta begrepp inkluderas även "elskoter".

4.1 Förskrivarnas bakgrund och typ av förskrivna elrullstolar

Av de förskrivare som besvarade frågeformuläret är 68 procent anställda i kommuner, 25 procent i regioner och 7 procent är privat anställda. Det är 102 kommuner representerade av totalt 290 (35 %) och 15 regioner av totalt 21 (71 %). I regionerna är de flesta från Stockholm, Västra Götaland och Skåne, totalt 59 personer av 103.

Det finns olika slags elrullstolar och elskotrar att förskriva beroende på i vilken hastighet de går. Vi har delat in dem i de som går i gånghastighet, de som går i hastighet från gång upp till cykelhastighet samt de som är att betrakta som moped. Förskrivarna svarade på hur många elrullstolar/ elskotrar av respektive typ de förskrivit under 2019, se Figur 1. De som inte förskrivit någon elrullstol eller elskoter under 2019 visas inte i figuren. De utgör i respektive grupp 49 %, 36 %, 76 %, 39 % och 98 %. Det är vanligast att man under året förskrivit 1–3 elrullstolar som gick i hastighet upp till cykelhastighet. Det är alltså en elrullstol som i hastigheter över gångfart ska vara på cykelbanan. Även elskoter som går i hastighet som en cykel samt elrullstol i gånghastighet är det många som förskrivit ett fåtal av under året. Mycket få förskriver en elskoter som är att betrakta som moped och relativt få en elskoter som enbart går i gånghastighet. Av sammanställningen framgår att det inte är så många elrullstolar eller elskotrar som varje individ förskriver per år.



Figur 1. Antal elrullstolar respektive elskotrar som förskrivits av de svarande under 2019 (antal svarande: 266, 296, 229, 273 respektive 205, inklusive de som svarat "noll").

4.2 Systematiskt arbetssätt att ge trafiksäkerhetsinformation

Det är 85 procent av 361 svarande som anger att de använder ett systematiskt arbetssätt, exempelvis checklista, när de ger trafiksäkerhetsinformation till den som får en elrullstol eller elskoter för utomhusbruk. Det är 55 personer (15 %) som svarat nej på frågan. När vi senare frågar dem om de ändå ger trafiksäkerhetsinformation till den som får en elrullstol eller elskoter för utomhusbruk, så svarar nästan alla att de ändå ger det.

Av dem som använder ett systematiskt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation svarar 93 procent att de använder det vid varje tillfälle medan 6 procent använder det sällan.

En förskrivare anger att man inte använder ett systematiskt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation eftersom det inte finns något utarbetat material eller arbetssätt som är optimalt. Personen skriver att varje arbetsterapeut hittar sitt eget arbetssätt och att många skulle behöva mer stöd från Hjälpmedelscentral eller liknande eftersom förskrivningarna sker sällan och man måste uppdatera sin kompetens för varje gång. En annan förskrivare uttrycker att hen inte känner sig tillräckligt kunnig och därför bara kort pratar om trafiksäkerhet. Förskrivaren skriver att de flesta kör lugnt på cykelbanan som gående, och en annan förskrivare att de personer som får en elrullstol utprovad oftast bara kör i närområdet i en trygg miljö.

Tillräckligt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation?

Tre fjärdedelar av 278 svarande förskrivare anger att det systematiska arbetssätt som de använder är tillräckligt när de ska ge trafiksäkerhetsinformation. Många har ändå angett vad det också skulle kunna innehålla. Här nämns även sådant som har med själva innehållet i trafiksäkerhetsinformationen att göra, och, som någon påpekar, förutsätter detta att förskrivaren själv har de kunskaper som behövs. Någon påpekar att den checklista man har tillgång till inte är särskilt omfattande. Det efterfrågas också att man ska ha tillgång till en grundligare läkarbedömning som gäller brukarens lämplighet, och att denna innehåller exempelvis kognitivt test, reaktionstest och syntest. Att den information som ska ges är individanpassad efter brukarens förkunskaper nämns också. Man efterfrågar också stöd för förskrivaren när denne måste återta en elrullstol. Vikten av en årlig uppföljning nämns, eftersom en del brukare kan ha fått kognitiva problem efter utprovningen. Eller att man har en uppföljande information redan några veckor efter avslutad körträning.

Till brukaren skulle man också vilja ha en kortfattad skriftlig information, en broschyr, om bland annat placering och vilka trafikregler som gäller beroende på om man betraktas som gående eller cyklist.

Det som trafiksäkerhetsinformationen kan förbättras med är tillgång till bilder som visar olika trafiksituationer och hur brukaren bör göra. Behov finns av mer detaljerad information om trafikregler exempelvis när det gäller placering på gång- och cykelbana, om vägmärken, och att det finns hänvisningar till lagtext. Trafiksäkerhetsinformationen bör också innehålla information om olika rusmedel i samband med körning.

Tydligt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation?

Det är drygt tre fjärdedelar som anger att det systematiska arbetssätt som de använder är tydligt när de ska ge trafiksäkerhetsinformation. Många har angett vad som skulle förbättra det systematiska arbetssättet ytterligare eller göra trafiksäkerhetsinformationen tydligare. Behov finns av checklistor på vad som ska tas upp i trafiksäkerhetsinformationen. Även vidareutbildning i både praktiska och teoretiska moment efterfrågas. För informationen nämns bildstöd och anpassning utifrån brukarens behov. Skriftligt dokument om trafiksäkerhet och trafikregler att dela ut efterfrågas. Här är det viktigt att dela upp efter den hastighet som brukaren får köra i. Eventuellt skulle brukaren kunna signera att man har fått information och är medveten om riskerna. Här behöver förskrivarna stöd från NTF, Trafikverket eller trafikskolor för utformning, eller snarare att organisationerna förser med skrifter att dela ut. Information som är anpassad till barn och ungdom behövs. Ett frågeformulär eller enklare teoriprov nämns också.

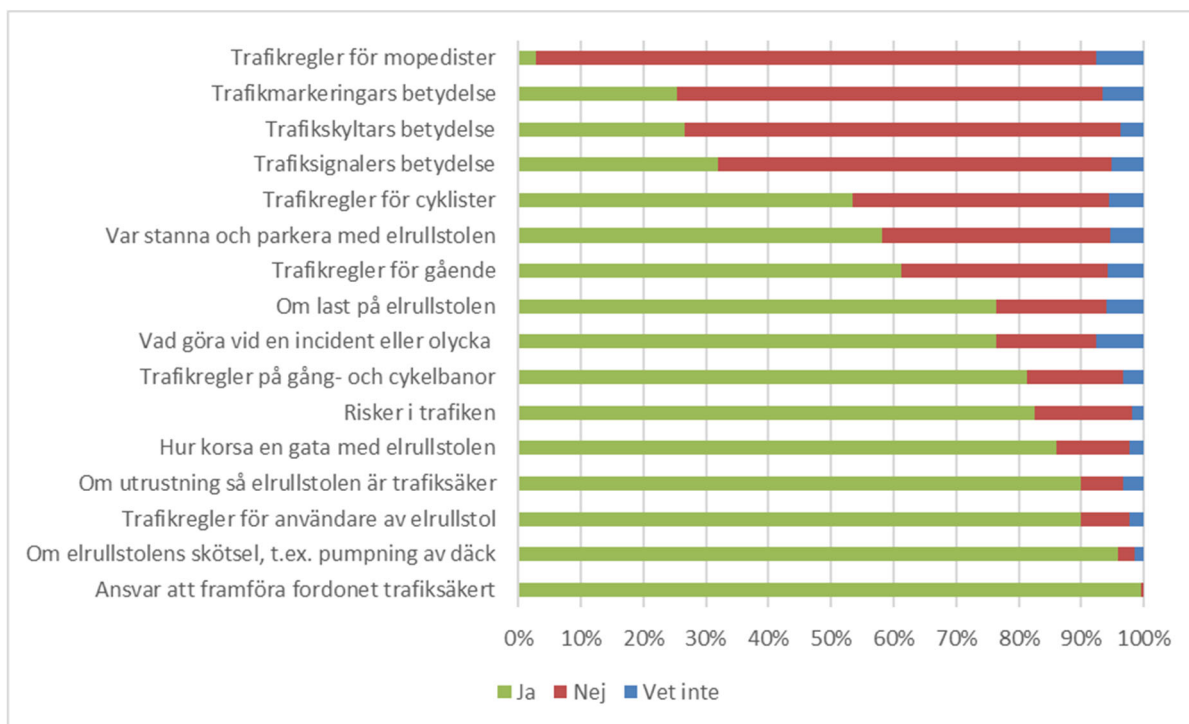
Olika sätt att ge trafiksäkerhetsinformation

Trafiksäkerhetsinformationen kan ges på olika sätt. Det är 260 förskrivare som ger muntlig information och 203 som ger skriftlig information, men 186 av dessa ger både skriftlig och muntlig information. Ett fåtal har också svarat att de hänvisar till information på internet. Det är vanligast att man ger den muntliga trafiksäkerhetsinformationen vid körträning utomhus (213 svar), men många ger den också i utprovningshallen (96 svar) och ett fåtal på kontoret (19 svar).

I skrivna kommentarer nämns att man alltid kombinerar muntlig och skriftlig trafiksäkerhetsinformation, och att den ofta ges i samband med körträningen eller vid utprovningen på Hjälpmedelscentralen. Många nämner att trafiksäkerhetsinformationen ges i brukarens hem.

4.3 Innehåll i trafiksäkerhetsinformation

Den trafiksäkerhetsinformation som ges av förskrivaren kan ha olika innehåll. I frågeformuläret fanns förslag till innehåll och av Figur 2 framgår vilken information som förskrivaren gett. Det är vanligast att det finns information om ansvaret att framföra sitt fordon trafiksäkert och hur rullstolen ska skötas, till exempel när det gäller pumpning av däck. Trafikregler för användare av elrullstol ingår i informationen i högre grad än trafikregler för gående och cyklister, och mopedisters trafikregler ingår inte alls. Information om elrullstolens utrustning, så att den är trafiksäker, ingår i stor utsträckning, även hur man korsar en gata och om risker i trafiken. Trafikregler på gång- och cykelbanor finns med i stor utsträckning, vad man ska göra vid en incident eller olycka samt om last på elrullstolen. Närmare 60 procent har med information om var man ska stanna och parkera med elrullstolen. Endast ungefär en fjärdedel har information om betydelsen av trafiksignaler, trafikskyltar och trafikmarkeringar.



Figur 2. Innehåll i trafiksäkerhetsinformationen (n=246–270, beroende på fråga).

Förskrivaren kunde själv också ange vad trafiksäkerhetsinformationen innehöll. Det som inte nämns ovan är information om alkohol och mediciner, synlighet i mörker med hjälp av reflexväst, maximal lutning i backar, risker vid halka, maximal hastighet, svängradie och hur man säkert kör över en trottoarkant. Någon förtydligar informationen om trafikregler med sådant som gäller att åka tillsammans med kompisar. Det kan handla om förbud att kompisar "hakar" på, skjutsas, och hur de ska förhålla sig när de är flera på cykelbanan och får möte eller blir omkörda.

Några anger att de inte ger information om trafiksignaler, vägs skyltar och körregler om brukaren haft körkort och det förutsätts att de kan eller det anses att de har ett ansvar att kunna detta. Brukares trafikvana ger därmed en anpassning av informationen.

4.4 Dokumentation och uppföljning av trafiksäkerhetsinformation

Det absolut vanligaste är att förskrivaren dokumenterar i brukarens journal att denne fått trafiksäkerhetsinformation (95 %). Det är tre procent som anger att ingen dokumentation sker. Några förskrivare har specificerat hur de dokumenterar. Någon dokumenterar att information har getts muntligt och skriftligt, någon dokumenterar i checklistor. En förskrivare anger att hen inte ger någon trafiksäkerhetsinformation, utan enbart information om hjälpmedlet i sig samt vad brukaren ska klara av vid övningskörningstillfällena. Vi kan här se att trafiksäkerhetsinformation och körträning (övningskörning) är tätt sammankopplade, och någon skriver just att trafiksäkerhetsinformationen dokumenteras i journalen under körträningens dokumentation. Denne förskrivare berättar också att vissa rullstolar villkoras, vilket innebär att de endast får framföras med tillsyn/ stöd av annan person, hemtjänstpersonal eller anhörig som då ansvarar för framförandet.

Att brukaren har tagit till sig trafiksäkerhetsinformationen är vanligast att förskrivaren följer upp vid återbesök (190 svar), genom telefonsamtal (79 svar) eller om brukaren tar kontakt av någon anledning (52 svar). Det var möjligt att ange flera svar. Det var 32 förskrivare som svarade att de inte följer upp om brukaren tagit till sig av trafiksäkerhetsinformationen.

Många förskrivare har skrivit kommentarer om uppföljning och där det ofta framgår, och som en person uttrycker, att trafiksäkerhetsinformationen följs inte upp enskilt, men kommer med vid uppföljning av hur och var elrullstolen används, samt vid observationer under körträning. Det verkar

vara så att uppföljning borde ske årligen. Någon säger att de har uppföljning efter tre månader och därefter en årlig uppföljning. En förskrivare anger att det finns ett uppföljningsansvar minst var 18:e månad enligt en handbok för förskrivare. Flera anger att det är svårt att få tid till att följa upp elrullstolarna. Samtidigt säger man att det utgör en säkerhetsrisk att man inte hinner med detta eftersom förändringar kan finnas när det gäller brukarens sjukdomsbild och mediciner som kan påverka körningen.

Av de lämnade svaren framgår också att elrullstolen/ elskotern kan återkallas om det uppstår upprepade allvarliga körproblem för brukaren. Det har hänt, skriver en förskrivare, att omgivningen reagerat på brister i trafiksäkerhet, vilket kan leda till uppföljning med trafiksäkerhetsinformation eller en ny bedömning där körning ingår.

4.5 Behov av målgruppsanpassad trafiksäkerhetsinformation

Det behövs en målgruppsanpassad trafiksäkerhetsinformation anser många förskrivare, se Tabell 1. Främst behövs den på olika språk, men också på lätt svenska och med bildstöd. Det var ett femtiotal förskrivare som ansåg att det enbart behövs trafiksäkerhetsinformation med allmän utformning.

Tabell 1. Vilken typ av målgruppsanpassad trafiksäkerhetsinformation som kan behövas. Flera svar kunde anges.

På olika språk	173 svar
På lätt svenska	146 svar
Med bildstöd	108 svar
Enbart allmän utformning behövs	55 svar

I de lämnade kommentarerna ges förslag om film som man kan se och lyssna på, men även broschyr att lämna ut. Tydlighet önskas, och att trafikregler (med bilder) och lagar finns med, exempelvis om vilken sida av vägen man ska köra på. Det kan inte förutsättas att alla med elrullstolar förväntas kunna trafikregler. När det inte finns några tydliga riktlinjer är det svårt att bevisa exempelvis vårdslöst körande. Samtidigt uttrycker en förskrivare att brukarna tar lätt på informationen de får, att de inte tycker att det är så märkvärdigt att köra en elskoter, eftersom de menar att de har körkort och vet hur det ska gå tillväga.

Förskrivarna uttrycker att det är viktigt med individanpassad information efter behov och eventuell funktionsnedsättning. Om brukaren inte haft körkort krävs en genomgång av vägskyltar till exempel. Förskrivaren kan anpassa den muntliga informationen utifrån personens förmåga och behov, men den skriftliga informationen är inte anpassad i grunden. Någon efterlyste trafiksäkerhetsinformation som är barn- och ungdomsanpassad.

De målgrupper som man skulle vilja ha bättre trafiksäkerhetsinformation till är främst brukare som kommer från andra länder och som har svårigheter med svenska språket, se Tabell 2. Men behov finns även av bättre trafiksäkerhetsinformation till brukare med kognitiva nedsättningar, till äldre brukare, till assistenter/vårdgivare samt till brukare med läs- och skrivsvårigheter. Det är inte alls lika stort behov av bättre trafiksäkerhetsinformation till yngre brukare.

Tabell 2. Målgrupper som förskrivarna skulle vilja ha bättre trafiksäkerhetsinformation till. Fler svar kunde anges.

Brukare från andra länder som har svårigheter med svenska språket	203 svar
Brukare med kognitiva nedsättningar	126 svar
Äldre brukare	119 svar
Assistenter/ vårdgivare	115 svar
Brukare med läs- och skrivsvårigheter	107 svar
Yngre brukare	29 svar

Av förskrivarnas kommentarer om målgrupper nämns även analfabeter, personer med afasi, synskadade personer och närstående.

4.6 Systematiskt arbetssätt för brukarens körträning

Närmare 90 procent av förskrivarna använder ett systematiskt arbetssätt, exempelvis checklista, för brukarens körträning i trafikmiljö med elrullstol eller elskoter. Det är 12 procent som svarar att de inte gör det. Men när vi frågar om de ändå ger körträning i trafikmiljö till den som får en elrullstol eller elskoter för utomhusbruk, så gör nästan alla det. Anledningar till att körträning inte ges är att brukaren sällan framför elrullstolen utan att assistent/ personal är med. Någon uttrycker att man ger körträning i närmiljön runt bostaden, vilket inte alltid täcker in hela användningsområdet.

Det är 90 procent av de som använder ett systematiskt arbetssätt som gör det vid varje ärende, och 10 procent som gör det sällan.

Tillräckligt arbetssätt för brukarens körträning?

Det systematiska arbetssätt som förskrivarna använder avseende brukarens körträning i trafikmiljö anses vara tillräckligt av tre fjärdedelar (77 %). Förskrivarna fick lämna kommentarer om detta och någon skriver att det är svårt att alltid få fram de situationer som behöver tränas, och att dessa kan vara olika beroende på var brukaren bor och var elrullstolen ska framföras. Någon undrar om man skulle kunna komplettera körträningen med någon form av körsimulator. Ofta minskas körträningen när brukaren är körkortsinnehavare men inte längre framför privat bil, men kanske borde dessa följas bättre vid utprovning och körträningstillfällen, uttrycker en förskrivare. Någon föreslår ett formulär som kryssas i tillsammans med brukaren för varje avklarad punkt. Det skulle understryka allvaret i körträningen och trafiksäkerhetsinformationen, det skulle även finnas en ruta för att fylla i uppföljningstid. En förskrivare som önskar mer praktiska moment undrar om det eventuellt skulle behövas ett prov på det som gått igenom, eller om det räcker med skriftlig information.

Man efterfrågar bättre och utvecklade riktlinjer. En förskrivare har observerat att brukare från andra länder har riktigt dåliga trafikkunskaper och respekt för trafikregler. Förskrivaren skulle behöva extra stöd omkring detta. Det är flera förskrivare som skriver att deras arbetssätt borde innehålla mer om trafiksäkerhet, mer om trafikregler och vad brukaren ska göra vid skada eller olycka. En annan förskrivare önskar att personer med rätt utbildning i trafik ger utbildning och uppkörning till elrullstolsföraren, som för andra fordon. Detta förstärks av någon som skriver att det skulle vara bra att ha stöd av en trafiklärare som kan alla trafikregler och är van att instruera om hur fordon ska framföras.

Tydligt arbetssätt för brukarens körträning?

Det systematiska arbetssätt som förskrivarna använder avseende brukarens körträning i trafikmiljö anses vara tydligt av tre fjärdedelar (75 %) av förskrivarna.

Förskrivarna vill se förbättringar när det gäller tydligheten i arbetssättet omkring körträning. Flera vill ha bättre guider eller checklistor på de moment som ska körtränas. Det kan bland annat ha att göra med att man sällan förskriver en elrullstol, så att förskrivaren aldrig blir van vid att göra detta. Någon uttrycker att brukaren kan vara oenig med förskrivaren om hur mycket som behöver tränas, därför skulle det vara bra med ett tydligare mandat gällande vad som ska tränas och hur mycket.

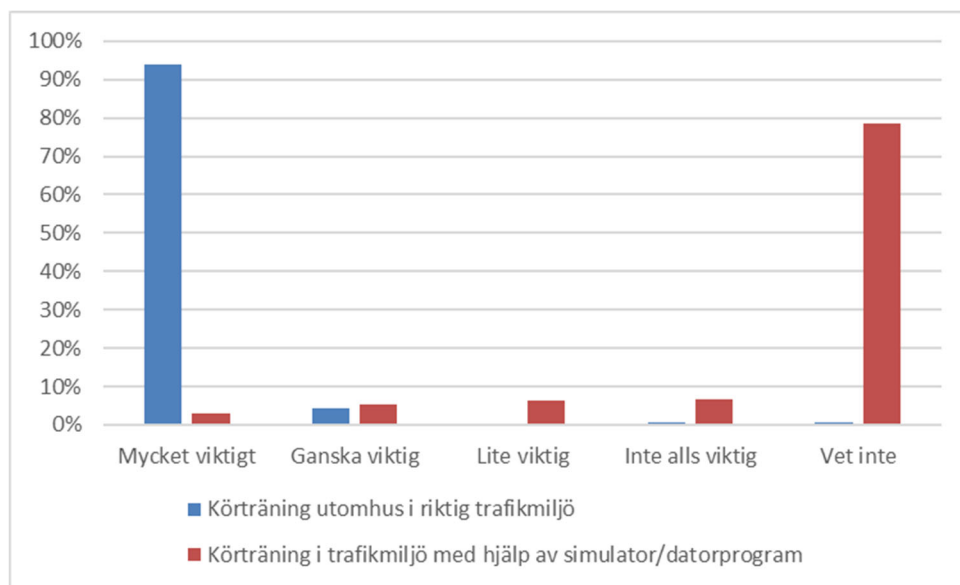
Man nämner att information behöver vara lättläst, finnas på flera språk, innehålla mer bilder och vara barnanpassad. Kanske ska det vara mer fokus på trafiksäkerhet, finnas en teoridel och en praktisk kördel och att det material som lämnas är mer anpassat. Mer behövs kring trafikregler så att man vet att brukaren förstår sitt och andras ansvar.

Någon efterlyser ett körkort för elrullstol som skulle tas efter givna regler och där man kan bli av med stolen om körningen missköts.

4.7 Innehåll i körträning utomhus

Det är 90 procent av förskrivarna som anger att det är obligatoriskt med körträning utomhus i riktig trafikmiljö med elrullstol, 7 procent anger att det är frivilligt och 2 procent att det inte förekommer körträning utomhus. Det är bara en svarande som angett att körträning i trafikmiljö med hjälp av simulator eller datorprogram förekommer, men att det är frivilligt.

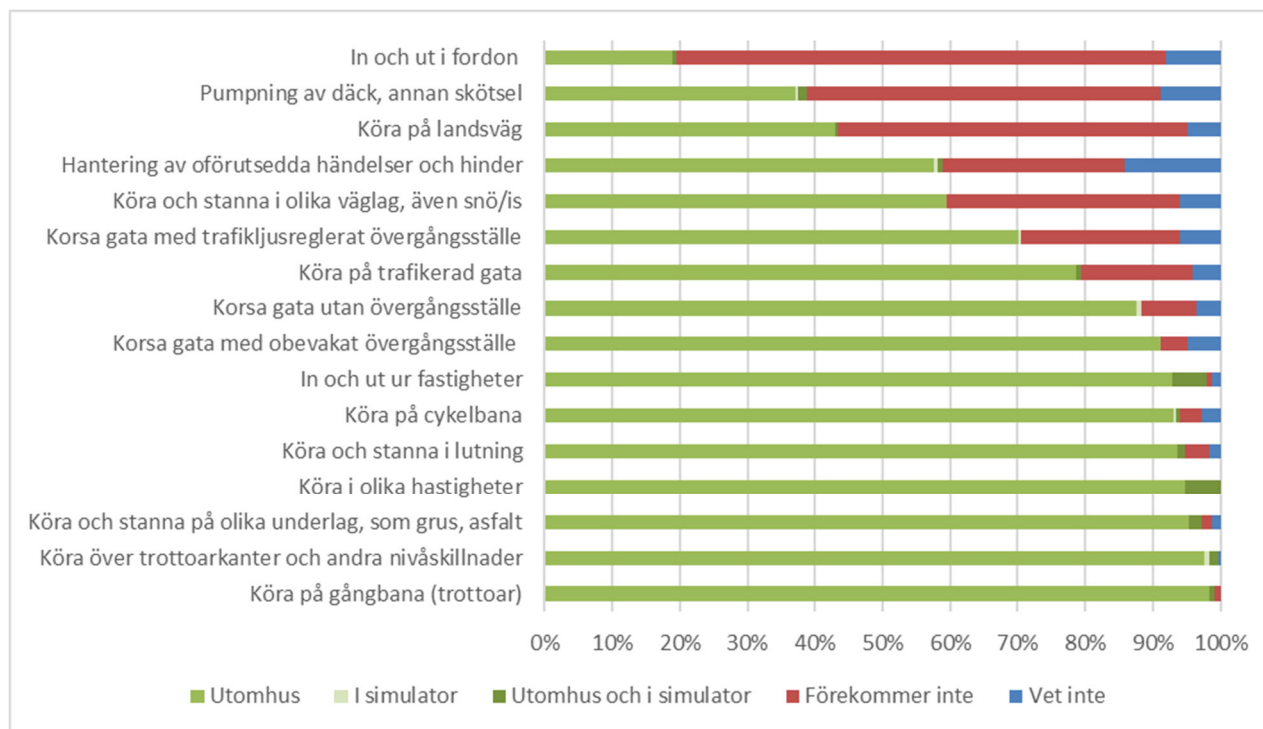
Körträning utomhus i riktig trafikmiljö anses som mycket viktigt av 94 procent av de svarande, se Figur 3. När det gäller körträning i trafikmiljö med hjälp av simulator/ datorprogram svarar nästan 80 procent att de inte vet.



Figur 3. Hur viktigt det anses vara med körträning i riktig trafikmiljö (n=258) respektive med hjälp av simulator/ datorprogram (n=256).

Körträningens innehåll visas i Figur 4. Det var möjligt att svara på om de olika delarna i körträningen gavs utomhus, i simulator eller både och. Mycket få har fyllt i simulator, och det är därför lämpligast att betrakta hela den gröna stapeln som att det är detta som ingår i körträningen. Det som nästan alla förskrivarna har med i körträningen är att köra på gångbana (trottoar), köra över trottoarkanter och andra nivåskillnader, köra och stanna på olika underlag, som grus och asfalt, köra i olika hastigheter, köra och stanna i lutning, köra på cykelbana, köra in och ut ur fastigheter, samt korsa gata med obehållat övergångsställe och utan övergångsställe. Det är 80 procent som har med att köra på trafikerad gata, 70 procent att korsa gata med trafikljusreglerat övergångsställe, 60 procent att köra och stanna i olika väglag där snö och is ingår, samt hantering av oförutsedda händelser som

vägarbeten och hinder. Hos färre än hälften ingår att köra på landsväg, pumpa däcken eller annan skötsel, och ungefär 20 procent tränar in och ut ur fordon.



Figur 4. Innehåll i körträning (n=244–254, beroende på fråga).

Av kommentarer angående körträningen framgår att alla nämnda körmoment inte är relevanta för alla brukare eftersom de flesta endast förflyttar sig i närområdet där de bor. Hänsyn måste därför tas till den trafikmiljö som patienten framför elrullstolen i. "På landet har vi inga trafikljus till exempel", som en förskrivare skriver. Det är de typer av gator/vägar som finns i närmiljön som är viktiga att träna på. Man åker inte in till staden och tränar med personer som bor på landet, men det kan bli en teoretisk genomgång om att köra elrullstol i staden.

Om elrullstolen förskrivs under barmarksperioden görs det ingen träning på is och snö, påpekar någon. Väglaget som tränas är det som finns när elrullstolen provas ut. Flera nämner körträning till och i affär och andra offentliga miljöer som bibliotek och där posthantering sker. Träning in och ut ur hiss förekommer också. Träning i trånga passager och att köra både framåt och bakåt, exempelvis runt koner, förekommer. Beroende på behov kan även träning i kollektivtrafik förekomma, samt in och ut ur exempelvis färdtjänstfordon.

Olika delar i handhavandet, som hur elrullstolen frikopplas vid eventuella fel, kan också ingå i körträningen. Många nämner också information om pumpning och rätt lufttryck i däcken.

Vidare verkar körträningen göras enbart med dem som är nya i en elrullstol, inte med dem som sedan tidigare haft en elrullstol.

4.8 Dokumentation och uppföljning av körträning

Samtliga (254 förskrivare) anger att brukarens körträning av elrullstol dokumenteras i dennes journal. En förskrivare förtydligar med att hen har en checklista som kompletterar journalanteckningen. Uppföljning av körträningen kan göras på flera sätt och flera svar kunde anges. Det är 216 förskrivare som angett att uppföljning av körträningen sker vid återbesök, 123 genom telefonsamtal och 60 om brukaren tar kontakt av någon anledning. Det är 7 förskrivare som angett att man inte följer upp körträningen alls.

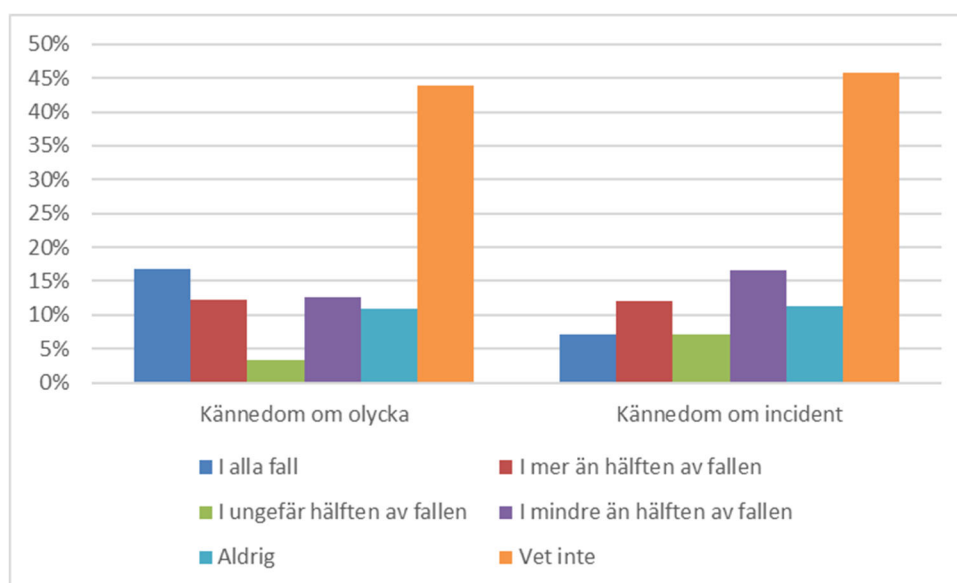
Många förskrivare anger att uppföljning av körträningen bör ske en gång per år eller var 18:e månad enligt de rutiner man har. Flera påpekar att det är svårt att hinna med detta. Några förskrivare nämner att de har en kontinuerlig uppföljning med frågeformulär eller per telefon. Vid behov görs återbesök/hembesök. Uppföljningen kan också vara delegerad till kommunens arbetsterapeuter, eller att hemtjänstpersonal/ vårdpersonal informerar om att det är aktuellt med uppföljningen, kanske tidigare än planerat. Om förskrivaren blir uppmärksam på olämplig körning krävs självklart uppföljning. Hur säkert brukaren framfört fordonet vid den första körträning påverkar intensitet och omfattning av uppföljningen, uttrycker flera förskrivare.

4.9 Brukares olycka eller incident

Vi frågade om förskrivaren får kännedom om brukaren varit med i en incident eller olycka. Med incident menade vi en mindre allvarlig olycka där ingen behövde uppsöka vård. Med olycka menade vi att brukaren eller någon annan blev skadad så att man behövde uppsöka vård. Det var 131 förskrivare som angav att de får kännedom om brukares olycka och 110 om brukares incident. Det var 108 som svarade att man inte får kännedom om vare sig olycka eller incident, men en del av dessa hade ändå besvarat de följande frågorna om hur ofta och av vem de får kännedom om olycka och/eller incident.

Hur ofta får förskrivare kännedom?

Förskrivaren angav hur ofta man fick kännedom om olycka eller incident. Av svaren framgår att man oftare fick kännedom om alla fall av olycka än om alla incidenter, se Figur 5. Som framgår är det många som inte kunnat besvara frågan.



Figur 5. Hur ofta förskrivaren får kännedom om brukares olycka eller incident (n=237 respektive 223).

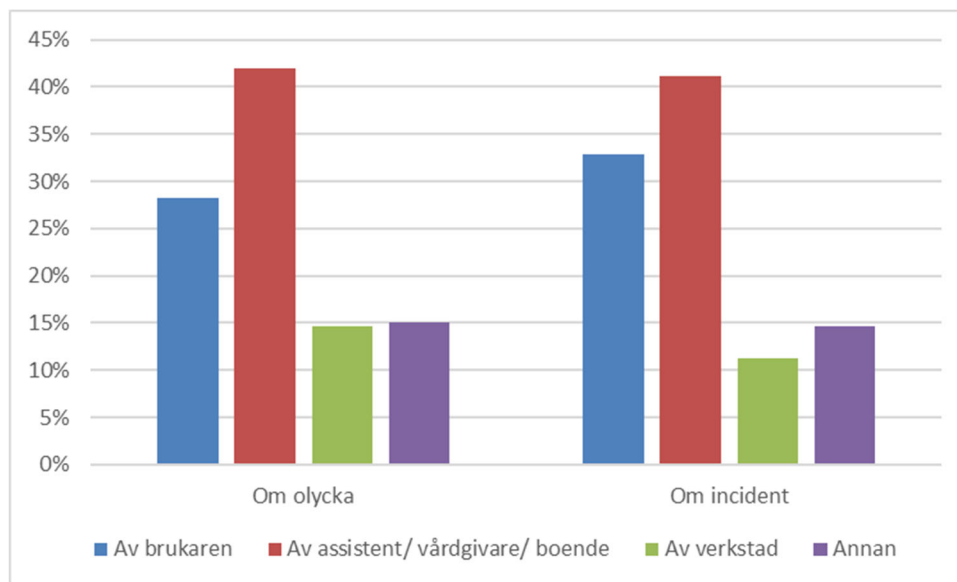
Många lämnade kommentarer till denna fråga där en del svarade att de aldrig varit med om att de fått kännedom om brukares olycka eller incident. Av svaren framkommer att det inte verkar finnas något systematiskt sätt eller någon rutin för att få kännedom om olycka eller incident. Brukarna är dock informerade om att ge förskrivarna kännedom om något hänt. Flera förskrivare uttryckte att de kanske inte får denna information för att brukaren är orolig för att inte få behålla den förskrivna elrullstolen eller elskotern om det skett en incident eller olycka. Brukarna vet att elrullstolen kan tas tillbaka om de inte kan framföra den betryggande. Förskrivarna säger att det säkert finns ett mörkertal när det gäller deras kännedom om incidenter och olyckor.

För att förskrivaren ska få informationen måste brukaren själv berätta eller någon annan person (exempelvis anhörig, omsorgs-/vårdpersonal) veta om och berätta. Brukaren kan också tillfrågas vid den årliga uppföljningen om det skett någon incident. Brukaren hör ibland också av sig direkt till

hjälpmedelscentralen. Om elrullstolen går sönder i samband med en olycka eller incident så är det ofta hjälpmedelstekniker som får första informationen, dessa brukar sedan höra av sig till förskrivaren. De kan också höra av sig om det är onormalt slitage eller behov av upprepade lagningar.

Hur får förskrivaren kännedom?

Förskrivaren hade möjlighet att ange hur, eller snarare, av vem som de fått kännedom om brukares olycka eller incident. Ungefär 40 procent fick informationen från assistent, vårdgivare eller boende, se Figur 6. Något större andel fick information från brukaren om incident än om olycka. Från verkstad fick förskrivaren i något högre utsträckning information om olycka än om incident.



Figur 6. Hur (av vem) förskrivaren får kännedom om olycka eller incident (n=212 respektive 204).

Förskrivarna angav vad de menat med att de fick kännedom från annan om brukares olycka eller incident. Mycket av det som skrevs här liknar de kommentarer som man gav på frågan innan. Man skriver att informationen kan komma från både brukaren själv, och assistent/ vårdgivare och även hjälpmedelscentral. Förskrivarna nämner också skolpersonal, föräldrar, andra anhöriga, grannar, hemtjänst och andra personer som finns i nätverket runt brukaren. Även av sådana som bevittnat olyckan eller incidenten. Förskrivares kollegor, avvikelssystem och journal nämns också.

Var sker incidenten/ olyckan?

Mer än 80 procent av 225 svar från förskrivare anger att brukares incidenter eller olyckor oftast sker vid egen färd utomhus. Fyra procent anger att olyckor/incidenter sker i samband med brukares resa i fordon, till exempel färdtjänstresa och 13 procent anger ett annat sammanhang.

Någon kommenterar att incidenten eller olycka sker både vid färd utomhus och vid färdtjänstresa. En förskrivare berättar om en elrullstol som fick stopp i brant backe och där assistenten då frikopplade elrullstolen, som rullade okontrollerat ner för den branta backen tills det tog stopp mot en betongkant. Som tur var slutade det bra. Flera förskrivare nämner att incidenter/ olyckor ofta sker i trånga inomhusmiljöer. Det kan vara inomhus på vård- och omsorgsboende, på skola och fritids, men även utomhus vid dessa platser.

Hur förskrivaren agerar vid information om incident/ olycka?

Förskrivarna fick frågan om hur de som förskrivare agerar vid information om incident/ olycka. Av svaren framgår att det finns möjlighet att villkora förskrivningen till att elrullstolen enbart får gå i gånghastighet, eller att brukaren måste ha med sig en person vid färd. Överenskommelsen med brukaren ändras eventuellt. Alternativt kan elrullstolen återtas.

Flera nämner att man skriver en avvikelserapport om hjälpmedlet (elrullstol) som är inblandat i incident/olycka. Förskrivaren funderar över risken med att fortsätta låta brukaren använda elrullstol och ger information till brukaren och personer omkring den för att undvika att samma olycka sker igen. Någon skriver kortfattat: "Avvikelse, Uppföljning, Eventuell åtgärd". En förskrivare berättar att efter avvikelserapporten sker en uppföljning som handlar om ifall det uppstått något hinder till att ha elrullstolen förskriven, en riskbedömning görs och förskrivaren tar ställning till om elrullstolen ska återtas eller om det behövs en specialanpassning.

Vid en olycka måste en utredning göras av det som hänt och varför olyckan inträffade. Om det var brukarens fel, om denne var oaktsam/vårdslös eller har fått en förändrad förmåga (kognitiv och/ eller motorisk), eller om det var helt andra omständigheter. Det bedöms om det är lämpligt att brukaren får fortsätta att köra, om mer träning behövs eller om elrullstolen ska återtas. Eventuellt tas elrullstolen ur bruk till utredningen är klar.

Flera skriver att vid en olycka eller incident kontrolleras ofta elrullstolen eller elskotern av tekniker, det görs en analys av om det varit fel på fordonet eller om olyckan orsakats av den mänskliga faktorn. Elrullstolen ska inte användas efter en olycka utan att först ha kontrollerats. Därefter tar arbetsterapeut ett ställningstagande av om ytterligare körträning behövs, och om brukaren är lämplig att köra. Eventuellt kan det behövas ett nytt medicinskt underlag från läkare.

Många förskrivare nämner att de bokar in hembesök hos brukaren för att följa upp incidenten/ olyckan och göra en ny bedömning om lämpligheten att köra elrullstol. De kan då också, om det behövs, ha körträning och kontrollera körförmågan. Om förskrivaren upplever att risken för upprepning av det som orsakade incidenten/ olyckan är stor avslutas förskrivningen. En del väljer då, enligt förskrivare, att köpa en egen elrullstol eller elskoter.

En förskrivare har uppfattningen att incidenter och olyckor ofta händer i samband med att patienten intagit alkohol eller något annat rusmedel.

Vilka åtgärder som kan vidtas efter kännedom om incident/ olycka?

Förskrivarna kunde också ange vilka åtgärder som kan vidtas efter kännedom om incident/ olycka. Mycket har ju redan framkommit under frågan ovan. Först görs en bedömning av hur elrullstolen används, om det är rätt elrullstol till personen eller om det borde vara en annan modell, kanske fyrhjuling istället för trehjuling. I samtal görs en genomgång av risker och personens lämplighet och förmåga bedöms. Om personen visar sig olämplig att använda elrullstolen tas den tillbaka. En annan åtgärd kan vara utbildning i handhavande eller körning, till personen själv och/ eller dennes eventuella assistenter. Ytterligare åtgärder är att justera elrullstolens hastighet, eller att brukaren måste ha med sig följeslagare under körningen.

Eventuellt görs anmälan till Läkemedelsverket, IVO (Inspektionen för vård och omsorg) och Polisen.

En förskrivare berättar om hur hen gjort "körkort" till barn och ungdomar med tydlig text om vad som gäller – bland annat vem som får röra/ köra elrullstolen. Bland barn och ungdomar har det varit mycket uppskattat och förskrivaren efterlyser en mall på körkort där man kan sätta dit foto och skriva några rader.

4.10 Förskrivares kommentarer och funderingar

Slutligen fanns i frågeformuläret utrymme om förskrivaren ville lämna några egna kommentarer eller funderingar när det gäller att förskriva elrullstol eller elskoter för utomhusbruk. Det var väldigt många som gjorde detta. Vi tar här främst med sådant som inte tidigare nämnts i rapporten.

Förskrivarnas stora ansvar

Inledningsvis vill vi lyfta att många skriver att det är ett väldigt stort ansvar att som arbetsterapeut stå ansvarig för förskrivning av elrullstolar och elskotrar. Man är inga körlärare och skulle behöva mer utbildning i att bedöma lämplighet (lämplig/ inte lämplig). Man behöver mer kunskap om trafikregler och känner en oklarhet när det gäller ansvar och kriterier i samband med utprovning av elrullstol. Även

uppföljning och kontroll är svåra arbetsuppgifter. Ofta är man beroende av personalgruppen runt brukaren och att den informationen fungerar. Om förskrivaren bedömer att brukaren inte längre klarar att köra ute själv utan behöver ha vårdarmanöver, kan det möta hårt motstånd eftersom det inte finns personalresurser för detta.

Man undrar också vem som är ansvarig om det sker en olycka och det inte har följts upp på flera år om brukaren är lämplig att framföra elrullstolen i trafiken - brukaren eller förskrivaren?

Behov av nationella kriterier och riktlinjer

När det inte finns tillräckligt tydliga kriterier, händer det att patienter /anhöriga/ vårdpersonal blir upprörda och till och med hotfulla när de nekas en förskriven elrullstol. Förskrivarna önskar kriterier som kan utgöra stöd både för förskrivningen och i samband med olyckor och incidenter. Man upplever det som otydligt vem som har rätt till elskoter - räcker det att patienten har förflyttningssvårigheter längre sträckor?

Behov av en mer strukturerad mall för behovsbedömning och säkerhetsbedömning lyfts. Det skulle i många fall också behövas en kvalificerad bedömning som tyvärr inte finns tillgänglig, exempelvis simulator. Om det finns gemensamma och tydliga dokument, ett nationellt bedömningsunderlag eller en checklista med metoder och material, så skulle det vara enkelt för förskrivaren att göra rätt och inte förbise något moment varken när det gäller bedömning eller utvärdering.

Bättre medicinska underlag behövs – speciellt av patientens kognitiva förmåga

Förskrivarna behöver en bättre möjlighet till bedömning innan förskrivning. Flera förskrivare skulle vilja ha mer noggranna läkarutlåtanden och även möjlighet till utlåtanden om kognitiva funktioner. Några trycker på att det är viktigt att läkaren inte skriver under ett medicinskt underlag när förskrivning av elrullstol inte bör göras, till exempel om patienten har demens. Man säger att läkare kan fylla i medicinska underlag utan att egentligen veta patientens status. När väl läkaren fyllt i att patienten är medicinskt lämpad att få en elrullstol har arbetsterapeuten svårt att argumentera eller stoppa förskrivningen. Det är endast om patienten kör mycket dåligt vid utprovningen som elrullstolen inte förskrivs. Även om det finns en liten tveksamhet görs förskrivningen ändå och därefter kan arbetsterapeuten få träna hur länge som helst med patienten. En förskrivning är svår att ta tillbaka.

Bättre och fler medicinska bedömningar behövs om personer är lämpade att framföra elrullstol i trafiken, det gäller till exempel syn, hörsel, koordination och gångförmåga. Svårigheten att bedöma om patienten har de kognitiva förmågor som krävs för att köra elrullstol/ elskoter, lyfts också fram av flera.

Alkohol och elrullstol

Flera förskrivare lyfter att det kan vara svårt om brukare har ett riskbruk av alkohol, att kunna lita på att de inte kör när de druckit alkohol. Frågor som ställs handlar om hur mycket alkohol en patient kan dricka regelbundet och att man ändå kan gå vidare med förskrivning av elrullstol. Och om patienten dricker olika tider på dygnet, men lovar att inte dricka och köra, vad gör man som förskrivare då.

Patientens egenansvar diskuteras sällan. Problemet är att elrullstol inte räknas som fordon (annat än cykel) och därför är regler omkring alkohol otydliga. Förskrivarna har bristande juridiska kunskaper, nämner en förskrivare. Riktlinjer efterfrågas gällande alkohol och andra substanser i samband med körning av elrullstol.

Trafikundervisning och körkort

En förskrivare vill ha strängare regler kring att få en elrullstol/ elskoter förskriven. Att framföra ett sådant fordon innebär motsvarande risker som att framföra en bil, anser förskrivaren. Men det krävs inget teoriprov eller körprov från extern part som då man tar körkort. Man menar att ansvaret inte borde ligga på en enskild förskrivare och jämför med att det nästan är som om bilförsäljare skulle ansvara för hur alla som köper bil sedan framför fordonet. Förskrivaren menar vidare att det är fel att jämföra en elrullstol/ elskoter med att det motsvarar en gående, då det inte alls får samma konsekvenser om man som gående går in i eller krockar med något/någon jämfört med samma

händelse med en elrullstol/ elskoter. Det borde alltså vara mycket hårdare regler för att få framföra en elrullstol/ elskoter, både för brukarens och allmänhetens säkerhet. Förskrivaren föreslår, liksom flera andra, att det ska vara ett teoriprov och körprov som man måste klara. Och detta ska inte förskrivarna bedöma utan en extern part, som när man tar körkort.

Det är flera förskrivare som skriver att det borde vara körkort för att få köra elrullstol/ elskoter. Och att körkortet måste förnyas efter ett visst antal år. Detta ska göras i samråd med Trafikverket där man går igenom regler, vägskyltar, hastighet och så vidare. Det skulle kunna vara ett praktiskt test samt ett skriftligt som man kan göra online. En förskrivare berättar att hen skulle behöva stöd i processen med att bedöma patientens körduglighet. Det skulle kunna ske genom utbildning till brukaren via trafikskola och bedömning av trafikskolelärare, typ en uppkörning.

I en förskrivares kommun ska alla som kör vårdarstyrd elrullstol gå en tre timmars utbildning med teori och praktik.

Begränsningar av elrullstolen/ elskotern

Riktlinjerna skulle kunna vara stramare eftersom elrullstolen ska ersätta gångförmåga och inte en cykel eller annat fordon, det skulle därför vara önskvärt med en lägre maxhastighet. Elrullstolar som förskrivs som hjälpmedel skulle inte behöva gå fortare än gånghastighet. Denna synpunkt finns hos flera och någon skriver att många av elrullstolarna och elskotrarna som förskrivs går alldeles för fort. Arbetsterapeuten kan ställa ner farten men det görs oftast inte eftersom brukaren själv många gånger säger att hen inte ska köra så fort. När förskrivaren sedan ser brukaren ute i samhället så är det många som kör alldeles för fort. Dessa hjälpmedel borde därför från början vara inställda på att köras i maximalt 5–6 km/tim eftersom hjälpmedlet är istället för benen.

En annan förskrivare berättar att vid utprovning av elrullstolarna bestäms vilken max-hastighet elrullstolen ska ställas in på. Den maximala hastigheten beror på patientens förmåga att köra elrullstolen samt i vilken miljö den ska köras. I kuperad terräng behöver ibland hastigheten ställas lite högre, så att elrullstolen ska orka i uppforsbackar.

Flera förskrivare uttrycker vidare att elskoter bör tas bort som förskrivningsbart hjälpmedel, och inte ligga inom arbetsterapeutens ansvarsområde utan enbart vara egenköp, de finns ju redan idag på öppna marknaden. Elskotern är mer som ett fordon och regelverket för dessa hjälpmedel är mycket godtyckligt och upp till varje region. Dessa fordon borde ha en egenavgift om de ska förskrivs, säger man. Någon berättar att i dennes region kan arbetsterapeuterna inte längre förskriva 3-hjuliga elskotrar utan dessa är egenansvar som patienten själv måste köpa.

Problem med egenköpta elskotrar – framför allt trehjuliga

Flera förskrivare uttrycker att när patienten får avslag på att få en förskriven elrullstol, köper personen en egen elrullstol, eller snarare en elskoter. Flera förskrivare nämner att allt fler köper elskotrar själva, och att det kan vara en anledning till ökat antal olyckor. Även en person som förlorat sitt körkort kan köpa en elskoter. Problemet med dem som själva köper elrullstol/ elskoter är att då görs ingen bedömning av förmåga och lämplighet, samt att ingen körträning eller uppföljning ges.

En förskrivare uttrycker att det finns ganska otydliga riktlinjer vid förskrivning av elrullstol framförallt av skotermmodell. Därför finns väldigt många elskotrar förskrivna. Det är ett stort ansvar att vara förskrivare av elskotrar och förskrivarna upplever att det är allt fler som kräver att få detta hjälpmedel och att det inte sällan uppstår konflikter. Upplevelsen är också att det framförallt är elskotermmodellerna som är med i incidenter och olyckor.

En förskrivare berättar att trehjuliga elskotrar är populära och efterfrågas av personer som förlorat körkortet av medicinska skäl, till exempel försämrad syn. Som erfaren förskrivare är hen tveksam till om det är en hälso- och sjukvårdsuppgift att bedöma och eventuellt förskriva dessa fordon till sådana personer. Hen lägger hellre sina resurser på att förskriva fyrehjuliga elrullstolar till personer med svåra rörelsehinder, men som kognitivt klarar av att köra elrullstol.

Eftersom det oftast är äldre personer, som vill köra elrullstol/ elskoter, borde det finnas en kognitiv undersökning och utredning innan man kan erhålla eller köpa en sådan, framhåller en annan förskrivare. Dessa människor har oftast ställt bilen och tror sig klara att köra elrullstol/ elskoter utan problem, men kan ha sämre reaktions- och uppmärksamhetsförmåga på grund av ålder, sjukdom med mera. De som ansöker via sjukvården kan bedömas innan, medan de som köper själva på den fria marknaden utsätter sig och omvärlden i högre utsträckning för skaderisk. Förskrivaren anser därför inte att man kan likställa elrullstolar/ elskotrar och cyklar. Elskotrarna borde ha registreringsskyltar som mopeder (men kanske utan fordonsskatt) och krav på körprov.

Även egenavgift på elskotrar/ elrullstolar förordas då upplevelsen är att många äldre bara vill ha dessa som ett transportmedel då de inte orkar gå längre sträckor. Med en hyra som patienten själv får stå för skulle färre förskrivas.

Uppföljning

Förskrivarna uttrycker svårigheten med att kunna kontrollera att elrullstolarna framförs på ett säkert sätt, även eftersom det över tid kan inträffa förändringar hos brukaren. Man ser det som ett problem att inte hinna följa upp och är osäker på vem som är ansvarig för uppföljning. Det är många brukare som har kognitiv svikt och en varierande dagsform samtidigt som de är rädda för att mista sin elrullstol, vilket gör att det upplevs som svårt att kunna kontrollera att uppgifterna från patient/ brukare stämmer.

Barn och unga kan behöva tätare uppföljning i samband med deras utveckling, i vissa åldrar blir de mer våghalsiga, uttrycker en förskrivare. Men undrar samtidigt om detta ligger inom föräldrarnas ansvar eller förskrivarens.

Det föreslås att brukaren årligen ska göra en kontroll hos läkare för syn, hörsel, uppmärksamhet och så vidare. Förskrivaren vill inte att ansvaret att ha kontroll på detta ska vila på dem som arbetsterapeuter. Man anser att trafikinformation och handhavandeträning och uppföljning av detta borde vara återkommande när man har en elrullstol, särskilt under de första 1–2 åren. Då skulle också möjlighet till träning i olika väglag finnas. Någon berättar om en insats för länge sedan där "Habiliteringen" bjöd alla med elrullstol till särskilda dagar. Man fick då en bra överblick över brukarnas handhavande, kunskapsnivå och hur allt fungerade för dem.

Någon föreslår också en årlig besiktning av elrullstolen rent tekniskt, precis som med motorfordon. Detta borde ligga i hjälpmedelscentralernas intresse.

Svårt att återta förskrivning

Mycket tydliga regler behövs, säger många förskrivare, eftersom många personer saknar självinsikt. Det gäller framför allt att förskrivarna behöver stärkas i sin rätt att återta elrullstol som inte förvaras eller framförs på rätt sätt. Kanske skulle det vara bra med korta filmer som visar varför man kan få avslag. En förskrivare skriver att det krävs tid och planering för att ta bort en förskrivning av elrullstol då fara finns. Patienten kan bli ovillig och oförstående till detta beslut. Kognitiv svikt kan ha uppkommit trots att det inte fanns vid förskrivningen. Förskrivarna har svårt att återta elrullstolar när de bedömt att det inte längre fungerar för brukaren att framföra den. Det finns inget tydligt regelverk eller lagstiftning omkring detta. Många brukare blir väldigt arga när en elrullstol tas, patienterna anser att det är deras privata hjälpmedel, och de kan till och med hota att ta sitt liv.

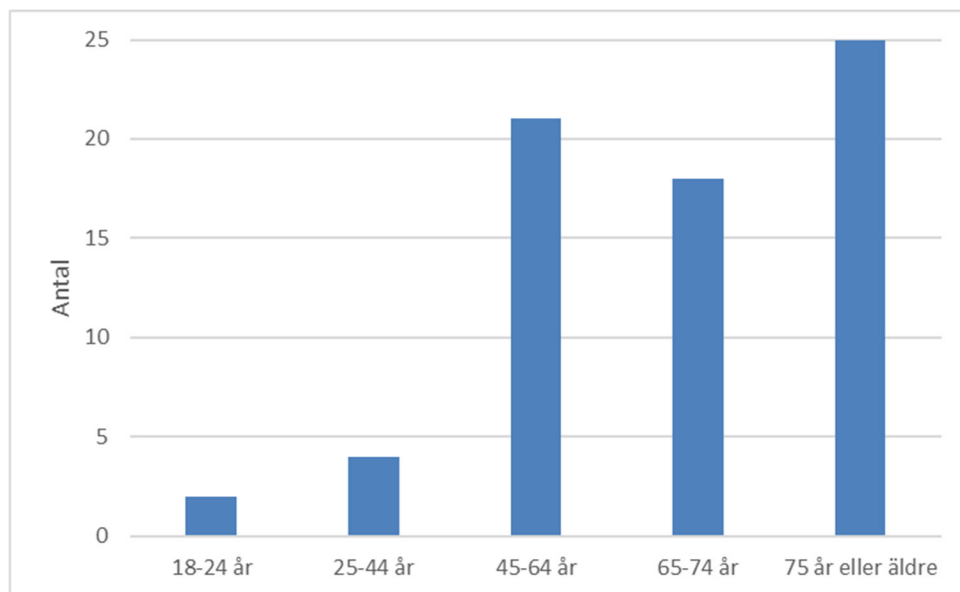
En annan förskrivare skriver att det är stora bekymmer med regelverket för när de får återta förskrivningen. Många gånger blir det hot och stora konflikter både från brukare och anhöriga när förskrivare anser att patienten inte längre kan hantera fordonet på ett säkert sätt. Idag finns inget bra stöd för förskrivare i svåra ärenden. Förskrivarna tycker att man borde jämföra med återtagande av körkort, och att det kanske är läkare som bör skriva intyg att brukaren inte har förmåga att köra fordonet säkert.

5 Resultat - Frågeformulär till användare av elrullstol

Frågeformuläret till användare av elrullstol för utomhusbruk besvarades av 87 personer mellan den 24 januari och den 27 februari 2020. Inte alla svarade på alla frågorna.

5.1 Användarnas bakgrund

Det är 71 svarande som anger från vilken kommun de kommer, totalt är 49 olika kommuner representerade. Kön har angetts av 40 kvinnor och 30 män. Av de svarande är 30 procent i åldern 45–64 år, 26 procent i ålder 65–74 år och 36 procent är 75 år eller äldre, se Figur 7.



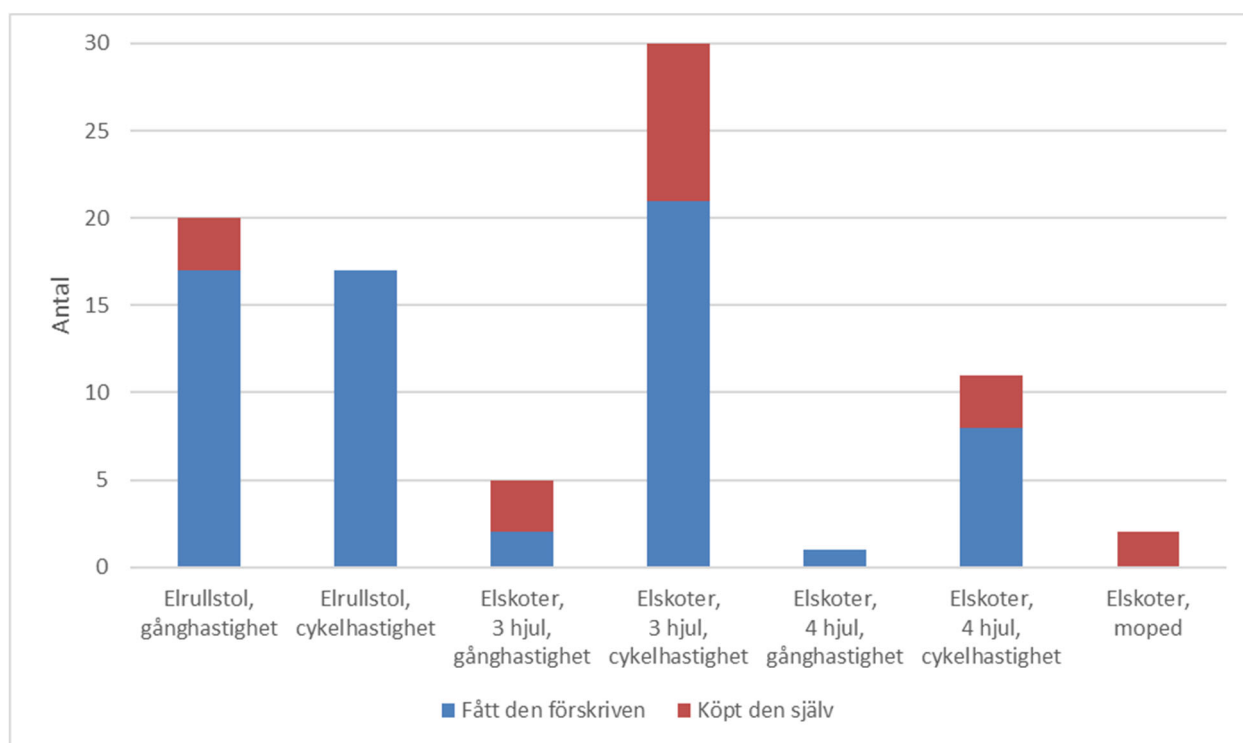
Figur 7. De svarandes åldersfördelning (n=70).

Drygt 90 procent av de svarande är pensionärer, får sjukersättning eller är sjukskrivna. Hälften av de svarande har gymnasieskola som högsta utbildning, och knappt 40 procent har gått på universitet eller högskola. En mycket stor andel har vid svarstillfället, eller har tidigare haft, någon form av körkort, exempelvis svarar 61 personer att de har eller har haft B-körkort (personbil).

5.2 Typ av elrullstol och hur den erhållits

Det var möjligt att specificera vilken typ av elrullstol eller elskoter den svarande hade, samt om man fått den förskrivna eller köpt den själv. Det var 86 personer som besvarade frågan. Av dessa har 26 personer (30 %) en elrullstol eller elskoter som enbart går i gånghastighet. Det är 58 personer (67 %) som har en elrullstol eller elskoter som går i hastigheter från gånghastighet upp till cykelhastighet. Två personer anger att de har en elskoter som är att betrakta som moped.

Drygt tre fjärdedelar av de svarande (66 personer) har fått sin elrullstol eller elskoter förskrivna, resten har köpt den. Se mer i Figur 8.



Figur 8. Typ av elrullstol/ elskoter och om man fått den förskrivna eller köpt den själv (n=86).

Med anledning av det låga antalet svar kommer vi fortsättningsvis i rapporten oftast inte skilja svaren åt beroende på typ av elrullstol eller elskoter, och oftast bara använda begreppet elrullstol.

5.3 Trafiksäkerhetsinformation

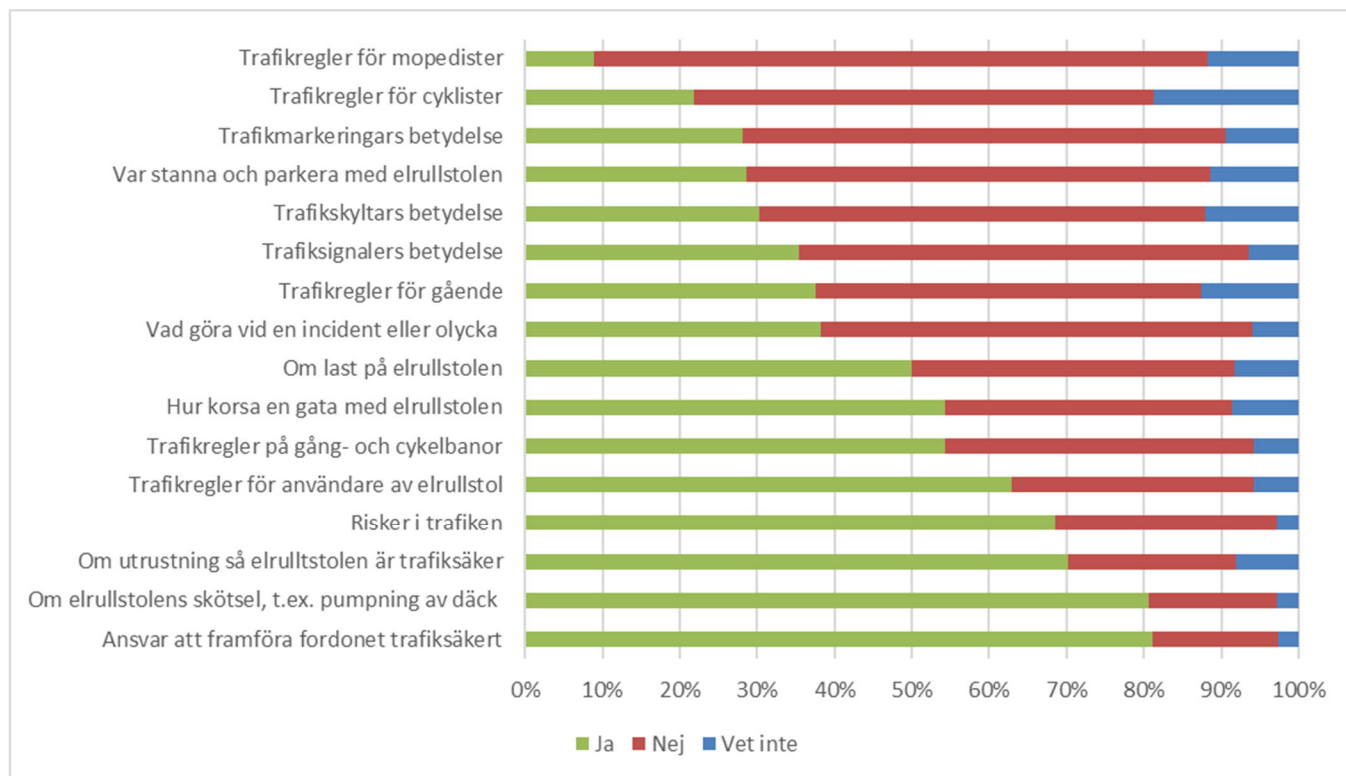
Det är 40 av de 86 svarande som fått trafiksäkerhetsinformation vid införskaffandet av elrullstolen, 39 har inte fått sådan information och 7 vet inte. Vi kan alltså slå fast att hälften av deltagarna har fått trafiksäkerhetsinformation av förskrivaren eller försäljaren i samband med att de fick sin elrullstol/ elskoter för utomhusbruk. Bland de som fått sin elrullstol förskrivna anger 57 procent att de fått trafiksäkerhetsinformation, medan det bland dem som själva köpt sin elrullstol är 32 procent som fått sådan information.

Bland dem som inte fått någon trafiksäkerhetsinformation eller inte visste om de fått någon, svarar 40 procent (av 45 personer) att de skulle önskat eller behövt sådan information. Det är 49 procent som svarade nej och 11 procent vet inte.

I Figur 9 visas vilken trafiksäkerhetsinformation de svarande fick. Det bör observeras att antalet svarande är få, men andelarna som visas ger ändå en fingervisning om man fått trafiksäkerhetsinformation eller inte inom de olika områdena.

Den trafiksäkerhetsinformation som flest anger att de fått gäller ansvaret att framföra elrullstolen trafiksäkert och elrullstolens skötsel, till exempel pumpning av däck. Därefter information om elrullstolens utrustning så att fordonet är trafiksäkert, om risker i trafiken samt trafikregler för användare av elrullstol i trafiken. Omkring hälften av de som svarat har fått information om trafikregler på gång- och cykelbanor, hur man korsar en gata med elrullstolen samt om last på elrullstolen. Det är lägre andelar som anger att de fått information om trafikregler för olika slags trafikanter (gående, cyklist, mopedister) samt betydelsen av trafiksignaler, trafikskyltar och trafikmarkeringar. Färre än 40 procent har fått information om vad man som användare av en elrullstol ska göra vid en incident eller olycka eller var man kan stanna och parkera med elrullstolen.

Åtta personer hade också själva skrivit något som gällde trafiksäkerhetsinformation. Hälften av dem kommenterar bara att de har körkort och/eller erfarenhet av bilkörning och därför kan trafikregler och det som behövs. En person har även fått information om alkohol och körning.



Figur 9. Innehåll i trafiksäkerhetsinformationen (n=31–37, beroende på fråga).

5.4 Körträning

Användarna av elrullstol fick svara på om de fått någon körträning eller inte. Alternativen för körträningen var att den skett utomhus eller i simulator/dator.

Bland samtliga 86 svarande har 65 procent (56 personer) fått körträning utomhus, 1 procent (1 person) har fått träning i simulator eller dator medan 34 procent (29 personer) inte fått någon körträning alls.

Vid en uppdelning beroende på om man fått elrullstolen förskriften eller införskaffat den själv kan skillnader konstateras i körträning utomhus, se Tabell 3. Bland dem som fått elrullstolen förskriften har ungefär tre fjärdedelar fått körträning utomhus medan en fjärdedel inte fått någon körträning. Bland dem som själva införskaffat sin elrullstol har endast drygt en tredjedel fått körträning utomhus och därmed knappt två tredjedelar inte fått någon körträning.

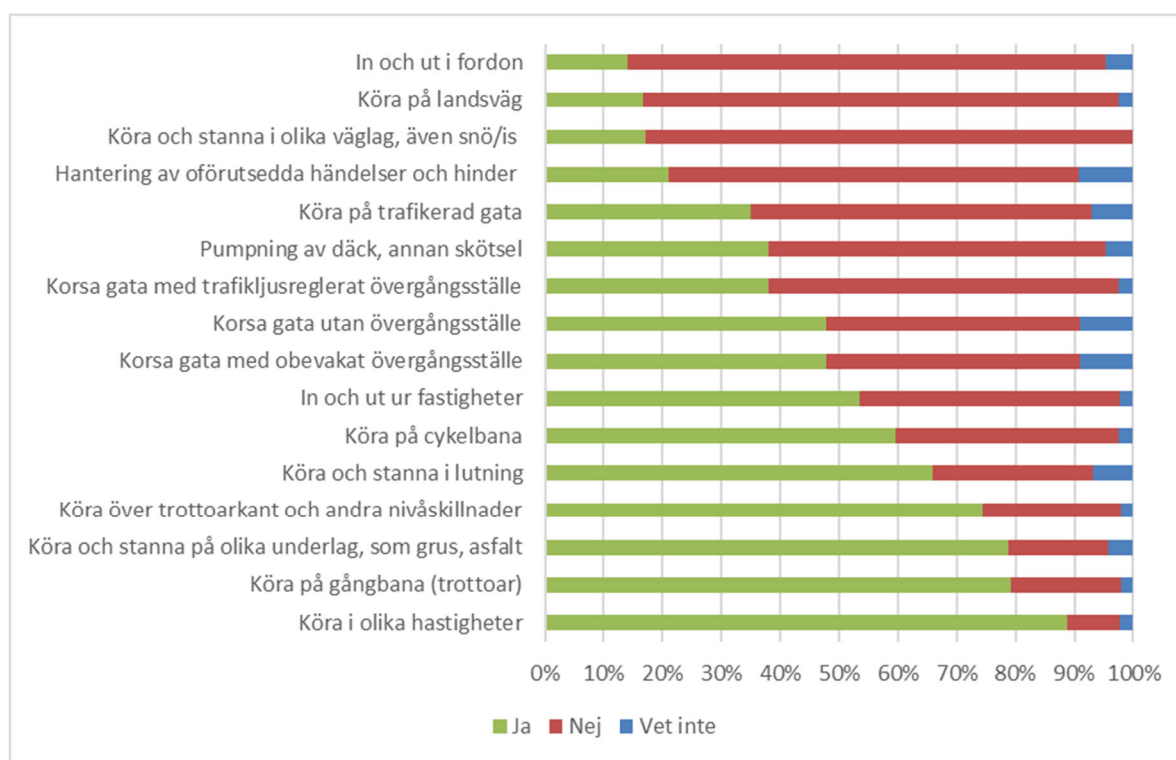
Tabell 3. Körträning utomhus, i simulator/dator eller inte alls. Fördelat på dem som fått elrullstolen förskriften respektive som införskaffat den själv (n=86).

	Körträning utomhus	Körträning i simulator/dator	Ingen körträning
Förskriften elrullstol	49 (73 %)	1 (1 %)	17 (25 %)
Egenköpt elrullstol	7 (37 %)	--	12 (63 %)

Den person som fått körträning i simulator/dator anger inte vad träningen innehöll, personen kommenterar bara att det var en inomhusträning.

När det gäller de som fått körträning utomhus slås de båda grupperna samman. I Figur 10 visas vilken körträning de svarande fick. Närmare 90 procent av de svarande har fått köra utomhus i olika hastigheter. Andra vanliga moment (cirka 75–80 %) var att köra på gångbana, köra och stanna på olika underlag som grus och asfalt, samt att köra över trottoarkanter och andra nivåskillnader. En stor andel har också fått pröva att köra och stanna där det lutade samt att köra på cykelbana. Ungefär hälften har fått träna på att köra in och ut ur fastigheter, att korsa gata både utan övergångsställe och med obevakat övergångsställe. En lägre andel, (cirka 40 procent) har tränat på att korsa gata med trafikljusreglerat övergångsställe, och att pröva på skötsel av elrullstolen som att pumpa däck. Ungefär en tredjedel har kört på trafikerad gata. Hantering av oförutsedda händelser, exempelvis vägarbete, och hinder har var femte svarande prövat på. Ännu lägre andelar har kört och stannat i olika väglag som snö/is, kört på landsväg eller prövat att köra in och ut ur fordon.

Av de kommentarer som lämnades skriver ett fåtal att det var många år sedan de fick elrullstolen, och att de därför inte kom ihåg och inte kunde fylla i svaren. Någon uttrycker att det tidigare inte alls har varit så omfattande körträning, någon annan att hen skulle behöva en ny kurs. För någon har körträningen mest bestått av att lära sig baskunskaper om hur rullstolen är konstruerad, hur eldrift och styrning fungerar, och inte några direkta trafikknunskaper.



Figur 10. Innehåll i körträning utomhus (n=41–48, beroende på fråga).

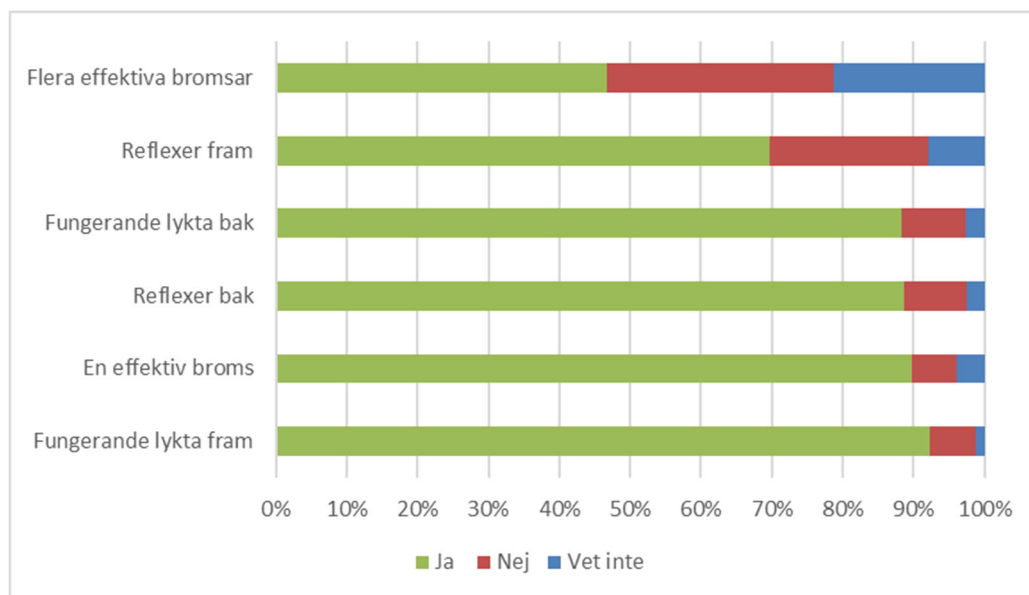
Bland 26 personer som svarade att de inte fått någon körträning utomhus, anger 31 procent att de hade önskat eller behövt sådan. Det är 62 procent som svarar nej och 8 procent anger att de inte vet om de behövde körträning utomhus.

5.5 Elrullstolens utrustning, service och reparation

En rullstol som drivs med elmotor och som är konstruerad för en hastighet av högst 20 km/tim räknas som en cykel utan tramp- eller vevanordning. Enligt tredje kapitlet i Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2009:31 ska en elrullstol ha ett effektivt bromssystem, fordonet ska automatiskt bromsa om manöverorganet för reglering av fordonets hastighet släpps. Har elrullstolen tre eller flera hjul ska den ha en parkeringsbroms. Elrullstolen ska också vara utrustad med ringklocka eller annan ljudsignalanordning som kan avge varningssignal. Vid färd i mörker ska den även vara

utrustad med baklykta med rött ljus och framlykta med vitt eller gult ljus samt reflexanordningar som vid belysning återkastar rött ljus bakåt, vitt framåt, och orangegult eller vitt ljus åt sidan.

I frågeformuläret kunde användaren ange vilken utrustning ens elrullstol har. Ungefär nio av tio har fungerande lykta fram och bak, reflexer bak och en effektiv broms, se Figur 11. Det är sju av tio som har reflex fram och färre än hälften har flera effektiva bromsar.



Figur 11. Elrullstolens utrustning (n=75–79, beroende på fråga).

Av 79 svarande så lämnar 15 procent sin elrullstol på service/ underhåll en gång per år eller oftare, 15 procent lämnar den mer sällan eller aldrig och 60 procent lämnar elrullstolen på service/ underhåll enbart när den behöver repareras.

Under det senaste året har nästan hälften (48 %) av 79 brukares elrullstolar inte reparerats någon gång. Det är 37 procent som har låtit reparera sin elrullstol 1–2 gånger, 9 procent 3–5 gånger och 6 procent fler än 5 gånger.

Anledningen till att man lämnat den på reparation är framför allt att batteriet behövde bytas och att det var något med däck, hit räknas även att man fått punktering. Andra anledningar som nämns är bromsar, motor, blinkers, lampbyte, eller att man lämnat elrullstolen på en årlig service.

Bland dem som skulle behövt lämna elrullstolen på reparation men som inte gjort det, nämner några att de behöver rullstolen och inte kan avvara den, därför lämnar de den bara om det är absolut nödvändigt. Någon visste inte heller hur man rent praktiskt skulle kunna lämna den till reparation. Några skriver att de reparerar själva (får delar hemsända) eller att någon kommer hem och servar elrullstolen om det blivit något fel, vilket kostar 500 kronor per år.

5.6 Upplevelser av trygghet och riskfyllda trafikmiljöer/ trafiksituationer

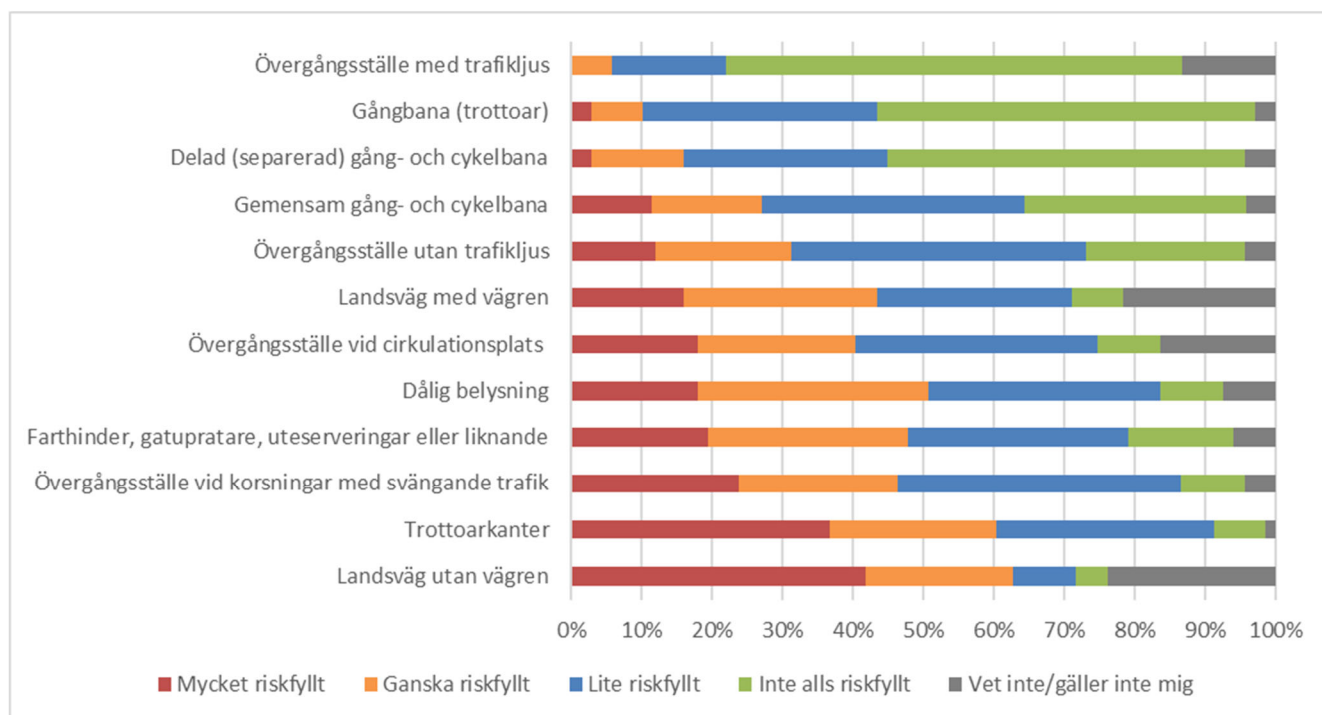
Det är 67 svarande som berättar om de känner sig trygga eller inte när de vistas i trafiken med sin elrullstol. Drygt hälften av dessa (36 personer, 54 %) känner sig alltid trygga, en tredjedel (23 personer, 34 %) känner sig alltid trygga när det är ljust ute och en tiondel (8 personer, 12 %) känner sig aldrig trygga.

De kommentarer som skrevs om trygghet visar att tryggheten beror på trafikmiljö och andra trafikanter. Någon känner otrygghet på övergångsställen eftersom man inte lämnas företräde, att andra trafikanter inte stannar när man står och väntar. Bland andra trafikanter som inger otrygghet räknas även gångtrafikanter - "går hur som helst", men också bilister och cyklisterna nämns. För de

sistnämnda trafikanterna är det deras hastigheter som inger otrygghet, samt att cyklister inte har lysen. Några berättar att de undviker att köra i mörker, bland annat eftersom man lätt missar gropar och andra ojämnheter trots elrullstolens lampa, och att gatubelysningen är dålig på många ställen. Någon uttrycker att man syns dåligt och har därför köpt blinkande varsellampor och reflexer och själv satt på elrullstolen. Även korsningar och övergångsställen blir mer otrygga i mörker. Dåliga vägar, dåligt vägunderlag, dåligt nedsänkta kanter vid övergångsställen gör det svårt att framföra elrullstolen säkert även när det är ljus. Ett par av de svarande nämner att det är större olycksrisk med trehjuliga elskotrar. Sammanfattningsvis kan man, som en användare uttrycker det, säga att "man blir mycket utsatt som rullstolsbunden i trafiken!"

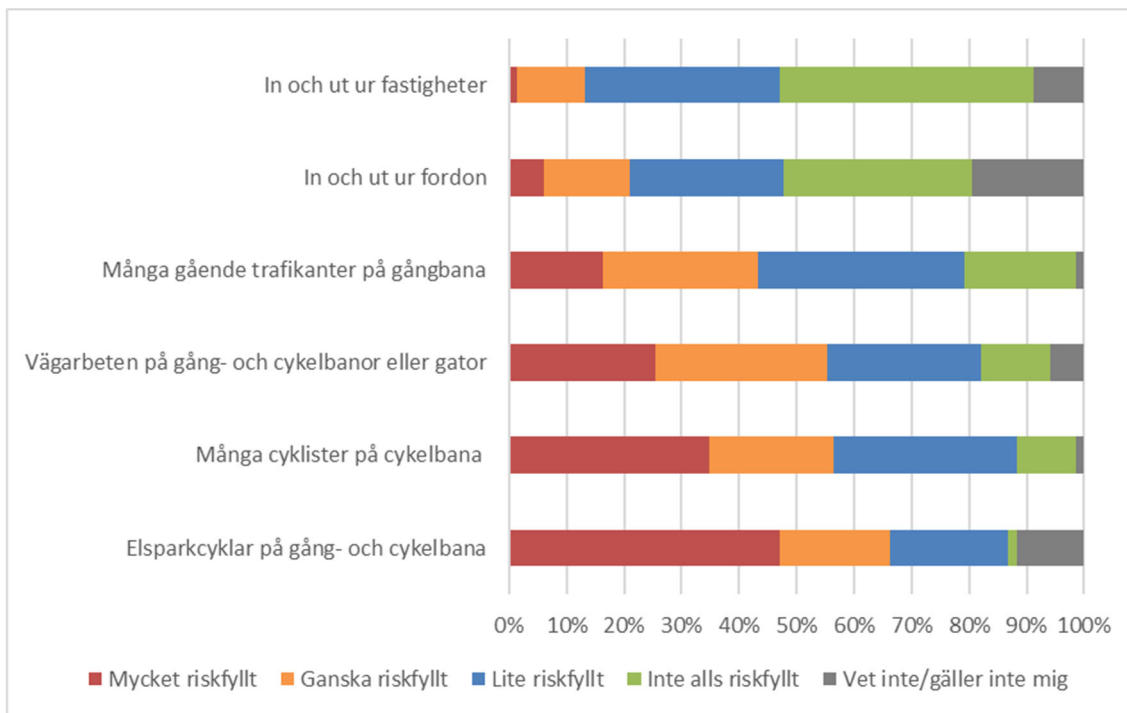
I frågeformuläret fick användarna ange hur riskfyllda man upplevde olika trafikmiljöer eller trafiksituationer vara. Svaren redovisas i Figur 12 - Figur 14.

Av Figur 12 framgår att över 60 procent anser att landsväg utan vägren och trottoarkanter upplevs som mycket eller ganska riskfylld. Det är ungefär 40 procent som upplever dem som mycket riskfyllda, dock är det nästan en fjärdedel som inte tycker att landsväg gäller dem. Omkring hälften upplever övergångsställe vid korsningar med svängande trafik; farthinder, gatupratrare, uteserveringar och liknade samt dålig belysning som mycket eller ganska riskfylld. Ungefär 40 procent upplever övergångsställe vid cirkulationsplats och landsväg med vägren som mycket eller ganska riskfylld. Även här är det nästan en fjärdedel som inte tycker att landsväg gäller dem. Övergångsställe utan trafikljus och gemensam gång- och cykelbana upplevs som mycket eller ganska riskfylld av ungefär 30 procent. Delad (separerad) gång- och cykelbana, gångbana (trottoar) och övergångsställe med trafikljus upplevs inte som riskfylld i särskilt hög grad.



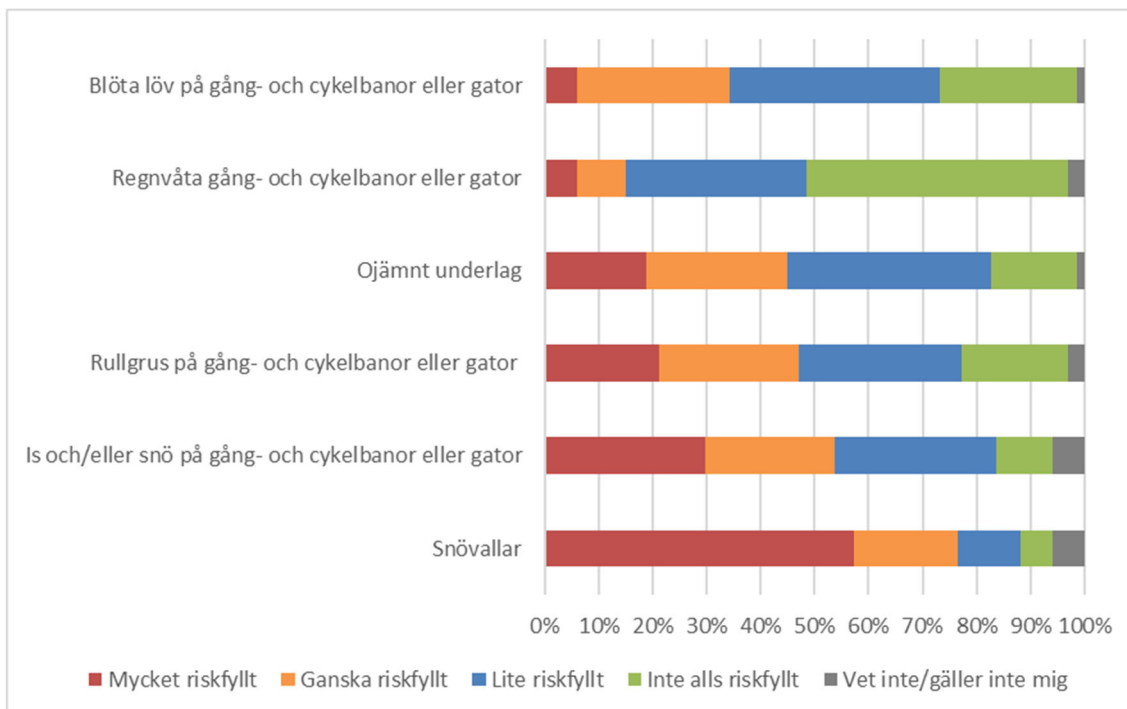
Figur 12. Brukarnas upplevelse av olika trafikmiljöer när det gäller risk (n=67-70, beroende på fråga).

Av Figur 13 framgår att två tredjedelar av de svarande upplever elsparkcyklar på gång- och cykelbana som mycket eller ganska riskfylld. Drygt hälften upplever det som mycket eller ganska riskfylld med många cyklister på cykelbana och att det är vägarbeten på gång- och cykelbanor eller gator. Många gående trafikanter på gångbanan upplevs som mindre riskfylld än cyklister på cykelbana. In och ut ur fordon är inte aktuellt för 20 procent av de svarande och få anser det vara riskfylld. Inte heller in och ut ur fastigheter upplevs som riskfylld.



Figur 13. Brukarnas upplevelse av olika trafiksituationer när det gäller risk (n=67–69, beroende på fråga).

Av Figur 14 framgår att snövallar upplevs som mest riskfyllt när det gäller olika typer av underlag, nästan 60 procent upplever snövallar som mycket riskfyllt. Omkring hälften av de svarande upplever is och/ eller snö, och rullgrus på gång och cykelbanor eller gator, samt ojämnt underlag som mycket eller ganska riskfyllt. Blöta löv på gång- och cykelbanor eller gator upplevs som mycket eller ganska riskfyllt av en tredjedel av de svarande medan regnvåta gång- och cykelbanor eller gator inte upplevs som särskilt riskfyllt.



Figur 14. Brukarnas upplevelse av olika underlag när det gäller risk (n=66–69, beroende på fråga).

I frågeformuläret fanns möjlighet att själv beskriva annan trafikmiljö eller trafiksituation som man hade upplevelser om. Grunden verkar vara att mycket hänger på elrullstolsförarens uppmärksamhet och hänsynstagande, man upplever att man är mycket utsatt som rullstolsburen i trafiken. Elrullstolen är bred och tar plats, trottoarer kan vara smala, och andra trafikanter på gång- och cykelbanor tycker att det är elrullstolen som ska flytta på sig vid möte, helst vara på vägen istället. Bristande uppmärksamhet hos andra trafikanter kan finnas på grund av mobiltelefon. Elcyklar och elsparkcyklar kommer i hög hastighet och anpassar sig inte, vilket utgör en stor risk för alla.

Många nämner problemen med höga trottoarkanter, och där man ibland måste använda sig av cykelbanans avfasning istället. Framkomligheten kan också plötsligt ta slut genom att något står i vägen eller att trottoaren avsmalnar för mycket – och man måste vända. Vid korsningar och obehagade övergångsställen (speciellt om det är tvåfiligt) krävs extra försiktighet. Även vid övergångsställen med trafikljus där bilar svänger höger utan att tänka på att gångtrafikanter också har grönt och ska lämnas företräde. Uteserveringar som tillåts vara ute i gatorna, och parkerade bilar ute efter gator upplevs som farligt.

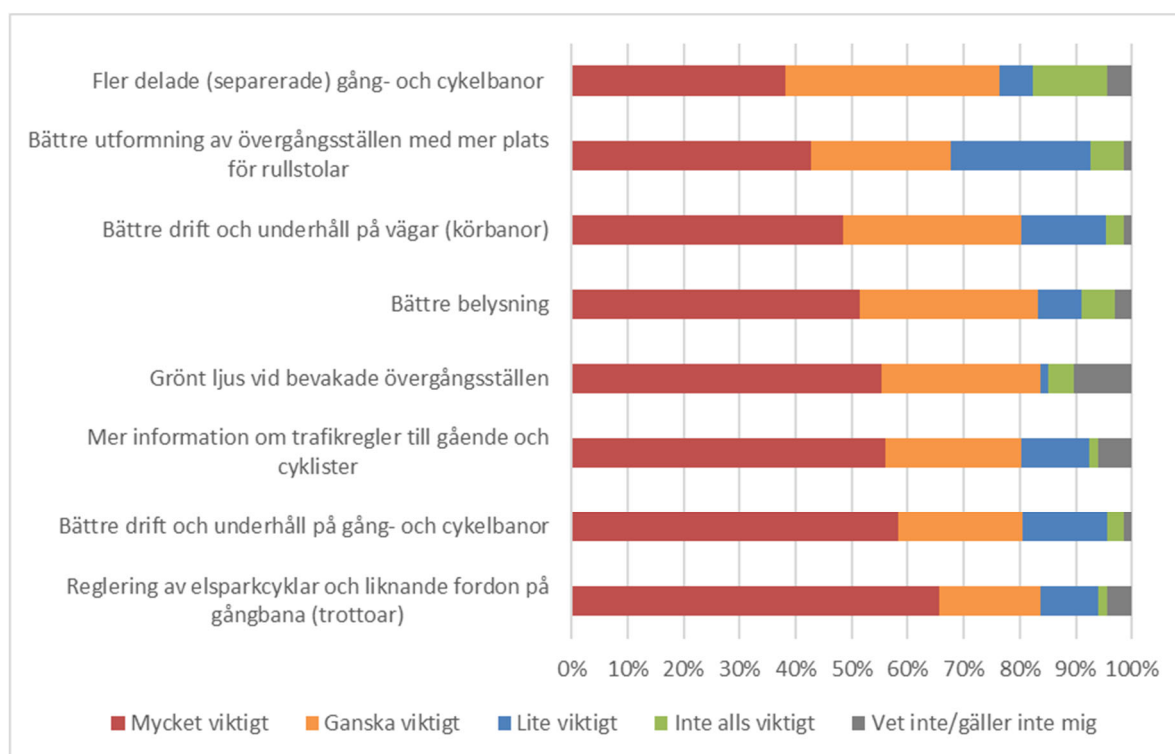
På gatan/ vägen känner man sig oskyddad och bilisterna gör farliga omkörningar. Att köra i vägbanor som lutar mycket åt vägrenen gör att det blir otäckt att köra nära vägkanten. Andra nämner att det upplevs som riskfyllt att ta sig igenom en cirkulationsplats och svänga vänster ut ur den.

Det kan vara svårt att komma fram med elrullstolen om det är halt eller några centimeter snö, risk finns för att köra fast. Vid snövallar eller andra snöhinder kan man få vända. Elrullstolen verkar inte heller tåla mycket regn, det kan bli kortslutning då. Någon berättar hur hen kört omkull i rullgrus, vilket inte täcktes av försäkringen.

Mörker upplevs som mycket otryggt, dels syns man dåligt, dels ser man underlaget dåligt när man är ute och kör, detta trots elrullstolens utrustning med lyktor.

5.7 Åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för användare av elrullstol utomhus

I frågeformuläret fanns förslag till åtgärder, åtgärder som vi tror skulle kunna förbättra trafiksäkerheten för användare av elrullstol utomhus. Användaren fick gradera på en skala hur viktig man ansåg åtgärden vara, se Figur 15. Alla de angivna åtgärderna ansågs vara mycket eller ganska viktiga för att förbättra trafiksäkerheten för elrullstolsbrukaren. Minst viktigt ansågs det vara med bättre utformning av övergångsställen med mer plats för rullstolar. Om vi bara tittar på det som anses mycket viktigt så anser två tredjedelar att reglering av elsparkcyklar och liknande fordon på gångbanan är en mycket viktig åtgärd. Mer än hälften av de svarande anser att bättre drift och underhåll på gång- och cykelbanor är mycket viktigt, likaså mer information om trafikregler till gående och cyklister, (längre) grönt ljus vid bevakade övergångsställen, och bättre belysning. Något färre har angett bättre drift och underhåll på vägar (körbanor) som mycket viktigt, liksom fler delade (separerade) gång- och cykelbanor.



Figur 15. Hur viktiga olika åtgärder är för elrullstolsbrukarens trafiksäkerhet (n=66–68, beroende på fråga)

Brukarna hade även möjlighet att ange annan åtgärd som skulle förbättra trafiksäkerheten för dem. En brukare skriver att alla som är i trafiken måste ta ansvar, oavsett om man är funktionshindrad eller inte. Brukaren anser att ett hjälpmedel med hastighet för gående ska vara där gående är, och ett hjälpmedel med hastighet för cykel ska vara där cyklar är. Någon ytterligare lyfter detta med att alla ska visa varandra hänsyn på trottoarer och cykelbanor. Man önskar att elcyklar och elsparkcyklar höll gånghastighet på gång- och cykelbanor. Problem finns också med att gående och cyklister går/ cyklar ut mitt framför en elrullstol och om elrullstolen då har lite fart så är det svårt att hinna stanna.

Sänkta trottoarkanter lyfts av flera.

Flera lyfter bättre utrustning på elrullstolen så att man syns, som en viktig åtgärd.

5.8 Incident eller olycka under den senaste 12-månadersperioden

Vi frågade om brukaren varit med om någon incident eller olycka under den senaste 12-månadersperioden. Med incident menade vi en mindre allvarlig olycka där ingen inblandad behövt uppsöka vård. Med olycka menade vi att användaren eller någon annan blivit så skadad att man behövde uppsöka vård.

Incident

Av svaren från 71 användare framgår att 60 inte hade varit med om någon incident i trafiken med sin elrullstol under den senaste 12-månadersperioden. Fem personer hade varit med om 1 incident, fyra personer om 2–4 incidenter och två personer om 5 incidenter eller fler. Sammanfattningsvis kan vi se att av brukarna som varit med om incidenter hade nio fått elrullstolen förskrivna och två hade köpt den själv. Det innebär att 16 procent av dem som hade förskrivna elrullstolar hade varit med om minst en incident under den senaste 12-månadersperioden och 13 procent av dem som köpt elrullstolen själv.

De flesta angav en orsak till incidenten och bland dem som hade 1 incident nämndes att man varit nära att bli påkörd av en bilist som i en högersväng inte kunde reglerna om att gångtrafikanter också har grönt och ska lämnas företräde. En annan hade råkat ut för ojämnhet i asfalten, det var en grop

efter ett vägarbete som gjorde att elrullstolen välte. För en annan brukare hade elskotern tippat vid en trottoarkant, på grund av otillräcklig snöskottning så såg brukaren inte att trottoaren tog slut.

Bland dem som hade varit med om 2–4 incidenter nämndes barn på hoverboard och cykel som inte tittar vart de varit på väg utan tittat i mobilerna. En brukare berättar om en bil som hastigt backat ut från en parkeringsficka och inte sett brukaren i elrullstolen eftersom denne var för kort. Denne brukare upplever sig också bli utskäld av bilister oavsett på vilken sida av landsvägen hen befinner sig. En brukare berättar om att hen välte vid vägarbete där man satt stängsel och skylt på trottoaren. Brukaren har också välte omkull i en nerförsbacke med rullgrus. Bromsen gled bara, men hade hen inte gått omkull så hade hen åkt rakt ner på trafikerad väg utan egna möjligheter att bromsa. Brukaren har inte vågat köra där sedan eftersom gruset ligger kvar året om och bara fylls på vintertid.

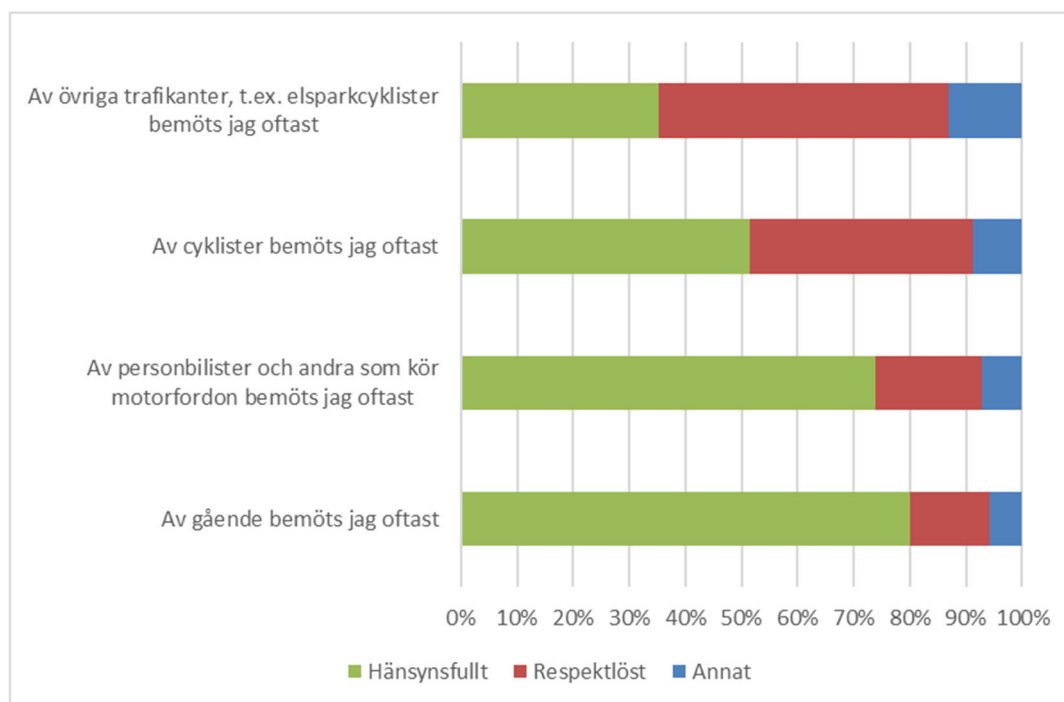
Den brukare som hade varit med om minst 5 incidenter under den senaste 12-månadersperioden nämnde att hen varit nära att krocka med cyklister som inte visar hänsyn och kör i hög hastighet utan beredskap för att väja eller bromsa i tid vid möten med elrullstol. Brukaren har också varit med om liknande händelser med buss och bil vid obehövade övergångsställen. En annan brukare säger att "man blir påkörd av människor, barnvagnar och cyklar".

Olycka

Av svaren från de 71 användarna framgår att en person hade varit med om 1 olycka och en person om 2–4 olyckor. För personen som varit med om 1 olycka var det en rullgrusolycka, där personen egentligen velat åka iväg akut, men fått vänta några dagar innan hen blivit tillräckligt rörlig för att kunna köra till läkare. Personen med fler än 1 olycka angav bara att hen blivit påkörd. Båda användarna som varit med om olyckor hade fått sina elrullstolar förskrivna.

5.9 Bemötande från andra trafikanter

Hur användaren bemöts av andra trafikanter fanns också möjlighet att uttrycka i frågeformuläret. Av Figur 16 framgår att elrullstolsföraren oftast bemöts hänsynsfullt av gående (80 %), därefter av personbilar/motorfordonsförare (ca 75 %) och cyklister (ca 50 %). Av övriga trafikanter, där elsparkcyklister var föreslagna som exempel, uttryckte bara 35 procent att man bemöttes hänsynsfullt.



Figur 16. Hur elrullstolsföraren bemöts av andra trafikanter (n=68–70, beroende på fråga).

Den svarande kunde ange vad "Annat" betydde och några berättade att andra trafikanter inte alltid ser deras hastighet, att man kan bli utskäld för att köra för fort. Någon uttrycker att man upplever att det bara är elrullstolsföraren som ska visa hänsyn och be om ursäkt var man än kör. En annan uttrycker att även gångtrafikanter, inte bara bilister, mopedister och cyklister, ofta visar dålig hänsyn till elrullstolen. Ofta hänvisas man till cykelbanan i brist på lämplig trottoar, och det medför risk för trafikolyckor med cyklister som kör i hög hastighet utan beredskap för att dela cykelbanor med elrullstolsförare och utan tanke på döda vinklar i kurvor och backar.

Ett problematiskt bemötande kan vara från gångtrafikanter som går i bredd och inte flyttar sig trots "tutan". Brukarna lyfter också trafikanter som inte bryr sig om andra utan bara vill komma fort fram, ungdomar utan kunskap om trafikregler, och trafikanter med för höga hastigheter eller dålig uppmärksamhet.

5.10 Användares kommentarer och funderingar

De svarande hade möjlighet att själva lämna egna kommentarer eller funderingar när det gäller att använda elrullstol eller elskoter i trafiken, vilket många passade på att göra.

Flera skriver att elrullstol/ elskoter är det absolut bästa som hänt dem som inte kan använda sina ben för att ta sig fram, att den ger stor glädje och frihet. En annan att det är ett fantastiskt hjälpmedel för den som inte längre kan cykla, nu kan hen handla själv. En brukare uttrycker dock: "Sluta med privat försäljning av elskotrar".

Brukarna efterlyser anpassade hastigheter, vaksamhet i trafiken och att elrullstolsföraren ska bli visad mer hänsyn när denne kommer åkande. Någon skriver att det är svårt att få respekt för och förståelse av andra fordon, cyklister och gående att en elrullstol går upp mot 15 km/tim. Det finns trafikregler och det gäller att alla ute i trafiken följer dessa, skriver någon. Faror som upplevs är "folk som vinglar omkring på vägen/trottoaren och lyssnar på musik utan att ha en aning om att hen lever farligt". Även gående och cyklister i mörka kläder och utan reflexer eller belysning utgör en fara. Någon föreslår att det skulle ingå i körkortsteorin vad som gäller för elrullstolar i trafiken.

Flera framhåller att det borde finnas någon form av förarutbildning för elrullstolsförare. Den kanske behöver vara olika beroende på vilka kunskaper man har med sig, som exempelvis körkort eller om man är aktiv bilförare. Man skulle vilja ha någon form av förarbevis för att det faktiskt är ett fordon man framför. För att få förarbeviset ska det vara både teoretiskt och praktiskt test.

Någon föreslår att dessa hjälpmedel bör gå igenom en form av besiktning på Hjälpmedelscentrum i alla fall vartannat år. Detta beror främst på att om hjälpmedlet går sönder kommer brukaren ingenstans och väntan kan bli mycket lång innan felet är åtgärdat.

När det gäller trafikmiljö, lyfts att det på vissa gator finns markerat en cykelremsa vid kanten intill trottoaren, men att den är för smal för elskoter. Svåra problem upplevs också när elsparkcyklar parkeras vid den avfasade delen vid övergångsställen, och tvingar ut elrullstolsföraren i biltrafiken. En brukare skriver att det som skulle kunna förbättra trafiksituationen för dem med hjälpmedel - och gående och cyklister - är att det sätts upp skyltar som visar att trottoarer och cykelbanor även tillåter användare av elskotrar, rullstolar och rullatorer.

En brukare framhåller att förskrivaren måste informera bättre när man får en elrullstol utskrivna om att man inte får dricka alkohol och att man måste teckna en försäkring för elrullstolen. En annan brukare berättar om svårigheten med att ha ett bra ställe för att ladda elrullstolen, att det är så många bestämmelser omkring detta, bestämmelser som kan stå i konflikt med varandra. En brukare efterlyser utrustning för att användas i regnväder så att brukaren håller sig torr, likaså utrustning för att parkera utomhus i regnväder. Problemet med olika regler för om elskoter tillåts eller inte på bussar, färdtjänstbussar och tåg, lyfts av en brukare.

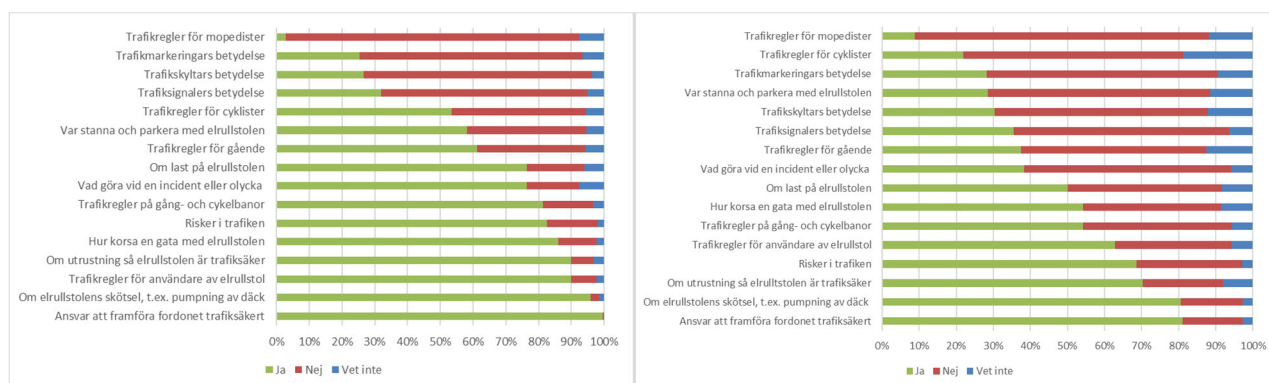
6 Sammanfattande diskussion och slutsatser

Frågeformulär har besvarats av arbetsterapeuter som förskriver elrullstolar och elskotrar respektive personer som brukar eller använder sådana. Syftet har främst varit att undersöka vilken trafiksäkerhetsinformation som ges och tas emot, samt vilken körträning som ges och tas emot. Även frågor om brukares incidenter/ olyckor och upplevelser av olika trafikmiljöer och trafiksituationer har besvarats. Det övergripande syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar. Metoder för detta är information och utbildning till personer som använder dessa fordon och då behövs kunskapen som erhållits från frågeformulären.

Trafiksäkerhetsinformation

Vid en jämförelse mellan den trafiksäkerhetsinformation som ges av förskrivaren och tas emot av brukaren kan vissa skillnader ses, se Figur 17 (hämtade från Figur 2 och Figur 9). Det bör dock observeras att antalet brukare som svarade var få. Det är inte så stor skillnad i ordning mellan de olika inslagen i trafiksäkerhetsinformation. Det man främst kan säga är att förskrivarna i högre utsträckning anger att de ger trafiksäkerhetsinformation av olika slag än vad brukarna säger att de får. Skillnaden kan bero på att det kanske var länge sedan brukarna fick information, och att de glömt vad för information de fått, men de borde då i ännu högre utsträckning svarat "vet inte" istället för nej. Det kanske faktiskt också kan vara så att de upplever att de inte fått denna typ av trafiksäkerhetsinformation. En anledning till skillnaderna kan också vara att den trafiksäkerhetsinformation som ges blivit tydligare och mer innehållsrik på senare år.

Många förskrivare anger att de har ett systematiskt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation, vilket kanske inte varit fallet längre tillbaka i tiden. Just ett systematiskt arbetssätt för att ge trafiksäkerhetsinformation och körträning är speciellt viktigt eftersom många förskrivare säger att det är ganska sällan som de förskriver elrullstolar. Detta framgår också av Figur 1. Det är just i sådana arbetsuppgifter som utförs mer sällan som ett systematiskt arbetssätt och checklistor är betydelsefulla för att alla viktiga moment ska komma med.



Figur 17. Trafiksäkerhetsinformation som förskrivarna uppgivit att de gett till vänster, och trafiksäkerhetsinformation som brukarna angett att de fått till höger.

Det är ett fåtal av de som besvarat frågorna om erhållen trafiksäkerhetsinformation, 3–5 personer, som själva köpt elrullstolen eller elskotern. Vid en jämförelse med dem som fått elrullstolen förskrivna kan inga stora skillnader ses i erhållen trafiksäkerhetsinformation.

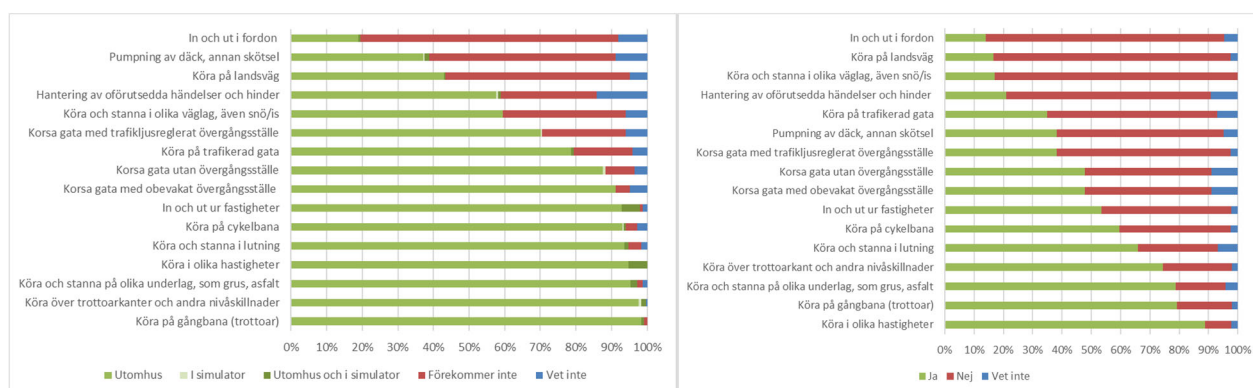
Det framkommer av resultaten att många av de brukare som har eller har haft körkort inte får samma information om trafiksignaler, vägskyltar, körregler och så vidare, utan det förutsätts att brukaren kan detta. Även körträningen minskar när brukaren är körkortsinnehavare. Brukare har också skrivit att de har körkort och/eller erfarenhet av bilkörning och därför kan trafikregler och så vidare, och därför inte behöver körträning, eller omfattande sådan. NTF vill dock hävda att elrullstolen eller elskotern är ett

annat slags fordon och det är viktigt att brukaren får och tar till sig både trafiksäkerhetsinformation och körträning som är lämplig och berör detta fordon.

När det gäller trafiksäkerhetsinformationen behöver den, enligt förskrivarna, målgruppsanpassas så att den finns på olika språk, men också på lätt svenska och med bildstöd. Det är flera målgrupper som man idag har svårt att nå med tillräckligt bra trafiksäkerhetsinformation. Det gäller personer som kommer från andra länder och som har svårigheter med svenska språket, personer med kognitiva nedsättningar eller läs- och skrivsvårigheter, äldre personer, samt assistenter/vårdgivare. NTF kommer i detta projekt, att ta fram trafiksäkerhetsinformation på lättare svenska och förhoppningsvis kan den bli användbar till flera av de nämnda målgrupperna. I materialet ingår instruerande filmer, många bilder och en webbutbildning. På vår webbplats kommer det publiceras mer djupgående konsumentinformation om elrullstolar i trafiken.

Körträning

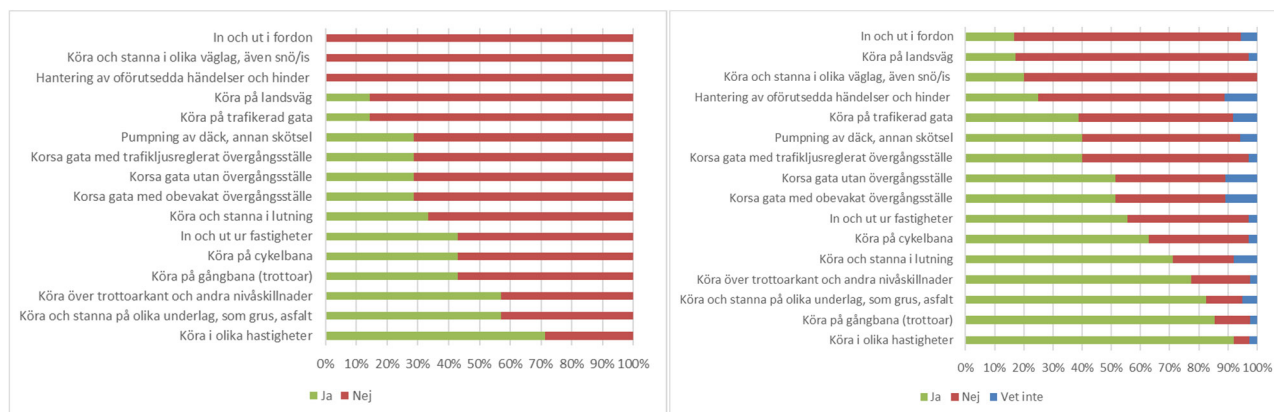
Även när det gäller körträning kan en skillnad ses mellan det som förskrivaren anger och det som brukaren anger, se Figur 18 (hämtade från Figur 4 och Figur 10). Det är inte så stor skillnad i ordning mellan de olika körträningsmomenten. Men liksom med trafiksäkerhetsinformationen kan man säga att förskrivarna i högre utsträckning anger att de ger körträning av olika slag än vad brukarna säger att de får. Skillnaden kan även här bero på att det kanske var länge sedan brukarna fick körträningen, och att de glömt vad den innehöll, men de borde då i ännu högre utsträckning svarat "vet inte" istället för nej. Det kanske faktiskt också är så att de upplever att de inte fått en viss sorts körträning. En anledning till skillnaderna kan också vara att den körträning som ges blivit mer innehållsrik på senare år. Många förskrivare anger att de har ett systematiskt arbetssätt för att ge körträning, vilket kanske inte varit fallet längre tillbaka i tiden.



Figur 18. Körträning som förskrivarna uppgivit att de gett till vänster, och körträning som brukarna angett att de fått till höger.

Bland dem som fått elrullstolen förskriven har ungefär tre fjärdedelar fått körträning utomhus medan det bland dem som själva införskaffat sin elrullstol är drygt en tredjedel som fått körträning utomhus. Självklart behöver alla körträning och NTF kommer i projektet arbeta för att körträning ska bli vanligare även bland dem som själva köper sin elrullstol eller elskoter.

Det är ett fåtal av de som besvarat frågorna om körträning, 6–7 personer, som själva köpt elrullstolen eller elskotern. Om dessa emellertid lyfts ut, kan vi konstatera att de i mycket lägre grad fått körträning än de som fått elrullstolen förskriven, se Figur 19. Det finns därför all anledning att påverka till att körträning tillhandahålls av handlare för de som väljer att köpa en egen elrullstol eller elskoter.



Figur 19. Körträning som de brukare som själva köpt elrullstolen/ elskotern uppger att de fått (n=6-7, beroende på fråga) till vänster, och körträning som de brukare som fått elrullstolen/ elskotern förskrivna (n=35-41, beroende på fråga) till höger.

När det gäller innehållet i körträning tror vi det är viktigt att den följs upp och att det ges möjlighet att exempelvis körträna även på snö och is, samt vid vägarbeten eller andra hinder. Att körträningen i första hand omfattar den typ av område brukaren bor i är klokt. Men även den som bor på landet besöker säkerligen även staden med dess mer komplicerade trafikmiljöer och att då vara helt utan sådan träning känns inte bra, speciellt som många olyckor sker vid höjdskillnader som trottoarer. Vi tror vidare det skulle vara bra om det utvecklas simulatorer eller datorprogram som kan användas för olika moment inom körträningen.

I en fokusgruppsstudie med män och kvinnor som använder elrullstol och elskoter (Pettersson m.fl., 2014) beskriver deltagarna vikten av att få en utbildning när deras hjälpmedel levereras. Det var framför allt männen som använde elskoter som upplevde att de saknade tillräcklig utbildning, detta diskuterades inte bland kvinnorna. Fokusgruppsstudien visade också att männen som deltog mer använde sig av att testa och lära sig av misstagen (trial and error) när de körde sitt fordon, medan kvinnorna inte vågade använda elrullstolen/ elskotern i nya trafikmiljöer. Fokusgruppsstudien visar att utbildningen bör utformas olika för män och kvinnor, samt att det bör vara mer individualiserad träning.

Incidenter och olyckor

Det förekommer incidenter och olyckor bland brukarna. Det är 15 procent som har varit med om en incident under den senaste 12-månadersperioden och 3 procent har varit med om en olycka. Det är inte alltid förskrivarna får kännedom om incidenter och olyckor, eftersom brukarna vet att elrullstolen kan tas ifrån dem om de inte framför den på ett betryggande sätt. Förskrivarna säger att 80 procent av brukarnas incidenter eller olyckor sker vid den egna färden utomhus.

Här finns såklart ett stort mörkertal i de olyckor som kommer till förskrivarens kännedom eller på annat sätt registreras. Enligt Carlsson och Lundälv (2019) är det inte lätt att heller hitta dessa olyckor i informationsdatabasen Strada. Det vore önskvärt att det blev lättare att sortera ut de olyckor som har elrullstolar och liknande fordon inblandade genom att de får en egen fordonskategori.

För att incidenter och olyckor ska minska är det också av största vikt att fordonet är servat och reparerat om det har några brister. I studien hade nästan hälften av elrullstolarna inte reparerats någon gång under det senaste året. Många finner det svårt att lämna elrullstolen till reparation eller service eftersom man är så beroende av den och inte kan avvara den. Att man är så beroende av sin elrullstol och inte vet hur man ska hantera sin vardag utan den framkommer också i fokusgruppsstudien med användare av elrullstol/ elskoter (Pettersson m.fl., 2014). Där oroades man också över att reparationstjänster inte fanns tillgängliga under helgerna. Inom detta område borde det finnas möjlighet till innovationer som kan underlätta för användaren, eller en årlig besiktning som även föreslås i vår studie.

Vid kännedom om incident eller olycka behöver förskrivarna vidta åtgärder. Kanske finns en annan typ av elrullstol eller elskoter som är lämpligare för personen? Eller räcker det med att begränsa elrullstolens hastighet eller kräva att följeslagare ska vara med? Kanske har personens lämplighet och förmåga förändrats så att förskrivningen måste dras in? Detta är åtgärder som kan fungera, även om det är känsligt, och jobbigt, för de personer som har elrullstolen förskrivna. Men vad kan göras om det visar sig att en användare inte är lämplig att köra den elrullstol som hen äger och har köpt själv? Vem ska reagera och vidta åtgärder för detta?

Förskrivarna har för stort ansvar

Det framkommer att förskrivarna har ett behov av nationella kriterier och riktlinjer för behovsbedömning och bedömning av säkerhet för de som redan har en elrullstol. Som underlag behövs också bättre medicinska underlag, speciellt när det gäller personens kognitiva förmåga. Tydliga bedömningsunderlag eller checklistor med metoder och material, gör att det blir enklare för förskrivaren att göra rätt och inte förbise något moment när det gäller bedömning, lämnande av trafiksäkerhetsinformation eller körträning. Frågan är dock om det stora ansvaret med trafiksäkerhetsinformation och körträning ska ligga på förskrivaren? Även för bedömning av återtagande av elrullstol behövs tydliga riktlinjer som förskrivaren kan luta sig mot vid ett sådant svårt beslut.

Körkort och hårdare regler för att framföra elrullstol/ elskoter?

Av svaren i frågeformuläret till förskrivarna framkommer att man inte anser att förskrivarna kan ha det fulla ansvaret att bedöma om en person har tillräcklig kunskap och förmåga att framföra elrullstolen eller elskotern trafiksäkert. Det borde vara ett körkort för att få köra elrullstol och elskoter, ett körkort som måste förnyas efter ett visst antal år. Inför ett körkort skulle det krävas utbildning via trafikskola och därefter teoretiskt prov och ett körprov. För att detta ska bli möjligt måste elrullstolen/ elskotern klassas som ett eget fordon inte en cykel. Hårdare regler för att få framföra en elrullstol/ elskoter, kan behövas både för brukarens och allmänhetens säkerhet med tanke på den ökning av olyckor som framkommer, anser både förskrivarna och NTF. Det kan dock diskuteras om krav på körkort ska gälla alla elrullstolar respektive elskotrar oavsett den hastighet de går i. Och hur gör man med att föraren betraktas som gående om elrullstolen inte går fortare än gånghastighet, men att det vid en kollision med någon/ något får mycket större konsekvenser än om en gående person går in i någon/ något?

Det framkommer vidare att elskotern inte borde vara ett förskrivningsbart hjälpmedel utan enbart ett egenköp. En elskoter upplevs mer som ett fordon än en elrullstol, och kanske till och med borde ha registrerings skylt. Vidare upplevs trehjuliga elrullskotrar som mer riskfyllda än fyrehjuliga. Om elskotrar fortfarande ska förskrivas borde det finnas en egenavgift för dem, anser förskrivarna. Problemet är att många som bedöms olämpliga för att ha elrullstol och därmed får avslag på sin ansökan om förskrivna elrullstol, själva köper en elskoter. Och det är då troligt att de inte får så mycket trafiksäkerhetsinformation eller körträning vilket ännu mer ökar deras risk i trafiken för skador på sig själv eller andra.

NTF efterlyser en utredning om detta med trafikutbildning, körkort och registrering, samt vilka fordon som kan förskrivas eller inte. I denna utredning bör det också ingå vilka medicinska krav och kognitiva förmågor som kan ställas på den som ska framföra dessa fordon.

Brukarnas upplevelser av trygghet och säkerhet

De som använder elrullstolar är inte alltid trygga när de vistas i trafiken med sin elrullstol, speciellt under mörkertid finns en otrygghet. Sedan beror tryggheten också på trafikmiljö och andra trafikanter. Trafikverkets och kommunernas ambitioner, som väghållare, måste därför vara att göra infrastrukturen så säker och trygg som möjligt med utgångspunkt i de mest utsattas behov, det vill säga barn, äldre och funktionshindrade.

I en fokusgruppsstudie med användare av elrullstolar och elskotrar diskuterades säkerhetsproblem (Pettersson m.fl., 2014). Männerna i studien sa att de var medvetna om vikten av att använda blinkers och lampor på sina elrullstolar, men att de inte alltid använde dem. Anledningen var att de upplevde

det för komplicerat med att hantera flera funktioner samtidigt och med samma hand. De betonade dock att det var viktigt att vara medveten om risker och problem när man kör en elrullstol. Männerna som använde elskotrar beskrev hur de ändrade sin körning beroende på omständigheterna i trafikmiljön, till exempel genom att ändra hastigheten. Kvinnorna som använde elskotrar beskrev hur de undvek folkmassor och använde reflexvästar och flaggor för att säkerställa att de var synliga i trafiken.

I vår studie upplevs landsväg utan vägren och trottoarkanter som mest riskfyllt i trafikmiljön. När det gäller trafiksituationer upplevs elsparkcyklar på gång- och cykelbana, många cyklister på cykelbana och vägarbeten på gång- och cykelbanor eller gator som mest riskfyllt. Mest riskfyllt i trafikmiljön är snövallar, is och/ eller snö, och rullgrus på gång och cykelbanor eller gator, samt ojämnt underlag. Väderaspekter framkommer också i den ovan nämnda fokusgruppsstudien, där deltagarna diskuterade svårigheter med att köra när det är kallt eller regnigt väder, och som en följd av detta använder elrullstolen eller elskotern i lägre utsträckning under vintern (Pettersson m.fl., 2014).

Det är inom de områden som nämnts ovan som det finns behov av åtgärder. Användarna upplever det som mycket viktigt att få till en reglering av elsparkcyklar och liknande fordon på gångbana, och just inom detta område pågår en utredning på uppdrag av regeringen. Andra åtgärder som anses mycket viktiga rör förbättrad drift och underhåll på gång- och cykelbanor, liksom mer information om trafikregler till gående och cyklister, (längre) grönt ljus vid bevakade övergångsställen, och bättre belysning. Detta adresserar främst kommunernas arbete.

Elrullstolsföraren anger att de bemöts mest hänsynfullt av gående och personbilister/ motorfordonsförare, men i lite mindre utsträckning av cyklister, och sämst bemötande av elsparkcyklister. NTF arbetar för att alla trafikanter i högre utsträckning ska visa varandra hänsyn och respekt. Detta gäller i hög grad för de som sitter i elrullstol eller elskoter. Men det är viktigt att även dessa förare visar andra respekt och hänsyn. Därför är det – vilket framkommit i denna studie – viktigt med omfattande trafiksäkerhetsinformation och körträning till dem som kör elrullstol eller elskoter. Men även bättre information till andra trafikanter som möter elrullstolar på gång- och cykelbanor. Allt i syfte att minska olyckor och skador i trafiken.

Referenser

Carlsson, A. & Lundälv, J. (2019) Acute injuries resulting from accidents involving powered mobility devices (PMDs) – Development and outcomes of PMD-related accidents in Sweden. *Traffic Injury Prevention*, 20:5, 484-491

Pettersson, C. (2014) *Powered Mobility Device Use: Participation and Accessibility*. Doctoral dissertation. Lund University, Faculty of Medicine, Department of Health Sciences.

Pettersson, C., Iwarsson, S., Brandt, Å., Norin, L. & Månsson Lexell, E. (2014) Men's and women's perspectives on using a powered mobility device: Benefits and societal challenges. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 21:6, 438-446.

Stenberg, G., Henje, C., Levi, R. & Lindström, M. (2016) Living with an electric wheelchair – the user perspective. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 11:5, 385-394.

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodol.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbotten: norrbotten.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

