

Tilpassing av bil

- MED EN ERGOTERAPEUTISK TILNÆRMING

Å kjøre bil er en betydningsfull aktivitet for mange. Denne artikkelen ser nærmere på hvordan NAV formidler spesialtilpasset bil til personer med funksjonsnedsettelse som skal kjøre bilen selv. Vi har fokus på hvordan kartlegging av fysisk funksjon kan ivaretas ved bruk av modeller innen ergoterapifaget.

Av Elin Berg, Gunn Grindstuen og Marit Losen Halseth

Elin Berg er seniorrådgiver ved NAV Kompetanseteam spesialstyring og -tilpassing (KST), og er utdannet ergoterapeut. E-post: elin.berg2@nav.no

Gunn Grindstuen er rådgiver ved NAV Bilsenter Midt-Norge, og er utdannet ergoterapeut. E-post: gunn.grindstuen@nav.no

Marit Losen Halseth er seniorrådgiver og gruppeleder ved NAV Bilsenter Midt-Norge, og er utdannet ergoterapeut. E-post: marit.losen.halseth@nav.no

Det er ingen interessekonflikter knyttet til denne artikkelen.

For noen er bilen viktig som et transportmiddel for økt deltakelse, mens for andre kan det å kjøre bil i seg selv gi en frihet- og mestringsfølelse. Aktiviteten «å kjøre bil» er svært kompleks og stiller store krav til fysisk og kognitiv kapasitet. I tillegg har personlige, sosiale og kulturelle faktorer betydning.

Det er mulig å søke om stønad til bil og spesialutstyr (utstyr som ikke leveres fra bilforhandler) gjennom NAV Bilsenter. Mer informasjon om vilkårene for stønad til bil og spesialutstyr finnes på www.nav.no (NAV, 2015). NAV Bilsenter er regionalisert og lokalisert ved fem av landets Hjelpemiddelsentraler: Troms, Sør-Trøndelag, Oslo og Akershus, Hordaland og Rogaland. Det er totalt cirka 100 ansatte ved NAV Bilsenter, hvorav cirka 30 er rådgivere som møter brukere for å kartlegge funksjon og behov. 14 av disse rådgiverne er ergoterapeuter, inkludert to ergoterapeuter ved «Kompetanseteam spesialstyring og -tilpassing», som vi videre omtaler som KST.

NAV Bilsenter har ansvar for formidling av bil og spesialutstyr til bil, på lik linje med hjelpemiddelformidling som utføres ved NAV Hjelpemiddelsentral i hvert fylke. Formidlingsprosessen inneholder følgende trinn:

- avdekke praktisk problem
- utredning
- målsetting
- utprøving/vurdering
- søknad/vedtak/anskaffelse
- tilpasning/spesialtilpassing
- veiledning/opplæring
- oppfølging
- reparasjon
- evaluering/tilbakemelding (Rikstrykdeverket, 2001, s. 8)

I hjelpemiddelsammenheng defineres funksjonshemming som gapet mellom individets forutsetninger og de kravene omgivelsene stiller. Et hjelpemiddel kan være et tiltak for å redusere dette gapet (Ness, 2011).

METODE

For å undersøke om andre har publisert noe om tilpassing av bil ut fra et helseperspektiv, har

vi benyttet PubMed og OTseeker med følgende søkeord i ulike kombinasjoner: *Car, vehicle, adaptation, driving, occupational therapy, disability, disabled driver(s), automobiles, equipment, device, assistive technology*. Søkene gav mange treff som omhandler bilkjøring, men disse var i hovedsak om kognitive utfordringer etter slag, eldre bilførere og redusert oppmerksomhet og utfordringer hos personer med ADHD. Vi fant også en del artikler som omhandlet bruk av kjøresimulator, men ingen hvor simulatorene var tilrettelagt for fysiske funksjonsnedsettelse. Vi gjorde flere funn på P-Drive, som er en sertifisering for ergoterapeuter ved vurdering av kjøreevne (Patomella, 2015). P-Drive kan benyttes ved vurdering av helsekrav til førerkort ved mistanke om kognitiv svikt, jamfør Førerkortveilederen paragraf 15 (Helsedirektoratet, 2016).

En kollega skrev i 2013 masteroppgaven «Med spesialstyring i bilen». Norheim har gjort litteratursøk i flere databaser med noen av de samme søkeordene, men også med få treff (Norheim, 2013, s. 75). En trafikkklærer som tidligere jobbet som rådgiver på bilområdet, skrev i 2004 kompendiet «Trafikkopplæring av funksjonshemmede» (Norum, 2004).

Boka «Handbook of Disabled Driver Assessment» gir en oversikt over ulike diagnoser, konsekvenser for bilkjøring, kartlegging av funksjon, tilpassing av førermiljø og trafikale ferdigheter. Boka ble gitt ut i 2009 av PORTARE. Den er ment som retningslinjer for hvordan man skal gå fram for at personer med nedsatt funksjon skal bli godkjent som bilførere. Boka ble skrevet etter initiativ fra CAPI, en europeisk organisasjon som jobber for at bilombyggerin-

dustrien skal følge EU-standarder. Ergoterapeuter, fysioterapeuter, nevrologer og trafikkklærere fra Nederland, England, Tyskland, Italia og Sverige har bidratt i arbeidet med boka (Hunter, Vries, Brown & Hekstra, 2009).

Den viktigste metoden for oss har vært å drøfte de ulike trinnene i formidlingsprosessen med utgangspunkt i ulike ergoterapeutiske teorier, modeller og kartleggingsverktøy. Vi har etterspurt tilbakemelding på konkrete spørsmål angående kartleggingsverktøy fra andre ergoterapeuter som jobber på bilområdet i NAV. Tilbakemeldingene viser at det ikke er utarbeidet et felles kartleggingsverktøy på bilområdet. Vi har også drøftet teorier og kartleggingsverktøy med ergoterapistudenter som har vært i praksis ved NAV Bilsenter.

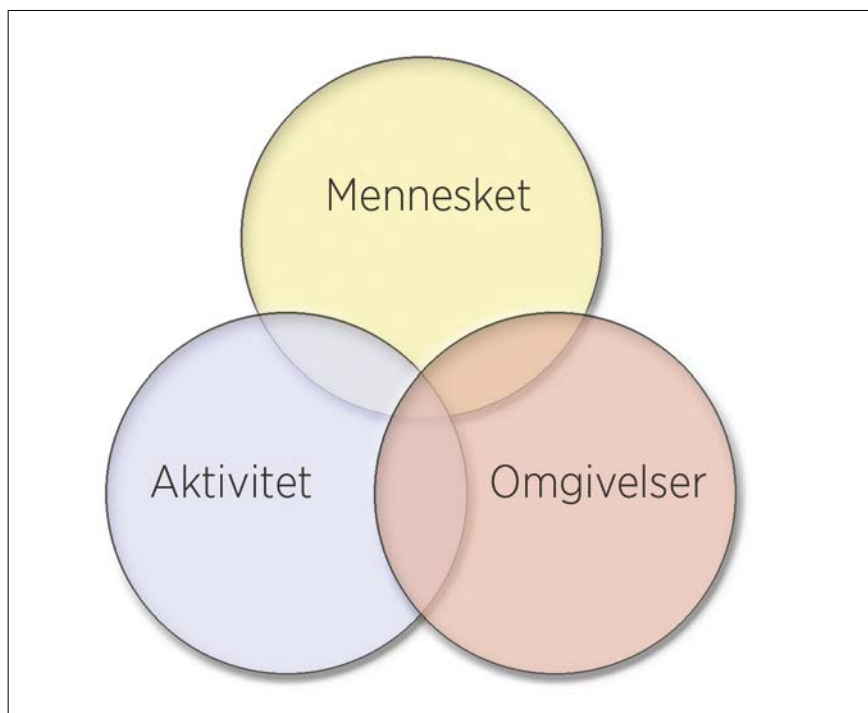
RAMMER VED FORMIDLINGEN

NAVs visjon er «Vi gir mennesker muligheter» (NAV, 2013). Med denne visjonen er det naturlig for oss som ergoterapeuter å jobbe med utgangspunkt i fagets kjernekompetanse: «Ergoterapeuter gjør hverdagslivet mulig» (Kolsrud, Laberg & Ness, 2013, s. 5). En bil som hjelpemiddel skal benyttes for at brukeren skal kunne utføre daglige gjøremål og delta i samfunnet. Dette gjør løsningene ofte svært individuelle, noe som krever at brukeren er en aktiv part gjennom hele formidlingsprosessen. «Å legge til rette for brukervedvirkning og brukerinntflytelse er en gjensidig prosess som krever deltakelse og forpliktelse, ikke bare fra forvaltningen og tjenesteyter, men det påligger også et ansvar fra brukersiden til å medvirke for å finne gode løsninger» (NOU 2010:5, 2010, s. 77). Vi jobber derfor ut

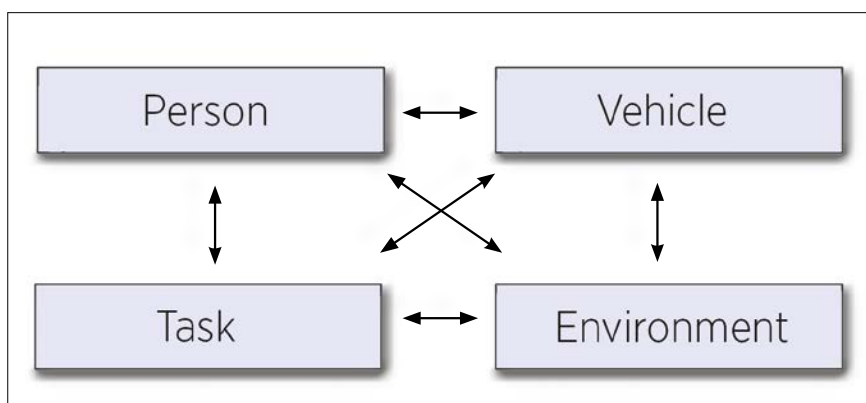
fra en klientsentrert praksis, hvor samtale og praktisk utprøving står sentralt. I februar 2017 utga et ekspertutvalg rapporten «En mer effektiv og fremtidsrettet hjelpemiddelformidling – for økt deltakelse og mestring». I rapporten står det at det er nødvendig å gi rom for, anerkjenne og bygge videre på kunnskapene, erfaringene og kompetansen til brukere av hjelpemidler og deres nærstående på egne behov og egen situasjon for å få til gode tilretteleggingsløsninger. Retten til å ta valg og medbestemme i hjelpemiddelformidlingsprosesser må likevel ikke utelukke rett til faglig veiledning og formidling (Arbeids- og sosialdepartementet, 2017, s. 137).

Ness beskriver i «Hjelpemidler og tilrettelegging for deltakelse» at forståelsen av relasjoner mellom hjelpemiddel, omgivelsene, aktivitet og person er viktig. Den mest hensiktsmessige løsningen fordrer det beste samspillet. Ness beskriver videre at å finne matchen mellom personen og et teknisk hjelpemiddel er en kompleks prosess som inkluderer deltakelse fra både bruker og formidler (Ness, 2011). Som rådgiver på bilområdet er det svært viktig at vi holder oss oppdatert på den tekniske utviklingen. I det siste har mer kjøreteknisk spesialutstyr blitt elektronisk. Dette åpner opp for flere muligheter for blant annet tilpassing av motstand og bevegelsesutslag på styring, gass og brems, noe som har gitt flere brukere muligheten til å mestre bilkjøring.

lover og forskrifter som blant annet Førerkortforskriften (Førerkortforskriften, 2004), Kjøretøyforskriften (Kjøretøyforskriften, 1994) og Folketrygdloven paragraf 10-5, paragraf 10-6 og paragraf 10-7 (Folketrygdloven, 1997) legger føringer for formid-



Figur 1 viser MAO-systemet (Law et al., 1996, s. 228).



Figur 2 illustrerer sammenhengen mellom person, kjøretøy, handling og miljø (Hunter et al., 2009, s. 181).

lingsprosessen på bilområdet. Dersom brukeren skal kjøre bil selv, må helsekrav til førerkort være vurdert før søknad sendes til NAV. Alle som søker om bil, må legge ved legeerklæring hvor legen krysset av for om helsekrav, jamfør førerkortforskriften, er oppfylt. Søknadsskjema finnes på www.nav.no (NAV, udatert). For mer informasjon om helsekrav til førerkort, se Førerkortveilederen (Helsedirektoratet, 2017). Kjøre-

tøyforskriften omhandler tekniske krav til både styring (kap. 21) og bremses (kap. 26). Forskriften omhandler ikke bilførers funksjon, men stiller blant annet krav om at «motorvogn skal være konstruert slik at den kan styres på en lett og sikker måte» (Kjøretøysforskriften, 1994, paragraf 21-1 til 21-4). Oversikt over bilene som formidles gjennom NAV, finnes på Hjelpemiddeldatabasen (Hjelpemiddeldatabasen, udatert). Biler og

spesialutstyr er prisforhandlet og rangert etter regler om offentlige anskaffelser (Anskaffelsesforskrift, 2016, paragraf 1-1 til 4-3).

I «Handbook of Disabled Driver Assessment» anbefales det at personer med funksjonsnedsettelse betjener kjøreteknikk utstyr med en sikkerhetsmargin på 10 prosent av maksimal kraft på gass, 30 prosent på brems og 10-30 prosent på styring (Hunter et al., 2009, s. 183). Dette gjelder uansett kjøreteknikk spesialutstyr og betjeningsmåte. Videre sier Hunter at følgende krav må stilles til bilførere med funksjonsnedsettelse:

- be able to see
- be able to reach the controls
- have sufficient strength to operate the controls
- be able to react fast enough
- be able to apply and maintain sufficient force, even in an emergency situation
- coordinate control operations
- remain stable while carrying out all of the above (Hunter et al., 2009, s. 183)

TEORIGRUNNLAG

Flere av ergoterapeutene ved NAV Bilsenter melder at de ikke benytter en konkret modell eller et konkret kartleggingsverktøy i utredningen. Noen har gitt tilbakemelding om at de benytter begreper fra ICF (Internasjonal klassifisering av funksjon, funksjonshemming og helse) for å strukturere kartlegging og innhold i rapporter. Modellen har også blitt benyttet i forbindelse med informasjon til interne og eksterne samarbeidspartener for å synliggjøre kompleksiteten i en bilsak.

ICF er en biopsykososial modell som kombinerer medisinsk og sosial forståelse. Modellen beskriver sammenhengen mellom akti-

vit, deltakelse og kroppsfunksjoner/-strukturer, og hvordan helsetilstand, miljø og personlige faktorer påvirker dette (Sosial- og helsedirektoratet, 2001).

Noen har også gitt tilbakemelding om at de benytter MAO-modellen (Menneske-aktivitet-omgivelse). Modellen, som på engelsk omtales som PEO (person-environment-occupation), beskriver den grunnleggende ergoterapeutiske forståelsen: Aktivitetsutførelse er et resultat av samspillet mellom mennesket, omgivelsene og aktiviteten. Jo mer de tre delene overlapper hverandre, jo bedre samhandler de. Dette kan igjen øke kvaliteten av aktivitetsutførelsen (Law, Cooper, Strong, Stewart, Rigby & Letts, 1996).

Ved å trekke inn personlige og kontekstuelle faktorer som påvirker aktiviteten får vi en helhetlig oversikt – en virksomhetsanalyse (Ellingham, Clark & Jespersen, 2015). MAO-modellen er dermed et godt utgangspunkt for å få en helhetlig oversikt over aktiviteten «å kjøre bil». I figur 2 illustrerer Hunter sammenhengen mellom person (høyde, kroppsfasjon, armstyrke m.m.), *kjøretøy* (takhøyde, dørbredde, vinkling av ratt, avstand til pedaler m.m.), *handling* (hvor, hvor lenge mm.) og *miljø* (bratte bakker, brostein, svingete veier m.m.). (Hunter et al., 2009, s. 181).

Ved å kombinere MAO-systemet med faktorene i illustrasjonen fra Hunter sikrer vi at vi har kjøretøyet med i den videre kartleggingen.

Med utgangspunkt i MAO har vi sett nærmere på EVA (Ergoterapi i Virksomhetsbasert Aktivitetsanalyse-system) som verktøy i formidlingsprosessen. EVA er basert på analyseskjema fra MOHO (Model and Human Occupation), Virksom-

hetsteorien og AOTAs (American Occupational Therapy Association) «Uniform terminology». EVA-systemet benyttes til å kartlegge og vurdere ferdigheter i aktivitetsutførelsen. Gjennom aktivitetsanalysen trekkes omgivelsenes påvirkning og muligheter inn, samt brukerens motiv og meningsaspekt i aktiviteten. Analysesystemet kan bidra til mer strukturerte observasjoner og felles begrepsbruk. EVA består av en rekke skjemaer som analyserer delene i MAO-systemet ut ifra analysens formål (Ellingham et al., 2015, s. 8).

Bruk av EVA kan være et nyttig redskap når vi skal kartlegge detaljer i en bilsak. Blant annet ser vi at skjemaet for motoriske ferdigheter kan bidra til å strukturere observasjoner av håndtering av kjøreteknisk utstyr (se tabell 1). Vi må også ha kunnskap om prosessferdigheter som for eksempel oppmerksomhet, organisering og adekvat handling. Dette er ferdigheter som personen anvender for å strukturere og styre aktivitetsutførelsen (Ellingham, 2015, s. 24).

For å gradere ferdigheter ved de ulike operasjonene kan vi ta utgangspunkt i graderingsskalaen i EVA. Skalaen nyanserer observasjonen mellom «helt tilfredsstillende» til «utrygg/ineffektiv» (Ellingham, 2015, s. 20-21). Siden vi her snakket om å kjøre bil, må vi stille krav om at aktivitetsutførelsen er helt tilfredsstillende, trygg og effektiv, spesielt når det gjelder primærfunksjonene styring, brems, gass og kjørefunksjoner.

Under kartlegging av fysiske forutsetninger for å kunne betjene kjøreteknisk utstyr benytter vi blant annet biomekaniske prinsipper. Disse prinsippene ser på menneskets naturlige bevegelsesmønster og på hvilke krefter som påvirker kroppen når den

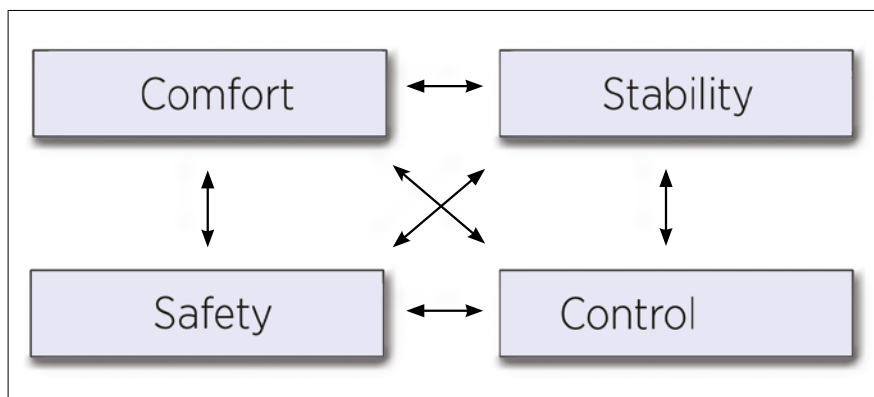
er i bevegelse. Grunnleggende kunnskap om anatomi og fysiologi er nødvendig for å analysere hva som eventuelt hindrer utførelse av aktivitet. Dette kan være avgjørende for å legge til rette for funksjonell bevegelse, som igjen er nødvendig for å gjennomføre en aktivitet (Kielhofner, 2001).

KARTLEGGING VED NAV BILSENTER

Møtet med en bruker starter med en kartleggingssamtale som tar utgangspunkt i å forstå brukeren ut fra egne verdier, kulturell bakgrunn og sosiale faktorer. Det er viktig å få avklart om brukeren ønsker å kjøre selv, eller om er det andre hensyn som er viktigere. Vi erfarer at brukerens motivasjon er avgjørende for å oppnå løsninger som fungerer, spesielt ved avanserte tilpassinger av førermiljøet.

Dersom brukeren skal kjøre selv, starter vi med å kartlegge sittestillingen. En god og stabil sittestilling er utgangspunktet for å oppnå kravene til å kunne kjøre bil (Hunter et al., 2009, s. 183). Ytre påvirkninger, som for eksempel ujevnt underlag, vil føre til mye bevegelse i bilen. Dette kan igjen føre til bevegelse i føreraset (som også kan være brukerens elektriske rullestol), som igjen overføres til kroppen og til for eksempel en håndbetjent gass og brems. Figur 3 illustrerer at stabilitet (sittestabilitet), komfort, kontroll og sikkerhet er faktorer som påvirker hverandre.

Samtidig som vi kartlegger sittestillingen, vurderer vi funksjon i armer og ben for å danne oss et bilde av aktivitetsutførelsen. Dersom brukerens funksjon tilsier at originalt utstyr kan benyttes, gjør vi en analyse av aktivitetsformen med utgangspunkt i originalt ratt og pedaler. Formålet med



Figur 3: Faktorer som påvirker trygg bilkjøring (Hunter et al., 2009, s. 183).

kartleggingen er å vurdere brukers ferdighet og funksjon samt identifisere utfordringer knyttet til de ulike trinnene i aktiviteten, jamfør EVA (Ellingham, 2015, s. 18). Hvis brukeren ikke kan kjøre med originalt utstyr, analyserer vi aktivitetsutførelsen ved bruk av demobiler med innmontert spesialutstyr, eller demojigger, som vist på bildet på neste side.

Vi har ikke mulighet til å utføre en virksomhetsanalyse før brukers bil er ferdig tilpasset og brukeren betjener kjøreteknisk utstyr i ulike trafikale situasjoner. Vi må derfor kontinuerlig trekke inn omgivelsesaspekter for å reflektere over konsekvenser sammen med brukeren.

Betjeningen av gass og brems med bena vil påvirke hvordan en person kan betjene rattet. Vi kartlegger derfor kroppsfunksjoner som kraft, tempo, bevegelighet, utholdenhet og smerte i bena først. Ved behov benytter vi kraftmålingsutstyr for å teste om bruker har tilstrekkelig kraft til å oppnå nødbrems.

Brukerens evne og mulighet til å kompensere for nedsatt eller tapt funksjon må vurderes. Her vil brukers tidligere erfaring med bilkjøring kunne ha stor betydning for hvordan brukeren

tolker bilens bevegelser, og valg av strategier for å kompensere for nedsatt funksjon. Vi observerer at mange brukere innarbeider gradvise kompensatoriske teknikker og ikke er bevisste på at de for eksempel har hjulpet til med høyre arm for å flytte høyre ben fra gass- til bremsepedal. Ved gradvis kraftsvekkelse kan det være vanskelig for en person å registrere at det har skjedd en endring som kan ha konsekvenser for trygg bilkjøring.

Dersom vi konkluderer med at det ikke er trygt å benytte bena på pedalene, må arm- og håndfunksjon kartlegges med tanke på bruk av håndbetjent gass og brems. Det finnes både mekaniske og elektroniske løsninger. Dersom kartleggingen viser at bruk av mekanisk brems ikke er «helt tilfredsstillende, trygt og effektivt», jamfør begrep fra graderingsskalaen i EVA, må vi vurdere om elektronisk system, hvor motstand og vandring kan justeres, er hensiktsmessig. Uansett løsning er det viktig å vurdere om brukeren har flyt og kontroll i hele bevegelsesområdet mellom full brems og full gass. De fleste håndbetjente løsningene for gass og brems medfører at brukeren må betjene bilrattet med én hånd.

Dette stiller større krav til arm- og håndfunksjon.

Arm-/håndfunksjon kartlegges med utgangspunkt i kraft, tempo, rekkevidde, utholdenhet, koordinasjon, finmotorikk og smerte. Erfaringsmessig ser vi at brukere som ikke har kraft nok til å løfte armene over skulderhøyde, strever med tilfredsstillende betjening av originalt ratt. Fullt rattutslag krever 1,5 omdreining på rattet begge veier. Brukeren må kunne håndtere raske grepskifter med tanke på en unnamanøver. Dreiemotstanden og justering av originalt ratt varierer mellom biltyper. Type bil kan derfor ha betydning for om brukeren kan betjene originalt ratt eller ikke.

Hånd- og fingerfunksjon kartlegges blant annet for å komme fram til hensiktsmessig grep på rattet eller på håndbetjent gass og brems. Det er også et krav at bruker kan betjene kjørebrytere som blinklys, vindusviskere, horn og nær- og fjernlys under kjøring. Å benytte brytere krever ferdigheter som manipulasjon, flyt og koordinering. I og med at de fleste operasjoner under bilkjøring skal utføres gjentatte ganger og med tilfredsstillende kvalitet hver gang, er det viktig å kartlegge om bruker opprettholder tilfredsstillende energi. Med utgangspunkt i skjema for analyse av motoriske ferdigheter i EVA kan vi strukturere observasjonene slik tabell 1 viser.

Samtidig som vi kartlegger motoriske ferdigheter, må vi reflektere over at operasjonene skal utføres i mange ulike situasjoner og omgivelser. Vi må derfor hele tiden ha med oss MAO-systemet, og vi må kjenne til tekniske muligheter i en bil. Et eksempel på samspill mellom mennesket, teknologi og omgivelser er en person



Demojigg med ulike rattgrep og mekanisk håndbetjent gass og brems.

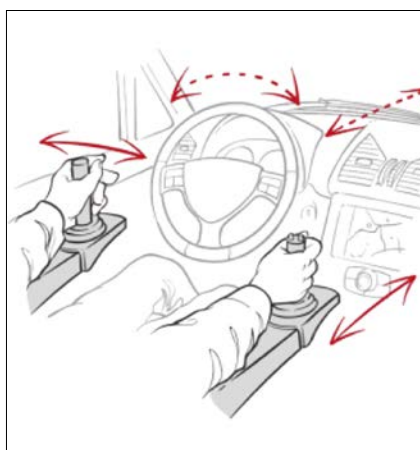
Kroppsholdning (stabiliserer, retter opp, plasserer)	Bruker sitter stabilt i førersetet, overkroppen er oppreist, han plasserer armene fremfor seg slik at han kan betjene rattet på en hensiktsmessig måte.
Mobilitet (rekker, bøyer)	Bruker bøyer overkroppen fremover for å oppnå fullt rattutslag.
Koordinasjon (koordinerer, manipulerer, har flyt)	Bruker samordner bevegelse av armene ved betjening av ratt, han griper/slipper rattet på en effektiv måte med høyre hånd, det er ikke flyt i bevegelsene i venstre hånd.
Tilpasse kraft (flytter, transporterer, løfter, justerer, griper)	Hastighet på grepskifte med høyre hånd er tilfredsstillende. Det er fare for at han skal miste taket på rattet med venstre hånd.
Energi (holder ut, holder tempo)	Han greier fullt rattutslag til begge sider tre ganger etter hverandre. Må så ha pause.

Tabell 1 viser hvordan vi kan strukturere observasjonene med utgangspunkt i skjema for analyse av motoriske ferdigheter i EVA.

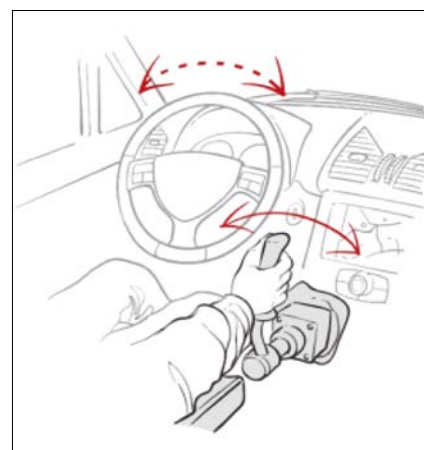
som har nedsatt kraft og utholdenhet i armene. Han har en bil hvor styreservoen ikke er lettet. På landeveien betjener han rattet uten problemer, men i rundkjøringer får han utfordringer, spesielt når det kommer flere rundkjøringer etter hverandre. Med en bil med elektronisk styreservo vil han kanskje kunne betjent originalt bilratt på en lett og sikker måte.

Dersom brukeren ikke greier å betjene et originalt ratt, kan en rådgiver ved NAV Bilsenter be om bistand fra KST. Sammen med rådgiveren utreder KST fysisk funksjon med fokus på betjening av spesialstyring (styring som ikke innbefatter bruk av originalt bilratt) i kombinasjon med løsning for gass og brems. Når en person skal kjøre med spesialstyring, kartlegges blant annet finmotorikk, sensibilitet og proprioeksjon.

Vi har erfart at det ikke er mulig å gjennomføre en tilfredsstillende analyse av aktivitetsutførelse uten å observere brukeren under kjøring med aktuell spesialstyring, både på grunn av det



Joystickstyring på venstre hånd og joystickgass/-brems på høyre hånd.

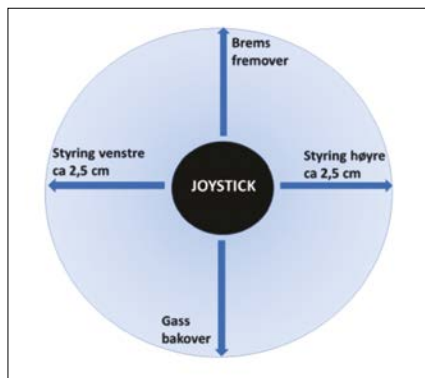


Grovmotorisk spakstyring og originale pedaler. Kilde: NAV KST

avanserte kjøretekniske utstyret og fordi de som har behov for spesialstyring, ofte skal kjøre bil sittende i en elektrisk rullestol. Det gjennomføres derfor testkjøring på lukket område i alle saker hvor spesialstyring kan være aktuelt. For at brukeren skal kunne observeres i ulike tenkte trafikale situasjoner må han eller hun blant annet kjøre i åttetall og utføre kraftige oppbremsinger. Brukeren må også betjene dummyer for kjørefunksjoner, slik at vi kan kartlegge om betjening av

brytere påvirker tilfredsstillende og effektiv betjening av styring, brems og gass.

Mange brukere som ikke kan betjene et bilratt, ser for seg at de kan kjøre bil med en joystick, da de er kjent med denne betjeningsmåten fra elektrisk rullestol. Å kjøre bil med fireveis joystick stiller store krav til presisjonsbevegelser. Man må bevege joysticken diagonalt i tillegg til sideveis og fram og tilbake. Det er ikke aktiv brems på en rullestol, og betjeningsområdet er mindre sam-



Figur 4: Betjeningsområde på en fireveis joystick i bil. Kilde: NAV KST, 2016

menliknet med fireveis joystick i en bil. Det er derfor ikke mulig å analysere en aktivitetsform med utgangspunkt i betjening av rullestol med fireveis joystick.

Ved formidling av hjelpemidler har NAV et oppfølgingsansvar. Brukere som har fått tilpasset førermiljøet, blir kontaktet av en rådgiver etter at de har fått utlevert bilen, for å evaluere tiltakene og kartlegge om det er behov for ettertilpassing. I denne fasen samarbeider NAV Bilsenter ofte med en aktuell trafikk lærer. Ved behov deltar rådgiver på en kjøretime for å observere blant annet sittestilling og betjening av kjøreteknisk utstyr. På denne måten får vi mulighet til å utføre en virksomhetsanalyse.

OPPSUMMERING

Med vår fagbakgrunn er det naturlig å ta utgangspunkt i en ergoterapeutisk tilnærming for å sette egne erfaringer og tanker i system. «Å kjøre bil» er en kompleks aktivitet, og en god og strukturert kartlegging er derfor viktig. Med MAO-modellen som overordnet utgangspunkt og EVA-skjemaet som kartleggingsverktøy mener vi at vi kan få en helhetlig oversikt over handlingene i aktiviteten «å kjøre bil». MAO retter fokus mot kvalitet i aktivitetsutførelsen ved

samhandling mellom mennesket, omgivelsene og aktiviteten. EVA kan bidra til å gjøre aktivitetsperspektivet tydeligere. Bruk av skjema for analyse av «motoriske ferdigheter» bidrar til å kvalitetssikre struktur og innhold i kartleggingen. Ved å benytte ergoterapeutiske modeller og strukturerte aktivitetsanalyser i bilsaker tror vi at vi som ergoterapeuter vil oppnå bedre kvalitet under utrednings-, utprøvnings- og evalueringsfasen i formidlingsprosessen.

Dersom rådgiverne ved NAV Bilsenter, som har ulik fagbakgrunn, skal benytte et felles kartleggingsverktøy, vil ICF kunne egne seg som et utgangspunkt. I prosessen med å utarbeide et slikt verktøy må vi som ergoterapeuter bringe inn vår kunnskap om aktivitetsperspektivet. Vi ser fram til å ta tak i dette arbeidet i løpet av 2017.

Referanser

- Arbeids- og sosialdepartementet. (2017). *En mer effektiv og fremtidsrettet hjelpemiddelformidling – for økt deltakelse og mestring. Rapport fra ekspertutvalget*. Februar 2017. Hentet 22. mai 2017 fra https://www.regjeringen.no/contentassets/2f3ae6c7a2dd4adbae2c2e-152af97c3e/a-0043-b_rapport-hjelpemiddutvalget.pdf
- Ellingham, B., Clark, E. G. & Jespersen, L. F. (2015). *Ergoterapi Virksomhetsbasert Aktivitetsanalyse*system. Manual for kartlegging og vurdering av ferdigheter i aktivitetsutførelse. Oslo: Høgskolen i Oslo og Akershus.
- Folketrygdloven. (1997). Hentet 26. mai 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-02-28-19>
- Fører kortforskriften. (2004). Hentet 26. mai 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-01-19-298>
- Helsedirektoratet. (2016). Fører kort – veileder til helsekrav. Kognitiv svikt. Hentet 22. mai 2017 fra <https://helse.direktoratet.no/retningslinjer/foerer-kortveilederen/seksjon?Tittel=kognitiv-svikt-15-10655>
- Helsedirektoratet. (2017). Fører kortveilederen. Hentet 26. mai 2017 fra <https://helsedirektoratet.no/retningslinjer/foerer-kortveilederen>
- Hjelpemiddeldatabasen. (udatert). Bil gruppe 2. Hentet 26. mai 2017 fra http://www.hjelpemiddeldatabasen.no/news.asp?newsid=2212&x_news-type=7
- Hunter, J., de Vries, J. & Brown, Y., og Hekstra, A. (2009). *Handbook of Disabled Driver Assessment*. Ljubljana: PORTARE.
- Kielhofner, G. (2001). *Ergoterapi – det begrepsmessige grunnlag*. Copenhagen: FADL's Forlag.
- Kjøretøyforskriften. (1994). Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr. Hentet 21. mai 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-10-04-918>
- Kjøretøyforskriften. (1994). Hentet 26. mai 2017 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-10-04-918>
- Kolsrud, M., Laberg, T. & Ness, N. E. (2011/2013). *Kompetanser i ergoterapi. Ergoterapeuter gjør hverdagslivet mulig*. Oslo: Ergoterapeutene.
- Law, M., Cooper, B.A., Strong, S., Stewart, D., Rigby, P. & Letts, L. (1996). The Person-Environment-Occupation Model: A transactive approach to occupational performance. *Canadian Journal of Occupational Therapy*, 63, s. 9-23.
- NAV. (udatert). Søknad Bil (motorkjøretøy). Hentet 26. mai 2017 fra <https://www.nav.no/no/Person/Skjemaer-for-privatpersoner/Skjemaer/Hjelpemidler+og+tilrettelegging/bil-motorkjoretoy>
- NAV. (2013). Visjon og verdier. Hentet 21. mai 2017 fra <https://www.nav.no/no/NAV+og+samfunn/Om+NAV/Relatert+informasjon/visjon-og-verdier>
- NAV. (2015). Bil og utstyr. Hentet 21. mai 2017 fra <https://www.nav.no/no/Person/Hjelpemidler/Tjenester+og+produkter/Bil+og+utstyr>
- Ness, N. E. (2011). *Hjelpemidler og tilrettelegging for deltakelse – Et kunnskapsbasert grunnlag*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Norheim, U. (2013). *Med spesialstyring i bilen*, Masteroppgave. Institutt for helse og samfunn, Avdeling for Helsefag/

- Det medisinske fakultetet. Oslo: Universitetet i Oslo
- Norum, B. (2004): *Trafikkopplæring av funksjonshemmede*. Kompendium for trygdekontorenes bilenheter.
- NOU 2010: 5. (2010). *Aktiv deltakelse, likeverd og inkludering – Et helhetlig hjelpemiddeltilbud*. Oslo: Arbeidsdepartementet.
- Patomella, A. (2015). *P-Drive – Performance Analysis og Driving Ability – A protocol for observing driving ability*, Manual. Versjon 5.
- Rikstrygdeverket. (2001). *Hjelpemiddelformidling – en del av et større system*. Informasjonshefte om hjelpemiddelformidling. Oslo: Rikstrygdeverket.
- Sosial- og helsedirektoratet. (2001). *Internasjonal klassifikasjon av funksjon, funksjonshemming og helse*. Hentet fra https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/493/ICF_fullversion-prosent20IS-0354.pdf



«Å kjøre bil» er en kompleks aktivitet, og en god og strukturert kartlegging er derfor viktig.

DEN NYE F5 CORPUS VS NY DIMENSJON – NYE MULIGHETER.

F5 Corpus VS er en komfortabel, sikker og stabil elektrisk rullestol med ståfunksjon. Den bidrar til økt selvstendighet og frihet. Samtidig som den gir mange muligheter er den også enkel i bruk. En ny dimensjon for elektriske rullestoler.

permobil.no

permobil

