

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Ryensvingen 15, 0680 Oslo | 22 62 60 80 | post@atl.no

Norsk Ergoterapeutforbund.

Stortingsgata 2

0158 OSLO.

Ryen 20.08.19

Svar på høring om ergoterapeuter og vurdering av helsekrav til førerkort.

Bilkjøring er en hverdagsaktivitet svært mange gjør ofte og det er den vanligste måten å komme seg fra den ene aktiviteten til den andre. Bilkjøring er på denne måten viktig for inkludering og deltagelse i samfunnet samt økt livskvalitet.

Siden statistikken tilsier at antallet eldre bilførere vil øke betydelig i årene fremover, og denne aldersgruppen stadig er mer aktiv, er det avgjørende å kunne kartlegge hvilke personer som kan bidra til et trygt trafikalt miljø og hvilke som ikke bør delta i denne aktiviteten. For ATL handler dette om trafiksikkerhet og 0- visjonen.

For å vurdere helsekravene til førerkort er det helt avgjørende at fremgangsmåter og vurderinger er kvalitetssikrede. Kartleggingsmetodene må være kunnskapsbaserte og standardiserte. Den forelagte veilederen gir en oversikt over regelverk, metoder og prosedyrer som kan være til hjelp for ergoterapeuter i slike vurderinger.

ATL er av den oppfatning at ergoterapeuter kan være en positiv ressurs, og kunne bidra til et mer helhetlig bilde av utfordringene i en slik vurdering. Vi vil grunnngi vår motivasjon i forhold til de enkelte punktene i rapporten.

2.3.5: Trafikkstasjon og praktisk kjørevurdering.

I de tilfellene hvor den praktiske kjørevurderingen skal gjennomføres med en sensor som innehar riktig kompetanse, vil det være riktig å i forkant knytte til seg en trafikklærer med tilsvarende kompetanse, siden vurderingen skal gjennomføres i en skolebil. Dette tror vi vil kunne gjøre tilretteleggingen for brukeren enda bedre.

Når det gjelder vurderinger med spesialtilpasset bil vil alltid en trafikklærer være involvert i saken på forhånd, da NAV gir brukeren støtte til undervisning på bruk av det spesialtilpassede utstyret. Dette for at tilpasningen skal bli helt optimal.

Følgende står å lese i dokumentet; -«Selv om førerkortforskriften tydelig beskriver at trafikkstasjonens kjørevurderinger skal tillegges størst vekt, sammenlignet med en praktisk kjørevurdering ved en lokal trafikkskole, åpner førerkortveilederen IS- 2541 for bruk av ergoterapeut. Ergoterapeuter har utarbeidet et program, P- Drive, for vurdering av kjøreevne, og legen kan henvise til slik vurdering hos ergoterapeut som har gjennomgått opplæring i dette programmet der slikt tilbud finnes. Slik vurdering erstatter ikke kjørevurderingen ved regionvegkontoret»

ATL aksepterer at en statlig institusjon som Statens vegvesen skal kunne tillegges mer vekt enn en trafikkklærer i en slik vurdering, dette av formelle årsaker. Når det gjelder ergoterapeutens medvirkning i slike saker ser ATL for seg en mulig løsning, rent praktisk, at et samarbeid mellom denne og de trafikkskolene det gjelder vil kunne styrke brukerens rettigheter. ATL vil legge vekt på at de ergoterapeutene, som sammen med leger, trafikkklærere og aktuelle fra Statens vegvesen skal avgjøre dette, har sertifisering i P- Drive programmet utviklet nettopp til bruk i slike vurderinger.

Vi er også enig i at standardiserte krav til tester og vurderinger vil sørge for likhet i avgjørelsene, men at disse må tilpasses i forhold til de utfordringene den enkelte skal testes i (f.eks lengre turer hvis det er utholdenhet og fokus som er utfordringen).

ATL kan ikke på noen måte se at ergoterapeuters deltagelse vil svekke de vurderinger som må gjøres underveis, heller tvert imot, at dennes deltagelse vil kunne føre til en bedre personlig oppfølging og mer korrekt avgjørelse i saker som krever dette. ATL vil allikevel motivere for at trafikkklæreren blir involvert i saken på et så tidlig tidspunkt som overhodet mulig slik at samarbeidet mellom lege, trafikkklærer og ergoterapeut kan utvikles til det beste for brukeren. Ergoterapeuten alene har, mener ATL, ingen forutsetning for å vurdere førerdyktighet opp mot trafikksikker atferd. Dette er trafikkklærerens spesialområde. ATL ser på samarbeidet som en god løsning, men det er pr. i dag ikke utviklet et slikt samarbeid.

2.3.8: Nav bilsenter.

ATL mener det i større grad bør være en kvalifisert trafikkklærer med tidlig i prosessen. Det vil kanskje være bedre for brukeren hvis denne er tilstede sammen med ergoterapeut før saken skal oversendes til NAV.

3.3: Praktisk kjørevurdering.

I dette punktet ønsker ATL at en trafikkklærer med spesialkompetanse blir involvert tidlig i vurderingen og ikke bare skulle stille med en godkjent skolebil ved vurderingen på trafikkstasjonen.

3.3.1: Praktisk kjørevurdering med trafikkklærer.

ATL støtter tankene rundt dette og at trafikkklæreren er nevnt spesifikt. Det fritar allikevel ikke fra de ovennevnte kommentarer på de foregående punktene.

3.3.3: Bil til bruk under praktisk kjørevurdering.

Her mener ATL at trafikkklærerens rolle er godt ivarettatt. Det kommer tydelig fram hvordan vi bør/ kan involveres i slike vurderinger.

3.3.4: Anbefalte kartleggingsinstrumenter ved praktisk kjørevurdering.

I dette punktet er involvering av trafikkklærer tydelig. ATL mener at løsningen med trafikkklærer plassert foran er god og er enig i at denne type vurdering skal gjøres sammen med en trafikkklærer. Trafikkklærerens samarbeid med Sunnaas sykehus kan være en god løsning, der hvor det er mulig.

4.4: Praktisk kjørevurdering med trafikkklærer.

ATL er enig i at det må benyttes standardiserte kjøreruter og instruksjoner. Vi vil allikevel på nytt anbefale å søke samarbeid med en trafikklærer, da det er denne som besitter spisskompetanse på hvilke utfordringer en slik kjørevurdering bør inneholde og hvordan en slik kjørerute bør legges opp. Dette bør også tilpasses den enkelte og hva denne skal testes i.

Dokumentet er svært fylldig og grundig og mange av punktene går direkte inn i ergoterapeutens fagfelt som må være gjennomført før en trafikklærer blir involvert.

ATL vil støtte et forslag som omhandler ergoterapeuters deltagelse i spørsmål angående avgjørelser om hvorvidt en person skal beholde retten til å føre et kjøretøy, og vurderingene lagt til grunn for avgjørelsen. Vi vil allikevel få presisere at det er samarbeidet mellom de ulike involverte som antageligvis vil føre fram til det beste resultatet for brukeren, hvis dette er aktuelt, eller for samfunnet, hvis bruker ikke er i stand til lengre å føre et kjøretøy på en trygg og ansvarlig måte. For ATL handler dette om trafikksikkerhet.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen

ATL Fagkonsulent.