

Slutrapport

Nya arbetstillfällen för personer med Aspergers syndrom via GPS i budbil.

Projektnummer: 2000/120

Anslagsmottagare: Riksföreningen Autism

Projektledare: Göran Brorsson

Projektid: 2001-08-01 – 2003-11-30.

INNEHÅLL

1	BAKGRUND.....	3
1.1	PROBLEMOMRÅDE.....	4
1.2	TEKNISKA GPS-PROBLEM FRÅN BÖRJAN.....	5
2	SYFTE.....	5
3	GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT.....	5
3.1	EN TELEFONINTERVJU.....	6
3.2	EN FÖRÄLDERS REDOGÖRELSE.....	7
4	VISIONÄRA TANKAR MED FRAMTIDA UTVECKLINGSIDÉER.....	8
5	REFERENSMATERIAL.....	9
6.	SLUTSATSER.....	9

1 Bakgrund

Sedan mer än fem år finns vid Mellansels folkhögskola en trafikteorilinje, inom skolans Allmänna linje. Vi vänder oss till flera olika grupper av personer med komplicerad inläring. Fram till idag har ett 70-tal personer klarat målet för sina studier, nämligen Vägverkets teoriprov.

Redan före projekt vid folkhögskolan startade genomfördes en grundstudie, med anslag från Vägverkets Skyltfond, nämligen Lindrigt utvecklingsstörda som bilförare. se ref. på sidan 9. I ett utdrag ur denna studien, här nedan vill jag här framföra den stor betydelse körkortet har haft för ett 20-tal - slumpvis utvalda - personer i studien.

Samhällsutvecklingen har medfört att körkort och tillgång till bil för många blivit en viktig förutsättning för arbete, sociala kontakter och fritidsaktiviteter. Detta gäller inte minst för människor med olika funktionsnedsättningar, vilkas möjligheter till delaktighet och integration i samhället påtagligt minskar utan körkort och bil.

När jag utformade frågeenkäten till de slumpvis utvalda 20 körkortsinnehavarna, fanns därför frågan - om de vid tillfället för intervjun hade ett arbete/sysselsättning - med som en viktig del. Svaresresultatet i intervjuundersökningen blev att *hela 19 personer av 20 angav att de hade ett dagligt arbete/sysselsättning.*

Detta blev utan tvekan, för mig det mest anmärkningsvärda resultatet ifrån hela intervjuprojektet.

När man därutöver vet att min intervjugrupp var i den unga åldersgruppen 19-32 år, där andelen som ännu inte kommit in på arbetsmarknaden är klart överrepresenterad, blir resultatet än mer anmärkningsvärt.

Jag har dock inte undersökt anställningsformen hos de 20 intervjuade, så även om jag bara vet att hela 95 % av den var sysselsatta, så kan jag inte exakt ange hur många de var som utifrån en lönebidragsanställning eller annan sysselsättningsform.

Här följer en redovisning inom vilka arbetskategorier som de 20 intervjuade var sysselsatta, med en viss grupperingsgeneralisering;

3. Metallarbetare

3 Vaktmästare, fastighetsskötare

2. Snickare

2 Bilmekaniker/rekonditionerare

2 Arbetade på Samhall

2 Praktikplatser

2 Lantbruksarbetare

1 Tjänstledig lantarbetare, inkallad till militärtjänst, vid service och transportstaben. Han körde militärer i olika FN-uppdrag, till bl.a. Arlanda.

1 Arbetade med transporter på en hjälpmedelscentral

1 Vårdbiträde i hemtjänsten, körde hyrbil.

1 Arbetslös.

Noteras bör att ingen av de 20 ovan angivna personerna vid tillfället bodde i storstadsområde med tillgång till god kollektivtrafik.

Tveklöst var det så att körkortet hade en avgörande betydelse för att ovan nämnda.

Detta utgör bakgrunden till att vi vid Mellansel folkhögskola de tre senaste åren tillsammans med Riksföreningen Autism, haft ett projekt med anslag från Arvsfonden. Projektets mål är

att förutom att metodutveckla arbetet inom körkortsteorin, även pröva om ”*körkortet kan vara en inkörspport till ett arbete*”.

Ett flertal försök har gjorts, de flesta inom budbilsbranschen men även andra försök har gjorts. Utgångspunkten för vårt projekt med Hjälpmedelsinstitutet har varit ett försök i Göteborg^{#)}, där det visat sig att just användandet av GPS-navigation varit till en god hjälp, i att lättare kunna utföra sitt budbilsarbete.

1.1 **Problemområde.**

Budbilsbranschens krav är stora, *så här beskriver ett företag sina arbetsuppgifter:*

”Fasta rutiner och snabba improvisationer. Så ser vår vardag ut. De flesta av våra bilar snurrar runt lokalt. Här är det korta transporter och snabba ryck som gäller. Men även i stadsområdet finns det fasta, dagliga uppdrag. Några bilar ligger ständigt ute på långa transporter. Ibland även med mål, utanför landets gränser. Här handlar det ofta om akuta problem, som vi hjälper till att lösa.”

Därtill fann vi i projektets inledning, att detta med att få ett vanligt arbete som budbilsarbetare *inte* var så lätt. Ett krav för att få ett vanligt arbete var att arbeta som egen åkare (franchising). Man skulle få ett kontrakt som egen företagare och sedan betala in en avgift på allt man körde in. Detta är det vanligaste och gäller exempelvis på AdenaPickos och Box Delivery, som är några av de största aktörerna i Sverige.

Inte sällan ser annonser från ovan nämnda företag ofta ut på följande sätt:

Kvalifikationer = driva ett eget företag.

I ovan angivna ingår även att vara godkänd i kursen "Eget på väg", som anordnas av bl.a. Svenska Åkeriförbundet. Se mer information på www.akeri.se. Därutöver krävs även någon form av firmaregistrering med tillhörande F-skattsedel samt trafik tillstånd för yrkesmässig godstrafik, d.v.s. kursen "eget på väg". Denna kurs avslutas med en examination vid Vägverket, med hela fem delprov !

Naturligtvis var det över huvud taget *inte* möjligt att få "nya arbeten" inom detta område på detta sätt. Det krävdes att vi arbetade på andra framkomliga vägar. På vilket sätt var det möjligt ?

Ja, en förutsättning var att hitta en egen företagare som redan innehar ovan angivna myndighetskrav och utbildningar. Då kunde de personer vi ville få ut på arbetsmarknaden bli anställda med en sådan som arbetsgivare.

En sådan arbetsgivare hade vi ju redan före GPS-projektet haft kontakt med nämligen; Håkan Andersson i Göteborg^{#)}. Men vid starten av vårt GPS-projekt kunde han tyvärr inte ta in fler personer med olika funktionsnedsättningar.

Från början gick en stor del av projekttiden åt till att söka efter liknade arbetsgivare. Det var ett svårt och tidskrävande arbete.

^{#)}Håkan Andersson arbetsplats finns med i den dokumentation, som vår Videofilm "drömmen om ett körkort" utgör.

1.2 Tekniska GPS-problem från början.

Den första GPS som vi via AF hade inköpt i Göteborg, var italiensk.[#]. Den hade en mycket bra grafik, men visade sig inte så driftsäker. Ett generellt problem med alla GPS under den första tiden av projektet var att de krävdes en separat Cd-station, där kartprogrammet fanns. Denna Cd-station monterades vanligtvis fast i bilens bagage. Det gjorde det svårt att låta f.d. elever enkelt få pröva på att köra med hjälp av GPS. Skruvade vi fast den i en budbil, så var projektet liksom ”bundet”, och vi fick ansvar för att både montera in och ut den.

Först under våren 2003 kom det till vår kännedom att det på marknaden fanns en för oss helt ny ”mobil GPS”, som alltså inte behövde någon Cd-station - se bild. Kartprogrammen fanns i stället ett litet minneskort, som satt inmonterat i denna GPS, som var USA-tillverkad med namnet Garmin. Detta gjorde att projektet i slutskedet fick betydligt lättare att finna nya ”provapå platser”. Hade vi haft denna möjlighet från början hade säkert flera intressanta försök kunnat gjorts.



Priset gick också ner på den här modellen, vilket gjorde att vi i projektet kunnat köpa tre i stället för de planerade två. En av dessa tre GPS kommer att finnas kvar på folkhögskolan för att kunna utgöra ett incitament till att påverka någon ytterligare arbetsgivare, även om projektet nu är slutrapporterat.

2 Syfte

Att pröva huruvida GPS-navigeringstekniken kan underlätta budbilsjobbet för personen med olika funktionshinder och då särskilt med en inriktning mot personer med Asperger Syndrom.

3 Genomförande och resultat.

Som jag tidigare skrivit under Problemområde 1.1, så var den enda framkomliga vägen att hitta någon arbetsgivare som var innehavare av ett s.k. Trafiktillstånd och var villig att anställa någon ny på någon av sina budbilar. De flesta som kör budbil idag innehar bara en bil. Jag gjorde flertal försök att komma i kontakt med de som innehar fler trafiktillstånd dock utan att till en början lyckas. Men jag väljer att inte redovisa detta i detalj. I stället redogör jag här nedan för de *tre* försök som kom att ta det mesta av min tid och energi.

- Det första var en arbetsgivare som var innehavare av två trafiktillstånd och som redan hade anställt en av våra tidigare elever, en person med svår dyslexi vid namn Martin. Han hade i början av vår trafikteorilinjen utveckling, deltagit på en tvåveckors sommarkurs. Jag fick med Martins arbetsgivarens godkännande att vid flera tillfällen möjlighet att låta några av våra f.d. elever åka med honom i Stockholm, för att bara ”prova på” hur det är att arbeta som budbilschaufför. Förhoppningen var att detta skulle leda till Martins arbetsgivare skulle utöka till att inneha tre eller flera budbilar.

[#] Märket var Magneti Marelli

Men när det efter att vi ”provat på” kom till samtal om att eventuellt anställa någon ytterligare, så var det tyvärr tvärstopp. Det är ju tyvärr ofta så idag att det inte är så lönsamt att utöka antalet anställda.

Martin är utan tvekan en av våra bästa för detta elever, han blev med sin goda sociala förmåga och sina lokala kontakter min kontaktkil in i budbilsvärlden i Stockholm.

- Via Martin kom jag alltså i kontakt med den andra arbetsgivaren, som var innehavare av ett flertal bilar, för både B och C-körkort. Stefan var en av våra elever som då nyligen hade tagit sitt körkort och flyttat till Stockholm. Han fick ganska omgående sin flytt från Kramfors möjligheten att ”pröva på”.

Vi denna tidpunkt kunde jag också använda den ”mobila GPS” som ett incitament till att få igång, denna ”prova på tid” hos den kvinnliga arbetsgivaren. Genom god hjälp av Stefans förälder som genom sin yrkesroll är skoledar och därigenom hade mycket goda kunskaper om AF, har han idag en riktig anställning med lönebidrag.

Med samma stockholmsbaserade arbetsgivaren fördes även ingående samtal om att ”prova på” att köra en tung lastbil, detta gällde då en av våra nuvarande elever med diagnosen Asperger Syndrom. Att det inte lyckades då bedömer jag mest vara en slump. Jag ser i framtiden snarare att C-kortsförare kommer att vara mycket efterfrågade och de med hjälp av en GPS kan komma att finnas en god framtida arbetsmarknad. Det är dock så, att det kan krävas en del mer av individuella anpassning. Detta är i sig ett område som det vore mycket angeläget att få möjlighet att senare studera djupare.

Bilderna nedan visar Stefan i arbete, med budbil och GPS.



3.1 En telefonintervju.

Stefan berättar att GPS-en hade en stor och avgörande betydelse, särskilt i början av hans tid som budbilschaufför. Eftersom jag inte är från Stockholm hade den en helt avgörande betydelse. Jag körde i början en fast ”slinga” med två platser söder om stan och sedan upp till Arlanda. Med hjälp av GPS-en fick jag en trygghet i att jag kommer att hitta. Jag tror inte jag skulle vågat mig på detta annars. Numer händer det nästan varje dag att jag förutom de fasta körningarna får förfrågningar av sambandscentralen om att göra en ny körning. Då känns det skönt att kunna knappa in den nya adressen, och sedan veta att den söker upp den väg som leder mig dit.

Är det då något som du skulle vilja förbättra?

Jo, jag skulle ibland önska att det fanns ett litet tangentbord till GPS-en, ett sådant som finns till mobiltelefoner när man vill sända snabba SMS, för ibland tar det lite väl lång tid att ”trixa” in en lång adress.

I övrigt är jag mycket nöjd, särskilt med att det bara är att följa ljudinstruktionerna som GPS-en ger, för med detta kan jag ha all min uppmärksamhet på trafiken. För mig är GPS-en helt enkelt ”kanonbra”.

- Det tredje pågåendet försöket sker i Mölndal, en f.d. elev med en lindrig utvecklingsstörning (Michael) gör nu en provanställning inom en grossist för ”lösviktsgodis”. Detta är ett intressant exempel på ett enklare arbete som inte är i samma krävande nivå som vanligt budbilsarbete. Hans arbete utförs i första hand på lagret, men Michaels får vid vissa tillfällen uppgiften att åka ut och fylla på de godissorter som tagit slut vid exempelvis bensinmackar som ibland kräver snabb påfyllning av en sort som tagit slut.

Michael upplever dessa sysslor som mycket stimulerande. Här har ”vår” GPS haft en avgörande betydelse i processen fram till en anställning. Det utgör också ett bra exempel på att enklare transportuppgifter kan finnas även utanför den ordinarie transportbranschen.

Bilderna nedan visar Michael på godislagret och GPS i hans bil



3.2 En förälders redogörelse

Michael arbetar på en grossists godislagar. Hans arbete är att plocka ihop ett antal order samt att köra ut godis då den ordinarie chauffören har varit upptagen.

I och med att Michael har fått disponera en GPS så har utkörning av godis blivit en allt större del av hans arbete. Han kan numera köra till vilken plats som helst i Göteborgsområdet tack vare GPS-en. Detta innebär att arbetsgivaren har fått en större nytta av Michael.

GPS-en fungerar bra och Michael har inga större problem att hantera den. För att få GPS-en att fungera i den bil som Michael disponerar (Renault Clio) behövde den kompletteras med en yttre antenn. Vid vissa tillfällen (nya vägar) visar GPS-en fel. Michael har nu lärt sig att det bara är att fortsätta att köra så räknar GPS-en efter en stund ut en ny väginstruktion som i de flesta fall stämmer.

GPS-en har blivit ett bra och viktigt arbetsredskap för Michael. Vägarna byggs om i Göteborgsområdet. För att GPS-en skall vara användbar i många år måste kartuppdateringar laddas ner och GPS-en omprogrammeras gissningsvis vartannat år.

/Lars Törnquist, Pappa.

Till sist, i Örnsköldsvik kommer försöken att fortsätta genom att elever i den pågående kursen få pröva på att navigera med hjälp av den sist inköpta GPS-en. Tanken är att om tillfälle ges, använda den GPS-en på något liknade sätt som de två nyss redovisade försöken.

4 Visionära tankar med framtida utvecklingsidéer

Vad vi har uppnått.

Vi har nu mer än fem års erfarenhet av att med specialpedagogisk kompetens, utveckla individuella inlärningsmodeller av körkortsteorin. Det är något av vår passion att bryta ner svårförståelig lagtext, och göra den så konkret och förståelig som möjligt. Utan att framhäva oss själva - vi vet att det är en ständig utvecklingsprocess - så vågar vi ändå påstå att vi vid Mellansels folkhögskola kommit ganska långt, när det gäller att finna vägar och strategier att hjälpa personer med långsam och komplicerad inläring, med just trafikteorin. Vi har nu ett 70-tal personer som nått fram till den teorikompetens som Vägverket kräver. Det gäller numer inte bara B-kortsteori utan även C och D-kort. Vi ser en stadigt ökat sökintresse, men tyvärr får vi säga nej till allt fler p.g.a. minskade statliga anslag och eftersom att vi är en liten och ekonomiskt trängd folkhögskola som inte klarar av att växa i egen kraft. Vi tycker vidare att vi med GPS-projekt har även visat att det kan finnas goda möjligheter för funktionshindrade att få access till olika former av arbeten inom transportsektorn.

Var vi befinner oss nu.

Ett viktigt mål med alla projekt är ju att nå en spridningseffekt. Vi är nu i de läget att antingen tar vi ett stort steg fram eller så finns en överhängande risk att vi tyvärr måste lägga ner. Vi ser att vi behöver en större och starkare huvudman. Det har därför, som det med sanktion från ledningen i Mellansel, en tid förts samtal med i första hand Furuboda folkhögskola. Tanken är att lägga kurser både i Skåne och i Norrland och att Furuboda då blir huvudman för båda. Detta skulle ge oss stora möjligheter till en ökad spridningseffekt. Vidare finns det ett genuint kunnande i Furuboda inom olika handikapp, som kan vara en värdefull del i en eventuell framtida gemensam utveckling.

Vision om hur vi kan framgent utvecklas.

De finns mycket som kan utvecklas utifrån ny teknik. En förutsättning är dock att vi hade en stabil grundorganisation. Om vi fick möjlighet att göra detta tillsammans utifrån Furuboda, skulle jag vilja "visionera om" ett flerårigt utvecklingsprojekt i *tre steg*.

Det första.

Om vi fick möjlighet att genomföra den spridningseffekten som finns i att ha två kurser, den ena i Skåne/Furuboda och den andra Norrland/Örnsköldsvik, från hösten 2004. Detta skulle vara det viktigaste i utvecklingsprojektet. Vi i Örnsköldsvik kunde då kanske arbeta mer med inriktning mot teoriutbildning inom "tung fordon". Kunskapsöverföring av metodik kunde samtidigt ske mot Furuboda inom B-körkortsteoriområdet.

Den Andra.

Fortsätta att följa utvecklingen av våra erfarenheter med GPS-tekniken. Detta sker i första hand genom att sprida kunskapen till arbetsmarknadsmyndigheter/försäkringskassor m.fl. Det behöver även arbetas mot andra samhällsaktörer, så att GPS-tekniken i tillämpliga fall kan bli en *rättighet* som kan "förskrivas" som ett hjälpmedel. Detta är ett helt avgörande mål.

Det tredje.

En studie ska mer ingående se på hur GPS-tekniken kan anpassas bättre till olika berörda, exempelvis genom att kunna ansluta ett tangentbord och kanske även med ny talsyntes. Målet ska vara att förarmiljön kan anpassas, för personer med olika osynliga funktionshinder. Detta ska appliceras både i mindre budbil men även på vissa tunga fordon. Vidare bör man studeras hur man kan förenkla hantering av t.ex., fraktsedlar, kommunikation och sättet att ge körorder.

5 Referensmaterial

- Videofilmen "Drömmen om ett körkort" från Mellansels folkhögskola, framtagen genom anslag från Hjälpmedelsinstitutet, 2003. Kan beställas kostnadsfritt via telefon 0661-65 44 00. Den är producerad av Tommy Ehlin och Tommy Frost vid Mitthögskolans Medieproduktion I Örnsköldsvik.

- Studien, Lindrigt utvecklingsstörda som bilförare....1998. Göran Brorsson Vägverkets Skyltfonden. Se; http://www.vv.se/traf_sak/skyltfond/manniskan/17.htm

- En viktig norsk studie som, hänvisar till körkortets stora betydelse är ; "EG ÓG KAN GREIE DET" 1996, Kristen Fjellestad. Hovudoppgåve til 3.avdelng, hovudfagseksamen i spesialpedagogikk, vid Institutt for spesialpedagogikk, Universitet i Oslo.

6. Slutsatser

Detta projektet har till vissa delar blivit så praktiskt som jag uppfattat att intentionerna varit med IT i Praktiken. Det har givit nya konkreta möjligheter för människor med olika funktionshinder. Målet med att prova GPS för just personer Asperger Syndrom har dock inte uppnåtts i önskad utsträckning. Men de erfarenheter som "vunnits" i projektet bör även i framtiden om den planeras och struktureras väl, ha goda förutsättningar att passa in för dem.

En övergripande fråga är vad som kan hända i framtiden. När man just har avslutat ett bra projekt, och vet fördelarna för "brukarna" känns det så oerhört angeläget att få se att den nyvunna kunskapen sprids vidare, används och utvecklas.

Hur detta ska kunna bli en verklighet är när detta skrivs osäkert. Men det kan kanske ske inom de statliga verkens sektormyndighetsansvaret, Sverige ska ju bli mer tillgängligt.

Körkort och bil är en viktig del av den tillgängligheten på väldigt många platser i vårt land. Möjligheter för funktionshindrade att få spela en mer aktiv roll i ett transportberoende samhälle är också det mycket angeläget. Detta bör kunna ingå i den delaktighet och tillgänglighet som regeringen betonat skall vara en framtida vision.